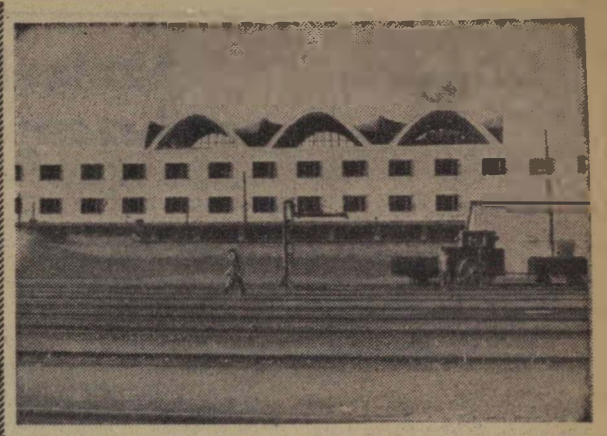
VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. JANUÁR 3.



Az épülő debreceni állomás felvételi épülete a pályaudvar felől

Eredményekben gazdag új esztendőt!

Írta: Soproni József főtitkárhelyettes

Új esztendő! Új tervek, új feladatok, új remények. Szinte minden embert foglalkoztató gondolatok, amikor egy munkában, örömben, gondban eltelt esztendő után új lapot nyitunk.

S ahogy ilyenkor a jó gazda — ha a nagy egész gazdájának vallja is magát — számot vet a múlttal, úgy kell, hogy tegyünk mi is, a nagy vasutas család egyesztendős tényekedésének, munkájának értékelésekor.

Első amit leszögezhetünk: sikerekben ritkán látott gazdag évet hagytunk magunk mögött. A számvetés idején ismét nem kell szégyenkeznünk. A vasút történetében példátlan teljesítményt hozott az 1959-es esztendő. Minden eddiginél nagyobb szállítási feladatunkat a korábbiaknál gazdaságosabban, tervszerűbben teljesítettük. 1959-ben 5,2 millió tonnával szállítottunk több árut, mint 1958-ban. A szállított mennyiség több mint amennyit 1960-ra vártunk.

A vasút éves szállítási tervét már december 9-re teljesítette. Tranzitforgalmunk 40—50 százalékkal volt magasabb, mint az előző évben. Ez azt is jelenti hogy a magyar vasút megbízhatósága, eredményessége külföldön is elismert. Melyik vasútas ne lenne büszke arra, hogy például a személyvonatok 97 százalékos menetrendszerűséggel közlekednek.

A gazdasági mutatók kedvező alakulása, a takarékossági intézkedések hatása különösen abban mérhető le, hogy a vasút üzemi eredményének javítására tett 450 millió forintos vállalásunkat már az év első tíz hónapjában túlteljesítettük. A vasúti ipar 5—6 százalékkal teljesítette túl termelési tervét, önköltségi tervét pedig 2 százalék helyett 4 százalékkal csökkentette. A gazdasági mutatók sejtetni engedik, hogy a gazdaságosság függvényeként első ízben kifizetendő üzemi jutalék szétosztására az év első negyedévében sor kerülhet.

Bár a vasút korszerűsítésében, technikai színvonalának emelésében is előbbre léptünk, mégis elsősorban az emberek hozzáállása, áldozatkészsége, vasút iránti szeretete jelentette eredményeink legfőbb erőforrását. A nagy emelő, a kongresszusi verseny soha nem látott tömegeket mozgatott meg. A vasutas dolgozók ismét bebizonyították: számíthat rájuk a nép a párt.

Ha a vasutasok egyes rétegének béremelésén kívül az országos vonatkozású gazdasági intézkedést is nézzük, látjuk, hogy valóban magunk vagyunk előrehaladásunk hordozói. Az 1959-es esztendő a népgazdaság erősödésének, izmosodásának éve is volt.

De nemcsak gazdasági tekintetben, hanem politikai vonatkozásban is előre léptünk. Elég csak arra utalnunk, hogy ma már a falun is egyre nagyobb tért hódít a szocialista szektor. Az, hogy országunk szántóterületének több mint fele a közös gazdaságok kezében van, biztosítéka annak, hogy mint pártunk VII. kongresszusának irányelvei leszögezik: a második ötéves terv időszakában hazánkban lerakjuk a szocializmus alapjait.

Az új esztendő küszöbén helyes — ha nagy vonalakban is — számot vetni a legközvetlenebb feladatokkal. Mindjárt leszögezhetjük, hogy az 1960-as esztendőben semmivel sem lesz kevesebb tennivalónk, mint az elmúlt évben volt. Szállítási feladataink növekednek. Célkitűzésünk, hogy az idén még a tavalyinál is gazdaságosabban szállítsunk minden szállításra felkínált árut a rendeltetési helyére. Ennek egyik feltétele a milliókat mozgósító kongresszusi verseny továbbszélesítése, a beruházásokra és a felújításokra fordítandó mintegy 4 milliárd forint leggazdaságosabb felhasználása.

Az 1960-as év nagyobb segítséget igér a technikai színvonal emelését illetően, mint bármely korábbi esztendő. A felújításokra kapott hitelek jelentős részét a pályák korszerűsítésére fordítjuk. A beruházások sorából kiemelkedők a dieselesítésre és a villamosításra szánt összegek.

Természetesen, hogy az anyagi és technikai segítség csak a feltételeit adja meg a tervek teljesítésének. A döntő szó továbbra is a dolgozókat illeti.

S hogy vasutas dolgozóink újabb munkasikerekkel gazdagítják az 1960-as évet, hazánk felszabadításának 15. esztendejét, arra szinte előlegként vehetjük azokat a felajánlásokat, amelyeket a pártkongresszus befejezése után tettek, s amelynek eredményességét már az első napoktól kezdve láthatjuk.

Nem mehetünk el szó nélkül a szakszervezeti munka értékelése mellett sem. Elismerés illeti azt a sok ezer szakszervezeti aktivát, aki önzetlenül vállalta és vállalja a dolgozók ügyes-bajos dolgainak intézését, a párt célkitűzései végrehajtásának segítését. Nem vall önteltségre, ha a számvetés napján megemlítjük, hogy a párt- és szakszervezeti funkcionáriusoknak is részük van az 1959-es esztendő sikereiben.

Biztosra vesszük, hogy az új esztendőben ezeknek az aktíváknak a sora újabb ezrekkel gyarapodik, s továbbra is legfőbb feladatuknak tartják az önkéntesen vállalt tennivalók maradéktalan teljesítését a vasutas dolgozók és az egész ország javára.

Az új esztendő küszöbén a vasút minden dolgozójának és minden önzetlen társadalmi munkásnak a szakszervezet központi vezetősége és elnöksége nevében köszönetet mondok nagyszerű helytállásáért és kívánom, hogy legyen az 1960-as év az eredményekben az eddiginél is gazdagabb, boldog a béke végleges megszilárdításának esztendeje.

1960-ban minden eddiginél nagyobb feladat hárul a vasútra

Írta: Németh József miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója

Az 1959-es esztendő minden tekintetben a sikerek éve volt. Dolgozóink odaadó, áldozatkész munkájával jelentősen megjavult a vasúti szállítások minősége, sikerült megteremteni a menetrendszerű személy- és teherszállítás alapjait és ezáltal a vasút nagy segítséget adott népgazdaságunk minden ágának a nyersanyagok és késztermékek gyors, tervszerű elszállításával. Az elmúlt évben tehát nemcsak mennyiségi szempontból emelkedtek feladataink, hanem elértük a vasúti szállítások minőségének nagymértékű javulását is.

A jövő esztendő feladatairól szólva, már most leszögezhetjük, hogy 1960-ban még több árut kell szállítani, még nagyobb feladatokat kell lebonyolítani a vasútnál, mint 1959-ben. Ha az 1959-es elszállított tonnamennyiség tükrében nézzük a növekvést, akkor terveink szerint 1960-ban 13 hónapi teljesítményt kell nyújtani a vasútnak ahhoz, hogy megfeleljen feladatainak. Ilyen nagyarányú szállítás lebonyolításánál meg hangsúlyozottabban lép előtérbe a gazdaságosság kérdése. Már 1959-ben dolgozóink eredményesen harcoltak azért, hogy a vasúti szállításokat észszerűbbé tegyék, hogy jobban kihasználják a rendelkezésünkre álló műszaki eszközöket és e harc nyomán valóban szép eredmények születtek.

1960-ban ismét nagy összegeket fogunk fordítani a műszaki berendezések fejlesztésére, modernizálására. Hangsúlyozni kell azonban, hogy feladataink növekedésével nem áll arányban a vasút műszaki fejlesztésének üteme. Elsősorban a vonóerő tekintetében van elmaradás.

Szállítási feladataink lebonyolításánál eddig is felmérhetetlen segítséget nyújtott az új, korszerű munkamódszerek bevezetése és alkalmazása. 1960-ban is számítunk a vasutasok alkotóerejére, aktivitására, amely gyakran áthidalja a technikai nehézségeket.

1960-ban legfőbb feladataink közé tartozik a menetrendszerű vonatközlekedés biztosítása, a tehervonatok terhelésének emelése, az egy kocsira eső terhelés, a kocsikihasználás javítása és az irányvonatképzés bevált munkamódszerének szélesebbkörű alkalmazása.

Sokat tehetünk gazdasági mutatóink megjavítása érdekében a jobb menetrendek kidolgozásával, rakott-üres kocsik átadási terveinek csiszolásával, elegytovábbítási terveink maradéktalan teljesítésével. Az eddiginél is szorosabb kapcsolatot kell létesíteni a szállíttató felekkel. További lehetőségek vannak a kocsitartózkodási idők csökkentésére és a kocsiforduló lerövidítésére.

1960-ban is számítunk arra, hogy a vasutas dolgozók úgy mint eddig, helytállással, áldozatkészséggel vesznek részt a nagy feladatok megvalósításában.

A jövő esztendőben is különböző intézkedésekkel, beruházásokkal gondoskodunk arról, hogy javuljon a vasutasok szociális ellátottsága, emelkedjék dolgozóink életszínvonala. Számos helyen létesítünk új öltözőt, mosdót. Sor kerül egyes elmaradt, alacsony fizetésű kategóriák bérkorrekciójára is. A vasutas dolgozók leterhelésének csökkentése érdekében egyes területeken megszüntetjük a 24—24 órás szolgálatot, csökkenni fog a mozdony- és vonatszemélyzet munkaideje is.

Az új esztendő küszöbén a MÁV Vezérigazgatósága és a magam nevében szívből kívánok minden vasutas dolgozónak és családjának sok sikert és jó egészséget az új esztendőben.

Mit várok az 1960-as évtől?

Tarján Szilveszter, a Budapesti Vasutas Csomóponti Pártbizottság szervező titkára

Kívánom, hogy az új esztendőben maradéktalanul teljesítsük az éves tervet. Ez lehetővé teszi, hogy az ötéves tervet sokkal jobb anyagi körülmények között kezdjük meg és ezzel meggyorsítjuk hazánkban a szocializmus építését.

Erősödjenek tovább pártszervezeteink, végezzék munkájukat még nagyobb lendülettel, a kongresszus határozatainak szellemében. Párt- és szakvonali vezetők legyenek szerények, dolgozzanak úgy, ahogy Kádár elvtárs erre kongresszusi zárszavában utalt.

Vasutas dolgozóink álljanak helyt a munka minden frontján, mert az életszínvonal további emelésének a jól végzett munka a forrása.

Gellért László, a Debreceni Járműjavító szakszervezeti bizottságának titkára

Sokat várok az új esztendőtől. Pártunk VII. kongresszusa utat mutatott és biztos vagyok benne, hogy a kommunisták és a pártonkívüli dolgozók együttműködése révén még szebb és még jobb eredményt érünk el.

Az új esztendőben tovább javul üzemünk műszaki-technikai színvonala. Sor kerül néhány elmaradt üzemrész rekonstrukciójára. Ez lehetővé teszi a munka termelékenységének növekedését, javítja a dolgozók munkaviszonyát.

Ugrásszerű fejlődésnek indult nálunk a „Szocialista brigád"-mozgalom. Eddig 70 brigád alakult és az új esztendő minden bizonnyal további ötven brigáddal növeli majd a büszke címért versengők számát.

Az új esztendőben tovább javítjuk a szakszervezeti bizottság politikai nevelőmunkáját. Gyökeres változást kívánunk elérni a bizalmiak tevékenységében. Javítani akarjuk az üzemi sportéletet is. Az idei 700 öntevékeny sportoló helyett 1000 dolgozót akarunk a sportpályákon látni.

Azt várom, hogy az új évben tovább erősödjék üzemünk kulturális élete. Gyarapodjon a férfikórus, a tánc- és a színjátszó-csoport, a dolgozók öntevékeny szakkörei.

Az általános műveltség növeléséért már eddig is sokat tettünk. Jövőre el akarjuk érni, hogy minden 50 éven aluli dolgozó, aki még nem szerezte meg az általános iskola 8 osztályát, tanuljon tovább.

Kívánom, hogy az új év egyénenként is hozzon üzemünk minden dolgozójának sok örömet és boldogságot.



Várnai Antal vonatvezető (Szombathely)

December 23-án, karácsony előestéjén ötvenhat tengellyel, két háló-, két posta-, egy kalauz- és egy mellékkocsival érkezett meg Győrbe az 1320-as távolsági személyvonat. A kocsikban és a peronon egy gombostűt sem lehetett volna leejteni, annyi volt az utas.

Várnai Antal vonatvezető becslése szerint a szerelvényen 1200 körül lehetett az utaslétszám. Tehát a 424-es, éppen úgy, mint a Kandó, túlsúlyos személyvonatot továbbított Szombathely felé.

Vajon mit vár az új esztendőtől a deresedő halántékú vonatvezető, aki immár 24 éve áll a vasút szolgálatában. Ahogy a szolgálat engedte, erről beszélgettünk a kalauzkocsi vonatvezető fülkéjében.

— *Én mit várok?... Mindenekelőtt azt, hogy tovább csökkenjen az utazószemélyzet szolgálati ideje, mert mi még most is 280—300 órát vagyunk távol a családtól havonta. S ebből mindössze 220 240 órát töltünk tengelyen, a többi meddő idő. A meddő időt kellene valahogy csökkenteni.*

— Lehetne? — vetjük közbe.

— *Hát a jelenlegi körülmények között nehéz lenne ezt a problémát megoldani, mert nem csupán a vezénylésen múlik. A felsőbb szervek tudnának itt legtöbbet segíteni. Ha például az 1319-est Pesten előbb fordítanák, vagy a szombathelyi személyzet csak Győrig vinné a szerelvényt, bizonyára lényegesen csökkenne a meddő idő. Budapesten például 12 órát töltünk tétlenül. Ez sok. S ami a legfájóbb, ezt nem is fizetik...*

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

Élénk kulturális élet

Napjainkban egyre több szó esik a munkásszállók korszerűsítéséről és a munkások kulturális igényeinek kielégítéséről.

A füzesabonyi pályaépítők munkásszállóját is igyekeznek családias otthonná varázsolni. A szobákban tisztaság, rend uralkodik. Az izlésesen berendezett kultúrteremben szívesen szórakoznak esténként az otthontól távol levő dolgozók.

A napokban a kultúrterem televízióval gazdagodott. A könyvtárban több száz kötet könyv közül válogathatnak.

837 kötet új könyv

A Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV szakszervezeti bizottsága 837 könyvet vásárolt a könyvtár részére. Eddig főleg szépirodalmi könyvekben volt hiány, ezért a most vásárolt kötetek zömmel szépirodalmi jellegűek.

Az üzem olvasóinak létszáma az utóbbi hónapokban emelkedett és remélhető, hogy a közeljövőben még többen keresik fel a szakszervezet könyvtárát.

Kis fűtőház — nagy eredmények

A kiskunhalasi fűtőház dolgozói 1959. évi százelegytonnakilométer tervüket december 15-re teljesítették. Tervüket 3 238 500 százelegytonnakilométerben állapították meg, amit két héttel az év befejezése előtt 3 250 350 százelegytonnakilométerre sikerült teljesíteniök.

A terv teljesítéséhez 32 024 szabványtonna szenet kaptak, amiből csak 28 295 tonnát használtak fel.

Szolgálati helyek versenye az élüzem kitüntetés elnyeréséért

A Hivatalos Lap 1959. évi 56. számában közli a szolgálati helyek élüzem kitüntetés elnyeréséért folyó versenyének végrehajtási utasítását. Az alábbiakban kivonatosan ismertetjük az utasítást.

Pártunk VII. kongresszusa — írja a végrehajtási utasítás — meghatározta a népgazdaság fejlődésének ütemét. Ebből adódóan az Államvasutaknak már az 1960. évben is az eddiginél jóval több árut gyorsabban és gazdaságosabban kell elszállítani. Ennek megvalósításáért a kongresszusi verseny lendületének folyamatosságával, kimagasló munkasikerekkel együttjáró újabb csúcseredményekkel kell törekednünk az 1960. évi szállítási tervek túlteljesítésére.

Kik kaphatnak élüzem kitüntetést?

Az 1068/1957 sz. határozat alapján, a miniszter a szakszervezet központi vezetőségével egyetértőleg 1960. évben is élüzem címmel tüntetheti ki azokat a szolgálati helyeket, amelyek az élüzem célkitűzéseket fél éven keresztül a legeredményesebben teljesítik.

Az élüzem címmel kitüntetett szolgálati helyek pénzjutalomban részesülnek, melynek felhasználásáról a szolgálati vezető . a szakszervezeti bizottsággal egyetértőleg határoz. *A szocialista brigádok tagjait a jutalmak elosztásánál elsődlegesen kell figyelembe venni.*

A jutalomösszeg egyénenként — brigádjutalmazás esetén is — egy heti fizetésnél, illetve 200 forintnál kevesebb nem lehet.

Az élüzem cím adományozásának és az ezzel járó pénzjutalom kifizetésének az I. félév eredményei alapján augusztus 20-ig, a II. félév eredményei alapján pedig április 4-ig kell megtörténni.

Az élüzem címmel kitüntetett szolgálati hely jogosult arra, hogy a legalkalmasabb helyen elhelyezett díszes táblán *„A közlekedés- és postaügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége által kitüntetett üzem"* (vagy vállalat, állomás, fűtőház stb.) címet használja.

Azt a három szolgálati helyet, amely éves tervét, illetve a vonatkozó élüzem célkitűzéseket mindkét félévben a legeredményesebben teljesíti, a Minisztertanács és a SZOT *„Vörös Vándorzászlóval"* és oklevéllel tünteti ki.

A Vörös Vándorzászlót elnyert szolgálati helyek az élüzem címmel járó pénzösszeg kétszeresének megfelelő jutalomban részesülnek. A Vörös Vándorzászló adományozása évenként egyszer, április 4-én, ünnepélyes keretek között történik.

A Minisztertanács és a SZOT Vörös Vándorzászlójával kitüntetett szolgálati hely jogosult arra, hogy *„A Minisztertanács és a SZOT Vörös Vándorzászlójával kitüntetett üzem"* (vagy vállalat, állomás, fűtőház stb.) címet használja. A szolgálati hely dolgozói jogosultak arra, hogy a vándorzászlóval vegyenek részt a felvonulásokon.

A végrehajtási utasítás a továbbiakban közli az élüzem cím kitüntetéssel járó pénzjutalom összegét a különböző csoportú állomások és szolgálati helyek versenytényezőit, majd az állomások és szolgálati helyek csoportosítását.

Kizáró okok

Az általános jellegű irányelvekben az utasítás leszögezi, hogy a szocialista munkaverseny tisztasága érdekében csak az olyan szolgálati helyeket lehet élüzem kitüntetésre felterjeszteni, amelyek az előírt számszerű, vagy egyéb célkitűzéseket minden tényezőnél maradéktalanul teljesítették. Ennek a rendelkezésnek be nem tartása — bármilyen indokra hivatkozva — fegyelmi vétség tárgyát képezi. A verseny tisztasága érdekében kizáró okot képez a bizonylati fegyelem megsértése.

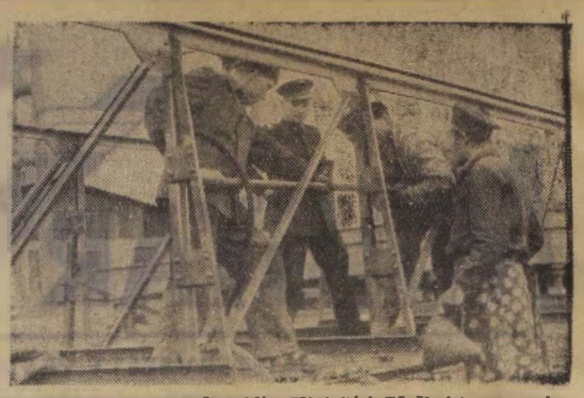
Közfeltűnést keltő balesetek, valamint a társadalmi tulajdon elleni súlyos vétségek kizáró okot képeznek. 100 vagy ennél nagyobb létszámú szolgálati helyeknél kizáró okot képez a szolgálati helyet terhelő munkavédelmi hiányosságból bekövetkezett halálos baleset. Ezeknél a szolgálati helyeknél kizáró okot képez továbbá az, ha munkavédelmi hiányosságokból a 100 főre eső balesetek száma meghaladja az előző év azonos időszakában előforduló balesetek számát, valamint, ha a baleesetekre eső kiesett munkanapok száma a tárgyfélévben meghaladja az előző év azonos időszakában kiesett munkanapok számát.

A 100 főnél kisebb létszámú szolgálati helyeknél kizáró okot képez az érdekelt szolgálati hely hibájából történt, bármilyen munkavédelmi hiányosságból eredő baleset.

Az eredmények helyszíni felülvizsgálásánál figyelemmel kell lenni a munkafegyelem alakulására, a szakmai oktatások megtartására, az újítómozgalommal, a dolgozók javaslataival való foglalkozásra, a szolgálati hely tisztasági. követelményeire, állomásoknál a kulturált utazás biztosítására, és mindenekelőtt a szocialista munkaverseny, valamint a termelési tanácskozások helyes szervezésére. Mindezeknél tapasztalt szembetűnő hiányosság esetén a szolgálati hely élüzem kitüntetésben nem részesülhet.

Valamennyi szakszolgálatnál azok az 50 főnél kisebb létszámú szolgálati helyek, amelyek az élüzem célkitűzéseket legeredményesebben teljesítik, vezérigazgatói elismerésben és a létszám arányának megfelelő pénzjutalomban részesülnek.

Az élüzem kitüntetéssel járó pénzjutalom összege a szolgálati helyek létszámától függően a következő: 100 főig 5000 forint, 500 főig 15 000 forint, 1000 főig 25 000, 5000 főig 100 000 forint.



Rajnai György és szerelőbrigádja (Hídépítési Főnökség) egy gyalogfelüljáró szegecselése közben.

(Kovács Géza felv.)

Aktíváértekezlet a Vasúti Főosztály kultúrtermében

A Budapesti Vasutas Csomóponti Pártbizottság december 22-én a *Vasúti Főosztály* kultúrtermébe értekezletre hívta össze a budapesti igazgatóság csomóponti pártbizottságainak titkárait. A beszámolót *Császár László*, a csomóponti pártbizottság titkára tartotta.

Ismertette a párt VII. kongresszusa határozataival kapcsolatos feladatokat. Beszélt a vasút előtt álló szállítási feladatokról és a vasút korszerűsítését célzó nagyszerű célkitűzésekről. Felsorolta az 1960-as terv főbb célkitűzéseit és felhívta a figyelmet a szocialista munkaverseny további támogatásának jelentőségére.

Nagy figyelmet szentelt a téli forgalom sikeres lebonyolításának és elemezte az ezzel kapcsolatos legfontosabb teendőket.

A felszólalók hangjából kicsendült, hogy a budapesti igazgatóság kommunistái az élvonalban haladnak abban a küzdelemben, amely hazánkban a szocialista társadalom minélőbbi felépítéséért folyik.

Nemzetközi élet

24 órára megbénult a közlekedés Japánban

December 10-én a japán—amerikai „biztonsági szerződés" felülvizsgálása ellen indított harc napján, gyűléseket, tüntetéseket, sztrájkokat tartottak egész Japánban, Ezekben az akciókban több mint 4 millió dolgozó vett részt.

Az említett napon a vasutaknál egész napos gyűléseket tartottak, és emiatt teljesen megbénult a vasúti közlekedés. A szénbányászok, a vegyipari dolgozók 24 órás sztrájkot hirdettek. Más iparágak dolgozói is csatlakoztak a hazafias küzdelemhez.

A dolgozók elszántan tiltakoztak az ország militarizálása, a japán—amerikai „biztonsági szerződés" módosítása ellen. A biztonsági szerződés felülvizsgálása ellen küzdő országos tanács nyilatkozatot tett közzé, és ebben hangsúlyozza: *„A megtorlások. a letartóztatások és a kormány megfélemlítő politikája nem vet gátat a japán nép harcának."*

Váltóárammal működő villamosvonatot próbáltak ki a Német Demokratikus Köztársaságban. A 65 méter hosszú szerelvény óránként 120 km-es sebességgel közlekedik és 220 személyt szállít.

★

1000 km hosszúságú vasútvonalat villamositottak 1959. első tíz hónapjában a Szovjetunióban. Egy héttel ezelőtt adták át a forgalomnak az orel—kurszki vasútvonal 154 km-es szakaszát. Ezzel a moszkvai vasútigazgatóság egész déli vonalrendszerét villamosították.

★

Moszkvában megkezdték az előkészületeket az első szovjet gázturbinás mozdony kipróbálására. V. Sepilov, a gázturbina tervezőiroda vezetője elmondotta, hogy a gázturbinás mozdonynak az egyéb mozdonyokkal szemben számos előnye van: gyártásához sokkal kevesebb fémre van szükség, mint a dieselmozdonyokhoz, az új mozdony szíve, a gázturbina pedig olcsó, folyékony üzemanyaggal, pakurával működik. A gázturbina percenként 8500 fordulatot végez és 3500 lóerős teljesítményt fejt ki. Az új mozdony hajtóműve aránylag könnyű és kisméretű.

A gázturbinás mozdonyt távvezérlő-művel látják el. A nyomógombos vezérlőtábla a gépészfülkében van, a mozdonyvezető csupán a gázadagolást szabályozza, minden más művelet automatikusan történik. A gázturbinás mozdony 2200 tonna súlyú vonatot óránként 100 km-es sebességgel képes vontatni.

★

Lett mérnökök akkumulátoros vonatot terveztek. A vagonokba nagykapacitású akkumulátorokat építenek be, amelyeket a villamosított pályákon töltenek fel. E módszer alkalmazásával a vonat 60 km utat tehet meg áram hozzávezetése nélkül. A tervek szerint ezeket a mozdonyokat már ez évben üzembe is helyezik.

★

200 millió tonna szenet takaritanak meg a szovjet vasutasok a 7 éves tervben. Az időszak végére már 20 000 km-es közlekedési hálózatot villamosítanak. Ezeken a vonalakon a forgalom 45 százalékát bonyolítják majd le.

Felavatták a szombathelyi vasútállomás kultur-váróterm ét

A szombathelyi vasútállomáson átutazó dolgozók régi kívánsága teljesült. Gondos átalakítás után felavatták a kultúr-váróterm et. A bensőséges ünnepségen *Székely József*, az igazgatóság helyettes vezetője mondott beszédet.

A váróterem építési és beruházási költségeire több mint 70 000 forintot fordítottak. A váróteremben világvevő rádió, több száz kötetes könyvtár, sakkészlet, folyóiratok várják az utazóközönséget. Rövidesen sor kerül a TV-készülék felállítására is.

195 forgalmi tisztet avattak

December 29-én a Vasúti Főosztály Kultúrtermében tisztté avatták a Vasúti Tisztképző Intézet forgalmi és kereskedelmi tanfolyamának végzett hallgatóit.

Az ünnepségen megjelent *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Gróf József*, a szakszervezet titkára, *Maczkó István*, az MSZMP Központi Bizottsága párt- és tömegszervezeti osztályának munkatársa, *Borbély Sándor*, a Budapesti Pártbizottság munkatársa, *Máté Sándor*, a Vasúti Főosztály személyzeti- és munkaügyi szakosztályának vezetője.

A megnyitó után *Németh József* elvtárs köszöntötte az új tisztet. Beszélt a vasúti munka szépségéről, a vasút előtt álló feladatokról és célkitűzésekről. Felhívta a fiatal tisztek figyelmét, hogy a jövőben is gyarapítsák szakmai és politikai tudásukat.

Ezt követően *Nagy Torma Géza*, az intézet igazgatója felolvasta a kinevezési rendeletet. majd az új tisztek nevében *Balázs József* mondott köszönetet azért a gondoskodásért. amelyben a tanfolyam ideje alatt részesültek.

AUSZTRIAI ÚTIJEGYZETEK II.

TURISTA VOLTAM TAUPLITZALMBAN

Szerencsénkre a Bergliftől alig 200 méterre épült az üdülő, amely a Naturfreundehaus — Természetbarát-ház — nevet viselte. Így nem sokat kellett gyalogolnunk. Annál többet a következő napokban. Igaz, hogy a gyaloglás, a túrázás nem volt kötelező. Ennek ellenére kezdetben az egész csoport együtt indult el a környező hegyek, völgyek és kristálytiszta hegyi tavak megismerésére.

A lelkesedés nem sokáig tartott. Már az első napokban akadtak olyanok, akik csak a hegy lábáig birták. De a kitartóbbak rendületlenül követték Rudit, csoportunk népszerű osztrák vezetőjét, aki kitűnő ismerője volt a vidéknek. Az ő vezetésével sorra megmásztuk a környező hegyeket, a Schneidert, a Sturzhahnt, a Trawengot és a Lawinensteint. Jártunk a Grob, a Steier és Schwarzen tónál, leereszkedtünk a Branewald völgybe.

Egy-egy kiadósabb kirándulás után — bizony jólesett az ebéd.

Nos, ha már itt tartunk, feltétlenül szólni kell az ellátásról. Napjában háromszor étkeztünk. Az étrend aránylag változatos volt. Az ellátásról mégis azt kell mondani, hogy elmarad a magyar üdülők ellátásától.

Két okból. Egyrészt ezt az üdülőt a Szociáldemokrata Párt befolyása alatt álló természetbarátok köre irányitja. A 80 ágyas túristaszálló vezetője elvileg olyasféle szerepet tölt be, mint nálunk az üdülőgondnok. De csak elvileg és itt van a nagy különbség. A főnök ugyanis egy magánvállalkozó, aki tulajdonképpen béreli az üdülőt. A haszon tehát a saját zsebére megy. Mondani sem kell, hogy az ételeket — a kenyeret is — mindhárom étkezésnél pontosan kiadagolták. Repetázni nem igen lehetett, mert a futó vendégek gyakoriak voltak a szállodában, így minden többlet adag bevételt jelentett.

Az első napokban a hegyek ormára telepedett felhők mögül ritkán bujt elő a nap. Ilyenkor kissé hűvös volt a levegő. Ha alacsonyan gomolyogtak az esőfelhők, úgy tünt, mintha a londoni köd látogatott volna el a tauplitzi fennsikra.

A negyedik napon végre gyönyörű reggelre ébredtünk. A Stájer Alpokban csodálatosan szép a napkelte. Ha tiszta az ég, a felkelő nap megvilágitja a komor, kopár hegyeket, a dachsteini hegycsúcs havas ormát, amely mint egy óriási testőr őrzi ezt a gyönyörű vidéket.

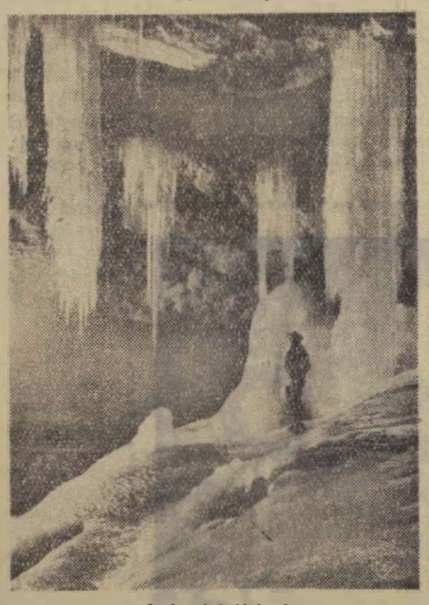
Szeptember 4-én közelebbről is megismerhettük Dachsteint, a 3004 méter magas hegycsúcsot, a jégbarlangot s láthattuk a hegy tövében épült luxus szállókat, amelyekben a napi 150—200 schillinges penziói árat csak milliomosok tudják megfizetni.

Korán reggel vonattal indultunk útnak Dachsteinbe. A meredek, magas hegyre félvillamos nagyságú, 40 személyes mozgóliften tettük meg az utat. Néhány perc múlva már a 2100 méter magasságban épült végállomás körül a kopár, havas gleccserek szomszédságában sétálgattunk és gyönyörködtünk a szép tájban.

A jégbarlangot visszafelé menet néztük meg. Az egy kilométer hosszú jégbarlang olyan volt, mint egy mesevilág. Szinte hihetetlen, milyen csodálatos ábrákat alkotott a jég. Egyik helyen oltárhoz, máshol szobrokhoz hasonló jégképződmények tárultak elénk. A nagyszerűen megoldodott villanyvilágitásban a szivárvány minden színében csillogott a jég.

Kereken egy óráig tartott, míg az egy kilométeres utat megtettük. Közben útikalauzunk — a látogatók csak csoportosan és helyi vezető kíséretében léphetnek a barlangba — részletesen ismertette a jégbarlang történetét.

Tauplitzi tartózkodásunk alatt Bert Kaplan gráci tanár személyében új barátot szerez-



A dachsteini jégbarlang

tünk. A félkarú tanár — jobb karját a második világháborúban vesztette el —, aki több napot töltött a Naturfreundehausban, annyira megkedvelte a magyarokat, hogy mindenhová, még Dachsteinbe is elkisért bennünket. Amikor megtudta, hogy Magyarországon nagy divat a szalvétagyűjtés, csoportunk minden tagját megajándékozta egy-egy csomag szalvétával. A búcsúzás napján a háborút megjárt ember fájó szívvel, könnyes szemmel szorított kezet és ölelte magához magyar barátait.

Az osztrák—magyar barátságot jelképezte az a vetitettképes előadás is, amelyet a búcsú napját megelőző estén a Berglift tulajdonosa tartott részünkre Tauplitzról, a környező hegyekről, arról a vidékről, ahol 12 napot töltöttünk.

Visi Ferenc

(Folytatjuk)

PÉNTEK ESTE A NYUGATI-PÁLYAUDVARON

Péntek este van. Szabad szombat előtti péntek este. Az Alföld Budapesten és a Dunántúl iparvidékein dolgozó munkásai kétheti fizetéssel a zsebükben most utaznak haza családjukhoz. Ilyenkor megduplázódik a Nyugati pályaudvar személyforgalma. Vonatok mennek, vonatok jönnek. Az utasáradat szüntelenül hömpölyög a pályaudvar folyosóin, peronjain.

Vajon, hogyan állnak helyt ebben az óriási forgalomban a Nyugati dolgozói?

*

Alig múlt el 16 óra, de már sötétedik. Tejfehér neon világítja meg a *Marx teret* és a *Körutat*. Megindul a népvándorlás a *Nyugati pályaudvarra*.

Ugy tűnik, mintha a fél város vidékre utazna. A *Csemegebolt*, az *Utasellátó* étterme, a kultúr-váróterem zsúfolt. Az indulási oldal folyosóján a cukorkás, a gyümölcsös, az újságos, a trafikos pavilonok előtt éppen olyan hosszú sorok, mint az imformáció és a pénztárak előtt.

Háromezer felvilágosítás

Járjuk a pályaudvart. Figyeljük, hogy a tarka forgatagban miként végzik nehéz, fárasztó munkájukat a vasutasok.

Indulási oldal.

Az információ előtt tömött sorok. Mi azért benyitunk. Az utas kérdez, s *Pozsonyi Katalin* és *Gál Ferenc* válaszol, felvilágosít, tanácsot ad. S ami a legszembetűnőbb a kérdésekre segédlet nélkül, fejből válaszolnak. Pedig nem könnyű 178 jegyféleséggel dolgozni és a menetrendet kívülről fújni.

Néhány percet várunk, s amikor lélegzetnyi időhöz jutnak megkérdezzük: hány utasnak adnak felvilágosítást egy ilyen forgalmas péntek estén?

— *Még sohasem számoltuk meg* — hangzik a válasz.

— *Háromezernek biztos* — mondja Pozsonyi Katalin. — *De telefonon is sokan hívnak bennünket.*

Alig fejezi be szavait. kis asztalkáján egyszerre két telefon is megszólal.

— *Csépára utazik? Kecskeméten kell átszállni*...

A 15. pénztár előtt hosszú sorok kígyóznak. A pénztárfülkében szünet nélkül csattog a bélyegző.

— *Hány jegyet adnak ki a maihoz hasonló forgalmú estén?* — A kérdést *dr. Malatinszki Jánosné* pénztárfőnökhöz intéztük.

— Fogas kérdés. Az eddigi tapasztalatok szerint 10—12 ezer jegy is gazdára talál. Persze, ennél sokkal többen utaznak, hiszen sokan előre megváltják a jegyüket. Nagyon sok a munkásjeggyel utazó is.

A pénztárfőnök irodájából a csarnokba vitt az utunk. A hangszóró megszakítás nélkül beszél. A megürült vágányra pár perc múlva új szerelvényt tolnak. A hatodik vágányra éppen *Berlin—Varsó—Prága* felől jár be a gyors.

Kétszáz vonat

Körülnézünk és továbbmegyünk a vezérállásba, az I-es toronyhoz. *Veress László* intéző, forgalmi szolgálattevőt és két segítőjét, *Gere Gusztávot* és *Kiss Gyulát* találjuk a vártán. Gere az érkező vonatokat, Kiss Gyula — a kapusból segédtisztté vált térfelvigyázó — pedig az induló vonatokat „rendezgeti".

Veress négy nyelvet is beszél. Arra a kérdésünkre azonban, hogy 24 óra alatt hány vonat fordul meg a Nyugatiban magyarul is csak a bejárati jegyzék áttekintése után tud válaszolni.

— *Mintegy 200 érkező és induló vonatunk van.* — mondja és dolgozik tovább.

Egy pillanatra megszakad a beszélgetés... Mi addig sem tétlenkedünk. Figyeljük a munkát. Az ablakos térfelvigyázók „diktálnak", a váltókezelők gyors mozdulatokkal csapkodják a „hébliket". Veress hol a harangműhöz, hol az elektrodinamikus berendezéshez ugrik. miközben szemei a vágánytáblázatra merednek, amelyen apró fények villannak és ő ezekből a fényekből mindent tud, mindent lát.

— *Rengeteg vonatunk van* — hallatszik Kiss Gyula érces hangja. — *Nemigen jut idő a beszélgetésre vagy a spekulálásra. Ha azt akarjuk, hogy a vonatok ne ácsorogjanak, össze kell fognunk, egymást segítve kell dolgoznunk.*

Veress és Gere helyeslően bólintanak.

Nem zavarunk tovább, elköszönünk.

A földszinten a menesztő forgalmi szolgálattevő és az indulási ügyeletes ténykedik. Ebben az időben ketten indítják a vonatokat. A menesztő a *szobi* személyhez siet, az ügyeletes a *bukaresti* gyorsot indítja.

Utánuk megyünk. A torony előtt *Markó László* állomásfőnökkel találkozunk. Ő is a pályaudvart járja. Ellenőrzi a szolgálati helyeket, tanácsaival segít a dolgozóknak, akiknek ma alaposan kijut a munkából.

A csarnok elsőről alig járt ki a gyors, máris hallatszik a figyelmeztetés:

— *A csarnok első vágány mellett kérjük vigyázni! A vágányra szerelvényt tolunk!*

— *Most tolják a nyíregyházi személy szerelvényét, menjünk talán nézzük meg a beszállást* — javasolja az állomásfőnök.

A fékevesztett emberáradat

A csarnok végén faládákkal, bőröndökkel és hátizsákokkal felszerelve óriási tömeg várja mind türelmetlenebbül a szerelvényt. Öt rendőr von kordont a tömeg előtt, hogy a gyorsan mozgó szerelvényre megakadályozzák a felugrálást.

A kordon azonban csak addig. kordon, míg a szerelvény utolsó kocsija el nem éri a tömeget. Attól a pillanattól kezdve, úgy megrohanják a vonatot. mint Zrínyi rohanta meg hajdanában a törököt.

Hiába int óvatosságra a hangszóró, hiába figyelmeztet az állomásfőnök, az ügyeletes tiszt. a szép szó süket fülekre talál. Az erősebbek csomagostul elsodorják a gyengébbeket. Ordítanak, veszekednek, mindent csinálnak, csak arra nem ügyelnek, hogy elkerüljék a balesetet.

A vonatok utasai azonban nemcsak vigyázatlanságukkal nehezítik meg a Nyugati pályaudvar dolgozóinak felelősségteljes munkáját, hanem azzal is, hogy nem ügyelnek a rendre, a tisztaságra. Szemetelnek a várótermekben, a folyosókon. a csarnokban és külső vágányok peronjain.

22 óra után csökken a forgalom. A hangszóró is ritkábban beszél. A hajrát csendesebb órák, a megszokott éjszakai kép váltja fel. A fények azonban tovább villognak, a vártán is éberen őrködnek a „strázsák". a szolgálatos vasutasok.

Visi—Gergely

A félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap utólagos megajánlásának lezárása

A félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap újbóli működésére, a megajánlás feltételeire és lehetőségeire az 1957. február 5-én és 1958. június 24-én megjelent MÁV Egészségügyi és Társadalombiztosítási Ügyviteli Értesítőben történt intézkedés. Az utólagos megajánlás elfogadása feletti döntés és a szakszervezet elnökségének határozata alapján a ½ százalékos ügyeket intéző bizottság hatáskörébe került.

A felhívások alapján mindazok a tényleges dolgozók és nyugdíjasok, akik az alap tagjai kívántak lenni, a megajánlást megtehették. Minthogy az utólagos megajánlások elfogadása esetén három évre visszamenőleg kell a járulékot levonni, ami nem kis anyagi megterhelést jelent, az intézőbizottság a szakszervezet elnökségének jóváhagyásával az utólagos megajánlást az alábbiak szerint lezárja:

Nem fogadja el a tényleges dolgozók és a nyugdíjasok utólagos megajánlását abban az esetben, ha a VSZT-tagságuk egy évnél hosszabb vagy rövidebb ugyan, de a félszázalékos megajánlással kapcsolatban korábban „nem"-mel nyilatkoztak.

Akinek a VSZT-tagsága fél évnél rövidebb, annak a félszázalékos megajánlását a szolgálati (nyilvántartó) főnökkség fogadja el, de ezt köteles jelenteni a szakszervezet társadalombiztosítási osztályának.

Az a dolgozó. akiknek a VSZT-tagsága fél évnél hosszabb, de az egy évet nem haladja meg, utólagos megajánlásának elfogadását a félszázalékos ügyeket intéző bizottságtól kérheti.



A Szegedi Felépítményi Vasanyagjavító legjobb ifjúsági brigádja öntvényminta formázás közben.
(Kovács Géza felv.)

Újabb felajánlások a zalaegerszegi fűtőházban

A zalagerszegi fűtőház dolgozói elhatározták, hogy a VII. pártkongresszus tiszteletére kibontakozott munkaversenyt tovább szélesítik és hazánk felszabadulásának 15. évfordulóját újabb munkasikerekkel köszöntik.

A fűtőház dolgozói az 1960. első negyedévi tervek ismeretében az alábbi vállalásokat tették: százelegytonnakilométer és haszonkilométer tervüket 102 százalékra, szén- és hajtóolaj-takarékossági tervüket pedig 108 százalékra teljesítik. A fajlagos önköltséget a tervekhez viszonyítva 2 százalékkal csökkentik. A mozdonyjavítási állagot 8.5 százalékban hajtják végre és első negyedévi időszakos javítási tervüket 1960. március 18-ra befejezik. Március 15-re terven felül átépítik a motorszín villamosvilágítását.

A szerkesztőség üzeni

Kollár Jenő Bősárkány, Nagy Sándor Budapest, Bojtor Lajos Dombóvár, Krasznai László Berente, Jászai Nagy József Kisterenye. Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Németh Pál Szerencs, Bognár Károly Tapolca, Szentgáli István Gyöngyös, Tótka Károly Szeged, Pintér Lajos Vácrátót. Bodnár József Miskolc, Pataki József Orosháza, Uglyai Sándor Miskolc, Zsigmond János Szolnok, Molnár Ferenc Zalaegerszeg, Jászai Nagy József Kisterenye, Molnár Árpád Budapest, Dancs József Tapolca, dr. Bácskai István Budapest, Boldizsár Gyula Békéscsaba. Leveleiket lapunk szerkesztésénél felhasználtuk.

Élüzemszinten dolgoztak a Szolnoki Rakodási Főnökség dolgozói

A Szolnoki Rakodási Főnökség dolgozói jó eredményeket értek el az éves terv teljesítésében. A dolgozók ismerték a terv teljesítésével kapcsolatos feladatokat, számontartották vállalásaikat. Közös erőfeszítéseik eredményeként a főnökség mindkét félévben túlteljesítette az élüzem-feltételeket.

A kongresszusi versenyvállalásukat 110.4 százalékra teljesítették. November 30-ig a főnökség dolgozói 7190 kocsit raktak ki, 790 kocsival többet, mint az elmúlt év azonos időszakában.

Zsigmond János

Az őszi forgalmi verseny végeredménye

December hónappal lezárult a vasutasok eddigi legnagyobb erőpróbája, az 1959. évi őszi forgalom. Ha az igazgatóságok néhány hónap alatt elért teljesítményét vizsgáljuk, örömmel állapíthatjuk meg, hogy valamennyi példásan kivette a részét a munkából a vasút történetében csúcsot jelentő őszi forgalom idején.

Ha a maximális teljesítményt 100 százaléknak veszszük, akkor az őszi forgalom összesített eredménye alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje a következő:

1.	Budapest	93,76%
2.	Pécs	93,19%
3.	Szeged	92,61%
4.	Miskolc	92,15%
5.	Szombathely	86,95%
6.	Debrecen	78,29%

A szombathelyi és a debreceni igazgatóság viszonylag kedvezőtlenebb eredménye elsősorban a baleseteknek tulajdonítható.

Hogy a kongresszusi verseny milyen nagyszerű hozzájárulás volt a vasút őszi forgalmának maradéktalan teljesítéséhez, annak különösen a november havi eredmények ékes bizonyítékai. *Novemberben az igazgatóságok teljesítménye a következőképpen alakult:*

1.	Szombathely	98,96%
2.	Szeged	96,89%
3.	Pécs	96,55%
4.	Budapest	95,86%
5.	Miskolc	95,17%
6.	Debrecen	94,82%

Az első és a hatodik helyezett között a különbség mindössze 4.14%, ami nagyszerűen bizonyítja, hogy valamennyi igazgatóság dolgozói derekasan helytálltak a kongresszusi versenyben, s ennek legnehezebb szakaszában, az őszi forgalomban.

Jól dolgoznak a szocialista brigád címért versengők

A miskolci csomóponton a szocialista brigád címért versenyző brigádok vezetői ankétot tartottak. Élenjáró dolgozóink beszámolója alapján megállapították, hogy eredményes munkát végeznek brigádjaink. A verseny beindulása óta csökkentek a balesetek és megszilárdult a munkafegyelem.

Brigádvezetőink legfőbb kötelességüknek tartják tapasztalataik átadását a fiataloknak. A jó apa gondosságával nevelik, oktatják, tanítják őket.

Héjj Károly egyik legjobb vonatvezetőnk novemberben *Nyékládháza* állomáson éber szolgálatával megakadályozott egy balesetet. Bátor tettéért igazgatói dicséretben és 800 forint pénzjutalomban részesült.

Igazgatóságunk területén 2925 fővel 331 brigád verseng a szocialista brigád címért. Egy részük tevékenységének értékelésére már decemberben sor került.

Nagyszerű eredményt ért el például *Dorcsák László* mozdonylakatos brigádja. A kongresszusi műszak során egy 411—044. sz. mozdony javítását két nap alatt végezték el terven felül.

U. S.

Ahol a szív nem hiányzott...

A ferencvárosi pályafenntartási főnökség dolgozói a pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásaikat határidő előtt teljesítették. A novemberi kongresszusi hónap során már pótfelajánlásuk teljesítésén dolgoztak.

Főnökségünk VI. pályamesteri szakaszának dolgozóit különösen próbára tette a Soroksári úti rendezőpályaudvar négy kitérőjének cseréje.

Hitel hiányában az előkészítő munkákat csak november 26-án kezdhettük meg. Az időjárás is hátráltatott. Már már úgy nézett ki, hogy december 9-én — ekkorra kértük a vágányzárt — nem tudunk végezni.

A kongresszusi verseny hajtóereje és a tenniakarás azonban győzött. 9-én megtörtént a kitérők cseréje. A vágányzárt két órával megrövidítettük.

A jó munkáért *Márton Imre*, *Lecza József*, *Antal János*, valamint *Patkó T. Illés* brigádja érdemel külön dicséretet.

Molnár Árpád,
Ferencvárosi Pft. Főnökség



Oszkó Ferenc 32 éve áll a vasút szolgálatában. 20 éve, hogy Veszprémben lelkiismeretes gondozója a pályának.

(Kovács Géza felv.)

Emberségesebb munkakörülményt kérnek a sztálinvárosi kocsijavítók

Sztálinváros állomáson két kiselejtezett vagon áll a harmadik „A"-vágány végében, szemben az üzemi konyhával és az áruraktárral. Annakidején ezekben helyezték el a kocsijavító műhelyt. Egyik vagonban az asztalosrészleg, az öltöző és a melegedő, a másikban a lakatosműhely kapott helyet.

A kocsijavító műhely — ha szabad ezzel a jelzővel illetni — egyáltalán nem méltó első szocialista városunk új állomásához. A két rozoga vagon úgy fest az új épületek mellett, mint egy kunyhó a palota szomszédságában.

Ennél is nagyobb baj, hogy az esős ősz beálltától tavaszig embertelen körülmények között dolgoznak a sztálinvárosi kocsijavítók. A két műhelyt ugyanis nem szabad fűteni, mert a vagonok tűzveszélyesek. Bundakabátban nem lehet sem az asztalos-, sem a lakatosműhelyben kényelmesen dolgozni. Ha viszont nem öltözködnek az időjárásnak megfelelően, a műhelyekben kibírhatatlan a hideg.

— *Hiába toldozzuk. foltozzuk a kocsik oldalait és tetőzetét, a szél bevágja az esőt és a havat* — mondja az egyik lakatos.

— *Sajnos, a patkányok is befészkelték magukat a padlózat alá* — toldja meg *Léner Viktor* asztalos. — *Így nemcsak a hideg, hanem a férgek ellen is harcolnunk kell, mert megrágják az élelmet és ruházatunkat.*

Ezután elpanaszolják a kocsijavító műhely dolgozói, hogy Sztálinvárosban ők dolgoznak a legmostohább körülmények között. Hogy igazat beszéltek, azt az alábbi példák is igazolják:

1959 februárjában tolatás közben egy vagon kilökte a bakot és beszakította a műhely melegedő felőli homlokfalát. A melegedőben éppen öten tartózkodtak. Szerencsére sérülés nem történt. A tátongó rést hosszas kilincselés után, csak november közepén falazták be.

A patkányok miatt is időben szóltak a pályafenntartásnak. *Kövér István* művezető október 13-án írásban is kérte a patkányirtást. A pályafenntartási főnökségtől november 9-én ugyancsak írásban érkezett meg a válasz:

„A mérget megigényeltük, amint megkapjuk, féregtelenítjük a kocsijavító műhelyt."

S a patkányméreg még maig sem érkezett meg.

A kocsijavítók tisztálkodási lehetősége sincs megoldva. A közelmúltban az ócskavastelepen szereztek egy rossz mosdótálat, azt kalapálták ki, javították meg, hogy délben kezet tudjanak mosni.

Hasonló körülmények között élnek a kocsivizsgálók is. A különbség csupán annyi, hogy ők egy kiselejtezett személykocsiban kaptak otthont. A deszkafalak itt is vakolatlanok. Télen, bárhogy fűtenek, csak a kályha körül érezni meleget.

Nagy problémát okoz az anyaghiány is. Sérült kocsi mindig van bőven, megfelelő szerszámmal és anyaggal azonban nincsenek ellátva. A műhely tűzveszélyes volta miatt a hegesztőapparátot sem használhatják.

Lehetne tovább sorolni a példákat, de nem szükséges, mert a fentiekből is kitűnik, hogy milyen mostoha, embertelen körülmények között dolgoznak a téli hónapokban a sztálinvárosi kocsijavítók.

A munkavédelmi hónap sikere Miskolcon

Október 15-én a miskolci fűtőházban megtartott műszaki értekezleten *Pusztafalvi Tivadar* munkavédelmi előadó javaslatára munkavédelmi hónapot kezdeményeztek. A munkavédelmi hónap megszervezését a mozgalmi szervek a legmesszebbmenőkig segítették, majd röpgyűléseken, plakátokon ismertették a dolgozókkal a célkitűzést, a személyi balesetek csökkentését és a biztonságosabb munkakörülmények megteremtését. A helyi sajtó és rádió is hangot adott a kezdeményezésnek.

Nagy sikere volt a hetenként megrendezett munkavédelmi filmbemutatóknak. A tíz kisfilmet 700 dolgozó tekintette meg.

Az üzemi és foglalkozási megbetegedésekről orvosi előadást hallgattak a dolgozók. *Dr. Lencz Géza* kerületi főorvos *Foglalkozási ártalmak* és *Foglalkozási betegségek*, *dr. Szávai János* üzemorvos pedig *Üzemi balesetek elhárítása* címmel tartott előadást.

A legtisztább üzemrész címért folyó versenyt a Tiszai-pályaudvar villamosrészlege nyerte, ahol a dolgozók rövid idő alatt tisztává, gondozottá varázsolták második otthonukat.

A munkavédelmi hónap alatt öt munkavédelmi újítás is született. Ezek közül hármat még november végén elfogadtak.

Végezetül meg kell említeni azoknak a nevét, akik készséggel járultak hozzá a munkavédelmi hónap sikeréhez. *Veréb Gyula*, *Héczei János*, *Pusztafalvi Tivadar*, *Osgyán Károly*, *Farkas Miklós*, *Kurucz József*, *Dombóvári László*, *Cserháti Ferenc*, *Bodrogi Károly*, és *N. Szabó Barna* tették legtöbbet a célkitűzések valóraváltásáért.

Sport



Szakszervezetünk sportosztálya december 19-én 70 olyan társadalmi aktivát jutalmazott meg, akik évek óta foglalkoznak a sportoló ifjúság nevelésével és szervezik a dolgozók tömegsportját. A jutalmakat és az okleveleket Soproni József főtitkárhelyettes adta át az aktíváknak. Képünkön Polgár János, a Szombathelyi Haladás jobbszélsője, egyben Szombathely állomás szakszervezeti bizottságának sportfelelőse átveszi a jutalmat. (Hemző Károly felv.)

A BVSC nyerte Budapest 1959. évi ifjúsági birkózó csapatbajnokságát

A Budapesti Birkózó Szövetség december közepén rendezte meg Budapest 1959. évi ifjúsági birkózó csapatbajnokságát. A BVSC ifjúsági birkózói nagyszerűen szerepeltek a CSB-n. Az FTC-t 6:4, a Törekvést 7:3, az Iparitanuló SK-t 7:3, az Egyesített Tiszti Iskolát 8:2, az MTK és a Honvéd csapatát pedig egyaránt 7:3-ra győzték le, így veretlenül megnyerték a csapatbajnokságot.

Győzelmükkel nemcsak a budapesti CSB-t, hanem szabadfogásban az országos csapatbajnokságot is megnyerték, kötöttfogásban pedig a második helyen végeztek.

A sikert Száraz, Galambos, Dekleva, Horányi, Kátai, Polják, Horváth, ifj. Pintér, Kacsarovszki és Takács harcolták ki.

Ismét a hódmezővásárhelyiek vitték el a pálmát

A sportosztály mellett működő vívó szakbizottság 1957-ben írta ki első ízben a Vasutas Vívó Kupát vegyes csapatok részére. Akkor 10 csapat részvételével kieséses rendszerben egy nap alatt dőlt el a kupa sorsa. 1958-ban már 12 csapat küzdött a kupáért.

Mivel a körvívásos rendszer jobban szolgálta a vidéki szakosztályokban nevelkedő fiatalok fejlődését, a szakbizottság 1959-ben ebben a rendszerben írta ki a kupát. A 16 csapat december 13-án a KPM Dob utcai tornatermében vívta le a Vasutas Vívó Kupa utolsó fordulóját. A körmérkőzés során a MÁV Hódmezővásárhelyi MTE csapata legyőzte az addig veretlen BVSC együttesét. A szabályok értelmében a két csapatnak újravívással kellett eldönteni az első hely sorsát.

Az újravívás során ismét a vidékiek bizonyultak jobbnak. 7:5 arányban diadalmaskodtak fővárosi ellenfelük felett. Az érdekesség kedvéért megemlítjük, hogy a három év alatt mindig vidéki csapat szerezte meg az első helyet. 1957-ben a Szombathelyi Haladás, 1958-ban és 59-ben pedig a hódmezővásárhelyiek vitték haza a kupát.

Az 1959. évi csapatbajnokság végeredménye: 1. MÁV HMTE 28 pont, 2. BVSC 28 p., 3. Kaposvári MÁV 26 p., 4. Szombathelyi Haladás 22 p., 5. Szolnoki MÁV 22, 6. Debreceni VSC 20 p.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest VI. Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

SPORTHIREK

A sportosztály még a nyár elején célul tűzte ki, hogy 5000 forint értékű sportfelszereléssel jutalmazza azt az üzemet, szolgálati helyet, vagy intézményt, amely legtöbbet tesz a dolgozók tömegsportjáért. A sportfelszerelést a Szombathelyi Járműjavító kapta, ahol az üzemi bajnokságokon a dolgozók 60 százaléka részt vett.

★

A vasutas természetjárók I. országos fotókiállítására, amelyet december közepén a szakszervezet klubtermében rendeztek meg, 32 pályázó 134 fekete-fehér, 9 színes fényképet és 25 diapozitív (színes) filmet küldött. Díjazott képek. Fekete-fehér: 1. Vanek József (BVSC), 2. Dr. Józsa Pál (VFSC), 3. Laczkó Tamás (BVSC). Színes: 3. Dr. Lévay György (VFSC). az első és második díjat nem adták ki. Diapozitív filmek: 1. Trencséni Zsigmond (Vasúttervező), 2. Dr. Lévay György (VFSC),. 3. Forgó János (VFSC). Ezenkívül kilencen kaptak elismerő oklevelet, ketten pedig dicséretben részesültek.

★

Kettős BVSC-siker született az országos vívó csapatbajnokságon. Férfi és női tőrben egyaránt a BVSC csapata lett a győztes.

★

Befejeződött a vízilabda Komjádi és Magyar Népköztársaság Kupa. Az ifik a Komjádi Kupában a harmadik, a felnőtt csapat pedig az MNK-ban a második helyen végzett.

Esküvő a kultúrotthonban

Orgonajáték hangjai zengtek a Landler Járműjavító kultúrotthonának feldíszített nagytermében. Ünneplőbe öltözött KISZ-fiatalok sorfala között érkezett az anyakönyvvezető elé az ifjú pár.

Néma csönd lett a teremben, amikor az anyakönyvvezető, dr. Laborczy Antal, a XV. kerületi Tanács igazgatási osztályának vezetője emelt hangon feltette a nagy kérdést:

— Kijelenti-e ön, Tóth Bertalan, hogy házasságra kíván lépni az itt jelenlevő Király Erzsébettel?

— Igen.

— Kijelenti-e ön, Király Erzsébet, hogy házasságra kíván lépni az itt jelenlevő Tóth Bertalannal?

— Igen — rebegte a fehérruhás menyasszonyka, halkan, fejbólintással adva nyomatékot szavának.

— Egybehangzó kijelentésük alapján önöket házastársaknak nyilvánítom. Kérem, írják alá az anyakönyvet.

★

A népes vendégsereg, a rokonok, a jóbarátok és az ismerősök megilletődve figyelték a pillanatot. Az anyakönyvvezető néhány keresetlen szóval üdvözölte ezután az új házaspárt és örömteli, boldog életet kívánt nekik.

Majd a szülők, a rokonok, a jóbarátok és az ismerősök gratuláltak az ifjú párnak, akik ugyan nem a Landler dolgozói, de szüleik révén itthon érzik magukat az üzem munkásai között. Király Lajos bácsi, az egyik örömapa, évtizedek óta a Landler dolgozója és a kultúrgárda lelkes tagja, szervezője. Kislánya, Erzsike, aki immár menyecske lett, sokat szerepel a kultúrotthon színpadán, tehát őt sem kellett bemutatni az ünnepi vacsora vendégeinek.

A vállalat vezetősége, a szakszervezeti bizottság és a kultúrotthon vezetősége ajándékokkal lepték meg az ifjú párt. Mindenki úgy üdvözölte a Tóth-házaspárt, mint az első fecskéket, akik a nagy család körében, az üzem dolgozóinak társaságában tartják esküvőjüket. Szép szokást kezdtek ők, amelyet reméljük szívesen honosítanak majd meg az üzem fiataljai.

Mert ünnepélyes és nagyonnagyon szép volt ez az üzemi esküvő. Ha nem is volt világraszóló, de gyárra szóló mindenesetre volt.

Lőrincz János

Szocialista Kultúráért Érdemérmet kapott a Gyöngyösi Kitérőgyár színjátszó csoportja

Az öt éves múlttal rendelkező Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV. színjátszó csoportjának bensőséges ünnepség keretében adták át a Szocialista Kultúráért Érdemérmet.

Öt év alatt a csoport közel 200 alkalommal lépett fel. Előadásait több mint 50 000 néző tekintette meg. A bevétellel jól gazdálkodtak. A díszletek és kosztümök értéke 80 000 forintot tesz ki.

Tavaszi tervük középpontjában a felszabadulás 15. évfordulójának méltó megünneplése áll. Ebből az alkalomból *felszabadulási színjátszó hetet rendeznek.*

Az ötéves fennállását ünneplő színjátszó csoport méltó a kitüntetésre. Az átadó ünnepségen jól esett visszatekinteni a megtett útra és felmérni a további feladatokat.

Szentgáli István
Gyöngyös.



Az ifjúság erkölcsi-politikai neveléséért

A budapesti csomóponti pártbizottság mellett vezető beosztású dolgozókból ifjúsági nevelőtanács alakult. A 22 tagú tanács vezetője *Csanádi József* elvtárs, az igazgatóság helyettes vezetője lett, aki eddig is szeretettel foglalkozott a vasutas ifjúsággal.

Az alakuló értekezleten *Császár László* elvtárs elmondotta, hogy a jövőben hatékonyabb segítséget nyújtanak a vasutas ifjúság erkölcsi-politikai neveléséhez, ezért a tanácsban zömmel olyanok kaptak helyet, akik 8—10 évvel ezelőtt mint ifjúsági vezetők tevékenykedtek.

Az ifjúsági nevelési tanács a szakvonali vezetőkkel, a mozgalmi szervekkel, elsősorban a KISZ-szervezetekkel karöltve igyekszik majd céltudatos munkát végezni a budapesti igazgatóság területén levő mintegy 15 000 vasutas fiatal között.

Egy ifjúsági tanácsadó bizottság terveiből

A pécsi területi bizottság mellett működő ifjúsági tanácsadó bizottság december 18-án ülést tartott, amelyen az 1960. évi tervet vitatták meg a fiatalok.

A munkaterv részletesen meghatározza, hogyan akarnak a jövőben foglalkozni az igazgatóság területén dolgozó KISZ-tagokkal és szervezeten kívüli fiatalokkal. A termelő munkában a balesetmentes szolgálat ellátását, a Szakma Ifjú Mestere címért folyó, valamint az anyagtakarékossági és tisztasági mozgalmat kívánják tovább szélesíteni.

A fiatalok körében különösen nagy az érdeklődés a Szakma Ifjú Mestere cím megszerzéséért. Az igazgatóság területén eddig 300 fiatal csatlakozott a mozgalomhoz.

Részt vesznek a fiatalok a mezőgazdaság szocialista átszervezésében is. Szabadnapjaikon járják azokat a falvakat, ahol még nem léptek közös útra a dolgozó parasztok. Elbeszélgetnek velük a nagyüzemi mezőgazdaság előnyéről, a termelőszövetkezetek jövőjéről.

Ha a tanácsadó bizottság a szakszervezeti bizottságokkal és a KISZ-szervezetekkel közösen végzi munkáját, minden bizonnyal maradéktalanul megvalósítják 1960. évi célkitűzéseiket, a munkaterv pontjait.

HÍREK

Mi lenne, ha...?

A karácsonyi ünnepek előtt vidékre utaztam az 1320-as vonattal. Éjfél után, amint elindultunk Győrből, egyre több fülkében kapcsolták le a villanyt és szenderedtek álomba az utasok. A büfékocsi pultja előtt is megfogyatkozott a vendégsereg. Mindössze három-négy szesztestvér szorongatta fröccsös poharát és közben imbolyogva vitatkozott.

Miközben élvezettel szürcsölgettem kedvenc italomat, a Málnagyöngyvért, érdekes jelenetnek voltam szemtanúja. A büfé egyik alkalmazottja kijött a pult elé, rövid szemlélődés után lehúzta az ablakot és kinézett.

— Elhagytuk már az állomást, adhatod — mondja kollégájának. Mire a kolléga virslis papírtányérkákkal és egyéb hulladékkal megtömött vödröt nyújtott át neki.

A vödör tartalma csakhamar kirepült a pályatestre. Az elsőt követte a második.

— No, ez a pályamester is áldani fogja a kezünket — jegyezte meg mosolyogva a szemetes vödrök kiürítését végző nénike.

— Joggal! — bólintottam rá csendesen. S amikor visszafelé igyekeztem utitársaimhoz, azon gondolkodtam: Mi lenne, ha az étkező- és büfékocsik dolgozói nem a pályatestre dobálnák a papír- és egyéb hulladékot, szemetet, hanem egy szemetes ládában gyűjtenék össze, amit a végállomáson üríttenének ki?

— i — e

— 40 brigád versenyez a Landler Járműjavítóban a szocialista brigád címért. Eddig két brigád nyerte el a kitüntető címet.

— Jólsikerült Télapó ünnepélyt rendezett a veresegyházi szakszervezeti bizottság. 125 apróság zsibongott, örült a Télapónak és az ajándékoknak.

— 70 éves fennállását ünnepelte a szegedi vasutasok Hazánk munkáskórusa. Az ünnepi megemlékezés után nagyszabású műsort adott a jubiláns énekkar.

— 5 215 000 forint értéket termelt 1959-ben a Budapesti Magasépítési Főnökség Keleti Építésvezetősége a 4 925 000 forintos tervvel szemben. Éves tervüket november 28-ra teljesítették 107 százalékos eredménnyel.

— Túlteljesítették kongresszusi felajánlásukat a ferencvárosi fűtőház fiataljai. A kongresszusi verseny alatt 300 000 forintot takarítottak meg. A vállalt 12 túlsúlyos vonat helyett 18-at továbbítottak.

— Műbőrhuzatú székekkel cserélték ki a Keleti-pályaudvari Utasellátó éttermének régi fatámlás székeit. Csinosodott a felszolgáló személyzet ruházata is.

— Dicséretes eredményt értek el a kongresszusi műszakban Imre János, Palcsó István, Kárász Károly és Oláh Pál, a Budapesti Rakodási Főnökség dolgozói. Jó teljesítményüket figyelmezett, jól szervezett munkájuknak köszönhetik.

— 400 fős korszerű munkásszálló építésére kerül sor Ferencváros térségében, kb. 17,5 millió forintos költséggel. Az épület előreláthatólag 1962-ben készül el.

— Süllyesztőberendezést építenek a tapolcai fűtőházban a mozdonyjavítás könnyítésére. A munka, amelyet a Hídépítő Vállalat dolgozói végeznek, befejezéshez közeledik.

— Több termelőszövetkezeti község bekötő útjának tervezését segítették társadalmi munkában a pécsi igazgatóság mérnökei.

— 30 csoport szigetelt sínmező átrostálását végezték el a kongresszus tiszteletére a ferencvárosi pft. főnökség dolgozói a vállalt 24 helyett. Külön dicséretet érdemel Gólya Mihály pályamester, Kálosi Béla és Hursán János pályamunkás.

— Dicséretben részesítette a szegedi igazgatóság a vésztői XXI. pályamesteri szakasz dolgozóit, mert a vasbetonaljcseréket kifogástalanul, határidő előtt elvégezték.

— 25 mázsa ócskavasat gyűjtött a békéscsabai VIII. pályamesteri szakasz KISZ-brigádja. Itimlé Mátyás és Mogyorós István fiatalokat dicséretben részesítették.

— December 21-re befejezte második félévi fenntartási tervét a Terézvárosi Pft. Főnökség.

— Budapesten kerül megrendezésre 1962-ben a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Kongresszus.

A forgalmi és kereskedelmi szolgálat összevonása a vasútigazgatóságokon és az I. Vasúti Főosztályon

A Hivatalos Lap 1959. évi 55. száma rendeletet közöl a forgalmi és kereskedelmi szolgálat összevonásáról. A rendelet a többi között a következőket tartalmazza:

A forgalmi és kereskedelmi végrehajtó külszolgálatnak 1957. július 1-ével történt összevonását követően az egyszemélyi felelős vezetés megerősítése, s nem utolsósorban a gazdaságos üzemvitel eredményességének elérése végett szükségessé vált a vasútigazgatóságoknál és az I. Vasúti Főosztályon e két szakszolgálat különállósága folytán mutatkozó párhuzamosságok felülvizsgálata.

Figyelemmel a két évvel ezelőtt történt összevonás alapján a forgalmi és kereskedelmi munka területén kialakult egységes szemléletre, az eddigi jó tapasztalatokra célszerű, hogy az irányítást végző forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat is összevonásra kerüljön.

A fentiekben vázolt célok elérése és biztosítása érdekében 1960. január 1-től kezdődően a vasútigazgatóságokon a III. forgalmi és VI. kereskedelmi osztály, valamint a Vasúti Főosztályon az I/5. kereskedelmi és I/8. forgalmi szakosztály összevonását rendeli el a MÁV vezérigazgatója.

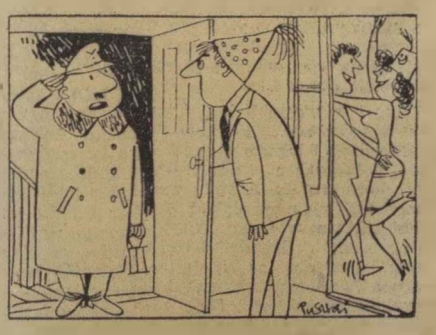
Az összevonás után az egységes forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat az igazgatóságokban *III. Forgalmi és kereskedelmi osztály*, az I. Vasúti Főosztályon *I/8. Forgalmi és kereskedelmi szakosztály* elnevezést kapja.

ÚJ ÉV HAJNALÁN



— Na, megint öregebbek lettünk egy évvel.
— Sajnos, a mozdonyaink is...

SZILVESZTER-ÉJ



— Lentről az éjjeliőr kéri, hogy ne tessék annyira dobogni, mert nem tud aludni.
— S miért magát küldte?
— Mert ő nem hagyhatja el az őrhelyét.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. JANUÁR 16.



A mozdonyokat sem kíméli az erős havazás.

A vasutasok előtt álló legfontosabb feladatok 1960-ban

Írta: GRÓF JÓZSEF, a szakszervezet titkára

A Magyar Szocialista Munkáspárt VII. kongresszusa jóváhagyta és megerősítette azt a politikát, amelyet a Központi Bizottság 1956 november óta folytat és az előttünk álló évek feladatait tömören a következőkben szabta meg:

Befejezzük a szocializmus alapjainak lerakását, meggyorsítjuk a szocializmus építését hazánkban".

A célkitűzések gyakorlati feladatait a most készülő ötéves tervünk tartalmazza, amelynek magasab indulási alapját hároméves tervünk túlteljesítésével teremtjük meg. A határozat azt is jelenti, hogy a dolgozó parasztsággal egyetértésben be kell fejeznünk a mezőgazdaság szocialista átszervezését. Mindez meggyorsítja népünk anyagi és kulturális felemelkedését, közelebb hozza hazánkban a szocializmus végső győzelmét.

A magyar szakszervezetek magukénak vallják a párt VII. kongresszusának célkitűzéseit és a szakszervezetek XIX. kongresszusának határozatával együtt az elkövetkezendő évek legfőbb feladatának tartják végrehajtásukat.

Ezeknek az alapvető határozatoknak szellemében munkálkodtak a vasutas dolgozók is, amikor pártunk 1959 márciusi határozata alapján széleskörű versenymozgalmat indítottak a kongresszus tiszteletére. Tekintve, hogy a technikai berendezések terén a múlt évben lényeges előrehaladás nem történt a vasúton, különösen nagyrabecsülendők eredményeik.

Az MSZMP Központi Bizottsága 1960. január 12-i ülésén is megállapította, hogy a munkásosztály, a dolgozó nép erőfeszítései komoly eredményeket hoztak. A Központi Bizottság 1959 márciusi javaslatait megvalósították, sőt a célkitűzéseket túlteljesítették. Ezért köszönetét és elismerését fejezi ki mindazoknak, akiknek az eredmények elérésében részük volt.

Mi, vasutas dolgozók is büszkék vagyunk a Központi Bizottság elismerésére, mert erre rászolgáltunk. Áruszállítási tervünket december 12-re teljesítettük. 5,8 millió tonnával több árut, 16.1 millióval több utast szállítottunk el, mint 1958-ban. A kocsigényes szállítási tervünket 4,5 százalékkal teljesítettük túl. A teherkocsik hasznos terhelését a vállalat 16,2 tonna helyett 16,43 tonnára, a tehervonatok átlagos terhelését 785 tonna helyett 796 tonnára teljesítettük.

Az átlagos kocsifordulót a vállalt 3.8 nap helyett 3,77 napra csökkentettük. Jó eredményeket értünk el a vonatok menetrendszerinti közlekedésénél is. Személyszállító vonataink 97,05 százaléka közlekedett menetrend szerint, tehervonatainknak azonban a vállalt 75 százalék helyett csak 74,36 százaléka közlekedett rendesen.

A vontatási szolgálat a vállalt 116 400 szabványtonna szén helyett 233 400 tonnát takarított meg. De jól dolgozott a pályafenntartási és építési, a távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálat, valamint az önálló vállalatok is.

E nagyszerű eredmények még nagy vonalakban is alig váltak ismeretessé, máris új, az eddigieknél nagyobb feladatok megoldása áll előttünk. *1960-ban, a hároméves terv utolsó évében, a terv szerint 5,2 millió tonnával több árut kell elszállítani, mint 1959-ben.* Ez azonban csak a terv. Az utóbbi évek tapasztalatai alapján számítani lehet 7—8 százalékos terven felüli többletre. Növekszik a feladatunk a személyszállításban is. Mintegy 15 millióval több utast kell elszállítani, mint a múlt évben.

Hogyan tudjuk ezt a hatalmas feladatot végrehajtani? Hiszen ezek jóval meghaladják azt a színvonalat, ami műszaki fejlesztés terén az idén történik. Mint az eddigi tapasztalatok bebizonyították, a tervek teljesítésének legfőbb rugója a szocialista munkaverseny. A párt Központi Bizottsága épen ezért melegen üdvözli az újabb versenykezdeményezéseket, s javasolja, hogy *az április 4-re tett felajánlásokat fejlesszék éves versennyé, melyen belül a felszabadulási verseny egyik állomás legyen.*

Meg vagyunk győződve, hogy ezt a felhívást a vasutas dolgozók is magukévá teszik, s a múlt év hiányosságain okulva, az idén még eredményesebben dolgoznak.

1960-ban tovább kell növelni a kocsik hasznos terhelését. A nagyraksúlyú kocsikat lehetőleg a nagy távolságokra szóló árukkal rakjuk meg. Könnyíti a helyzetünket, hogy *1960-ban közel 3000 nagyraksúlyú kocsit szerzünk be.*

A vonatok átlagos terhelését a múlt évinél is magasabbra kell emelni. Ezt azzal is segíthetjük, hogy a kedvezőtlen terhelési szakaszú vonalakon helyenként bevezetjük a tolószolgálatot. A darabáruforgalmat a lehetőséghez mérten közútra tereljük.

Tovább kell rövidíteni a kocsiforduló időt. Mivel ennek mintegy 80 százaléka állomási tartózkodásból adódik, itt kell elsősorban keresni a megrövidítés módját. Kívánatos felülvizsgálni az állomási részműveleteket és kidolgozni egy korszerűbb technológiai folyamatot. A kocsiforduló időt csökkentjük azzal is, ha az ipartelepek kiszolgálását gyorsítjuk.

Érdemes volna foglalkozni azzal, hogy nem hosszú-e nálunk a 6 órás rakodási idő, hiszen ez *Csehszlovákiában és Romániában* 3, a *Szovjetunióban* pedig csak 2 óra. Továbbra is fontos a vonatok menetrendszerinti közlekedtetése. A menetrendszerűséget a vonatközlekedési tervre, illetve a 12 órás vonatforgalmi tervre kell építeni.

A célkitűzések valamennyi szolgálati ág feladatát megszabják. A szakvonali vezetők minden eszközzel teremtsék meg a szocialista munkaverseny előfeltételeit, fejlesszék a szocialista brigádmozgalmat.

Egyre szükségesebb tudományosan felmérni a lehetőségeket, kidolgozni a termelékenység emelésének feltételeit. A tudományos munkával, műszaki fejlesztéssel foglalkozó dolgozók törekedjenek a technikai berendezések minél jobb kihasználására. A végrehajtó szolgálat dolgozói igyekezzenek megbarátkozni a leggazdaságosabb munkamódszerekkel.

A párt- és szakszervezeti szervek felvilágosító munkával, a rejtett tartalékok feltárásával, a munkakörülmények javításával segítsék a gazdasági vezetést. Állítsák az újtító- és ésszerűsítő mozgalmat a műszaki fejlesztés szolgálatába. Fordítsanak különös figyelmet az üzemi demokrácia fejlesztésére.

A mozgalmi szervek és a szakvonali vezetők egy pillanatra se feledkezzenek meg arról, hogy terveink valóra váltása az embereken múlik. Oda kell hatni, hogy napról napra jobb élet- és munkakörülmények között dolgozhassanak. Az utazószemélyzet munkaidejét 260, illetve 250 órára kell csökkenteni 1960-ban. Ezt nemcsak létszámemeléssel, hanem helyes szervezési intézkedéssel is segíteni kell.

Bízunk abban, hogy a vasutas dolgozók, mint az eddigiek során tették, a jövőben is becsülettel megállják helyüket, fegyelmezett, utasítás szerinti munkával segítik nagy céljaink megvalósítását, népünk felemelkedését.

Vasutasok küzdelme a hóval

Régóta vártunk rá, de nem jött. S most itt van. Szinte egyik napról a másikra 5 fokról —10 fokra süllyedt a hőmérő higanyszála s ezzel egy időben országszerte megindult a havazás. És ami a legkellemetlenebb, feltámadt a szél, amely a Dunántúlon, Borsodban, Szabolcsban és az ország déli részének egyes helyein viharos erővel tombolt. A Vasúti Főosztályra érkezett jelentések szerint Tamási és Keszőhidegkút között január 13-án hajnalban a hófúvások miatt nem közlekedett vonat. Békéscsaba és Kaszaper, Nyiregyháza és Barackos között is szünetelt a forgalom.

A budapesti igazgatóság területén — főként a fővárosi személy- és teherpályaudvarokon — 4000 ember látott hozzá a hó eltakarításához.

Lapunk munkatársai két budapesti pályaudvaron nézték meg, hogyan fogadták a telet, hogyan birkóztak meg a havazás okozta nehézségekkel.

Kelenföldi-pályaudvar

A felvételi épület előterében, a vágányok közötti peronokon, mindenütt hóhegyeket látni. Kedden reggeltől 80 pályamunkás és állomási dolgozó kezdte meg a fogadóvágányokon és a váltók környékén a hó eltakarítását. Szerdára virradó éjjel — bár csökkentett létszámmal, — de megszakítás nélkül folyt a munka.

Így sikerült elérniük, hogy a 154 közlekedő vonat közül mindössze három személyvonatot kellett feltartóztatni váltófagyás miatt a bejárati jelző előtt. Az 1235-ös hat. az 1103-as öt. az 1029-es személyvonat pedig három percig várakozott. Ez is csak azért fordulhatott elő, mert a három vonat fogadásához egyszerre több váltót kellett állítani.

A kelenföldi vasutasok hibájából a közlekedő vonatoknál egyéb fennakadás nem volt. A biztosító berendezések — amitől ugyan tartottak a forgalmi szolgálatevők — bírták a hideget. Megállták helyüket a váltókörhelyek dolgozói is, pedig ezúttal nem volt könnyű a váltó kezelése.

— *Kocsirendezőink voltak talán a legnehezebb helyzetben* — mondja Vinkóczi Károly állomásfőnökhelyettes —. *Elsősorban azért, mert ilyen időjárásban nagyobb a baleseti veszély s a kocsik sem akarnak gurulni, másrészt azért, mert munkájukat helyenként térdig érő hóban, szabad ég alatt kellett végezni. Ők azonban dacolva a hideggel s a hóval, zökkenő nélkül kiszolgálták a tejipari vállalatot, s a környék üzemeit. Az ő munkájuknak köszönhető, hogy kedden 109 százalékra teljesítettük a kocsitartózkodási egységidőt. Ha a tartalék mozdonyok közül a 333—003-as és a 326—073-as gép nem mondja fel a szolgálatot, a fajlagos kocsimozgatásban is hasonló eredményeket érhettünk volna el.*

Szerdán délután már a hóhegyek elszállításához láttak hozzá a Kelenföldi pályaudvaron.

Kőbánya-Felső pályaudvar

Kőbánya-felső pályaudvar dolgozóit is nehéz feladat elé állította a hirtelen beköszöntött havazás. Elsőként a forgalom dolgozói ragadták meg a lapátokat. Önfeláldozó munkájuk azonban kevésnek bizonyult. A havazás megkezdése után néhány órára már 72 pályafenntartási dolgozó munkáját is igénybe kellett venni, hogy biztosítani lehessen a forgalmat.

A keddről szerdára virradó éjjel talpon volt mindenki, akiknek munkájára számítani lehetett — újságolja *Nagy József* állomásfőnök. — *Különösen a dinamikus váltók üzembiztos működésére kellett nagyon vigyázni. A forgalmi szolgálattevők ezért előre közölték a meneteket, hogy ellenőrizni lehessen a váltók szabályos működését.*

A jól végzett munkának meglett az eredménye. Az ipartelepek kiszolgálását zökkenőmentesen hajtották végre, tervszerűen folyt a rakodás. A személyvonatok közül a helyi vonatok pontosan, a távolsági vonatok átlagosan 10—15 perces késéssel közlekedtek.

A tehervonatok menetrendszerinti közlekedtetése már több kívánni valót hagyott maga után, de a pályaudvar dolgozói mindent elkövetnek, hogy a gyorsteher-vonatok fogadása és továbbítása menetrendszerűen történjék.

Az időjárásjelentésekből további havazásra lehet számítani. Nagy József állomásfőnök ezért a társszolgálati ágak vezetőivel állandó ügyeletet tart, hogy időben el tudjanak hárítani minden akadályt.

134 újítás az őszi forgalom alatt

Nagy öröm érte december 23-án pályafenntartási főnökségünket. Szeptember, október, november havi eredményeink alapján az első helyre kerültünk az őszi forgalmi versenyben és az erkölcsi elismerés mellett 15 000 forintot osztottak ki dolgozóink között.

A sikerben része volt annak, hogy a tervfeladatok maradéktalan teljesítése mellett rendszeresen megtartottuk a munkavédelmi oktatásokat. Nagy gondot fordítottunk a szakmai oktatásokra, a munkafegyelem szabályainak betartására, a szolgálati helyek belső és külső tisztaságára.

Az eredmények elérésében nagy szerepe volt az újítómozgalomnak is. Az őszi forgalom időszakában 134 újítást adtak be dolgozóink.

Boldizsár Gyula

Békéscsaba, Pft. Főnökség.

Újjáépítették a rákos—újszászi vonalat

Az újszász—szolnoki vonalon a pálya avultsága miatt az utóbbi években nagyon meglassult a forgalom.

A vasút nagyarányú korszerűsítési programja keretében felújították ezt a fontos vonalat, amelyet 1959 végén adott át rendeltetésének *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter.

A nagyarányú munkát két részletben végezték. 1958 elején kezdtek hozzá a felépítménycseréhez és az év végéig *Mendéig* készült el a munka. 1959-ben *Mendétől Újszászig* végezték el a nyíltvonali felépítménycserét, összesen 40 km. hosszban és *Nagykáta* kivételével kicserélték az állomások átmenő fővágányait is. Az állomásokon kb. 7000 vágányfolyóméter felépítménycserét végeztek és 48 csoportkitérőt építettek be.

A munkálat méreteire jellemző, hogy három építésvezetőség 700 munkása dolgozott rajta egész esztendőben. 140 000 tonna zúzottkövet, 70 000 darab vasbetonaljat, 15 000 talpfát és mintegy 6500 tonna felépítményi vasanyagot építettek be. A korszerűsítés a legmodernebb hézagnélküli megoldással készült. A régi vágány anyagát az idén sorrakerülő állomási mellékvágányok cseréjénél használják fel.

320 kilométer felépítménycsere a múlt évben

Érdemes egy pillantást vetni az 1959-ben végrehajtott felépítménycserék és korszerűsítések méreteire. A múlt évben 320 vágánykilométer hosszban végeztek felépítménycserét, kicseréltek 1850 csoportkitérőt. A felújításokra több mint 1 milliárd 100 millió forintot fordítottak. A rákos—újszászi szakaszon kívül hézagnélküli felépítményt létesítettek *Veszprém—Celldömölk, Hatvan—Füzesabony,* valamint *Mezőtúr—Békéscsaba* között. Az év végén már 368 vágánykilométer hézagnélküli felépítménnyel rendelkezett a MÁV.

Az idén előreláthatólag 370 km. hosszban végzünk felépítménycserét és 1800 csoportkitérő cseréjére kerül sor. A több mint 1 milliárd 100 millió forintnyi összegből befejezzük a rákos—újszászi vonal állomásainak korszerűsítését. Jelentős munkákat végzünk a *hegyeshalmi,* a *hatvan—miskolci, a mezőtúr—szolnoki és a sárbogárd—rétszilasi* vonalakon.

A hézagnélküli pályák hossza 1960-ban 400 kilométerrel növekszik. A nehéz testi munkát igénylő munkafolyamatok gépesítésére 40 millió forintot fordítunk. A pályamunkások szociális ellátására 11 millió forintot költünk.

A második ötéves tervben

A második ötéves tervben befejezzük a *Bp. Keleti—Hegyeshalom, Győr—Szentgotthárd, Budapest—Dombóvár—Gyékényes, Budapest—Miskolc—Sátoraljaújhely, Hatvan—Somoskőújfalu, Szajol—Lökösháza,* és *Budapest—Kelebia* közötti főútvonalak korszerűsítését. Ezzel elérjük, hogy legfontosabb fővonalainkon jelentősen emelkedhet a tehervonatok terhelése és meggyorsulhat a vonatok sebessége.

A munkák könnyítésére beszerzünk 8 nagyteljesítményű ágyazatrostálógépet, 10 aláverőgépet, 6 földtolót, 6 földnyesőt és 7 diesel vontatómozdonyt. A második ötéves terv folyamán további 1600 vágánykilométeren létesítünk hézagnélküli felépítményt.



Agoston Ferenc a Hídépítési Főnökség tűzikovácsa, az üzem egyik legjobb dolgozója, szerszámkovácsolás közben (Kovács Géza felv.)

Tapasztalatok a nőbizottságok munkájából

A szakszervezet elnöksége megtárgyalta a szakszervezeti nőbizottságok tevékenységét, foglalkozott azokkal a tennivalókkal, amelyek elengedhetetlenül fontosak a nők további helyzetének javítása érdekében.

Az értékelést megelőzően kérdőíveket bocsátottak ki és azokat a területi bizottságok közreműködésével különböző szolgálati helyekre juttatták el.

Mit mutat a statisztika?

A kérdőívekből nagyon érdekes adatok kerültek napvilágra. Kiderült, hogy az utóbbi években erősödött a nők társadalmi és politikai helyzete, javultak anyagi körülményeik. Ugrásszerűen emelkedett náluk a háztartási gépek száma. A megkérdezettek zöménél van rádió, gyakori a varrógép, a mosógép és a kerékpár. Többen rendelkeznek porszívóval, kefélőgéppel, lemezjátszóval és fényképezőgéppel.

Örvendetes képet mutat a bútorvásárlási rovat. A megkérdezettek közül a legtöbben 5—6000 forint értékben vásároltak bútort, de előfordul a 22 000 forintos vásárlás is. 1000 forint körül egyedi bútorvásárlás úgyszólván minden családnál volt.

Emelkedett a nők kulturális igénye és tudásszomja. A megkérdezettek 50 százaléka jár színházba, mintegy 70 százaléka moziba és körülbelül az utóbbi arányban rendszeresen olvasnak. Többen látogatnak rendszeresen kiállításokat és tárlatokat, még többen tanulnak, növelik általános műveltségüket, szakmai és politikai tudásukat.

A lakáshelyzet terén tűrhető kép alakult ki, bár itt még nagyon sok a tennivaló. A megkérdezettek fele úgy nyilatkozott, hogy mindenekelőtt lakásviszonyában szeretne javulást elérni.

A sok szép eredmény mellett az derült ki, hogy elsősorban az egyedülálló, többgyermekes anyák helyzetével nem lehetünk elégedettek. Ők ugyanis nem tudnak háztartási gépeket vásárolni, nincs idejük olvasni, színházba, moziba járni és nagyon ritkán vehetik igénybe a szakszervezeti üdülést.

Az utóbbi években javult a szakszervezeti nőbizottságok munkája. A nők növekvő aktivitása mellett ez annak tulajdonítható, hogy a szakszervezeti bizottságok egyre nagyobbra értékelik a nőmozgalom fontosságát.

Dicséretes kezdeményezések

Dicséretet érdemel az a sok szép tett is, ami nőbizottságaink munkájához fűződik. *A székesfehérvári járműjavító* nőbizottsága gondoskodott Nagy Dénesné kórházbaszállításáról és elhelyezte négy gyermekét. *A füzesabonyiak* egyik beteg munkatársukat nemcsak rendszeresen látogatták, hanem a lakását is rendben tartották. *A miskolci fűtőház* dolgozó női egy árva kislányt vettek gondozásukba. Figyelemmel vannak nőbizottságaink olyan családi körülményekre is, amelyek károsan befolyásolják a serdülő gyermekek nevelését. Ilyen tekintetben *a Gyöngyösi Vágtógyár* nőbizottságának munkája dicséretes.

Az elmondottak nőbizottságaink jó munkáját dicsérik. Van persze még javítanivaló. Több gondot kell fordítani a jövőben arra, hogy nőbizottságaink felhívják a szülők figyelmét a gyermekek kettős nevelésének káros voltára. Célszerű növelni a vasutas szülők részvételét a szülői munkaközösségekben is.

Több közhasznú tanfolyamot

Tovább kell erősíteni a politikai nevelőmunkát, gyarapítani a különböző köröket és tanfolyamokat. Az eddigi tapasztalatok szerint nagy népszerűségnek örvend a szabás-varrás-, a főzőtanfolyam, és a kézimunka szakkör.

Úgy véljük, hogy nőbizottságaink sikeresen fogják megoldani a még előttük álló feladatokat, tovább javítják munkájukat és ezzel sikeresen töltik be azt a szép és nagyszerű feladatot, ami a szocializmus építése során rájuk hárul. Az elnökség elfogadta azt a javaslatot, hogy 1960-ban tíz varrógép vásárlásával is segíti a vasúton dolgozó nők munkáját.

AMI JÓ — ÉS AMI MÉG HIÁNYZIK

Rétszilas olyan állomás, amelynek nem utas-, vagy áruforgalma, hanem forgalmi jelentősége domborodik ki elsősorban. Az állomást annak idején azért építették, mert a *dombóvári* vonalból itt kínálkozott a legalkalmasabb hely a *bátaszéki* csatlakozás megépítésére.

Rétszilas forgalmi jelentősége az utóbbi években tovább növekedett. Innen ágazik ki a *sztálinvárosi* vonal, aminek népgazdasági jelentőségét nem kell külön hangsúlyozni.

A helyzetből adódóan az állomásnak rendkívül erős a forgalma. Naponta 75—80 vonatjuk is van. 25 szorgalmas vasutas áll őrt, vigyázza a pályát, gondoskodik a gyors 'elegyáramlásról.

Továbbra is lankadatlan szorgalommal

Az állomásnak kulcshelyzete van és ezt minden dolgozó át is érzi. A kongresszusi versenyben arra vállalkoztak, hogy az élüzemszintet egy százalékkal túlteljesítik. Az értékelés után derült ki, hogy 108 százalék helyett 116 százalékra teljesítették vállalásukat.

A sikerek láttán úgy határoztak, hogy 1960-ban is tartják az élüzem szintet, tovább folytatják a kongresszusi munkaversenyt április 4-ig.

Az eddigiek során *Bakonyi István* forgalmi szolgálattevő és brigádja a kocsitartózkodási idő csökkentésében tűnt ki. *Bencze István* váltókezelő pedig kiváló szaktudásával, pontos és éber szolgálatával vívta ki az elismerést.

Az állomás kollektívájára nemcsak a termelő munkában, hanem a politikai feladatok megoldásában is számítani lehet. A járási pártbizottság Rétszilas községben az állomás dolgozóira bízta a termelőszövetkezeti agitációt. S a vasutasok ott sem akarnak lemaradni Szabad idejükben járják a falut, érvelnek, vitatkoznak, egyengetik a falu felvirágzásának útját.

Amit szóvá tettek

A jó eredmények mellett szólnunk kell arról is, hogy építészetileg nagyon elhanyagolt állapotban vannak a várótermek, amin jó lenne segíteni. Ugy vélik a rétszilasiak, hogy a szolgálati felsőbbség nem értékeli munkájukat olyan mértékben, mint megérdemelnék.

Az orvosi ellátásban is szeretnének változást elérni. Jelenleg *Sárszentmiklóshoz* tartoznak, de oda nagyon rossz a közlekedés. A *cecei* orvoshoz szeretnének tartozni.

Azzal kezdtük a cikket, hogy „ami jó és ami még hiányzik" és úgy véljük, hogy a rétszilasi vasutasok megérdemlik azt, hogy azok a kívánságok, amelyek a zavartalan munka ellátásához még hiányoznak, rövid idő alatt megoldást nyerjenek.

Kulturáltabb utazási körülményeket a vác—aszódi vonalon

A Vác—Aszód között közlekedő személyvonatok jórésze esténként kivilágítatlanul közlekedik. *Kisnémedi, Váckisújfalu, Galgamácsa* és a többi község utazóközönsége kénytelen gyertyát hordani magával utazás esetén.

Már több ízben juttattak el kérést az illetékesekhez a helyzet megváltoztatására. Átmeneti javulás után sajnos, ismét visszatért a régi, sötét állapot.

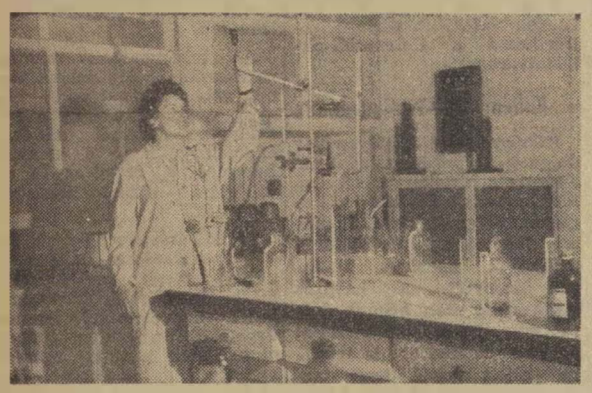
Reméljük, hogy a sajtó nyilvánossága után világosság gyúlik ezen a vonalon is.

R. S.
Vácrátót

Új vasútvonal épül a Szovjetunió és Kína között

A Szovjetunió és a Kínai Népköztársaság között új vasútvonal épül. Az új vonal Kazahsztánt köti össze Kína északnyugati tartományaival. A vasútvonal Aktogajnál ágazik ki a turkesztán—szibériai vasútvonalból, és a két ország határát nagyrészt sivatagokon keresztül közelíti meg. Itt találkozik majd az Urumcsiból kiinduló kínai vonallal. Az Altaj-hegységen keresztül haladó új vonal csaknem ezer kilométerrel rövidíti meg a Moszkva és Peking közötti távolságot.

A sivatagban pusztító szelektől különleges intézkedéssel védik meg a vasúti épületeket és a töltést. Mivel a vonal nagy részén, a sivatagos területeken kevés a víz és így az életfeltételek kedvezőtlenek, csak néhány állomást építenek. Az állomásokat védő erdősávokkal veszik körül. A vasútvonal térközbiztosítását teljesen automatizálják.



Szebényi Imréné acél, ötvöző anyagok, színes és csapágyfémek stb. analitikai vizsgálatát végzi a MÁV Anyagvizsgáló Intézetben. (Kovács Géza felv.)

Több mint 10 éve szakszervezeti funkcióban

A budapesti igazgatóság tanácstermében negyven szakszervezeti aktíva jött össze december 30-án. Valamennyien több mint 10 éve jegyezték el magukat a szakszervezeti mozgalommal. A budapesti területi bizottság hívta meg őket, hogy megköszönje áldozatos munkájukat és szerény jutalmat nyújtsanak át nekik.

Az ünnepség után baráti beszélgetésre került sor a vendéglátók és a vendégek között. A riporter három beszélgetést jegyzett fel.

Gyerünk Vladi bácsihoz

— 1949-ben Szolnok állomáson öten kezdtük — emlékezik vissza *Pénzes Vladimir* kocsimester. *— Akkor káderes voltam, majd egy évig az üb-elnöki teendőket láttam el. 1952-ben hathetes SZOT iskolán vettem részt. Azóta megszakítás nélkül tagja vagyok az szb-nek. Időközben voltam már termelési- és bérfelelős, jelenleg a munkásellátási bizottság elnöke vagyok.*

Arra a kérdésre, hogy milyen élményekben volt része az eltelt 10 esztendő alatt, így válaszolt:

— A sok kedves élmény közül nehéz lenne egyet is kiválasztani. A legbüszkébb arra vagyok, hogy dolgozótársaim szeretnek és megbecsülnek.

A szeretet és megbecsülés legkézzelfoghatóbb bizonyítéka: az ősz hajú kocsimestert az 1949 óta megtartott szakszervezeti választásokon egyszer sem hagyták ki a szakszervezeti bizottságból. De bizonyság az is, hogy ha a szolnoki rendezőn, vagy az állomáson valakinek problémája akad eképpen vélekednek: *gyerünk Vladi bácsihoz, ő biztosan segít.*

Hogyan lett 100 százalékos a szervezettség?

— Apám bányász volt, de baloldali érzelme miatt a 30-as évek végén elbocsátották — mondja *Szomszéd Ádám*, Kisterenye állomás szb-elnöke. *— A bánya vezetői nem voltak tekintettel sem a családra, sem arra, hogy apám a föld alatt rokkant meg. Én 15 éves voltam akkor, s a történtek mély nyomot hagytak bennem.*

1941-ben, 20 éves korában Füleken lépett a vasút szolgálatába. S a felszabadulás után, amint a vasútnál is megalakult a szakszervezet — ekkor már Kisterenyén volt — az elsők között lépett be. Ő is kádereskként kezdte, akárcsak Pénzes Vladimir. 1948-ban függetlenítették üb-elnök lett. Két év múlva vonalfelelős, 1952-ben újból visszakerült Terenyére és azóta állandóan tagja az állomás szakszervezeti bizottságának.

Szomszéd Ádám így summázta a szakszervezeti munkában közel másfél évtized alatt szerzett tapasztalatait:

— Szakszervezeti aktívának lenni nehéz, de ugyanakkor szép feladat. Munkánk elé, különösen a korábbi években, gyakran gördültek akadályok. Mi azonban nem adtuk fel a harcot. Szerveztünk, neveltük a dolgozókat. S ha valaki bajba jutott, vagy sérelem érte, a lehetőségekhez mérten segítettünk rajta. Kitartó, fáradhatatlan munkával sikerült elérni, hogy ma Kisterenye állomáson 100 %-os a szervezettség és a kongresszusi versenyben is megálltuk a helyünket.

12 éve bizalmi

Cseh Etel szakszervezeti bizalmi, Ferencvároson a Marhavásártér kirendeltségének a vezetője.

— Mikor lépett a szakszervezetbe? — kérdezzük.

— A felszabadulás után — válaszolja kissé megilletődve. *— A kirendeltségnél 1948 óta vagyok bizalmi. Már 12 éve.*

— Szép idő — jegyeztük meg.

— Szép ugye? Pedig nem könnyű a bizalmi munkája. Igaz, hogy sokan azt gondolják, elég ha fizetés után eladja a bélyeget és a pénzről pontosan leszámol. Nálunk nem így van. Ha a kirendeltségen valamilyen probléma merül fel mindjárt hozzám jönnek a dolgozók.

Igen, *Cseh Etelhez* a bizalmihoz mennek, mert tudják, hogy szeretettel foglalkozik velük, mindig segít a problémák megoldásában.

★

Három régi szakszervezeti aktíva beszélt tapasztalatairól. Mindhárman más-más szolgálati helyen, más-más beosztásban dolgoznak. Abban azonban teljesen megegyeznek, hogy határtalan szeretettel foglalkoznak az emberekkel. Önzetlenek, fáradhatatlanok, amikor a dolgozók, a szakszervezet érdekében kell cselekedni. Társaikkal együtt rászolgáltak az elismerésre, a jutalomra.



Veszprém-külső fűtőházban dolgozik Dombai József mozdonylakatos brigádja. Munkájuk minőségére jellemző, hogy az általuk javított mozdonyoknál visszatérő javítás hónapok óta nem fordult elő. (Kovacs Géza felv.)

Ausztriai útijegyzetek (III.)

— Bécsi „szeletek" —

Az üdülés tizenkettedik napján búcsút vettünk a Naturfreundehaustól, a Berglifttől és a Tauplitzalmot körülvevő hegyektől, amelyek kissé már a szívünkhöz nőttek. Kora délután ültünk vonatra és utaztunk Bécsbe, ahol két napot tartózkodtunk. Nem sok, de ahhoz elég volt, hogy némi betekintést nyerjünk Bécs tarka fogatagába.

Az első nap városnézéssel telt el. Osztrák barátaink gazdag programot állítottak össze számunkra. A társasgépkocsi már korán reggel odaállt a Wieland-gasse 10 szám alatti szálláshelyünk elé. Gyorsan megreggeliztünk és utána nekivágtunk a városnak.

A társasgépkocsi a Schönbrunnba vitt bennünket. A délelőtt jelentékeny része a nagy területen fekvő park megtekintésével telt el. A Schönbrunn tele van szobrokkal és különféle műemlékekkel. Legnagyobb értéke azonban kétségtelen a nyári palota, amelynek falai között Magyarország egykori uralkodói közül Mária Terézia és Ferenc József császár töltötte napjait. (Sokba került ez a magyaroknak. A Schönbrunnba: 2 schilling a belépőjegy. S aki nyári palota szobáinak pazar berendezéseire is kíváncsi, annak külön belépőjegyet kell váltania.

A volt uralkodók rezidenciájából a Volkstimme — az Osztrák Kommunista Párt lapjának — szerkesztőségébe, illetve nyomdájába mentünk. A kívülről irodaházhoz hasonló többemeletes épület belülről olyan, mint egy nagy kutatóintézet. Csak a fehér köpeny hiányzik a nyomdászokról és a könyvkötőkről. A termekben ugyanis mindenfelé tisztaság és rend uralkodik, a műanyag padlózat is tükörfényes. A szalagrendszerűen épült nyomdakombinátban — ráillik ez a jelző — a világ legjobb magas, mély és színesnyomó nyomdagépei megtalálhatók.

Két csoportra osztva jártuk végig a korszerű világítással és szellőzőberendezéssel ellátott szedő- és géptermeket. S amikor a könyvkötőkhöz értünk, a legnagyobb meglepetésünkre éppen Gárdonyi Géza: Egri csillagok című regényén dolgoztak. Az ízléses szürke borítólappal ellátott regényt 50 000 példányban magyar nyelven készítették, a mi számunkra. Itt tudtuk meg azt is, hogy a kombinátban 1300 fő dolgozik és képes folyóiratokat, könyveket külföldi megrendelésre is készítenek.

A nyomda vezetői ezután a földszinten lévő férfi- és női öltözőt és fürdőt mutatták meg. Ez a létesítmény ugyanolyan, mint a mi új üzemeink öltözője és mosdókkal, zuhanyozókkal ellátott fürdője. Éttermük — amelyet egyúttal kultúr- és tornateremnek is használnak, — tágas, modern. Egyébként az ebédet mi is itt fogyasztottuk el, s csak azután indultunk tovább városnéző körútunkra.

— Most felmegyünk a Kahlenbergre és megnézzük Bécs panorámáját — közölték velünk osztrák barátaink.

Útközben még egy mellékutcán bementünk a Pfarrplatzra.

— Ebben az épületben lakott Beethoven 1817-ben — mutatott az előttünk álló műemléképületre vezetőnk. A falon márványtábla hirdeti a nagy zeneszerző emlékét. Megnéztünk még a környéken néhány műemléket és tovább mentünk.

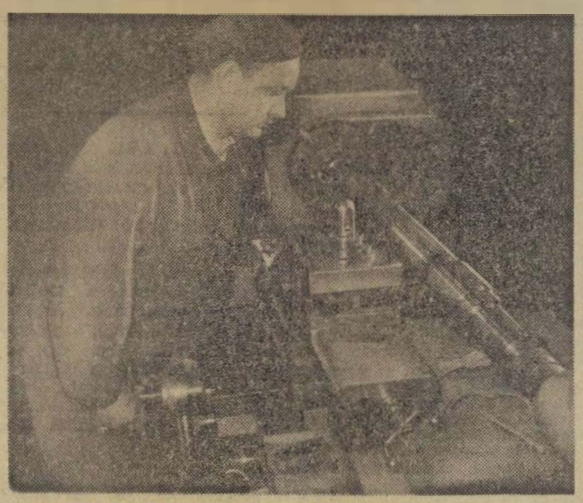
A hegyoldalban kígyózó betonúton hamar felértünk a Kahlenbergre, ahonnan olyanforma kilátás nyílik a városra, mint Budapesten a Szabadság-hegyről, vagy a Hármashatár-hegyről. Azt azonban elfogultság nélkül állíthatom, hogy Budapest panorámája szebb, mint Bécsé.

Visi Ferenc

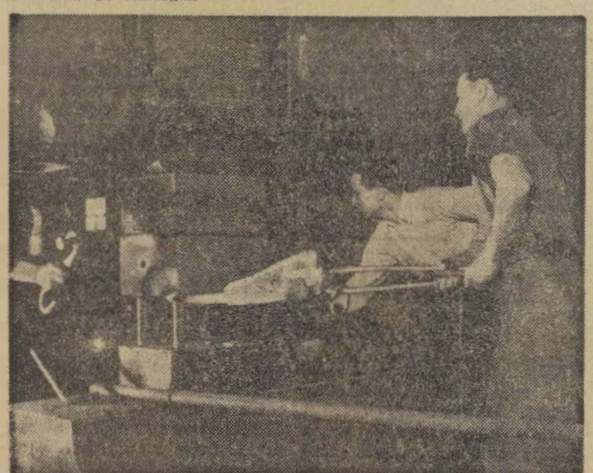
(Folytatjuk)

KÉPEK A SZÉKESFEHÉRVÁRI JÁRMŰJAVÍTÓBÓL

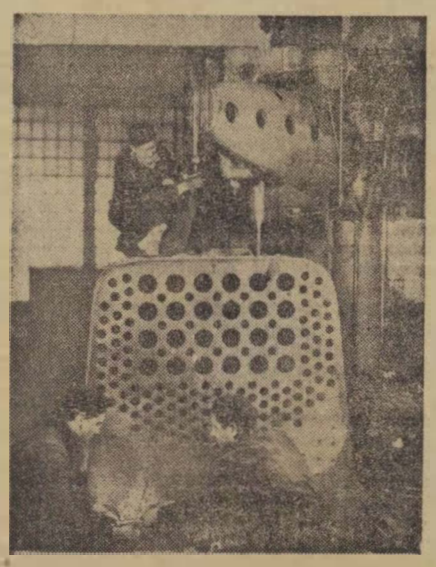
A székesfehérvári járműjavító dolgozói december 4-én befejezték 1959. évi tervüket. Már ekkor elhatározták, hogy a felszabadulás 15. évfordulója tiszteletére tovább folytatják a versenyt. A vállalathoz érkezett új gépek nagyban hozzájárultak ahhoz, hogy a termelékenység, különösen az utóbbi időben rohamosan emelkedett.



Vendég György a forgácsolóműhely egyik szocialista brigád elmért versenyző brigádjának vezetője, új gépén, keskenynyomközű kocsitengelyt esztergál.



A kovácsműhelyben sorozatban készülnek a vonóhorgok



A kazánműhely dolgozói nagyban hozzájárultak a terv határidő előtti teljesítéséhez. A képen a Susánszky-brigád tagjai egy 324-es sorozatú mozdony tűzszekrényén dolgoznak.

(MTI Foto Lajos György felv.)

A forgalom emelkedésének nem törvényszerű következménye a balesetek számának növekedése

Írta: FEHÉRVÁRI JÓZSEF, a Vasút Biztonsági Osztály vezetője

A tavalyi őszi forgalom nehéz feladat elé állította a vasutas dolgozókat. Ma már túl vagyunk a nehezén. Az eddigi eredmények mérlege kedvező képet mutat. Teljesítettük szállítási terveinket, sőt egynéhány vonatkozásban sikerült azokat túl is teljesítenünk. Megnyugtató az a tudat, hogy a mezőgazdaság termékeit időben a fogyasztási helyekre és a raktárakba szállítottuk. A pontos szállítás miatt nem vesztettek azok értékükből és nem kell tönkremenésüktől sem tartani. Jóleső érzés kimondani, hogy megtettük kötelességünket.

Ez persze nem jelenti azt, hogy most már mindenki ölbe teheti a kezét, vagy legalábbis lehet lassítani a munkát. Az őszi forgalmi időszak ma már nem azt jelenti, hogy más időszakhoz viszonyítva sokkal több árut kell elszállítani.

A szállítás mennyiségét tekintve alig van különbség az egyes időszakok között.

Az őszi forgalom jelentőségét az adja meg, hogy a mezőgazdasági termékeket — az ipari szállítások mellett — időben és pontosan rendeltetési helyükre kell juttatni.

Vasutunk vonatkilométerekben az őszi időszak alatt 7,5 százalékkal teljesített többet, mint az elmúlt év azonos időszakában.

Jogosan kérdezhetjük, hogy mi volt az az erő, ami felszínre hozta a vasutas dolgozókban rejlő tartalékokat akkor, amikor a vasút technikai és műszaki feltételei lényegében nem változtak?

Nem nehéz a felelet. A párt VII. kongresszusára vállalt feladatokat a vasutas dolgozók becsülettel teljesítették. Tovább mélyült a vasutas dolgozókban a párt iránti bizalom és ebben a párt- és szakszervezeti szerveknek nagy szerepük van.

Az őszi forgalom pozitívumása az is, hogy az eddiginél nagyobb mértékben érvényesült a gazdaságosság elve.

Rövidesen nyilvánosságra kerül az eredmények gazdasági elemzése és ez a körülmény a felmérésben is tükröződni fog.

Egy részeredményről azonban máris beszámolhatunk, amelynek különösen erkölcsi vonatkozását kell hangsúlyoznunk. Ez pedig az, hogy a vonatforgalom növekedésének arányában csökkent a forgalmi balesetek száma. A vonatforgalom növekedése 7,5 százalékos volt az őszi forgalom időszakában és ugyanennyivel csökkent a vasút, illetve a vasutas dolgozók hibájából bekövetkezett balesetek száma.

Sokan azt állítják, hogy a forgalom növekedésének természetes velejárója a balesetek növekedése. A nemleges feleletet megadták a vasutas dolgozók, amikor a szállítási eredmények mennyiségi növelése mellett növelték a munka minőségi színvonalát is, azaz csökkentették a baleseteket.

Az eddigi eredményekkel természetesen nem lehetünk elégedettek.

Minden erőnkkel arra kell törekednünk, hogy a balesetek ne csak a mennyiségi mutatók tükrében, hanem számszerűen is csökkenjenek.

Az eredmények azt bizonyítják, hogy sok a rejtett tartalék, csak a felszínre hozatal helyes módjait kell megtalálnunk. Ennek pedig továbbra is a jó politikai nevelőmunka a legeredményesebb módja. Ha az őszi forgalom alatt kialakult politikai munka továbbra sem lankad, akkor az eredmények sem maradnak el.

Igen ám — mondhatja valaki —, de nem minden szállítási időszakban van pártkongresszus és így kongresszusi munkaverseny. Ez igaz, de ezzel az érveléssel szembe szegezhetjük a tényeket. Ha vasutas dolgozóink bíztak a pártban a kongresszus előtt, akkor ez a bizalom most a kongresszus után csak erősödni fog.

A megsokszorozódott bizalmat szüntelenül erősítenünk kell.

Ez azonban nemcsak a pártszervezetek feladata, hanem a tömegszervezeteké is. Ha ez így lesz, akkor eddigi eredményeinket nemcsak megszilárdítjuk, hanem további sikereket érünk el.

Kérész-életű cserépkályha

Nagyjából tudjuk, hogy mi a kérész. Szitakötő féle, rövid életű rovar.

Na, de térjünk a tárgyra. A tapolcai vasútállomás előcsarnokában felállítottak egy szép, nagyméretű cserépkályhát. Fűtöttek is vele vagy 3 napig. Utána szétszedték... Most egy szerény vaskályha van helyette...

Mi, utasok, találgatjuk, vajon milyen rejtélyes okok miatt lett a cserépkályha „kérész" életű? *Egy utas*

A szerkesztőség üzeni

Kismihók Róbert Celldömölk, Szakmai sovinizmus? — c. írására levélben válaszolunk.

Aranyos István Budapest, Bódogh Mihály Dombóvár, Spányik László Alpár, Szendrei József Szeged, Pintér Lajos Vácrátót. Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Tótka Károly Szeged, Kaposvári Ádám Budapest, Bolzsár Gyula Békéscsaba, Fekete László Miskolc, Várnai László Pécs, Leveleiket, tudósításaikat lapunk szerkesztésében felhasználtuk.

Nagy útat tettek meg Tatabánya-alsón

Az oroszlányi szénbányák termelésének növekedésével és a környéken végbemenő építkezések következtében Tatabánya-alsón ugyancsak megnőtt a kocsiforgalom. Míg 1955 előtt naponta átlag 180—200 kocsi szenet termeltek Oroszlányban, addig ma 340—350 kocsinál tartanak, ehhez jön még a fácánoskerti rakodó napi 50 kocsija.

Ha ehhez hozzávesszük a különböző vállalatok részére érkező építőanyagot, valamint az átmenő személy- és teherforgalmat, megállapíthatjuk, hogy az állomás kinőtte kereteit. S mivel a technikai berendezések is régiek, korszerűtlenek, egyáltalán nem könnyű a vasutasok dolga. Tatabánya-alsón ennek ellenére öt év alatt négyszer nyerték el az élüzem címet, és 1959 második felében is teljesítették az élüzem-szint követelményeit.

Hiányzik a törzsgárda

Önkéntelenül felvetődik a kérdés: hogyan sikerült megbirkózniok a nehézségekkel?

— *Nem volt könnyű* — mondja *Kondrád István* SZB-titkár. — *Azért nem, mert éppen az elmúlt években okozott legtöbb gondot a létszámhiány. Az új felvételesek jófoman meg sem ismerték a vasutat, már odébbálltak. Elmentek a bányába vagy az építkezésekre.*

— *Pontosan ez az oka annak, hogy állomásunkon a mai napig sem sikerült egy jó törzsgárdát kialakítani* — vette át a szót *Csiffári Dezső* SZB-elnök. — Pedig ebben *a szakszervezeti bizottságunk és a pártszervezet nagy segítséget ad a szolgálati vezetőknek.*

Csakhamar a kongresszusi versenyre terelődött a szó.

— *Szakszervezeti bizottságunk egy percig sem feledkezett meg a versenyről* — folytatja az SZB-titkár. — *A termelési tanácskozásokon és értekezleteinken állandóan napirenden tartottuk a kongresszusi versenyt. Ismertettük, hol állunk a vállalás teljesítésében, hol tapasztalható lemaradás. A havonként elért eredményeket pedig papírra vetettük és kifüggesztettük a forgalmi irodában, az áruraktárban és az őrhelyeken.*

Nem feledkeztek meg azokról az aktívákról sem, akik azon túl, hogy példamutatóan dolgoztak, a megbízatásokat is maradéktalanul teljesítették. Az év végén 23 aktívát részesítettek tárgyi jutalomban. A jó eredményekért a felsőbb szervek elismerése sem maradt el. A II. félévben több mint 30 000 forintot osztottak ki a legjobbak között, 6 fő pedig kiváló vasutas-jelvényt kapott.

Nos, ezek után hallgassuk meg, hogyan vélekedik a megtett útról *Both Károly* állomásfőnök.

— *Megmondom őszintén, amikor 1954-ben idekerültem, gondolni sem mertem volna arra, hogy ez az állomás ilyen eredményekre lesz képes. Abban az időben a jóval kisebb forgalom mellett is rengeteg volt a vonatfeltartás, a leadásra kerülő elegyek pedig néha napokat is álltak. A tervek láttán az 1959-es esztendőtől is tartottam. A mozgalmi szervek segítségével azonban sikerült helytállnunk és az élüzem-szintet is teljesítettük.*

Mit ígér 1960?

Igen, eddig sikerült helytállniuk, de vajon az idén, amikor a vasútnak 12 hónap alatt 13 hónap munkáját kell elvégezni, amikor az oroszlányi bányák termelése tovább növekedik, s az építkezések is tovább folytatódnak, meg tudnak-e birkózni a feladatokkal?

— *Erre a kérdésre ma még nem lehet választ adni* — mondja az állomásfőnök. —*Egyelőre olyan gondjaink vannak, hogy nem tudjuk hol elhelyezni az érkező építőanyagokat. Az Út-Vasútépítő Vállalat az első félévben mintegy 1300 kocsi anyagot vár. Itt kerül kirakásra a 80-as számú műút Tatabánya és Vértesszőlős közötti szakaszának építéséhez érkező anyag, de a Bokodi Erőmű építéséhez érkező anyagot is nekünk kell megrendezni, illetve továbbítani. Tatabánya-Újvárosban 460 lakás építését kezdik meg.*

Amikor ezek az „apróságok" szóbakerültek, a mozgalmi szervek vezetői azt mondták: a maguk részéről mindent megtesznek, hogy a feladatokat teljesítsék, azt azonban hozzátették: ha megépítenek — a felsőbb szervek által megígért — 12. vágányt, nem fájna annyira a fejük.

Kisterenyén is megtört a jég

Minden szolgálati helyen örülnek, a kiváló eredményekért kapott elismerő oklevélnek. Kisterenye állomáson is büszkék a múlt év első felében elért eredményüket fémjelző oklevélre, amely ott függ bekeretezve az állomásfőnök irodájában. Büszkék, mert ez az első ilyen elismerés, mióta a szolgálati helyek között az élüzem címért folyik a versengés.

— *Első, de nem utolsó* — mondja *Nagy István* főintéző oktatótiszt. — *A második félévben még jobb eredményeket értünk el. Reméljük, ezért újból kapunk egy oklevelet.*

A kongresszusi verseny hatása

Joggal bizakodnak Kisterenyén. Az évekig tartó egyhelyben topogásból ugyanis 1959-ben alaposan előrelendültek.

A III. negyedévben 110,7, a IV. negyedévben pedig 112,2 százalékra teljesítették a 105 százalékos élüzem szintet.

— Minek tulajdonítható ez a hirtelen előretörés? — tettük fel a kérdést.

— *A nagyfokú lendületet tagadhatatlan, hogy a kongresszusi verseny adta. A fordulat azonban már akkor bekövetkezett, amikor Lakatos Sándor főintéző személyében — 1957 őszén — új főnök vette át az állomás vezetését* — hangzik a válasz.

Mint az a beszélgetés során kiderült, az előző főnök meglehetősen lazán tartotta kezében a gyeplőt. A munkagyelem megsértőit nem vonta felelősségre, a pártszervezettel és a szakszervezeti bizottsággal sem volt jó a kapcsolata. Természetesen ilyen körülmények között nem sikerült az állomás egészének eredményes munkát végezni, nem sikerült az élüzemszint tényezőit teljesíteni.

Az új főnök másként cselekedett. Első perctől kezdve arra törekedett, hogy jó kapcsolatot teremtsen a mozgalmi szervekkel. Ugyanakkor szigorúan megkövetelte a szolgálat pontos, fegyelmezett ellátását. Ez a szigor kezdetben egyeseknek nem tetszett. Vannak, akiknek ma sem tetszik. Ő azonban hajlíthatatlan.

— *A vasútüzemnél, ahol milliós értékek és emberi életek vannak a szolgálatban levő vasutasokra bízva, csak egyféleképpen, az utasítások szellemében lehet dolgozni. A jó eredményeknek is a lelkiismeretes, a fegyelmezett munka az alapja* — vallja Lakatos Sándor.

Neki van igaza. Ahogy teltek, múltak a hónapok, Kisterenyén úgy javult a fegyelem, s az eredmények is szemlátomást nőttek. 1959 márciusában, amikor ismeretessé vált a párt határozata, már erősen ostromolták az élüzem szintet. Éppen ezért a VII. pártkongresszus tiszteletére vállalták, hogy az év végéig átlag 110 százalékra teljesítik a tervet.

Az együttműködés eredménye

Merész vállalás volt, de teljesítették. Április 1-től december 31-ig a kocsitartózkodásban 117, a kocsimozgatásban 124, a kocsikihasználásban 106,2, a tehervonatok menetrendszerinti tartózkodásában 117 százalékos eredményt értek el. Pedig az igazgatóság november 5-én módosította a tervszámokat. A 17,1 órás kocsitartózkodási egységidőt 15,5 órára csökkentették — hogy csak egy példát említsünk.

A munkalendület, az egészséges versenyszellem azonban ezután sem csökkent, sőt, fokozódott. A pártszervezet és a szakszervezeti bizottság által helyesen szervezett és irányított kongresszusi versenyben a *Simon-*, a *Boros-* és a *Szőke*-brigád szinte egymást múlta felül.

Lám, a szolgálati főnök és a mozgalmi szervek jó együttműködése következtében Kisterenyén is megtört a jég.

Az új esztendő alkalmából számosan keresték fel szerkesztőségünket jókívánságaikkal. A szerkesztőség nevében ezúton mondunk köszönetet valamennyiüknek.

KISKŐRÖS

Kelebiának utaztunkban a vonatablakból nemsokáig figyelhetjük a főváros házait. Néhány perc és máris az Alföldön fut a vonat. Egyforma ez a táj mindenütt. Fehérre meszelt apró tanyák, gyümölcsösök, jól gondozott földek váltogatják egymást.

A táj egyik érdekes központja az immár várossá fejlődött Kiskőrös, ahol a sárgára festett, központi fűtéses kis állomás barátságos képe fogad.

Utunk *Pásztor András* állomásfőnökhöz és *Temesvári András* szb-titkárhoz vezet. Elmondjuk jövetelünk célját és az állomás munkájára tereljük a szót.

Az állomásnak 40—50 vonat a forgalma naponta. A csúcsforgalmat az ősz jelenti, amikor naponta 80—90 kocsit raknak meg és ürítenek ki. De a tél forgalma sem sokkal gyengébb.

Nem kis dolog ez egy olyan állomáson, ahol valamikor 10 kocsira méretezték a rakodóvágányt és régen még ez is hosszúnak bizonyult. Rohanó életünk túlnőtte a lehetőségeket és ma a vasutasok minden tudására szükség van, hogy az alaposan megnövekedett forgalmat lebonyolítsák.

Az őszi forgalom sikerében sokat segített a kongresszusi verseny, amiben a kiskőrösiek derekasan helytálltak. A munka kifogástalan ellátása mellett vállalták, hogy villamosenergiából égő olajból, petróleumból és szénből 2 százalékkal kevesebbet használnak fel az előírtnál. Felajánlásukat teljesítették.

A versenyt tovább folytatják hazánk felszabadulásának 15. évfordulójáig. Ezalatt bekapcsolódnak a szocialista brigádmozgalomba is.

Az eredményekben természetesen minden dolgozónak része van, *Matusik István*, *Szombati Imre*, *Mig Ferenc*, *Turán István* és *Bobek Pál* munkája mégis külön dicséretet érdemel.

Szólnunk kell a kiskőrösi vasutasok büszkeségéről, a jól sikerült felvételi épületről. Bár minden igényt kielégít, mégis nagyon hiányoltuk az Utasellátó éttermet. Sok az átutazó utas, állandóan növekszik az idegenforgalom is.

Azzal a tudattal váltunk el a kiskőrösiektől, hogy a jövőben is megelégedéssel teljesítik feladatukat.

„Kiváló újító" és „Kiváló feltaláló" kitüntetés adományozásának módja

Az 1959. évi 58. számú Hivatalos Lap a 29/1959 Korm. sz. rendelet alapján rendeletet közöl a „Kiváló újító" és „Kiváló feltaláló" kitüntetés adományozásáról. A kitüntetés adományozásánál a rendelet értelmében az alábbiak szerint kell eljárni:

a) **Bronz fokozat:** 25 bevezetett újításért, melynek népgazdasági eredménye összesen legalább 250 000 forint. Nagy jelentőségű újításért, vagy találmányért, melynek népgazdasági eredménye 250 000 forintot meghaladja;

b) **Ezüst fokozat:** 50 bevezetett újításért. melynek népgazdasági eredménye összesen legalább 500 000 forint. Nagy jelentőségű újításért, vagy találmányért, melynek népgazdasági eredménye az 500 000 forintot meghaladja;

c) **Arany fokozat:** 100 bevezetett újításért, melynek népgazdasági eredménye legalább összesen 1 000 000 forint. Nagy jelentőségű újításért, vagy találmányért, melynek népgazdasági eredménye az 1 000 000 forintot meghaladja.

A népgazdasági eredményt az újítás vagy találmány díjazásának alapjául vett időszakra kell figyelembe venni. (Újításoknál a két év legeredményesebb egy éve, találmányoknál 5 év.) Eszmeileg díjazott újításoknál a műszaki becslés alapján megállapított értéket kell alkalmazni. Ha ez nem lehetséges, akkor a kifizetett díj összegét kell figyelembe venni.

A kiváló újító és feltaláló kitüntetésre valamennyi szakszolgálat a szakszervezeti bizottsággal együttesen tehet javaslatot.

A kitüntetések adományozására legközelebb hazánk felszabadulásának 15. évfordulója alkalmából. 1960 áprilisában kerül sor.

Ezzel kapcsolatban az összes érdekelt szakszolgálati vezetők a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben *legkésőbb 1960. február 1-ig kötelesek javaslataikat megtenni és felterjeszteni felettes szerveik útján a KPM I/1. szakosztályához.*

A kitüntetés adományozásának feltételeit a következőkben teljesítő újítókról és feltalálókról a kimutatást az előírt feltételeknek megfelelően folyamatosan kell felterjeszteni.

Kultúrváróterem — amelyben nem szívesen tartózkodnak

Szeged személypályaudvar kultúrvárótermét a múlt évben nagy költséggel fatarozták. A váróteremben egy nagyméretű, szépkivitelű cserépkályha szolgáltatja a meleget. Illetve, ha szolgáltatná, akkor nem került volna sor ennek a cikknek a megírására.

Sajnos, a szép várótermet éppen a szép kályha miatt nem veszik igénybe az utasok. Miért? Mert amikor a nagy cserépkályhába kora reggel begyújtanak, egyidejűleg az ablakokat is kinyitják. Így hát, ha a szengáz távozik is az ablakon, a beáramló hideg hamar elűzi a látogatót.

A kályhát egyszer már átrakták. Nem is ezzel, hanem állítólag a kéménnyel van baj. De bizonyára ezen is lehetne segíteni.

Tótka Károly
Szeged

Vasutasok a mezőgazdaságért

Éppen a termelőszövetkezeti mozgalomról beszélgettek, amikor benyitottunk a *békéscsabai* állomásfőnök irodájába. Mint kitűnt, van miről beszélgetniök. A csabai vasutasoknak ugyanis a tervek teljesítése, a szolgálat ellátása mellett arra is jut idejük, hogy segítsék a szövetkezeteket.

Egy brigád *Csorvás* községben végzett felvilágosító munkát. Barátságosan elbeszélgettek a még egyénileg dolgozó parasztokkal a szocialista mezőgazdaság előnyeiről, a közös gazdálkodás jövőjéről. A brigádnak nem kis része van abban, hogy Csorváson a szántóterület mintegy 76 százalékán nagyüzemi módon folytatnak gazdálkodást. A brigád tagjai között ott volt *Pál Zoltán* oktatótiszt, *Bánfi Ádám* műszaki intéző, *Almási Ferenc* főellenőr, hogy csak néhány nevet említsünk.

A békéscsabai vasutasok egyébként a helybeli Petőfi Tsz-t patronálják. Most azon fáradoznak, hogy segítséget nyújtasanak a Petőfinek gazdaságuk megszilárditásához.

Nem jogtalan a kérésünk

A borsodi szénmedence szívében épült *berentei szénpályaudvar* munkája szorosan összefügg a szénosztályozóéval. A pályaudvaron mintegy négyszáz vasutas teljesít szolgálatot. Ebből mindössze három dolgozó lakik helyben, a többiek távolról járnak be Berentére.

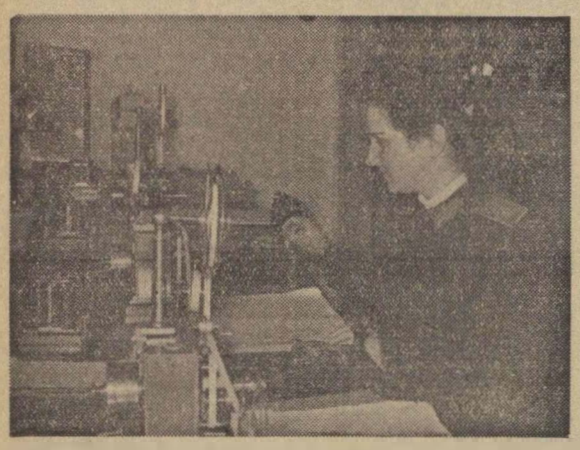
Tisztában vagyunk azzal, hogy ennyi ember részére nem építtethettek Berentén új lakóházakat, furcsálljuk azonban, hogy a szolgálati helyeken kívül jóformán semmire sem gondoltak az építkezéskor. Pedig tudhatták, hogy szükség lesz olyan helyiségekre is, ahol olvasni, tanulni, esetleg szórakozni lehet.

Sajnos, *Berentén* ilyen helyiség nincs. Ha párt-, KISZ- vagy szakszervezeti rendezvényre kerül sor, kilincselni kell egy helyiség után. A növekvő kulturális és szórakozási igények kielégítésére egy klub, vagy kultúrterem is nagy segítséget jelentene.

A teljesítmények miatt nem kell szégyenkeznünk, pedig az 1200—1400-as napi kocsiforgalom sem ritka. *Diósgyőrben, Ózdon* a vasutasok az általuk kiszolgált vállalattól prémiumot is kapnak. Mi ehelyett a következő *„jutalomban"* részesültünk: eddig a szénosztályozón 3 forintért kaptunk ebédet. Most ezt megszüntették, azzal az indokkal, hogy a tálaló csak 100 személyes. Ezek szerint a jövőben a meleg ebédtől is elesnek dolgozóink.

Mi ennek ellenére helytállunk, de azt hiszem, nem jogtalan a kérésünk: *a lehetőséghez mérten orvosolják problémáinkat.*

Kisasznai László
Berente



Dobó Antalné, Szeged személypályaudvar távirásza a jól végzett szakvonali munkája mellett a békebizottságnak is szorgalmas aktivája (Kovács Géza felv.)

Sport

Az MVSC labdarúgóinak őszi szerepléséről

A labdarúgást kedvelő miskolci vasutasok körében mostanában sok szó esik az MVSC gyengébb őszi szerepléséről. A népszerű vasutas csapat az NB II. Keleti csoportjában 15 ponttal, 20 rúgott és 23 kapott góllal a 9. helyen végzett. Ez sokak számára elsősorban azért érthetetlen, mert a miskolci labdarúgók az elmúlt bajnoki évadban az NB I-ben szerepeltek és nem sok választotta el őket a bentmaradástól. Általános megállapítás Miskolcon, hogy ha a csapat egyetlen góllképes csatárral rendelkezne, ma a legjobbak között lehetne.

A rajt azonban gyengén sikerült. Már kezdetben látszott, hogy az MVSC játékstílusa erőteljesen játszó ellenfelekkel szemben nem eredményes. Ehhez párosult még az NB I. tavaszi fordulójának hajrájában vívott harc öröksége, a fáradtság is.

Az összel edzőcsere is történt. Miskolcon bíznak abban, hogy Károlyi József rendbehozza a csapat szénáját. Természetesen ez nem megy egyik napról a másikra. Ha a játékosok, a vezetők és a szurkolók továbbra is támogatják az új edző munkáját, akkor a csapat kikerül a hullámvölgyből.

A játékosok egyébként már megkezdték a felkészülést a tavaszi idényre.

Fekete László
Miskolci Igazgatóság

Sporthírek

Több mint 20 000 vasutas dolgozó vett részt az üzemi bajnokságokon 1959-ben.

Új sportkört alakított az Épületelemgyártó Főnökség és a Vasútterező Ü.V. Eddig mindkét helyen sportcsoport működött.

Vívó szakosztályt alakított a közelmúltban a Nagykanizsai VSC.

30 sportoló jelentkezett a városi TST sportakadémiájára a Pécsi VSK-tól.

A szakszervezet sportosztálya mellett megalakult a Lokomotiv Természetbarát Egyesület. Az új egyesület első megmozdulása az az osztályvezető tanfolyam volt, amelyet január 11—13 között rendeztek meg a Börzsönyben, a Kisinóczi turistaházban. A tanfolyamon a természetbarát mozgalom szerepéről, a természetjárás céljáról, feladatáról és sajátosságairol, a tömegturák fejlesztéséről, gazdasági problémákról volt szó, majd előkészítették az 1960. évi versenynaptárt.

A BVSC atlétikai szakosztálya a kilencedik helyre került az egyesületek közötti rangsorban. Ez azt jelenti, hogy egy osztállyal feljebb léphettek, vagyis az idén már az I. osztályúak között szerepelnek.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Emelkedik a KST-tagok száma és a betétek összege

Szeged állomáson is egyre több dolgozó ismeri fel a Kölcsönös Segítő Takarékpénztár jelentőségét. Erre a számok adnak legfényesebb bizonyítékot. 1957-ben 275 tag 150 000 forinttal, 1958-ban 338 tag 245 000 forinttal, 1959-ben 379 tag 400 830 forintos betétösszeggel szerepelt.

T. K.
Szeged

KITÜNTETÉSEK

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a Rákos—Újszász vasúti vonalszakasz átépítésénél kimagasló munkát végzett államvasúti dolgozókat: *Füzesi Pál* előmunkást, *Kádár József* műszaki ellenőrt, *Kocsis Imre* főirodakezelőt és *Szemes Mihály* vezető pályamestert a

SZOCIALISTA MUNKÁÉRT ÉRDEMÉREM,

Bányai András segédmunkást, *Faragó István* vezető munkást, *Kádár Imre* műszaki ellenőrt, *Kovács Béla* csapatvezető előmunkást, *Maros László* főintézőt és *Uzsorás Pál* műszaki főintézőt a

MUNKA ÉRDEMÉREM

kitüntetésben részesítette.

A közlekedés és postaügyi miniszter a Rákos—Újszász vasúti vonalszakasz átépítésénél kimagasló munkát végzett államvasúti dolgozókat: *Lukács István* és *Szűcs László* műszaki intézőket

KIVÁLÓ VASUTAS,

Győri József műszaki ellenőrt, *Varga János* vezető főmunkamestert és *Varga Sándor* munkamestert

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetésben részesítette.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

57. számból: 132586/1959. I./3. A. Az 1958 évet megelőzően ki nem elégített ruhaigények rendezése.

58. számból: 133453/1959. I./1. „Kiváló újító" és „Kiváló feltaláló" kitüntetés adományozásának módja.

1960. évi 1. számból: 132653/1959. AI. C. A MÁV háztartási tüzelőanyagellátás szabályozása az 1960—61. tüzelési évben.

2. számból: 100788/1960. I./2.B. Végrehajtási utasítás. A vasutigazgatóságok egymás közti versenyének célkitűzései.

ÚJ KÖNYVEK

A Táncsics Könyvkiadó legutóbbi kiadványaiból az alábbi könyveket és brosúrákat ajánljuk a szakszervezeti bizottságoknak:

Meltner Tamás: Bérformák és kereseti arányok — Philip Miklós: A pártszervezetek és a szakszervezetek termelést segítő munkája — Masszi Tibor: A termelésirányítás — Zentai Béla: A műszaki fejlesztésről. — Dr. Konrád—Dr. Tóth: A gyári ügyvitel — Dr. Tiszay István: A vállalat tevékenységének elemzése — Dr. Megyei Endre: Önköltség és önköltségcsökkentés — Fűrész és lemezipari balesetelhárító és egészségvédő óvórendszabály — Dr. Bálint—Murányi: A munkabiztonság lélektana. — Védőruházatok és egyéni védőfelszerelések katalógusa — Munkavédelmi útmutató — Munkaellátási, üdülési útmutató — Dr. Máthé István: A nyugdíj szabályai — Roger Peyrefitte: Szent Péter kulcsai — Horváth József. Kékesdi Gyula. Nemes János. Ordas Nándor: 133 nap — Arkady Fiedler: Ambinanitelo (Utikalandok sorozat) — Az ötven éves magyar kabaré. Irodalmi Színpad műsorfüzetek. — Elfogultság nélkül. Vidám jelenetek, tréfák. — Külföldi egyfelvonásosok.

HÍREK

— Dicséretben részesítették Koczó Jánost, Budapest Nyugati pu. jegyvizsgálóját, mert szolgálatában a külföldi utasokkal udvarias és előzékeny magatartást tanúsít. Koczó elvtárs munkáját dicsérő leveleket kapott az állomásfőnökség többek között a Szovjetunióból, Jugoszláviából és Lengyelországból.

— Kisiklott Szeged-Rókus állomáson december 31-én 7,13 orakor az 5027. sz. vonat négy kocsija. A kisiklás következtében egy személy sérült meg.

— 2 millió forint értékű esztergapad érkezett a Szombathelyi Járműjavitóba Lengyelországból. Az új berendezés négy régebbi gép és 15 ember munkáját végzi el.

— A Keleti-pályaudvar főhomlokzata április 4-re elkészül. Az egész pályaudvar korszerüsítése folyamatban van.

— 10 új hálókocsit, 20 korszerű étkezőkocsit és 15 büfékocsit kap ebben az évben az Utasellátó. A kocsikat a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár és a Dunakeszi Járműjavító Vállalat készíti.

— Vasúti szerencsétlenséget okozott a fagy a franciaországi Na cy pályaudvaron: egy váltó nem működött, s emiatt egy személyvonat kisiklott. Négy halottat és 22 sebesültet emeltek ki a kocsik roncsai közül.

— Megkezdték az árukezelési munkák gépesítését a raktárakban és a rakodókon. Nagyobb gépesítést hajtottak végre eddig a józsefvárosi- és a Nyugati-pályaudvarokon. A jövőben még tovább fokozzák a darabáru-kezelés gépesítését, elsősorban villamos-emelővillás targoncák beállításával. Az év első negyedében a józsefvárosi-pályaudvar és Székesfehérvár állomás darabáru-kezelését gépesítik tovább.

— Bevezeti a reggeli felszolgálást a hálókocsikon az Utasellátó Vállalat.

— A szombathely—búcsúi vasútvonalon január 1-én megszüntették a személy- és teherforgalmat. A forgalmat közútra terelték.

1960-ban 2140 km vasútvonalat villamosítanak a Szovjetunióban. A motorvontatásos vonalak hossza pedig meg fogja haladni a 20 000 kilométert.

Jegynyomtató-gépet vezettek be kísérletképpen a londoni személypénztárakban. Amikor a pénztáros beállítja a gépet a megfelelő állomásra, egy különleges számológép rögzíti a jegyen az útiköltséget. Az új gép 1260 típusú jegyet képes kiállítani különféle színű úrlapokon.

Mozgatható tetőszerkezettel ellátott új típusú teherkocsik gyártására tértek át Svájcban. A kocsik tetőzete bádogból vagy alumíniumból készül és egy ötletes megoldás segítségével kézzel könnyen elmozdítható. Amikor a kocsit nyitottként kívánják használni a fedél a kocsi két oldalán legereszthető és kampókkal megerősíthető. Csukott állapotban különleges rúgók biztosítják a tető szilárdságát a vonat mozgása alatt.

Nem a ruha teszi az embert

Mátraházi levél

Mátraháza, vasutas üdülő! — kiáltja a csinos buszkalauznő. Megérkeztünk... A tömény hegyi levegő máris átjárja a benzingázhoz szokott pesti tüdőnket. Nagyokat szippantunk belőle, ahogy igyekszünk felfelé az üdülőhöz vezető keskeny betonúton.

A hallban kellemes meleg, az éter hullámain érkezett muzsika és barátságos arcok fogadnak. Néhány perc, s csörrennek a szobakulcsok...

Puff neki, a 13-as jutott nekem. Szerencsém volt. Szép tágas a szoba, s a mély völgybe, a forráshoz néző. A bútorok újak, színesek. Epedarugós rekamiék ringatják a vendéget. A borsózöld falak nyugtatólag hatnak. A padló ragyog. Hideg-meleg víz, szőnyegek, a szobákban rádió.

Szóval minden nagyon szép. Szobatársaim kedvesek, halkszavúak. Az egyik nagykanizsai szertári munkás, háromszoros kiváló dolgozó. A másik — a vidámabb — műhelyi munkás. Orvos fia van, s amire még ennél is büszkébb, 45 éves fejjel nagypapa.

Nos, az én két szobatársamról akarok valamit elmesélni. Olyan kifejezetten munkás külsejű, kérges kezű vendég az én két emberemen kívül nem volt az üdülőben.

Voltak csinos és kacér lányok, tűsarkon tipegők. Voltak koszorúba font hajú, szolid, szendék. Römiző és horgoló asszonyságok, csőnadrágos, rövid zakós ifjoncok és sok jól öltözött ultis.

Ne értsük félre, nem az öltözettel volt baj! Hanem azzal, hogy az én két derék szobatársam unatkozott. Nem szívesen mondom ki: „nem vették be őket a társaságba". Pedig a háromszoros kiváló munkás, kiváló sakkozó is volt. Olyan mattokat vert rám, hogy nyögtem belé. A nagypapától is csak döntetleneket tudtam kicsikarni. Ultizni is nagyon tudtak. Bár ne tudtak volna!

Egyszer hármasban mentünk le a pompás társalgóba. A beszélgetők között volt egy kövér, pocakos, magával elégedett, magának való ember.

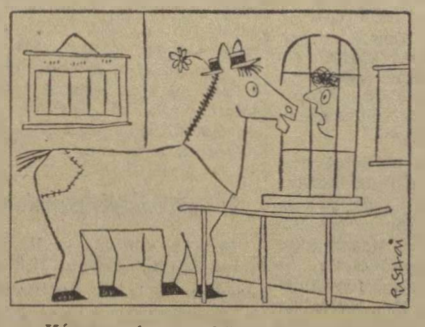
Divatos téma került sorra: az űrhajózás. A kanizsai barátom dobálódzott a számokkal, mint a bűvész a karikákkal. Fújta a bolygók nevét, egymásközti távolságát és másodpercre a keringési időket.

A nagypapa, mint valami amatőr történelemtudós, sorba szedte az árpádházi királyokat. Csaták és országgyűlések dátumait emlegette. II. Endrénél és az Aranybullánál tovább időztünk...

Ekkor szólalt meg a pocakos, pontosan így: Igen, aranyos egy nő ez a Bulla, nagyon szeretem. A Törőcsik meg a Bara Margit elbújhatnak mellette.

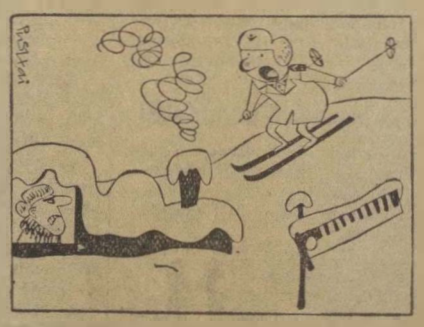
Csend lett! Mindenki nagy szemeket meresztett. Én meglöktem a kanizsait, az meg a nagypapát. Összenéztünk, s arra gondoltam: valóban nem a ruha teszi az embert. — gergely —

FARSANG



— Kérem szépen, nekünk egy menetjegyet kell váltani, vagy kettőt?

HÓFÚVÁSBAN



— Nem látják, hogy áll a jelző?! Miért nem indulnak már?!

(Pusztai Pál rajzai.)

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. FEBRUÁR 1.

A SZOT VII. teljes ülése után

A Magyar Szocialista Munkáspárt VII. kongresszusának határozataiból adódó legfontosabb szakszervezeti feladatokról tárgyalt január 22-én és 23-án a Szakszervezetek Országos Tanácsának VII. teljes ülése.

Az elnökség beszámolóját *Brutyó János*, a SZOT főtitkára terjesztette elő. Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a Központi Bizottság tavaly március 6-i felhívását a szocializmus építésének meggyorsítására a dolgozók megértéssel fogadták és a párt által javasolt célkitűzések teljesítését a szocialista munkaversenyben való részvételükkel segítették.

A kongresszus tiszteletére kibontakozott versenymozgalom eredményeképpen a szocialista ipar termelése 3 százalékkal meghaladta a javasolt termelési színvonalat, hogy csak egy példát ragadjunk ki a beszámolóból.

A vasutas dolgozók erőfeszítései sem voltak hiábavalók. A vasút minden eddiginél nagyobb áruszállítási tervét december 12-én teljesítette.

Bár a kongresszusi munkaversenyt általában pozitívan értékeljük, vannak olyan jelenségek, amelyek káros következményekkel járhatnak, ha idejében nem figyelünk fel rájuk. Ilyen például a mennyiségi eredményekre való törekvés, amely előbb-utóbb oda vezet, hogy felborítja az anyagkészlet-gazdálkodás egyensúlyát.

A SZOT VII. teljes ülésén a beszámolók és a vita alapján felhívás született az 1960-as évi terv teljesítésére és túlteljesítésére. A felhívás hangoztatja, hogy a dolgozók hazánk felszabadulásának 15. évfordulójára indított versenyt fejlesszék tovább éves versennyé és a termelés növelésének fő formájává a munka termelékenységének emelését válasszák. El kell érni, hogy a termelés növekedésének 60—65 százaléka a termelékenység emelkedéséből adódjék.

Utal a felhívás a munka jobb megszervezésére, a helyes létszámgazdálkodásra, az anyaggal és az energiával való takarékos bánásmódra, a munkaidő ésszerű kihasználására, majd az általános jellegű feladatok ismertetése után részletesen is megjelöli, hogy az egyes iparágakban milyen főbb célok megvalósítására szervezzék a munkaversenyt.

Az 1960. évi népgazdasági terv az ipari termelés 8 százalékos emelését irányozza elő. Ez a nagyarányú növekedés a vasúti közlekedésben azt jelenti, hogy az idén 7—8 millió tonnával több árut kell elszállítani, mint 1959-ben. De jelenti azt is, hogy tovább kell csökkenteni az átlagos kocsifordulót, tovább kell növelni a teherkocsik és tehervonatok átlagos terhelését. biztosítani kell a személy- és tehervonatok menetrendszerinti közlekedését. Növekszik a vasút feladata a személyszállításban is.

Nem kis feladatok ezek. Éppen ezért önkéntelenül is felvetődik a kérdés, hogyan tudja a vasút maradék nélkül végrehajtani az 1960. évi feladatokat.

A SZOT ülése a hogyan kérdésre is választ adott. A többi között javasolja, hogy a szakszervezetek, a minisztériumokkal és az iparigazgatóságokkal közösen elemezzék a kongresszusi verseny tapasztalatait, dolgozzák ki részletesen az üzemek — a vasútnál a szolgálati helyek — versenyfeladatait. S ezeket termelési tanácskozásokon terjesszék a dolgozók elé megvitatásra, illetve elfogadásra.

A SZOT VII. teljes ülésén megjelent és felszólalt *Fock Jenő*, az MSZMP Központi Bizottságának titkára, a Politikai Bizottság tagja és foglalkozott az előttünk álló feladatokkal és a szakszervezetek szerepével.

— *Ebben az évben is van lehetőség a népgazdasági tervek túlteljesítésére* — mondotta a többi között —, *de csak ott, ahol a túlteljesítés egyet jelent a nemzeti jövedelem növelésével, az ország fizetési mérlegének javításával.*

A szakszervezetek feladatairól szólva utalt arra, hogyha a dolgozókat fokozottabban bevonják a tervek kidolgozásába, ha jobban megismertetik velük az üzemek, vállalatok előtt álló feladatokat, s ha tovább szervezik és irányítják a szocialista munkaversenyt, nem marad el az eredmény.

Mindent összegezve a SZOT VII. teljes ülése részletesen meghatározta a szakszervezetek tennivalóit az 1960. évi népgazdasági terv teljesítésében és túlteljesítésében. Most rajtunk a sor. Mindnyájunk közös érdeke, hogy magunkévá tegyük az ülésen elhangzott felhívást szebb és boldogabb életünk zálogát.

AZ IGAZGATÓSÁGOK VERSENYÉNEK HELYEZÉSI SORRENDJE

1959. december

1. Szeged	142	pont
2. Pécs	138,5	pont
3. Budapest	136,5	pont
4. Debrecen	129,5	pont
5. Miskolc	117	pont
6. Szombathely	116	pont

1959. IV. negyedév

1. Szeged	420,5	pont
2. Budapest	413,5	pont
3. Pécs	409,5	pont
4. Miskolc	388,5	pont
5. Debrecen	364	pont
6. Szombathely	361	pont

1959. év végeredménye (üzemi jutalék szempontjából).

1. Pécs	1449,5	pont
2. Budapest	1427	pont
3. Szombathely	1399	pont
4. Szeged	1356,5	pont
5. Miskolc	1354	pont
6. Debrecen	1302	pont

Elkészült a Dunakeszi Járműjavító új szerelőcsarnoka

A Dunakeszi Járműjavítóban január 14-én ünnepélyesen felavatták a négytengelyes kocsik gyártására és javítására alkalmas kéthajós szerelőcsarnokot.

Az átadáson jelen volt *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Soproni József* a szakszervezet titkára, *Bajusz Rezső* a KB Ipari és Közlekedési Osztályának munkatársa, *Horváth András* az MSZMP Pest megyei Pártbizottságának első titkára.

Tölgyes Lajos szakosztályvezető bevezetőjében ismertette a vasúti műhelyekben az elmúlt évek során végrehajtott korszerűsítéseket, szólt az új csarnok megépítésének jelentőségéről.

Németh elvtárs avató beszédében többek között a vasút 1960. évi feladataival foglalkozott. Részletesen beszélt azokról az intézkedésekről, amelyeknek az a célja, hogy a vasút személyforgalmát egyre kulturáltabbá tegyük. Ezt a célt szolgálja az Északi Járműjavítóban a most épülő dieseljavító műhely, valamint a Landler Járműjavítóban új gőzhenger megmunkáló létesítése.

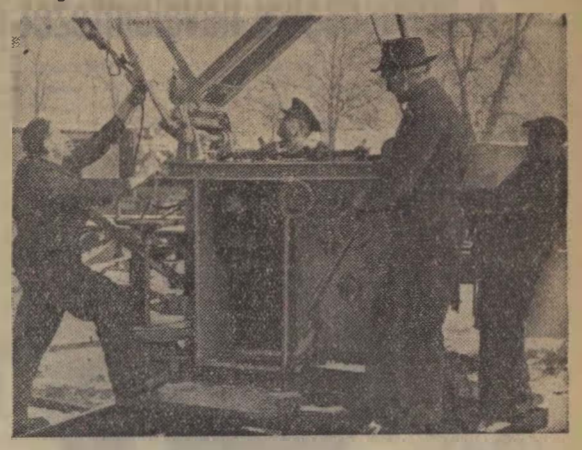
A MÁV 1959-ben nagy összegeket költött a járműjavítók korszerűsítésére. A dunakeszi új csarnok építése 36 millió forintba került. *Az új szerelőcsarnok beépített területe 4650 négyzetméter, térfogata 54 000 köbméter.* A csarnokban egyszerre 16 kocsi javítását végezhetik. A tágas, világos, fűthető csarnokhoz korszerűen berendezett műhelyek, irodák és 450 dolgozó részére épült öltözők, fürdőhelyiségek tartoznak.

A járműjavító 1960. évi tervét már az új létesítmény figyelembevételével állapították meg. Eszerint a múlt évihez képest 20 százalékkal emelkedik a személykocsi gyártás, 13 szazalékkal a négytengelyű személykocsi javítás. *A műhelycsarnok bekapcsolásával évente 50-el több új négytengelyes személykocsit építenek és 225-el több főjavítást végezhetnek el.*

A munkálatokat az É. M. 41 számú vállalata 1958. május első napjaiban kezdte meg. Az építkezésen 18 hónapon át átlag 200 munkás dolgozott.

A Dunakeszi Járműjavító dolgozói nevében a csarnokot *Bakó Károly* igazgató vette át.

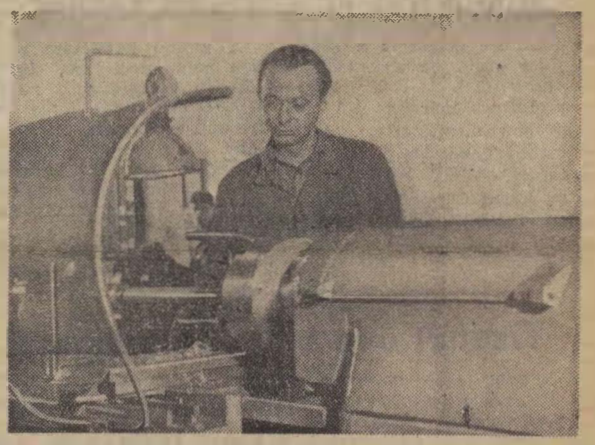
Képek az Északi Járműjavítóból



42 méteres darupályát készített terven felüli Obál Sándor és csoportja a kongresszusi verseny idején a villanymozdony osztály részére. A munka értéke — amelyet 23 nappal a határidő előtt fejeztek be — 270 000 forint



Gál János és asztalosbrigádja is helytállt a kongresszusi versenyben. Tervüket átlag 110%-ra teljesítették



Agoston József esztergályos 11 tagú brigádja részt vesz a szocialista brigád cím megszerzéséért indított mozgalomban. A teher vágánygépkocsi alkatrészek készítésénél havonta átlag 110% felett teljesítették a tervet

(Kovács Géza felvételei)

Közlekedési vezetők értekezlete az 1960. évi feladatokról

Január 18-án a közlekedési vállalatok vezetői, a nagyobb szolgálati helyek főnökei, párt- és szakszervezeti funkcionáriusok egésznapos értekezletet tartottak az Építők Rózsa Ferenc művelődési otthonában a közlekedés idei feladatairól. Az értekezleten jelen volt *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Csanádi György*, a miniszter első helyettese, *Martin Ferenc*, a SZOT titkára, *Földvári László, Katona Antal, Németh József* miniszterhelyettesek, *Bessenyei Miklós*, a postás szakszervezet főtitkára, *Földvári Aladár* a közlekedési szakszervezet főtitkára, *Gróf József* a vasutas szakszervezet titkára.

Csanádi elvtárs bevezetője után *Kossa* elvtárs beszélt az 1959. évi feladatok teljesítéséről és az idei feladatokról. Különösen behatóan foglalkozott a vezetési módszerek javításával, az emberekkel való bánásmóddal.

A miniszter beszéde után *Földvári László* miniszterhelyettes, *Rödönyi Károly* MÁV vezérigazgató-helyettes, *Badacsonyi György* és *Wessely Vilmos* főosztályvezetők tartottak korreferátumot.

Az előadók a tárca eredményeit ismertetve elmondották, hogy *a KPM vállalatai 1959-ben egymilliárd forint többletnyereséget értek el, 117 millió tonna árut szállítottak, 15 százalékkal többet, mint 1958-ban. Az utaslétszám 559 millió volt.*

Mint hangsúlyozták, az 1960-as esztendőben a feladatok még nagyobbak lesznek. *607 millió utas és 125 millió tonna áru elszállítását kell biztosítani. A vasút 7,5 millió tonna áruval szállít többet, mint tavaly.*

1960-ban a MÁV kb. 50 dieselmozdonyt és 3800 teherkocsit vásárol. Több száz millió forintot fordítanak a vágányhálózat felújítására, hézagmentes pályák építésére, személykocsik vásárlására.

A miniszter elvtárs annak a reményének adott kifejezést, hogy a közlekedés vezetőinek értekezletét a jövőben legalább évente kétszer megismétlik.

Készülődés a nemzetközi nőnap 50. évfordulójára

A Nyugati-pályaudvar személypénztár kezelőnői a nemzetközi nőnap 50. évfordulója alkalmával hazánk fővárosáról látképsorozatot küldenek *Moszkva, Prága, Berlin* és *Koppenhága* vasutas dolgozó nőinek. Üdvözlő lapot küldenek *Ghana Köztársaság* asszonyainak is.

Ezenkívül a négy város legnagyobb pályaudvara női dolgozóinak levélben számolnak be életükről 1945-től napjainkig.

A kezdeményezést nagyon helyesnek tartjuk. A nőbizottságok kövessék a Nyugati-pályaudvar dolgozóinak kezdeményezését.

Tapasztalatcsere a miskolci fűtőházban

A miskolci fűtőház kocsiszolgálatánál a Vasuti Főosztály kezdeményezésére január 15-én tapasztalatcserét tartottak, amelyen részt vettek a vasút valamennyi fiókműhelyének vezetői és legjobb újítói.

A tapasztalatcserén részvevő szakemberek megvitatták az aktuális problémákat, különösen a légfékberendezések működését és javítását érintő kérdéseket.

A tapasztalatcsere elősegítette, hogy a már eddig bevezetett újítások országosan elterjedjenek és segítségükkel csökkenjen a járművek javítási ideje és önköltsége, javuljon a munka minősége.

A részvevőknek *Kurucz* elvtárs, a fiókműhely vezetője bemutatta egyik jelentős újítását, az úgynevezett *„fék-próbapadot"*, amelyen a fékberendezések egyes alkatrészeinek helyes működését lehet ellenőrizni.

Az értekezleten számos észrevétel és javaslat hangzott el, ami minden bizonnyal eredményesen befolyásolja a javítószolgálat jövőbeni munkáját és ösztönzőleg hat az újító- és ésszerűsítő mozgalomra.

Uglyai Sándor
Miskolc

Túlszárnyaljuk a múlt évi teljesítményünket

Állomásunk jó eredményt ért el az éves terv teljesítésében. Ez annak köszönhető, hogy a párt márciusi határozata nyomán a szakszolgálat és a mozgalmi szervek vezetői megbeszélték a dolgozókkal a termelési feladatokat. Ezek ismeretében kialakult közös elhatározás a tervek túlteljesítését eredményezte.

A kongresszusi verseny során a tehervonatok átlagos terhelésének emelésével 328 644 tonnával több árut továbbítottunk és ezzel

264 darab 1245 tonnás vonat közlekedtetése

maradhatott el. A fajlagos kocsimozdításban 801 óra hasznos tolatási időt takarítottunk meg, amely egy tartalék 48 napi hasznos tolatási időnek felel meg.

A kocsikihasználásban egy tonnával jobban használtuk ki a megrakásra kerülő kocsikat és így a verseny beindulásától az év végéig

579 kocsi megrakását tudtuk mellőzni.

Kőolajból 830 kg-mal, égőolajból pedig 1230 kg-mal használtunk kevesebbet. Villamosenergiából 162 248 forintra rúgott a megtakarítás.

A kongresszusi versenyt hazánk felszabadulásának tiszteletére tovább folytatjuk. Vállaltuk a terv 102 százalékos teljesítését. Reméljük, hogy dolgozóink önfeláldozó munkája nyomán eredményeink továbbra is jók lesznek s az idén elnyerjük az élüzem címet.

Révész József
Hatvan

A békéscsabai nevelőintézet növendékei között

Éppen elkészültek a születésnapi, apró gyertyácskákkal feldiszített torták, amikor *Kovács Gyula* igazgató társaságában beléptünk a békéscsabai nevelőintézet egyik szobájába.

Az első benyomás, hogy itt valóban otthonra találtak az intézet növendékei. A nevelők féltő szeretettel foglalkoznak azzal a 44 középiskolás lánnyal, akik jelenleg a villaszerű intézet lakói. A kedves környezetben úgy élnek itt a növendékek — átvéve az intézet hagyományait —, mint egy nagy család.



Az intézet növendékei a konyhában is megállják a helyüket

Az általános gimnáziumban és a közgazdasági technikumban egyaránt elégedettek a pedagógusok növendékeinkkel — újságolja az igazgató elvtárs. Tanulmányi eredményük megfelelő, szívesen részt vesznek az iskola közösségi munkájában is. Ezen túl az intézet szakköreiben, munkaköreiben nagyon sok hasznos ismeretet sajátítanak el. A tanulók a mezőgazdaságban is segédkeznek. A környékbeli állami gazdaságban például iskolai szünnapokon és vasárnapokon kukoricát törtek. Tavasszal fásítást, gyomirtást végeztek.

Az intézet lakóinak több mint a fele KISZ-tag. Az ifjúsági önkormányzat is dicséretesen dolgozik.

Hetenként sajtómegbeszélést tartanak. Vasárnaponként egy-egy növendék tart előadást a felvetődő érdekesebb kérdésekről. A természettudományos kérdések mellett opera, zeneismeret is szerepel. Nem egyszer külső előadót kérnek fel előadásra.

Az intézetnek jól felszerelt könyvtára van. A lányok szívesen és sokat olvasnak, könyvismertetéseket, verses összeállításokat tartanak.

Havonként egy alkalommal önállóan főznek és minden szombaton más-más csoport készíti el a vasárnapi süteményt. Megtartják a születésnapokat, az ünnepelteknek apró ajándékot készítenek, tortát sütnek. Mindnyájan megtanulnak kézimunkázni. Papírból ruhamodellt készítenek, babaruhát varrnak napközi otthonok részére. Az idei tervükben szerepel, hogy óvodások részére ruhákat varrnak azokból a hulladékanyagokból, amit a gyár- és üzemlátogatások során kaptak.

Az intézetben rádiószakkör is működik, izgalommal várják a növendékek, hogy a már befejezés előtt álló önállóan épített 2+1-es rádiókészülékük megszólaljon. Megismerkednek az intézetben található háztartási gépek kezelésével és szabadidejükben sokat segítenek az intézet különböző munkaterületein. Fotoszakkörük tagjai megörökítik az intézeti élet egyes mozzanatait.

Sokat sportolnak, nemcsak az iskolai sportkörben, hanem az intézetben is. Az udvaron tenisz- és kosárlabdapályát építettek. Sokat segítenek a virágok gondozásában. Szabad vasárnapjukon kirándulnak a környéken levő erdőkbe. Bogár- és növénygyűjtés mellett felüdülést találnak a természetjárásban. Egy-egy egésznapos kiránduláson nagyon ízlik a bográcsban készített magukfőzte étel.

A nyári hónapokban országjárásra indulnak az élet szeretetétől vidám lányok, hogy megismerjék hazánk tájait, szépségeit, fejlődő üzemeit, gazdaságait. Az elmúlt nyáron a Bükk-hegységben kalandoztak. A látottak kép- és élményanyagát feldolgozzák és egy albumban örökítik meg.

A növendékek közös klubdélutánokat tartanak a helybeli fiú-kollégiumokkal, hol a műsor mellett tánc, társasjáték teszik szórakoztatóbbá az összejövetelt. A szegedi MÁV Nevelőintézet fiúnövendékei is átruccannak néha Csabára.

A végzett növendékek szívesen és gyakran látogatnak el az intézetbe, ahol olyan sok szépben volt részük, annyi jót tanultak.

Halácsi Dezső

Mikor lesz az igéretből valóság?

Öt éve dolgozom a *Keleti-fűtőházban*, de a mosdó- és öltözőhiánnyal kapcsolatos problémát már az első napokban megismertem. Azóta csaknem minden termelési tanácskozáson, szakszervezeti gyűlésen és pártértekezleten szóba került az ügy és megoldására többször is igéretet tettek.

A mosdó bővítésére azonban nem került sor, bár a létszám állandóan növekszik. Ennek folytán ma súlyosabb a helyzet, mint valaha.

Kérjük az illetékeseket, hogy tűzzék napirendre problémánkat és legyen végre az igéretből valóság.

Vizi András
bizalmi

Tizenöt éve szabad Budapest!

1945. január 18-a, Pest felszabadulásának dátuma.

Ezen a napon értek a felszabadító hős szovjet csapatok a pesti Dunához, átküzdve magukat a halált rejtegető pincéken, sündisznóállássá kiképzett háztömbökön, kiégett német tigrisek és összedőlt házak romjain Megkezdődött Budapest felszabadításának második része: a budai hegyekben körülzárt fasiszták teljes felszámolása.

Idézzük a régi harcokat megörökítő sorokat. A Szovjet Tájékoztatási Iroda hadijelentése 1945. január 18-án: „Budapesten a második Ukrán Hadseregcsoport csapatai befejezték a város keleti részének megtisztítását az ellenségtől, és kb. 5000 városi háztömböt elfoglalva elérték a Duna partját. Ilyen módon csupán a város kisebbik, nyugati fele maradt az ellenség kezén.

Előzetes adatok szerint a Budapesten bekerített ellenséges csoport felszámolására irányuló harcok ideje alatt, 1944. december 28-tól 1945. január 18-ig, a második Ukrán Hadseregcsoport csapatai fogságba ejtettek 59 390 német és magyar katonát és tisztet, ebből 20 000-et január 18-án. A hadifoglyok között van a 10. magyar gyalogos hadosztály parancsnoka törzskarával."

Ezt írta a szűkszavú hadijelentés, amely megjelent a romházak füstölgő falain, előrevetítve egy boldogabb jövő, a béke és a szabadság horizontját.

A szovjet hadsereg legfőbb parancsnokságának az volt a terve, hogy megkímélje Budapestet a pusztulástól. A német fasiszták és nyilas bérenceik azonban elkövették a történelem legnagyobb gaztettét, legyilkolták a két hős szovjet parlamentert, Steinmetz és Osztapenkó kapitányt. Nézzük az erről szóló hivatalos dokumentumot:

„Amikor a szovjet csapatok 1944. december 25-én befejezték Budapest bekerítését, átkeltek a Dunán és elfoglalták Bicskét, Leányvárt, Tinnyét, behatoltak a Budapesttől három kilométerre fekvő Budakeszi községbe ... a szovjet hadvezetőség felajánlotta a békés elvonulást a magyar fővárost védő fasisztáknak.

December 25-én ultimátumot nyújtottak át a Budapesten körülzárt német és magyar csapatok parancsnokainak, melynek lényegesebb pontjai a következők:

A harci tevékenység azonnali beszüntetése, a fegyverzet, felszerelés, hadianyag átadása. A szovjet hadsereg biztosította volna a harcot beszüntető ellenséges katonák és tisztek életet, a német hadifoglyok részére a hazatérést hazájukba, a magyarok részére pedig azonnali szabadlábra helyezést és az otthonukba való visszatérést. Válaszuk a példátlan gyilkosság volt.

A fasisztáknak nem volt drága a mi Budapestünk, 1944-ben éppen úgy, mint 1956-ban az ellenforradalmároknak, akik ugyanazt az iskolát járták ki, mint elődeik.

1945 januárjában a szovjet hadsereg átkelt a Dunán. Megostromolta a Várban megbújt ellenséget, akiknek parancsnokát, Pfeffer von Wildenbruch tábornokot, egy csatornából húzták elő.

A kommunisták hívó szavára azonnal megindult az élet a sokat szenvedett fővárosban. Budapest népe soha nem feledi el, hogy a szabadság mellett a szovjet katonák kezéből kapta az első darab kenyeret. Ezért gondol ma hálatelt szívvel azokra a szovjet hősökre, akik a legdrágábbat, életüket áldozták Budapest felszabadításáért. Azért köszönti az évfordulón szeretettel a szovjet népet, amelynek segítsége a magyar nép iránt 15 évvel ezelőtt kezdődött, de azóta sem szűnt meg, sőt napról napra fokozódik.

KÖSZÖNJÜK

A szakszervezet közbenjárására díjmentesen kaptam egy „Krisztall" típusú hallókészüléket.

Hálás köszönetem tolmácsolom mindazoknak, akik a készülék megszerzésében közreműködtek.

Vadas Matild
Nagymaros

★

Huzamosabb ideje betegeskedem. A beteg ember napjai nagyon unalmasak és eluralkodik rajta az elhagyatottság érzése.

Az egyik napon a szakszervezeti bizottságtól *Tihanyi Jenő* elvtárs meglátogatott, hosszan elbeszélgetett velem és megajándékozott egy szép könyvvel. Utána ügyes-bajos dolgaim elintézésében is nagylelkűen közreműködött.

Köszönet érte a szakszervezeti bizottságnak és Tihanyi elvtársnak.

Takács Márton
Szolnok

A jó módszert követni kell

Somoskőújfalun sok vasutas család dicséri *Bárdos Ferenc* anyagszámadó munkáját. Jól szervezte meg a tüzelőellátást. Nemcsak pontosan rendelte meg a szenet, hanem a termelőszövetkezet kocsijaival megfelelő díjazás ellenében haza is szállíttatta.

Nem nagy dolog, de jóindulatával sok embernek szerzett örömet.

Példája követésre méltó!

Szűcs István
Somoskőújfalu.

Pályázati felhívás

A KPM I. Vasúti Főosztály 2. C. oktatási osztálya főhivatású nevelői állás betöltésére keres lehetőleg matematika-fizika, illetve más szakos férfi nevelőket (középiskolai tanárokat) azonnali felvételre a budapesti Vasúti Diákotthonba. (Budapest, VIII., József krt. 16.)

A pályázók kérvényükhöz mellékeljenek önéletrajzot. A kérvényeket a KPM I. Vasúti Főosztály 2. C. oktatási osztály címére küldjék, (Budapest. VI., Népköztársaság útja 73—75.).

A főhivatású nevelő díjazása a szolgálati évek szerint járó pedagógus illetmény, ezenkívül havi 200 forint nevelői pótdíj és a vasutas dolgozókat megillető kedvezmények.

A magyar sajtó napja

Február 1. Minden évben ezen a napon, az illegális Szabad Nép első száma megjelenésének évfordulóján ünnepeljük a magyar sajtó napját. Ezen a napon a dolgozók ezreivel, százezreivel fordulnak a sajtó és a nyomda dolgozói felé.

Hogyan nyerte el a magyar sajtó az olvasók ezreinek szeretetét, megbecsülését? Ugy, hogy a felszabadulás óta lépésről-lépésre vezette népünket és erős összekötő kapocsként szolgál ma is a párt és a nép között.

A magyar sajtóra napjainkban is nagy feladat hárul életünk értelmét és felemelkedésünket bemutató írások közlésében, a termelőmunka színvonalának növekedését gátló tényezők felszámolásában, az új munkamódszerek, az új technika és technológiai eljárások elterjesztésében, a munka jobb megszervezésében, stb.

Újságjainknak, irodalmi termékeinknek nagy a szerepük és tegyük mindjárt hozzá, hogy felelősségük is az új szocialista erkölcs kialakításában, az ifjúság, a jövő nemzedék nevelésében.

A párt a sajtón keresztül naponta szól a dolgozókhoz. Éppen ezért nem meglepő, hogy a legeldugottabb falvakba, vasúti üzemekbe és szolgálati helyekre is eljut az újság. Eljut, mert kérik, várják, igénylik a dolgozók. S ez helyes is. Hiszen az MSZMP politikájának következetes végrehajtása, a dolgozók ügyes-bajos problémáinak lelkiismeretes intézése a sajtó és az olvasók, a dolgozó nép összefogásától is függ.

A sajtó munkásainak napján mi is szeretettel köszöntjük a fővárostól a legkisebb szolgálati helyig munkánkat segítő tudósítóinkat, levelezőinket. Kérjük, hogy a jövőben is az eddigiekhez hasonló odaadással tevékenykedjenek a vasutas dolgozók és az egész magyar nép további felemelkedéséért.

Fordítás és ferdítés között nagy a különbség

Lapunk 1959. október 16-i számában *„Miért nem fizetnek szakszervezeti díjat a keszthelyi vonatkísérők"* címmel riportot közöltünk. A riportban megírtuk, hogy 17 vonatkísérő közül május óta 10 nem fizetett tagdíjat, mert sérelmesnek tartották, hogy valamivel kevesebb lett a fizetésük, s ennek ellenére szakszervezeti tagdíjuk összege nem csökkent.

A gyengébbek kedvéért megjegyezzük, hogy a bérkorrekció után ha összegszerűségében kevesebb is a fizetésük, az egy szolgálati órára eső bérük emelkedett. S hogy a keresetcsökkenés nem egetrengető, azt éppen az bizonyítja, hogy ugyanazon tagdíjosztály szerint kell fizetniük a tagdíjat.

Miért vetjük elő öt hónap eltelte után a riportot, s miért idéztük e sorokat?

Azért, hogy megmutassuk az olvasóknak, hogyan lehet írásokat kiforgatni, hogyan lehet az igazságot nélkülöző adatokkal embereket, vagy akár egy egész országot megrágalmazni.

A Szabad Európától már megszoktuk, hogy bértollnokai olyan hazugságokat kotyvasztanak, amelyet maguk sem hisznek el. Nem meglepő, ha más nyugati jobboldali lapok írnak valótlant hazánkról. Az azonban meglepett bennünket, ahogyan a *Labour the TUC Magazine*, az angol szakszervezetek központjának folyóirata 1959 decemberi számában kiforgatta a fent említett riport tartalmát. Idézzük:

„Magyarországon a vasutasok új módszerrel vágnak vissza a kommunisták által irányított szakszervezeteikre. Október 16-án a vasutasok szakszervezetének lapja, a Magyar Vasutas arról panaszkodott, hogy Keszthelyen a 170 vasutas közül körülbelül 100 vasutas nem hajlandó szakszervezeti tagdíjat fizetni. A dolgozók azt követelték, mivelhogy bérüket csökkentették, a szakszervezeti tagdíjukat is csökkenteni kell. Amikor ezt megtagadták, a vasutasok tiltakozásul minden tagdíj-befizetést leállítottak."

Tisztelt szerkesztő urak! Gratulálunk! Szorozni és ferdíteni már jól tudnak!

ASSZONYOKNAK

1960 januárjától megjelenik a Szovjetszkaja Zsenscsina magyar nyelvű kiadása, az Asszonyok című képes, színes havi folyóirat.

A lap terjesztését a szolgálati helyeken a Lapkiadó Vállalat munkatársai végzik. Kérjük a szakszervezeti bizottságokat, hívják fel a dolgozó nők figyelmét a lap hasznosságára és az előfizetésre.

Ausztriai útijegyzetek

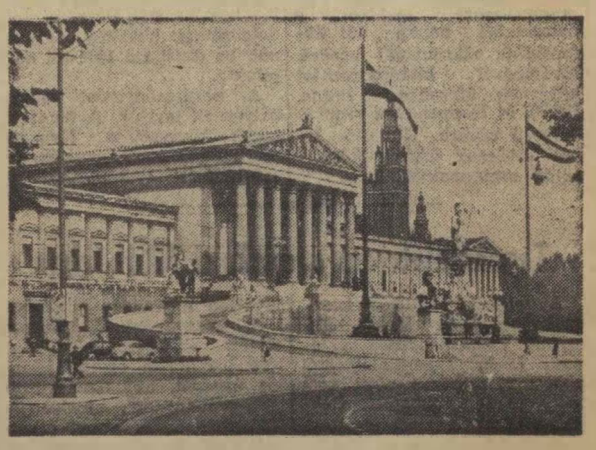
IV.

A Khalenbergről a Práterba, majd a belvárosba robogott velünk az autóbusz. Vendéglátóink szándékosan délutánra hagyták a belváros, a Ring, a Graben és a többi, palotáiról, fényes kirakatairól nevezetes utcák és terek bemutatását.

— A belvárosban délután, vagy kora este érdemes menni, akkor legnagyobb a forgalom — javasolták.

Igazuk volt. Amint a Práter, a Parlament, a Hofburg, a Belvedere, a Stephansdom és még néhány nevezetes épület megtekintése után befordultunk a Mariahilfenstrassera, már megélénkült a forgalom. A tereken és a mellékutcákban napközben százával, ezrével parkirozó személykocsik pillanatok alatt ellepték a főútvonalakat, ahol az autóbuszokkal együtt négy sort alkotva, csiga lassúsággal haladtak előre.

Mondani sem kell, hogy a mi buszunk is csak lépésben haladhatott a nagy forgatagban. Persze nem haragudtunk érte, mert számunkra érdekes látvány volt a sok-sok gépjármű felvonulása. A Ring és a Mariahilfenstrasse kereszteződésénél pedig láthattuk Bécs legügyesebb közlekedési rendőrét, aki az úttest közepén állva olyan kéz és testmozdulatokkal irányította, vezényelte a forgalmat, mint egy karmester a zenekart.



A bécsi parlament

A fiatal, nagyon szimpatikus közlekedési rendőrt nem véletlenül nevezték el „Toscanininek" a bécsiek. Olyan nagy népszerűségnek örvend az osztrák fővárosban, mint egy neves sportoló, vagy ismert színművész. Többi között elmondták róla, hogy néhány évvel ezelőtt, amikor szolgálat közben könnyebb sérülést szenvedett és kórházba került, a bécsiek valósággal elárasztották ajándékokkal.

Itt szeretném megjegyezni, hogy a világvárossá fejlődött Bécs a rengeteg személyautó miatt odáig jutott, hogyha valakinek csúcsforgalom idején a belvárosban akad dolga, moziba, vagy randevúra siet, előbb célhoz ér gyalog, mint bármilyen közlekedési eszközzel.

Becsben meglehetősen drága a közlekedés. A villamosokon például 2 schilling egy vonaljegy. A busz ennél is drágább, nem beszélve a taxiról.

A következő napot is városnézéssel töltöttük. Ekkor azonban már nem társasgépkocsin, hanem villamoson és gyalog. Igy módunkban állt egy kicsit közelebbről is megszemlélni a fényes, agyoncsalogatott üzletek kirakatait.

A bécsi üzletekben a déli gyümölcstől a nylon cikkekig minden megtalálható. Az árak azonban meglehetősen változóak. Lehet olcsón, de lehet drágán is vásárolni. Az élelmiszer, a hús, a zsir drágább, mint nálunk. A cipők és méteráruk hasonló áron kaphatók. Egy pár valamire való olaszos fazonú férficipő 300 schillingnél kezdődik. A bazáráruk, az órák, a nylon és a déli gyümölcs aránylag olcsó.

Feltűnt, hogy a kereskedelemben nagy a konkurrencia. A belvárosban egy-egy kapu alatt több kis üzlet is található. Egyik üzletben 16, a másikban 12 schillingbe kerül ugyanaz a férfizokni, hogy csak egy példát említsek. S ami a legérdekesebb, a vásárlók ugyanúgy alkudozhatnak az eladóval, mint nálunk a vidéki vásárokon, csak éppen nem paroláznak ...

Amint leszállt az est és kigyúltak a világváros utcáin a neonfények, a sok színben villogó reklámok, Bécstől is búcsút vettünk. A Westbanhofról elindultunk hazafelé, a gyönyörű, sokat szenvedett Budapestre.

Visi Ferenc

A tartalékok hasznosításával biztosítani tudjuk növekvő szállítási feladataink teljesítését

Január 15-én a szakszervezet központjában párt- és szakszervezeti aktivisták, szolgálati vezetők részvételével megbeszélés folyt a múlt év tapasztalatairól és a vasút 1960. évi feladatairól.

A tanácskozást *Pánti Béla*, a szakszervezet alelnöke nyitotta meg, majd *Lindner József*, a Vasúti Főosztály forgalmi és kereskedelmi szakosztályának vezetője tartotta meg nagy érdeklődésre számottartó előadását.

Lindner elvtárs bevezetőjében a jelenlegi helyzetet értékelte. Többek között elmondotta, hogy a vasút egész területén az volt a vélemény, hogy alaposan felkészültünk a téli időjárásra, viszont az első hideghullám beköszöntével zavarok álltak be a közlekedésben. Bár a kedvezőtlen időjárás hirtelen ránk köszöntött, mégsem indokolt minden előállott nehézség.

A legtöbb helyen nem éltünk azokkal az eszközökkel, amelyek rendeletileg szabályozzák a zord időjárás esetén követendő eljárásokat. Nem törekedtünk a vonatok átlagos terhelésének szükséges csökkentésére. Szaporodott a letétbe helyezett mozdonyok száma, ahelyett, hogyha ez nem gazdaságos is, felhasználjuk azokat a gyorsabb közlekedés érdekében. A fűtőházaknál szerelési nehézségek adódtak. Ilyen időben a mozdonyok kezelése tovább tart, mégsem gondoskodtak a közbeváltó gépekről, a tartalékok szaporításáról.

Amellett, hogy a naponta berakott kocsik száma 8—9000-re esett vissza, mégis, a lassú elegymozgás miatt volt olyan nap, hogy 35 000 rakott kocsi állt vonalainkon.

A múlt évi teljesítménnyel kapcsolatban Lindner elvtárs elmondotta, hogy a vasút 1959 december 9-re teljesítette éves tervét. 5,8 millió tonnával több árut, 16,1 millóval több utast szállítottunk, mint 1958-ban. Dicséretesek a vasút eredményei a fajlagos költségek csökkentésénél is.

Az 1960. évben számítanunk kell mintegy 7—8 millió tonna áruemelkedésre 1959-hez viszonyítva. Ez azt jelenti, hogy 13 hónap munkáját kell teljesítenünk. Az utaslétszám emelkedésében 14,5 millió fő várható, ami 17 nap utasforgalmának felel meg.

Bár a vasút műszaki színvonalának emelésére, új vontató és vontatott járművek beszerzésére az idén is nagy összegeket fordítunk, a beruházás 1960-ban sem áll arányban a növekvő feladatokkal. A hiányzó felszerelést, berendezést szervezési intézkedésekkel, új módszerekkel kell pótolni, olyanokkal, amelyek már tavaly is eredménnyel jártak.

Első és legfontosabb a vezetés színvonalának emelése. Döntő, hogy az új módszerek, a közlekedés-tudomány eredményei a gyakorlatban közkincsé váljanak, az életben is alkalmazást nyerjenek.

A menetrend épüljön a vonatközlekedési tervre

Mint eddig eléggé ki nem használt tartalékra, minden erővel törekedni kell a tervszerű közlekedés biztosítására. A menetrendszerűség magában még nem jelenti a tervszerű közlekedést. A menetrendek épüljenek a vonatközlekedési tervre, mert csak így lesz biztosítható a vonalak, rendezőpályaudvarok egyenletes leterhelése, a gépek és a dolgozók munkájának legjobb kihasználása. Tény, hogy 1959-ben a menetrendszerinti közlekedésben nagyot léptünk előre, de azt is tudjuk, hogy a számok nem mindig fedik még a valóságot.

1960-ban új menetrend alapján dolgozunk. Nagy szükség van erre, hiszen sok helyen biztosítani fogja a teljesítőképesség növelését. Természetesen csak akkor, ha a vonatközlekedési terv szerinti menetrendszerű közlekedésre törekszünk.

Jelentős a kocsiáramlatok helyes szervezése. E fogalom alá tartozik az irányvonatok tervezése. 1959-ben a kocsigényes áruknak 26,33 százalékát továbbítottuk irányvonatokkal. 1960-ban ezt a számot legalább 34—35 százalékra kell emelnünk. Hatékonysági számítások során kitűnt, hogy vannak olyan vonatok, amelyek csak nevükben szerepelnek irányvonatként. Olyan irányvonatokat közlekedtessünk, amelyek rendezőpályaudvarokon is áthaladnak. Ezek mellett, hogy segítik a vonalak egyenletes leterhelését, kapacitást szabadítanak fel a rendezőkön, amelyet minőségi munkára, finom rendezésre lehet fordítani. Nem is beszélve arról, hogy növelik az utazási sebességet.

Gazdaságos — elsősorban rendező pályaudvarokon — a többcsoportos irányvonatok képzése. Az ilyeneknél ugyanis lerövidül a kocsigyűjtési idő. Ajánlatos a rakodással képzett irányvonatok számát is emelni.

Ahhoz, hogy feladatainknak maradéktalanul eleget tehessünk, *feltétlenül szükséges a rendkívül alacsony utazási sebességű tolatós tehervonatok számának csökkentése, valamint a többi vonatok utazási sebességének emelése.* Az irányvonatképzés ebben is segít.

A szállítóképesség növelése

Tovább lehet fokozni a kocsik kihasználását, a járművek foglalkoztatását is. Tavaly kocsinként egy tonnával emelkedett a statikus terhelés. *1960-ban 16,8 tonna az évi terv.* Ezt el is érhetjük, hiszen kocsijaink átlagos raksúlya 19,5 tonna. Természetesen a maximális kiterhelés a terjedelmes áruk és a felépítmények állapota miatt lehetetlen, de az emelésnek megvan az alapja.

Ügyeljünk arra, hogy az egyes áruféleségekhez a legmegfelelőbb típusú kocsikat biztosítsuk. A dinamikus terhelést növeljük azzal, hogy nagy távolságokra nagy raksúlyú kocsikat indítunk.

Az átlagos terhelés növelése

Ha személyvonatainkat vizsgáljuk, láthatjuk, hogy azokat nagyon sokszor nagyteljesítményű gépek vontatják, a vonóerő 40—50 százalékos kihasználásával, viszont tehervonatokat továbbítanak kisebb teljesítményű mozdonyok is. Ezt a helytelen gyakorlatot akár a gépek esetleges átállomásításával is meg kell szüntetni. Az átlagos terhelés így nagymértékben növekszik. A kedvezőtlen terhelési szakaszokon alkalmazzunk tolót, vagy előfogatot, több vonalszakaszon vezessük be az egységes terhelésű vonatközlekedést.

A mozdonyok jobb kihasználására is tartalékok felszabadítását teszi lehetővé. Nagyon ügyeljünk a mozdony-félfordulók, valamint az egész fordulóidők teljesítésére. A mozdonyok az egész forduló-időből 51—52 százalékot a fűtőházban töltenek. Ez mozdonyonként naponta 7—8 óra meddő időt jelent. *Ha a kezelésre szükséges időt is figyelembe vesszük, s a meddő időt naponta 2 órával csökkentjük, ez 120—130 mozdonytöbbletet jelent.* Tehát máris biztosítva van a többletáru elszállításához szükséges mozdonypark. A menetrendet a mozdonyfordulóval párhuzamosan kell készíteni. Tartózkodjunk a laza forduló képzésétől.

A rakodási idő egységesen 6 óra. Ennél egyes helyeken, *Tatabánya-Alsón, Sztálinvárosban, Oroszlányban* sokkal hosszabbak a törvényesen előírt rakodási idők. Véleményünk szerint pedig *külföldi példákhoz hasonlóan a 6 órát is csökkenteni lehet.*

Az ipartelepi kiszolgálásoknál biztosítsuk a rugalmasságot. Őszintén szólva, nekünk is sok a tennivalónk az ipartelepek kiszolgálását illetően.

Az utóbbi években nagy segítséget jelentett a vasútnak a darabáru-forgalom közútra terelése. Ezt a módszert tovább lehet fejleszteni egyes kocsiigényes áruk közútra terelésével. Elképzelhető, hogy mi a csomópontokra fuvaroznánk fel az árut és innen közúton folytatná tovább az útját. Meg kell szervezni a központi pályaudvari rendszert, melynek segítségével a vasúti és a gépkocsifuvarozás hatékonysága egyaránt növelhető.

Állomási munkák

Tudvalevő, hogy a kocsiforduló-idő mintegy 80 százalékát az állomási tartózkodás teszi ki. Jobb szervezéssel mód kínálkozik ennek az időnek a lerövidítésére. *Sürgősen ki kell dolgozni az állomási munka technológiáját.* Értve alatta az egyes műveleti időket, valamint a kapacitás felmérését, továbbá azt, hogy milyen intézkedés szükséges a szűk keresztmetszetek feloldására. Műszaki normák alapján megtesszük az intézkedést az új kocsitartózkodási idők megállapítására is.

A módszeres elegyrendezési eljárással az állomási tolatási idő legalább 20 százalékkal csökkenthető. Sajnos ennek bevezetése elmaradt. Legtöbbször csak a bemutatókig jutottunk el. Az a tervünk, hogy minden érdekelt dolgozót kiképezünk ezekre a módszeres elegyrendezési eljárásokra és utána rendeletileg megköveteljük ennek alkalmazását.

Egyes átmeneti intézkedésekkel is hozzájárulhatunk az elegyáramlás gyorsításához. Ilyen például *az egyirányú vagy láttávolságra való közlekedés.* A hatvan—miskolci vonal dolgozói már a múlt évben is nagy hasznát vették az utóbbinak.

Természetesen az elmondottakon kívül számtalan olyan tartalék van, amelyet helyileg lehet hasznosítani a munka jobbátétele érdekében — mondotta Lindner elvtárs. Majd azokról a tennivalókról beszélt, amelyeket az emberek és a vasút érdekében meg kell tenni. Ilyen például a forgalom biztonságának további növelése, a személyi balesetek számának csökkentése.

A nagyfokú fluktuáció megállítása, a vasút törzsgárdájának kialakítása és a szakmunkás utánpótlás biztosítása érdekében javítanunk kell a bérezési lehetőségeken, a jutalmazási rendszeren. A mozgalmi szervek segítségével törekednünk kell arra, hogy a fiatalok megszeressék munkájukat, a vasúti hivatást.

Az elmondott módszerek alkalmazása természetesen egyik napról a másikra nem történik meg. S hogy mégis gyakorlati alkalmazásuk minél előbb meghozza a gyümölcsét, ehhez a szakszervezeti aktivisták egészének segítsége szükséges. Éppen ezért kérem a szakszervezetekben tevékenykedő elvtársakat, segítsék a célkitűzéseink valóraváltását biztosító lehetőségek felhasználását — fejezte be beszédét Lindner elvtárs.

A vita során felvetődött problémákra *Lindner József* válaszolt, majd *Pánti Béla* zárszavával ért véget az értekezlet.

A nehézségek ellenére is teljesítették a tervüket

Egy éve, hogy *Rákoson* létrehozták az ország legnagyobb motorüzem-főnökségét. Elsőnek a *Keleti motorszín* költözött ki Rákosra, majd oda állomásították a *Nyugati kormányzati motorszint*, a *Déli motorkirendeltséget* és az *Úttörővasutat*. Tehát a felsorolt szolgálati helyeken is nekik kell gondoskodniuk a motorkocsik és a dieselmozdonyok karbantartásáról, javításáról. A kisebb javításokat a helyszínen is elvégzik a motorvezetők, a javítások nagy része azonban a motorszínben történik.

A javítások jóval nagyobb méretűek, mint bárki is gondolná. Összesen mintegy 140 millió forintra tehető azoknak a motorkocsiknak, dieselhidraulikus és dieselvillanymozdonyoknak az értéke, amelynek anyag, vagy konstrukció hiba miatt hónapokig kiesnek a termelésből.

A segítség módja

Tekintélyes összeg. Az üzemfőnökkel, és néhány szakemberrel folytatott beszélgetésből azonban csakhamar kitűnt, hogy a javítást lényegesen meggyorsíthatnák, ha a Ganz—MÁVAG idejében leszállítaná a tartalék alkatrészeket, ha a MÁV szertárakban megtalálhatók lennének azok az apró, de nélkülözhetetlen alkatrészek, szerszámok, amelyek valamennyi KERAVILL-boltban kaphatók. S ha... de ezekről talán beszéljen *Giczei István*, a motorüzemfőnökség vezetője:

— *Valóban úgy igaz, hogy a kis alkatrészek hiánya okozza nálunk a legtöbb problémát. Elmondok egy példát: a múlt évben a Bb-motorkocsikhoz 70 voltos égőkre volt szükségünk. Augusztus 14-én elküldtük a megrendelést az igazgatósághoz. A válasz — amely októberben érkezett meg — így hangzott: „az igényelt égőket nem tudjuk biztosítani". Sajnos, így vagyunk más anyagokkal is. Ha például elektromos műszerre, vagy villás kulcsokra van szükségünk, kénytelenek vagyunk a Klement Gottwaldban vagy a Ganz—MÁVAG-ban kölcsön kérni.*

Mégsem maradnak adósak

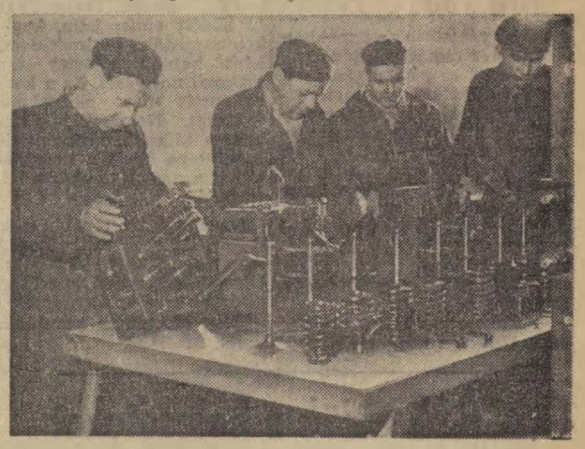
Az említett nehézségek bármennyire megnehezítik a munkát a motorszínben, azért nem maradnak adósak a tervek teljesítésével. A pártkongresszus tiszteletére vállalták, hogy éves tervüket december 1-ig teljesítik és 400 000 forintot takarítanak meg.

A tervet november 30-ra befejezték és 662 900 forintot takarítottak meg. Ugyanakkor a motorok által megtett kilométertervet 115, a kocsijavítási tervet pedig 118 százalékra teljesítették. Ezenkívül öt 16 hengeres ABb-motorkocsin végeztek C-vizsgás javítást. Ezen a munkán 300 ezer forintot takarítottak meg.

A tervteljesítésben a motorjavítóknál a *Tóth-*, a kocsijavítóknál pedig a *Szokolai*-brigád jár az élen. A motorvezetők közül *Tóth László, Kéri János* és *Görög Mihály* nevét kell megemlíteni.

Örömmel újságolták a vezetők, hogy a fiatalokból sem hiányzik az igyekezet, és a szorgalom. A szakma ifjú mestere mozgalomban részt vett 23 ifi közül hatan arany, négyen ezüst jelvényt szereztek. A fiatalok az idén is szorgalmasan tanulnak, mert mint mondották, többen szeretnének jelvényt szerezni mint a múlt esztendőben.

Ezek a példák azt bizonyítják, hogy az alig egy esztendős múlttal rendelkező rákosi motorüzemfőnökség dolgozói a nehézségek ellenére is eredményes munkát végeznek.



Tóth István szerelőbrigádja motorhengerfej szerelésén dolgozik (Kovács Géza felv.)

Hasznosítjuk a tavalyi, bevált módszereket

A kongresszusi versenyben a szegedi igazgatóság dolgozói bebizonyították, hogy lehet rájuk számítani. Jó eredményeiket a termelékenység emelésével és az önköltség csökkentésével érték el. A munkaverseny továbbfolytatása biztosíték arra, hogy hazánk felszabadulásának 15. évfordulójára újabb sikereket érnek el.

A területi bizottság és a szakszolgálat segíti a külszolgálat dolgozóit a szállítási feladatok megoldásában. Irányelveket adtak ki, amit a külszolgálat dolgozói már feldolgoztak.

A területi bizottság a szocialista brigádok szervezéséhez is segítséget adott. A szocialista brigádoknál az a cél, hogy érvényesüljön a munkában a gazdaságosság elve, fejlődjék a brigádok tagjainak kulturális színvonala és mutassanak példát a munkában.

A kongresszusi verseny alatt jó együttműködés alakult ki a szakszolgálat és a mozgalmi szervek között. Nagy előny, hogy ma már közösen foglalkoznak a szolgálati helyek termelési problémáival és nem külön-külön.

Javult a szállítófelekkel való kapcsolat is. Rendszeressé váltak a komplexbrigád-értekezletek. Az év elején az igazgatóság képviselői újból felkeresték az üzemeket, a termelőszövetkezeteket, az állami gazdaságokat és a helyszínen beszélték meg a szállítási feladatokat.

Igazgatóságunk az őszi forgalmi versenyben a harmadik helyezést érte el és ez nem volt könnyű feladat. A most kibontakozó felszabadulási verseny további helytállást követel. Bízunk benne, hogy a szolgálati helyeken kialakul az a légkör, ami a további jó eredmények záloga lesz.

Sziládi Sándor
Szeged

Termelési tanácskozás a szegedi pályafenntartási főnökségen

Január 23-án a szegedi pályafenntartási főnökség dolgozói termelési tanácskozást tartottak. A tanácskozáson megjelent *Horváth Ferenc* műszaki tanácsos, az igazgatóság II. osztályának helyettes vezetője.

A beszámolót *Lovas Lajos*, a főnökség vezetője tartotta. Ismertette a legutóbbi termelési tanácskozás óta végrehajtott feladatokat és a munkavédelmi intézkedéseket. A felvilágosító munka és a dolgozók éber szolgálatának eredményeként a tavalyi évhez képest hattal kevesebb baleset fordult elő.

Az év második felében fellendült az újítómozgalom. 40 újítást adtak be a dolgozók, amiből 11-et fogadtak el és további 14-et bocsátottak kísérletezés alá. Az elfogadott újításokért 1590 forintot fizettek ki.

Széleskörű a takarékossági mozgalom is. Az év első felében 144 300 forintot, a másodikban 389 700 forintot takarítottak meg.

Foglalkozott a beszámoló a társadalmi tulajdon védelmével. Felhívta a figyelmet a tárolás, a felhasználás és a bizonylati fegyelem fontosságára.

A második félévben elért kimagasló eredmények összefüggnek a kongresszusi versennyel. A főnökség dolgozói a kongresszusi versenyben vállalták, hogy az általános költséghelyen 6 százalékos megtakarítást érnek el. Ezt teljesítették, sőt az élüzemszint követelményeit is.

A tanácskozáson elhatározták, hogy a versenyt tovább folytatják. Vállalkoztak az élüzemszint követelményeinek teljesítésére és arra, hogy a szakszolgálati általános költséghelyen további megtakarítást érnek el.

Rövidesen sor kerül a szocialista brigádok munkájának értékelésére is. Jelenleg nyolc brigád versenyez a címért.

Végezetül ismertették a jövő évi feladatokat és meghatározták a tennivalókat, majd a kiváló dolgozó kitüntetésre felterjesztendőkre tettek javaslatot.



A ferencvárosi fűtőház kocsiszolgálatánál dolgozik Tóth K. János fiatal féklakatos. Képünkön a teherkocsik fékpróbáit végzi (Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

Az Utasellátónál segítik a fiatalokat

Az Utasellátónál a dolgozók összlétszámához viszonyítva aránylag kevés a fiatal. A központban és a hozzá tartozó kisebb budapesti üzemekben mindösze 55—60 fiatal dolgozik. Ebből 45 tagja a KISZ-szervezetnek.

A munkakörülmények miatt az elmúlt években nem ment zökkenő nélkül a fiatalok szakmai és politikai nevelése. Az Utasellátó-központ vezetői éppen ezért határozták el, hogy a mozgalmi szervekkel karöltve tervszerűen hozzálátnak az ifjúság neveléséhez.

Miben és hogyan segítette a fiatalokat az utóbbi hónapokban a vállalat vezetősége? — erről beszélgettünk a napokban *Korándi* főosztályvezetővel.

— *Azzal szerétném kezdeni, hogy központunk szomszédságában egy klubszobát rendeztünk be a fiatalok számára* — hangzik a válasz. — *A klubban a sakk, a rádió és a televízió mellett 10 000 kötetes könyvtár áll az olvasnivágyók rendelkezésére. Hamarosan egy rex-asztallal gazdagítjuk a berendezést.*

— Látogatják-e a klubot a fiatalok?

— *Tapasztalatunk szerint igen. Gyakran tartanak olvasóestéket, különféle megbeszéléseket. Heteként kétszer-háromszor táncos estre is sor kerül. A tánczenét a KISZ-zenekar szolgáltatja. A hangszereket a szakszervezeti bizottság, a pártszervezet és a vállalat vezetősége biztositotta a fiataloknak. Nagy gondot fordítunk fiataljaink erkölcsi- és világnézeti nevelésére is. A múlt év őszén például ifjúsági akadémiát létesitettünk. Az akadémiának — amelyen az előadások zömét a TIT-előadói tartják —, 52 hallgatója van.*

Ezután egy újszerű mozgalommal ismertetett meg bennünket Korándi elvtárs. A többi között elmondotta, hogy a kommunisták, pártmegbizatásként kapták egy-egy fiatal szakmai nevelését. Ez a kezdeményezés már mozgalommá fejlődött. Nemcsak párttagok, hanem idősebb pártonkívüliek is szívesen átadják tapasztalataikat a mellettük dolgozó fiataloknak.

Sorolhatnánk tovább a példákat, de nem szükséges, hiszen a fentiekből is kitűnik: az Utasellátó-központ vezetői már ráléptek arra az útra, amely az ifjúság szocialista neveléséhez vezet.



Tamás Ilona üzemgazdász nemcsak szakvonali munkájában, hanem a KISZ szervezésében is élen jár a Miskolc—Tiszai pályaudvaron. (Kovács Géza felv.)

2136 helyett 4304 tonna

Köztudomású, hogy a vasút a legnagyobb szénfogyasztó üzem. Ezért a takarékosságnak nálunk igen nagy jelentősége van. 1959-ben a vasútnak 116 000 szabványtonna szenet kellett megtakarítania.

A takarékossági versenyben a tapolcai fűtőházra 2136 tonna jutott. Mozdonyszemélyzetünk a műszaki adottságok és a tüzeléstechnikai lehetőségek teljes kihasználásával az előírt mennyiséget túlszárnyalva 4304 tonna szenet takarított meg.

A széntakarékosság a kongresszusi verseny időszakában lendült fel. Ebben különösen *Andor Ferenc, Havasi János, Budai Lajos, Sipók János, Szollár Lajos* és *Kovács II. Gyula* mozdonyvezetők és brigádjaik tűntek ki.

Dancs József
Tapolca

A szocialista munkabrigád címért

Budapest—Kelenföld állomáson a szocialista munkabrigád címért versengők szerződésben rögzítették vállalásaikat. Az értékelésre április 30-án kerül sor.

A dolgozók vállalták, hogy a kocsitartózkodási tervszámot élüzemszinten, a fajlagos kocsimozditási tervet pedig 105 %-ra teljesítik. Valamennyien részt vesznek a szakvonali oktatásokon és aki még nem szakszervezeti tag, azt beszervezik a szakszervezetbe. Részt vesznek a hóeltakarító munkában és azon lesznek, hogy a brigádok tagjai szolgálatban és szolgálaton kívül szocialista emberhez méltó magatartást tanusítanak.

HIREK

— **Ifjúsági társadalmi munkát javasolt a Vasúti Tudományos Kutató Intézet** pártalapszervezete a Közlekedési Múzeum újjáépítésének meggyorsítására. A javaslat szerint a fiatalok közreműködhetnének a terep rendezésében, a füvesítésben, a kerítések kijavításában, a szabad ég alatt tárolt gépkocsironcsok ápolásában, a múzeum díjszabás-gyüjteményének rendezésében, a rajztár rendbehozatalában és végül a szakleltár és az adattári katalógus kartonok lerásában.

— **Túlteljesítette kongresszusi vállalását a Keleti pu.** valamennyi egységével főnöksége. A felajánlott 3 126 212 forinttal szemben 9 213 808 forintot takarítottak meg.

— **Tovább folytatják Pestlőrinc állomás dolgozói a kongresszusi versenyt.** Vállalták, hogy a kocsitartózkodási és a kocsimozgatási egységidőt további 1%-kal, a kocsikilhasználást pedig ½%-kal csökkentik.

— **Túlteljesítették szállítási tervüket** Budapest—Dunapart teherpályaudvar dolgozói. Az előírt évi 223 480 tonna helyett 264 305 tonna árut szállítottak el.

— **A téli forgalom zökkenőmentes lebonyolítása érdekében** értekezletet tartottak Budapest-Déli pu. csomóponton Kuti József állomásfőnök vezetésével a szakszolgálati ágak vezetői, a párt- és szakszervezeti szervek és ott ütemtervet állítottak össze a téli forgalomban jelentkező nehézségek leküzdésére. Bejelentették, hogy az adminisztratív dolgozók önkéntes hóeltakarító brigádokat alakítottak.

— **Három műszak verseng az első helyért a munkaversenyben** Rákosrendező pályaudvaron. A versenyt tíznaponként értékelik és falitábláikon ismertetik az eredményeket.

— **Munkásellátási továbbképző tanfolyamot** tartottak a szakszervezeti központ tanácstermében január 22-én, a budapesti igazgatóság munkavédelmi felelősei részére.

— **Egyéni és csoportos felajánlásokat tettek a MÁV Autófuvarozási Főnökség** dolgozói a kongresszus tiszteletére. A tehergépkocsivezetők 129 130 forintot, a személygépkocsivezetők 25 050 forintot, a műhelyi dolgozók 49 152 forintot a gumijavítók pedig 4368 forintot takarítottak meg a versenyben.

— **Nylonkorong-daraboló gépeket helyeztek üzembe a Landler Jenő Járműjavító** mozdony- és kocsiosztályán. Az új gépek vasanyagok vágására szolgálnak és szélességükkel az eddigi nonnaidók ötödrészükre csökkentenek. Az új gépek nagy népszerűségnek örvendenek.

— **Jó eredményeket ért el a kongresszusi versenyben a Szolnoki Járműjavítóban** Molnár József, Szalai Gyula és Balogh András brigádja. A versenyt hazánk felszabadulásának tiszteletére tovább folytatják.

— **A téli forgalomra való felkészülés során** Bottlik László reszortos mérnök vezetésével a ferencvárosi fűtőházban Beck Imre lakatos és brigádja terven felül elvégezte egy 411—107-es mozdony részlegvizsgáját.

— **Erőss évre szóló versenyvállalást tettek** Szeged személy-pu. dolgozói. Növelni a vállalás értékét, hogy számos feladat megoldásában a fűtőházzal együttműködnek, illetve közös vállalást tesznek.

— **Élménybeszámolóval egybekötött** baráti találkozót rendezett január 21-én a budapesti igazgatóság nőbizottsága a bratislavai igazgatóság nőbizottsága küldöttségének tiszteletére.

— **200—200 forintra bírságolta a** budapesti területi bizottság munkavédelmi felügyelője a ferencvárosi fűtőház főnökét, főmérnökét és biztonsági megbízottját 17 baleset kivizsgálásának elmulasztásáért.

— **Ukrán—magyar kulturverseny** rendezett január 26-án az MSZBT VI. kerületi elnöksége a Vasúti Főosztály és a Nyugati pályaudvar MSZBT szervezetével karöltve.

— **Helyesbítés.** Előző számunk Hírek rovatában közölt vonatkisiklás nem Szeged-Rókus, hanem Szeged átrakó (G. V.) állomáson történt.

Ülést tart a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetősége február 9-én ülést tart a következő napirendi pontokkal:

1. Tájékoztató az időszerű politikai kérdésekről és a két ülés között végzett munkáról. Előadó: *Gróf József.*

2. A nemzetközi szakszervezeti mozgalom kialakulása és története a második világháborúig. Előadó: *Gulyás János.*

3. Feladatok a SZOT VII. plénum ülésének határozata alapján. Előadó: *Soproni József.*

4. A központi vezetőség mellett működő közgazdasági bizottság jelentése a szakszervezeti központ termelési tömegmunkájáról, valamint a vasúton folyó munkaversenyről és az 1960. évi feladatokról. Előadó: *Bónis Lajos.*

Az ülésről a következő lapunkban beszámolunk.

Csökkentjük a baleseteket

A miskolci igazgatóság forgalmi és kereskedelmi szakszolgálata árutonnakilométer- és elegytonnakilométer tervét már 1959. november 30-ra teljesítette, s 110 százalékkal zárta az évet. A kocsitengelykilométerben 106,5 százalékos, a vonatkilométerben 103,2 százalékos, a tehervonatok átlagos terhelésében 107,7 százalékos, a dinamikus kocsiterhelésben 105.7 százalékos, a kocsitartózkodásban 102 százalékos, a kocsikihasználásban pedig 100,9 százalékos eredmények születtek.

Az igazgatóság dolgozói 1959-ben 168 161 tonnával több árut szállítottak el a tervezettnél. Ez 1445 vonat terhelésének felel meg. A megrakott kocsik száma 39 877-tel emelkedett. Elszállítottak 24 777 746 utast, 1 193 907-tel többet, mint 1958-ban.

Az elért eredmények nem teszik elbizakodottá a miskolci igazgatóság dolgozóit. A január 20-ig megtartott termelési tanácskozások hozzászólásaiból megállapitható, hogy a dolgozók az 1960. évi tervek ismeretében bíznak a jó eredmények elérésében.

A termelési eredmények növelése mellett célul tűzték ki a baleseti statisztika javítását. Ez azért szükséges, mert az igazgatóságok közötti versenyben az elmúlt évben sok értékes pontot vesztettünk a balesetek miatt.

Fazekas László
Miskolc

Jobb tisztálkodási lehetőséget

Tatabánya-alsón a vonatkísérő laktanyában régóta problémát okoz a tisztálkodás. Az épületben ugyanis nincs vízvezeték. Ha valaki mosakodni akar, annak a laktanya közelében levő kútból kell vizet venni. Ez nyáron mégcsak megjárja, de télen nem kellemes a kútra járni. Főként az esti vagy az éjszakai órákban nem.

A tatabányai vasutasok és a pápai vonatkisérők többször kérték, hogy vezessék be a laktanyába a vizet. Igéretet már sokszor kaptak, de vízvezetéket még nem. Pedig nem kerülne nagyon sokba a laktanyától 10-15 méterre levő épületből — az Építési Főnökség dolgozói laknak benne — megépíteni a vízvezetéket.

Új versenyértékelési módszer a Hámán Kató fűtőházban

A Hámán Kató fűtőház kollektivája jó eredményt ért el a kongresszusi versenyben. Vállalták, hogy szénből egyhavi fogyasztásnak megfelelő mennyiséget takarítanak meg, az önköltségcsökkentési tervszámot 5 százalékkal túlteljesitik, növelik az egy mozdonyra eső átlagos teljesítményt, csökkentik az egy mozdonyvezetőre eső szolgálati órát és a vonali gőztartást.

A versenyben nagyszerűen helytálltak. A jó munkáért

120 dolgozó 26 000 forint jutalmat kapott.

Fellendült a fűtőházban a szocialista brigádmozgalom is. A lakatosoknál 5, az utazóknál 7 brigád versenyez a cím elnyeréséért. A brigádok munkájának értékelésére februárban kerül sor.

Kiváló eredményt ért el eddig *Lukács Gyula* mozdonyvezető KISZ-brigádja. Munkájukat az jellemzi, hogy náluk sem fordul elő vonatkésés, hiánylatuk nincs, szénmegtakarításuk 25 százalékos és mozdonyukat kifogástalanul karbantartják. Hasonló eredményeket ért el *Dudás János* és *Kadenszky Lajos* mozdonyvezetők brigádja is.

A kongresszusi versenyt megelőző időben lemaradás volt a mozdonyok időszakos javításánál. A verseny során

120 mozdonyvezető és fűtő kapcsolódott be társadalmi munkával a javításba

és személyenként átlagosan 6 napot dolgoztak. Ezzel a lemaradást pótolták és 40 százalékkal csökkentették a javítások idejét. A lelkes vállalkozás csupán bérben 48 000 forint megtakarítást jelent.

Az utazószemélyzet mellett a műhely dolgozói is derekasan helytálltak a versenyben. A verseny brigádokban folyt és *Szakos István* fűtőházfőnök véleménye szerint a műhelyiek úgy dolgoztak mint még soha. A mozdonyok javításának átfutási idejét 0,9 nappal csökkentették.

A szocialista brigádmozgalom is náluk indult meg. *Tálos János* művezető kezdeményezésére olyan módszert honosítottak meg, hogy

a brigád maga értékeli a munkáját. A brigádtagok a munka arányában pontot kapnak.

Akinek a legtöbb pontja van, pénzjutalomban részesül. Igy választják ki a kiváló dolgozó címre javasolandókat is.

Spala József SZB-titkár arra hívta fel a figyelmünket, hogy a mozgalom következtében a munka mennyiségi- és minőségi javulása mellett javult a munkamorál.

A fűtőház dolgozói elhatározták, hogy a kongresszusi versenyt tovább folytatják. Az utazószemélyzet a korábbi feltételek teljesítését vállalta, a javítóműhely pedig tovább csökkenti a mozdonyok javítási idejét.

A kongresszusi verseny ideje alatt örvendetesen fellendült az újítómozgalom. A dolgozók

45 újítási javaslatot adtak be.

A mozgalom odaadó szervezője *Rab Ferenc* többszörös újító.

Kívánjuk, hogy a Hámán Kató fűtőház dolgozói még jobb eredményeket érjenek el a felszabadulási versenyben és követésre méltó munkamódszereik széles körben elterjedjenek.

LAKÁSCSERE

Debrecen város központjában lévő 1 szoba összkomfortos (táz, viz, cserépkályha) lakásomat elcserélném budapesti szoba-konyhás, csak földszinti lakással. Friedmann Miklós. Debrecen. Bethlen utca 12.

Elcserélném Budapest központjában lévő 2 szoba, konyha, fürdőszobás magánlakásomat kettő szobás, összkomfortos MÁV lakásért. Schaff Béla. Budapest. VII., Nagydiófa u. 15., II. 12. Érdeklődni: este 6—8 óráig.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

3. számból: Elismerés a karácsonyi és az új évi személyforgalom sikeres lebonyolításáért.

4. számból: 33/1960. Titkárság. Felhívás a balesetek elhárítására. 132771/1959. I/5. B. Uj IV. mintaszámú éves szabadjegy rendszeresítése.

5. számból: Apró Antal elvtárs, a magyar forradalmi munkás-paraszt kormány első elnökhelyettesének levele Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter elvtárshoz az új év alkalmából. 100950/1960. I/3. A. Szabályszerű sapkajelvény viselése.

A szerkesztőség üzeni

Papp Tivadar Miskolc, Szobonya László Budapest, Leveleiket illetékes helyre továbbitottuk.

Farkas László Miskolc, Dancs József Tapolca, Papp Tivadar Miskolc, Révész József Hatvan, Sziládi Sándor Szeged, Takács Márton Szolnok, Horváth Károly Budapest, Tótka Károly Szeged, Boznár Károly Tapolca, Bánki József Budapest, Cseh Zoltán Szolnok ifj. Vizi András Budapest, Urlyai Sándor Miskolc, Németh Sándor Szombathely, Behán Rózsa Kazincbarcika, Szobonya László Budapest, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Leitl Ferenc Pécs. Leveleiket, tudósításaikat lapunk szerkesztésénél felhasználjuk.

Sport

A Lokomotív Természetbarát Egyesület programjából

A Lokomotív Természetbarát Egyesület mint ismeretes, a közelmúltban a kisinóci túristaházban háromnapos tanfolyamot rendezett az osztályvezetők számára. A természetjárás időszerű problémáinak megvitatása után az 1960. evi programot is összeállították. Az egyesület vezetősége figyelembe véve az osztályok önálló túráit, gazdag programot dolgozott ki az 1960-as esztendőre.

A központi rendezvények sorát a Bükkben február 27-e és március 1-e között megrendezésre kerülő sítáborozás nyitja meg. Ezt a felszabadulás emléktúra követi a Vöröskő siklához. Terveik között szerepel még egy csillagtúra a Pilisben és egy a Bükkben. Megrendezik a budapesti osztályok vásutasnapi találkozóját, részt vesznek a nemzetközi természetjáró találkozón. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére emléktúrát terveznek.

Az idén is megrendezik a háromfordulós tájékozódási versenyt és az országos tájékozódási csapatbajnokságot.

A versenytúrázás mellett nagy teret szentelnek a tömegtúrának is. Hosszúra nyúlna felsorolni, hogy az egyesület 29 osztálya hazánk melyik vidékére tervez tömegtúrát. Néhány példa azonban ide kívánkozik. A soproniak a Bakonyba, a ceglédiek Pécsre, a budapestiek a Börzsönybe. Aggtelekre és a Balaton vidékére, a szegediek Pécsre és Komlóra szeretnék elvinni a dolgozókat.

SPORTHÍREK

Beszámoló közgyűlést tart a BVSC elnöksége február 7-én délelőtt 10 órakor a Keleti pályaudvar kultúrtermében.

★

Asztaltenisz bajnokságot irt ki a fiatalok számára Várpalota állomás KISZ-szervezete.

★

Rózsás Péter, a Vasútépítő Törekvés tehetséges ifjúsági asztaliteniszezője férfi egyesben első helyen végzett a szófiai felnőtt nemzetközi asztalitenisz-versenyen.

★

Bajnokságot nyert a BVSC ifjúsági légkorong csapata. A fiatalok lendületes játékkal, nagy akarással harcolták ki a bajnoki címet.

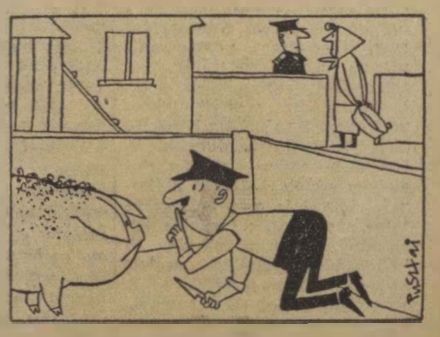
MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség Budapest VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Az utasok művelődése érdekében



— *Tessék abbahagyni az ultit, megkezdem ismeretterjesztő előadásomat.*

Álbeteg és a disznóölés



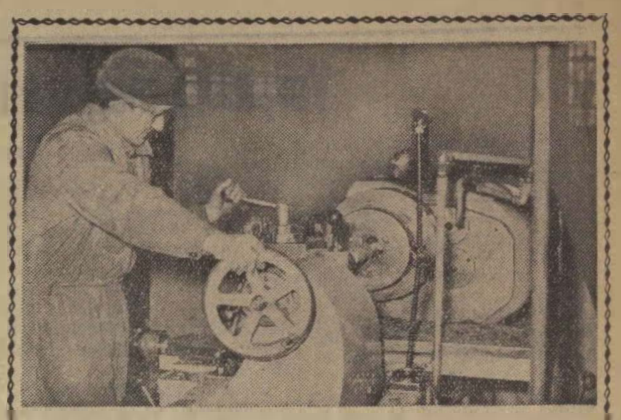
— *Pszt! Csendben légy, itt a beteglátogató* (Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM 4. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. FEBRUÁR 16.



A Landler Járműjavító VIII/A osztályára beszerelt gépek munkavédelmi szempontból is kifogástalanok
(Kovács Géza felv.)

Az MSZMP VII. kongresszusának határozatából adódó feladatokról tárgyalt a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetősége február 9-i ülésén *Végh Lajos* elnök bevezetője után *Gróf József* titkár tartott politikai tájékoztatót, majd a legutóbbi központi vezetőségi ülés óta végzett munkáról adott számot. Értékelte a kongresszusi verseny eredményét, a vasút 1959. évi teljesítményét, a dolgozók munkakörülményeinek javítására hozott rendeletek mikénti végrehajtását.

Az ülés referátumát *Soproni József* főtitkárhelyettes tartotta *Feladataink az MSZMP VII. kongresszusa és a SZOT VII. plénum ülésének határozata alapján* címmel.

Bevezetőjében rövid értékelést adott a kongresszus külés belpolitikai jelentőségéről. Ismertette azokat a legfontosabb célkitűzéseket, amelyek az egész dolgozó népnek feladatául szabják a szocializmus alapjainak lerakását, és a szocializmus építésének meggyorsítását hazánkban.

A munkáshatalom gazdasági és politikai erősítéséért

Az értékelés után ismertette a SZOT VII. teljes ülésének a kongresszus határozata alapján kiadott irányelveit. *A SZOT plénum elsősorban szocialista építésünk gazdasági alapjainak erősítését, a termelési tömegmunka további szélesítését, a munkaverseny fejlesztését tűzte ki célul* — mondotta. Ebből adódóan a szakszervezetek legfontosabb feladata, hogy minden eszközzel segítsék hároméves tervünk túlteljesítését, második ötéves tervünk alapjainak megteremtését.

Legközvetlenebb tennivalónk, hogy a kongresszusi verseny során bevált éves verseny szerint 1960-ra is dolgozzanak ki a szolgálati helyeken a dolgozók véleménye, javaslata alapján vállalásokat. Mivel a szakszervezet felelősséggel tartozik a munkáshatalom gazdasági és politikai erősítéséért, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért, ezért tevékenységünknek elsősorban a termelőerők fejlesztésére, a meglevő eszközök gazdaságosabb kihasználására kell irányulnia.

A második ötéves terv kidolgozásával kapcsolatban nagyon fontos növelni a dolgozók szerepét a szocialista gazdaság vezetésében, elsősorban úgy, hogy kikérjük véleményüket az egyes, megoldásra váró kérdéseket illetően. A szakszervezetek érjék el, hogy a tervjavaslatok a kollektíva véleményét tükrözzék.

A plénum a mezőgazdaság szocialista átszervezésével kapcsolatban kimondja, hogy ki kell dolgozni az átszervezéssel és a termelőszövetkezetek megszilárdításával kapcsolatos gazdasági és politikai tennivalókat. *A szakszervezetek egyik fontos feladata a földdel rendelkező, vidéken lakó munkások meggyőzése.* Mindenkivel meg kell értetni, hogy *a mezőgazdaság szocialista átszervezése egyben az egész népgazdaság szocialista alapokra való áttérését is jelenti.*

A VII. plénum teljes ülése a népgazdaság erősítése mellett fontos feladatként jelölte meg a munkásosztály politikai hatalmának erősítését, a dolgozók szocialista öntudatának emelését, a marxista—leninista világnézet terjesztését.

A következő időben a politikai nevelő, felvilágosító munka szolgálatába kell állítani az olyan közvetett eszközöket is, mint például a munkásvédelem, az üdülés, a társadalombiztosítás. A szakszervezeteknek úgy kell mindennapos tevékenységüket végezniük, hogy a hagyományos érdekvédelmi feladatok, az egyes munkások, munkáscsoportok ügyeinek intézése össze legyen kötve politikai felvilágosítással, neveléssel, agitációval — szem előtt tartva a munkásosztály érdekeit.

Az aktivisták rendszeres tájékoztatásával, képzettségük emelésével oda kell hatni, hogy a tegnap még öntudatlan dolgozókat fokozatosan bevezessük a társadalmi munkába, a politikai életbe. Egyre több gondot fordítsunk a dolgozók világnézeti nevelésére, általános és szakmai képzésük emelésére.

Legyen összhangban az egyéni és közösségi érdek

A dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása érdekében továbbra is szükséges az anyagi érdekeltség helyes, ösztönző formáinak alkalmazása, a közösségi és az egyéni érdekek megfelelő összehangolásával. Arra kell törekedni, hogy a bérezés az ipar műszaki fejlesztésére, a technológiai fegyelem betartására, a minőség javítására, a selejt csökkentésére, a termelékenység növelésére ösztönözzön.

A vasúton nagyon fontos, hogy változás álljon be a baleesetek alakulásában, tovább csökkentsük a forgalmi és vontatási utazó dolgozók munkaidejét, valamint a túlórák számát.

A szakszervezeti munka színvonalának emelése érdekében elsősorban a mozgalom vezetését kell tervszerűbbé tenni — mondotta *Soproni* elvtárs. Egész évre szóló terveket, programokat kell kidolgozni, s ebben megjelölni azokat a tennivalókat, amelyekre az adott időben az egész mozgalomnak koncentrálnia kell a figyelmet.

Az eddiginél nagyobb gondot kell fordítani a határozatok végrehajtásának megszervezésére, ellenőrzésére és segítésére. Tovább kell fejleszteni a szakszervezeti demokráciát. El kell érni, hogy a taggyűlések minden fontosabb kérdésben érdemben szabják meg a szakszervezeti bizottságok feladatait. Növelni kell a társadalmi aktívák számát. Olyan szervezeti keretet kell kialakítani, amely hatékonyabbá teszi a mozgalmi munkát és erősíti tömegkapcsolatainkat.

A központi vezetőség köszöni a vasutas dolgozók áldozatkészségét

Ezután a vasutasszakszervezet közvetlen feladatairól szólott. Beszélt azokról a munkamódszerekről, és arról a helyt állásról, amelyet a vasutas dolgozók tanúsítottak a kongresszusi versenyben, és az 1959. évi feladatok teljesítésében. Elmondotta, hogy a technikai fejlődés nem tartott lépést a megnövekedett szállítási feladatokkal. A nagyszerű eredmények elsősorban a vasutas dolgozók helytállásának köszönhetők. Éppen ezért a központi vezetőség köszönetét tolmácsolja valamennyi vasutas dolgozónak, akik áldozatkész munkával, a hivatásszeretettől, a párt- és kormányzat iránti bizalomtól áthatva, úrrá lettek a nehézségeken.

A későbbiekben beszámolt azokról az intézkedésekről, amelyeket a szakszervezet az aktívák továbbképzése, valamint az újonnan funkcióba került tisztségviselők kiképzése terén végzett, majd rátért a szakszervezet 1960. évi legfontosabb feladatainak ismertetésére.

Előrebocsátva, hogy az 1960. évi feladatok eredményes megoldása egyben a második ötéves tervünk megalapozását is jelenti, a következőkben szabta meg a tennivalókat.

Szakszervezeti szerveink minden szinten vegyenek részt a tervezésben, a tervek lebontásában, a végrehajtás ellenőrzésében. Segítsék a munka termelékenységének, gazdaságosságának növelését, a legfejlettebb technikai eljárások bevezetését. Irányítsák a versenyvállalásokat a gazdaságosságra, a minőség javítására. Az újítómozgalom és a szocialista brigádmozgalom támogatásával, az üzemi demokrácia fejlesztésével adjunk lendítőerőt a tervek teljesítéséhez.

A kulturális és nevelőmunkával kapcsolatban elmondotta, hogy csaknem tízezerre tehető azoknak a száma, akik állami oktatásban vesznek részt. Az elkövetkező évben ezt a számot még 5000-rel kívánjuk növelni.

A dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása érdekében

Az utóbbi időben javult az agitációs és propagandamunkánk — mondotta. Szükséges azonban, hogy tovább javítsuk elsősorban írásos kiadványaink minőségét és emeljük azoknak a számát. A véleményünk szerint jól bevált fogadónapok rendszerét tovább szélesítjük.

Ezután a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása érdekében folytatandó munkáról szólott *Soproni* elvtárs. A szakszervezet az eddiginél hathatósabban kíván részt venni a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeit javító intézkedések, rendeletek kidolgozásában — mondotta. A bérezésben fennálló hiányosságok megoldására, — elsősorban a karbantartó és javító munkáknál — valamint a jutalmazási rendszer tökéletesítésére javaslatokat dolgozunk ki. Fellépünk az indokolatlan túlóráztatások ellen.

Állandóan fejlesztjük az egészségügyi és társadalombiztosítási szolgáltatások színvonalát. Tudományos alapokra helyezzük a leggyakoribb foglalkozási megbetegedések elleni védekezést. Figyelemmel kísérjük a táppénzes helyzet alakulását, javítjuk a beteglátogatási albizottságok munkáját. Fokozzuk munkavédelmi és munkásellátási tevékenységünket elsősorban az üzemi baleesetek csökkentése érdekében.

A múlt év eredményei alapján első ízben történik üzemi jutalék kifizetése a vasúton, amely kb. 3 százalékkal növelt a reálbért. *Az 1960-as év eredményei alapján a jövő év elején kifizethető nyereségrészesedés, a termelési eredményektől függően, akár 24 nap keresetét is elérheti.*

Ezután a szakszervezeti alap- és középszervek, valamint a bizalmiak munkáját értékelte a beszámoló, majd összegezte az 1960. évi legfontosabb célkitűzések végrehajtása érdekében teendő intézkedéseket.

A szóbeli beszámoló vitáját összekapcsolták a központi vezetőség mellett működő közgazdasági bizottságnak a szakszervezet termelési tömegmunkájáról, valamint a vasúton folyó munkaversenyről, és az 1960. évi feladatokról szóló írásos jelentésének értékelésével.

A vitában felszólalók elemezték azokat a konkrét tennivalókat, amelyek segítségével tovább javíthatjuk a szakszervezet munkáját és sikerre vihetjük a vasút 1960. évi terveit.

A felszólalásokra *Soproni* elvtárs válaszolt, majd egy előadás hangzott el *A nemzetközi szakszervezeti mozgalom kialakulása és története a második világháborúig* címmel.

Az ülés *Végh Lajos* elnök zárszavaival ért véget.

A szegedi igazgatóság másodszor nyerte el a KPM és a szakszervezet vándorzászlaját

(Tudósítónktól.)

A szegedi igazgatóság dolgozói a negyedik negyedévben ismét az első helyen végeztek az igazgatóságok versenyében.

A zászlóátadási ünnepségen, amelyre a Petőfi kultúrotthonban került sor, megjelent *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Soproni József*, a szakszervezet főtitkárhelyettese, a Csongrád megyei Pártbizottság képviselője, valamint az igazgatóság és a területi bizottság több munkatársa és a szolgálati helyek küldöttei.

Rácz Kálmán a területi bizottság elnökének megnyitója után *Borsodi János* igazgató értékelte a végzett munkát.

— A párt március 6-i határozata nyomán a VII. pártkongresszus tiszteletére kibontakozott szocialista munkaverseny adott erőt és lendületet a munkánkhoz — mondotta. — A pártszervezetek, a szakszervezeti bizottságok, a kommunista aktívák összefogása, felvilágosító munkája eredményezte, hogy a harmadik, majd a negyedik negyedévben elsők lettünk az igazgatóságok versenyében. Ha megnézzük egész évi teljesítményünket, megállapíthatjuk, hogy a kezdeti lemaradások ellenére 67 tonnával túlteljesítettük a tehervonatok szállítási tonnatervét s 21 697 tonna szenet takarítottunk meg.



Az ünnepség részvevőinek egy csoportja

Ezután az 1960. évi feladatokról beszélt.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a Vasúti Főosztály nevében *Németh József* miniszterhelyettes köszöntötte az igazgatóság dolgozóit. Rövid beszédében hangsúlyozta, hogy a közlekedés feladata megnövekedett. Az idén mintegy 8—9 százalékkal több árut kell elszállítani, mint 1959-ben kellett. Ez azt jelenti, hogy 13 hónapi szállítási feladatokat 12 hónap alatt kell elvégezni a gazdaságosság fokozása mellett. Végezetül olyan hibákra hívta fel a szegedi igazgatóság figyelmét, amelyek kiküszöbölésével még jobb eredményt érhetnek el a versenyben.

A beszédek elhangzása után közel 450 ezer forintot osztottak ki az igazgatóság legjobb dolgozói között. Ezenkívül 300-an megkapták a kiváló dolgozó jelvényt, illetve oklevelet a vele járó pénzjutalommal.

A jutalmak, a kiváló dolgozó-jelvények és oklevelek átadása után *Németh József* miniszterhelyettes kiváló dolgozó-jelvényt adott át *Borsodi János* igazgatónak és *Kiss Károlynak*, az igazgatóság helyettes vezetőjének.

Átadták rendeltetésének a MÁV új távgépíró központját

Február 6-án *Rödönyi Károly* vezérigazgatóhelyettes ünnepélyesen megnyitotta az *Alsóhegyi úton levő MÁV Távközlési Központot.* A vasúton most folyik az országos távgépíró-hálózat automatizálása és e munkák keretében befejeződött a budapesti és a pécsi igazgatóság közötti távgépíró összeköttetést szolgáló automata központ szerelése.

Hogyan épül fel a távgépíró összeköttetés? A budapesti munkahelyen számtárcsás hívással felhívják a megfelelő pécsi, kaposvári vagy bátaszéki számot — mert a pécsi igazgatóság területén több helyen van ilyen távgépíró-állomás. A felhívás után a gép önműködően kapcsol és a Budapesten leírt szöveget a felhívott munkahelyen levő készülék önműködően papírra veti.

Az új távgépíró központ speciális vasúti igényeket is kielégít. Előfordulhat ugyanis, hogy azonos szöveget, körözvényt egyszerre minden állomásnak le kell adni. Ilyen esetben egyetlen gombnyomással biztosítható, hogy a körözvény egymásután egyidejűleg eljut minden távgépíró munkahelyre. A távgépíró összeköttetés létrehozása, valamint a közlemény nyugtázása önműködően történik.

A gépek alkalmasak arra, hogy akár kézi adással, akár pedig lyukasztott szalag segítségével közvetítsék a közleményt. A lyukasztott szalag előnye az, hogy előre elkészíthető, amikor terhelt a vonal és aztán a gép 400 betű/perc sebességgel adja le a szöveget. Kézi adásnál a sebesség jóval alacsonyabb; hozzávetőlegesen 200 betű/perc.

A második ötéves tervben hasonló géptávíró összeköttetés létesül a többi vasútigazgatósággal és nagyobb csomópontokkal is.

Bermann István

Ahol már dieselmozdonyok segítenek

Az utóbbi hetekben gyakran érkeznek szerkesztőségünkbe olyan levelek, amelyek arról adnak hírt, hogy egy-egy állomásra dieselmozdonyok érkeztek. *Bódogh Mihály* szbtitkár a következőket írja Dombóvárról:

— Nagy öröm ért bennünket a közelmúltban. Az öreg tolató gőzmozdonyok helyett három új dieselmozdonyt kaptunk. Nemrégen dolgozik a három gép, de máris javult az állomás teljesítménye. A fajlagos kocsimozgatásnál az egyik brigád napokon át 139 százalékra teljesítette a tervét. Korábban már az is jó eredménynek számított, ha 105 százalékot sikerült elérni.

Gyorsabb lett a vonatok összeállítása, tehát javul a kocsitartózkodási idő és a menetrendszerűség is. 1959 második felében éppen ezeknél a tényezőknél nem sikerült teljesíteni az élüzem-szintet. Eddig öt tartalék végezte a tolatást, most négy végzi.

— *Január 23-án érkezett meg az új dieselmozdony Tapolca állomásra* — írja *Dancs József* tapolcai levelezőnk. *Az új mozdonyt ünnepélyes külsőségek között adták át a fűtőház és az állomás dolgozóinak. Kovács I. Gyula mozdonyvezető még aznap munkához látott a mozdonnyal a halápi körakodón.*

Várpalota még ma is a fiatalok állomása

„Várpalota a fiatalok állomása". Ezzel a címmel közölt képes riportot 1956 elején a Szocialista Vasútért Várpalotáról. Azóta négy év telt el, s mivel az utóbbi hónapokban is sok jót hallottunk a várpalotai vasutas-fiatalokról, a riporter vonatra ült és elutazott a rohamos léptekkel fejlődő dunántúli bányászvárosába.

*

A hóvihar már kitombolta magát. A felhőzet is megritkult, mégis csípős, szeles idő fogadott, amikor kiszálltam a jól fűtött szerelvényből.

— *Sajnos, Palota nagyon huzatos hely* — ezzel fogad *Varga József* állomásfőnök. — *Ha máshol enyhe szellő lengedez, itt holt biztos, hogy erős szél fúj.*

A forgalmi irodában *Háklár József* szolgálattevő rendelkezik. 26 éves és már 9 éve vasutas. Egy éve került Várpalotára. Szolgálati főnöke szerint nagyon szorgalmas, kitűnő forgalmista válhat belőle. A közelmúltban kapott kiváló dolgozó oklevelet.

— *A vasúttal 1951-ben ismerkedtem meg Szentgotthárdon* — mondja a bemutatkozás után. — *Őszintén szólva nem nagyon lelkesedtem, amikor megtudtam, hogy Várpalotára kerülök. De nem bántam meg. Itt úgy élünk, mint egy nagy család. Az előléptetés kitűnő, a legénységszállóban pedig a pihenés mellett a tanulás, a szórakozás is biztosítva van.*

A forgalmi irodából néhány perces beszélgetés után elindultunk a szolgálati helyek megtekintésére. Útunk első állomása az *Inotai Erőmű* és az *aluminium kohó* volt. Onnan a *Péti Nitrogén Művekbe* mentünk. Ennek a három üzemnek a kiszolgálását is a várpalotai vasutasok végzik. Amerre jártunk, mindenütt találkoztunk fiatalokkal. Sőt egyes szolgálati helyeken kizárólag csak ifik álltak a vártán. Várpalota még ma is a fiatalok állomása.

A II-es őrhelyen is két apró termetű legényke fogadja katonás vigyázzban a *Székesfehérvár* felől bejáró személyvonatot. *Szatmári Géza* a mokányabb, 1953-ban kocsifelíróként kezdte vasutaspályafutását. Időközben letöltötte a katonai időt. Most váltókezelő.

— *A katonai szolgálat alatt sokat fejlettem* — mondja. — *Így most van mit pótolnom. Még két szakvizsgám van hátra, ha mind meglesz, tisztképzőre szeretnék kerülni.*

Társa, a 22 éves *Kolonics Lajos* a Vas megyei *Vasrosmiskéról* jött *Palotára.* Neki is az a terve, hogy sorra megszerzi a szakvizsgákat.

Erre nemcsak Kolonics Lajosnak, hanem a többi fiatalnak is lehetősége nyílik Várpatlotán. Varga József állomásfőnök ugyanis a pártszervezettel, a szakszervezeti bizottsággal és az ifjúsági szervezettel karöltve évek óta azon fáradozik, hogy jó vasutast, kulturált embert neveljen fiaiból.

Hogy fáradozása nem volt hiábavaló, azt számos példa bizonyítja. *Bernáth József* főintéző, *Veszprém-külső* állomásfőnöke, *Simon Károly* a helyettese, oktató- és vezénylőtisztje éveken keresztül Várpalotán teljesített szolgálatot.

De itt „nőtt" fel *Sallai István* intéző, oktatótiszt, *Takács László* főintéző, ktg-s tiszt is, hogy csak néhány nevet említsünk.

— Hét-nyolc évvel ezelőtt a legtöbbjük kezdő forgalmista volt — tájékoztat az állomásfőnök. — Ma vezetők. De így van ez rendjén. Most is nagyszerű ifjúsági gárdával rendelkezünk. Lelkesek, szorgalmasak, fegyelmezettek és ami a legfontosabb, szeretik a vasutat. Ha most azt mondanám: ott van a negyedik vágányon az a szénnel megrakott szerelvény, sürgősen ki kell rakni, mert üres kocsira van szükség, habozás nélkül megtennék. Megállták helyüket a kongresszusi versenyben is. Áprilistól novemberig 80 000 tonna túlsúlyt továbbítottunk és naponta egy-két irányvonatot indítottunk. Részt vettek az ifik a szakma ifjú mestere címért folyó mozgalomban is. Közülük ketten arany-, ketten ezüstjelvényt szereztek.

Ilyen fiatalokkal valóban öröm dolgozni. De vajon mi a titka annak, hogy ez a kormos, rossz levegőjű állomás idestova egy évtizede tucatszámra termi az utánpótlást? Minek tulajdonítható, hogy Zalából, Vasból és más vidékről, messze tájról idekerült fiatalok úgyszólván néhány hét alatt megszeretik Várpalotát?

A titok nyitja abban van, amit Háklár Jóska is mondott: a várpalotai vasutasok úgy élnek, mint egy nagy család. Fiatalok és idősebbek szeretik, megbecsülik egymást. Aki nem tud beleilleszkedni a kollektívába, azt nem tűrik meg maguk között. Az üzemi konyhájukon kitűnően főznek.

A tiszta, szépen berendezett legénységálló, őrjáratunk utolsó állomása, 75 vidéki fiatal számára nyújt meleg, családias otthont. Amint az idegen belép az ajtón, már szemébe tűnik, hogy nem akármilyen legénységállóban jár. A folyosókon virágok, képek, feliratok. A szobák nagy részében rádió, az éjjeli szekrényeken asztali lámpa, a földszinti klubszobában televízió és ki győzné még felsorolni, mi minden.

A fiatalok tanulási, szórakozási vágyát azonban nem elégíti ki csupán a rádió és a televízió. Persze nem azért, mert túlzottan igényesek, hanem mert már évekkel ezelőtt meghonosodott náluk az országjárás, az ismerd meg hazádat mozgalom.

Az állomásfőnök, az oktatótiszt vagy valamelyik idősebb vasutas vezetésével általában havonta kétszer rendeznek kollektív kirándulást Budapestre vagy az ország más városába. A közelmúltban a Parlamentet és a Nemzeti Galériát nézték meg. A budapesti kirándulások alkalmával gyakran szerepelt programjukban színházlátogatás. A nyáron jártak Szegeden a szabadtéri játékokon. Voltak a Mátrában és a Kékestetőn. Miskolcra repülőgéppel látogattak el.

Az otthoni szórakozásuk is változatos. Két ízben rendeztek dupla vagy semmi játékot. Először csak maguk között, majd utána közösen a postásokkal.

Ide kívánkozik az a helyes módszer is, ahogyan az új felvételesekkel foglalkoznak. Amikor például a váltókról tanulnak, az oktatótiszt elviszi őket *Hajmáskérre* a mechanikus, *Zircre* a kulcsrögzítős és *Székesfehérvárra* az elektrodinamikus váltóberendezés, majd *Ferencvárosba* a gurító működésének bemutatására.

*

Sok feljegyzés tarkítja még a riporter jegyzetfüzetét. Hosszasan lehetne írni arról a barátságról is, amely a várpalotai és a kremnicai (Körmöcbánya) vasutasok között évekkel ezelőtt létrejött vagy arról a küzdelemről, amelyet a fiatalok január elején vívtak a dühöngő hóviharban. De talán a leírtakból is kitűnik, hogy a várpalotai fiatalokról érkező jó hírek nem alaptalanok.

Visi Ferenc



Az Északi Járműjavító tanműhelyében Fehér János szakoktató első évfolyamos tanulókkal a félévi vizsgamunkát beszéli meg

(Kovács Géza felv.)

5:2 KOMÁROM JAVÁRA

Tévedés ne essék, a tudósítás nem labdarúgó-mérkőzésről, hanem a Komárom és Komárnó határállomások között folyó szocialista munkaverseny állásáról szól.

Az 5:2-es arány egyébként azt jelenti, hogy 1937 óta a komáromiak ötször, a komárnóiak pedig kétszer végeztek az első helyen.

1959 második félévének eredményei alapján a komárnóiak bizonyultak jobbnak. Tehát ezúttal ők nyerték el a budapesti igazgatóság és a területi bizottság, valamint a bratislavai igazgatóság és a Nyitra területi szakszervezeti tanács vándorzászlaját.

A zászló átadására január 30-án került sor Komárnóban. Az ünnepségen magyar részről megjelent *Csanádi József,* a budapesti igazgatóság helyettes vezetője, *Parti József,* a területi bizottság elnöke, *Császár László,* a Budapesti vasutas Csomóponti Pártbizottság titkára, ott voltak Komárom állomás szakvonali és mozgalmi vezetői és küldöttei.

Mint az elhangzott beszédekből is kitűnt, a két határállomás közötti szocialista munkaverseny, amellett, hogy jobb együttműködésre ösztönzi mind a magyar, mind a csehszlovák vasutasokat, a két nép közötti barátság elmélyítését is jól szolgálja.

A verseny egyébként érdekesen alakult. *A III. negyedévben még Komárom vezetett, az év végéig azonban a komárnóiak pótolták a lemaradást és a vezetést is átvették.*

*

A *Szob—Sturovo* és *Hegyeshalom—Rusovce* határállomások közötti verseny értékelésére is a közelmúltban került sor. Az értékelés, amelyet *Szob,* illetve *Hegyeshalom* nyert, mindkét helyen baráti légkörben folyt le.

Gondoskodás az üzemi balesetet szenvedettekről

A miskolci igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztálya hathetes raktárnoki tanfolyamot szervezett az üzemi baleset következtében megrokkant dolgozók számára. A tanfolyam, amelyen 14 rokkant vett részt, eredményes volt.

Elsősorban azért, mert 14 dolgozót sikerült kiemelni az egészségükre ártalmas kapus- vagy hasonló beosztásból. Másrészt ezzel szociális helyzetükön is javítottunk. A tanfolyamot végzettek mintegy 300 forinttal több fizetést kapnak, mint előzően, hiszen valamennyien raktárnoki beosztásban dolgoznak a lakóhelyük közelében levő állomásokon. A fentiek mellett sikerült csökkenteni a raktárnoki munkakörben dolgozók létszámhiányát.

Az osztály a jövőben is arra törekszik, hogy javítsa a balesetet szenvedett vasutasok szociális helyzetét.

Baranyai István
Miskolc

Új vasútvonal Szabolcsban

A Gazdasági Vasutak *jánkmajtisi* vonala újabb szakasszal bővült. A múlt év végére elkészült a *Fülesd—Kölcse* közötti 4 km-es vonalszakasz.

A vasutat *Pánti Béla,* a Gazdasági Vasutak igazgatója ünnepség keretében adta át. Ünnepi beszédében utalt arra, hogy népgazdaságunk eddig 31 millió forintot fordított ennek a vasútnak az építésére, amely azonban csak nehezen térül vissza, mert a vasút igénybevétele alatta marad a várakozásnak.

Ez a helyzet azonban rövidesen megváltozik, mert a környező községek dolgozó parasztjainak termelőszövetkezetekbe tömörülésével, az állami gazdaságok terméseredményeinek fokozásával a vasút forgalma is megnövekszik.

Az átadási ünnepség után közös ebéden vettek részt Kölcse község dolgozói és a meghívott vendégek, majd a jánkmajtisi vasutas színjátszó csoport kultúrműsorral szórakoztatta a megjelenteket.

Vass Ernő
G. V. Igazgatóság

Tanuljunk!

Írta: Máté Sándor, a KPM I/2. szakosztály vezetője

A közelmúltban lezajlott MSZMP VII. kongresszusa megszabta azokat a feladatokat, amelyek teljesítésével lerakhatjuk a szocializmus alapjait hazánkban. Sok irányú tennivaló vár ránk, ezért szükséges, hogy állandóan képezve önmagunkat, elsajátítsuk mindazokat a tudnivalókat, amelyek ismeretében a feladatok megoldását sikerre vihetjük.

Köztudomású valamennyiünk előtt a vasút szállítási teendőinek nagysága, és ezzel egy időben a vasút korszerűsítési programja. A szállítási technológiában is új módszerekre van szükség, olyanokra, amelyek lehetővé teszik a személyek és az áruk gyorsabb, gazdaságosabb továbbítását, az önköltség csökkentését.

A feladatok megoldása az embereken múlik. Ezért szükséges, hogy a vasutas dolgozók nagy táborának szakmai színvonala minél magasabb szintű legyen, hogy a munkát jól képzett vezetők irányítsák.

Ha a kérdést alaposabban vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy a jól képzett vezetők tekintetében a népgazdaság egyes iparágaitól a vasút elmarad. Az ipar erőteljes fejlődése miatt ilyen tekintetben nem várhatunk lényeges minőségi változást.

Nem kétséges, hogy a vasút legtöbb dolgozója munkaterületén jól megállja a helyét. A feladatok növekedése azonban előbb-utóbb oda vezet, hogy rendszeres továbbképzés nélkül nem oldódik meg a tennivaló úgy, hogy zavar ne keletkezzen a vasúti munka különböző területén.

A továbbképzésre kétféle lehetőség nyílik. Egyik az önképzés, a másik a különböző rendszeres oktatási formák. Ha a két formát vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy a rendszeres oktatási forma célravezetőbb.

A műszaki egyetemi karokon most indulnak az öthónapos előkészítő tanfolyamok, amelyeken matematikából, fizikából és rajzból ismertetik azt az anyagot, amelyek elsajátítása az eredményes felvételi vizsgának elengedhetetlen feltétele. A felvételi vizsgák júliusban lesznek. Szükséges, hogy elsősorban a már vasutas dolgozók minél nagyobb számban kerüljenek főként a közlekedési üzemmérnöki karra levelező tagozatára.

A vasúton a közeljövőben nagyszámú fiatal mérnök beállítását kell biztosítani. Az a tapasztalat, hogy a vidéki szolgálati helyek mérnök-utánpótlása nehézségekbe ütközik. Ebből kiindulva, fokozott mértékben kell figyelembe venni és felvételre javasolni olyan vidéki vasutasokat és vasutas szülők gyermekeit, akik hivatásnak tekintik a vasúti munkát. Az egyetemek nappali tagozatán lehetőség van a vasutat kedvelők felvételére. Elsősorban a vasúti technikumokon tanuló ifjúság figyelmét kell erre irányítani.

Eddig főleg a közlekedési üzemmérnöki karon kiképzett mérnökökkel biztosítottuk az utánpótlást. Mivel azonban az innen kikerült mérnökök eddig a vontatás, a forgalom, a rakodás-gépesítés, a biztosítóberendezési, sőt a műhelyi és pályafenntartási szolgálat területén is megálltak a helyüket — és ezzel a karral a legközvetlenebbek a kapcsolataink —, elsősorban erre kell a figyelmet felhívnunk, nem csökkentve az egyéb karokra történő mozgósítást sem.

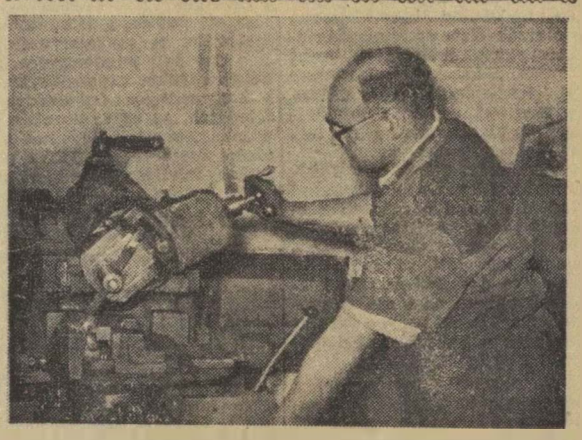
E néhány gondolattal szeretném felhívni a vasutas dolgozók és a tanuló ifjúság figyelmét a továbbképzés fontosságára, mert az elkövetkezendő idők feladatai megkövetelik, hogy minél több jól képzett vasutas segítse pártunk VII. kongresszusa határozatainak végrehajtását.

HOL JAVÍTSÁK?

Nagy gondot jelent a vasúton a zárjelző lámpák javítása. Szolgálati felsőbbségünk úgy tervezi, hogy Szombathelyen fogja a lámpákat javíttatni, mert másutt nem akadt vállalkozó a munkára.

Azt tartanám helyesnek, ha az igazgatóságok székhelyein javítanák a lámpákat, mert így elkerülhetnénk a felesleges többletszállítást és biztosíthatnánk a minőség ellenőrzését az átvételnél.

Papp Tivadar számadó
Miskolc Tiszai pu.



Vörös László, a Szegedi Építményi és Vasanyagjavító esztergályosa pályakocsi alkatrészek készítésénél végez példás munkát

(Kovács Géza felv.)

Levelezőink írják a termelési tanácskozásokról

Januárban országszerte megkezdődtek a termelési tanácskozások. A szolgálati vezetők számot vetnek az 1959-ben végzett munkáról, majd a dolgozókkal egyetértésben elemzik az új év teendőit.

Az utóbbi napokban szerkesztőségünkhöz sok olyan levél érkezett, amelyben a termelési tanácskozásokról számolnak be. Ezekből válogattunk ki egy csokorra valót.

— Állomásunk szakszervezeti bizottságához tartozó szolgálati helyeken már befejeződtek a termelési tanácskozások — írja *Tótka Károly* szegedi levelezőnk. — A rakodási főnökség tanácskozásán arról tájékoztatták a dolgozókat, hogy 1959 második felében teljesítették az élüzem-szintet. Különösen jó eredményt értek el a Rocsik kirakásánál.

— Jól sikerült a kereskedelmi dolgozók és a vonatkísérők termelési tanácskozása is. *Bodor Ferenc,* gyorsteherfordás vonatvezető szocialista brigádja vállalta, hogy növelik az utazási sebességet, és mindent elkövetnek a balesetmentes szolgálatért.

Növekszik az aktivitás

Várnai László pécsi tudósítónk, aki részt vett a dombóvári pályafenntartási főnökség termelési tanácskozásán, a következőket írja:

— Ma már nem érdektelenek a termelési tanácskozások. Ellenkezőleg, a dolgozók alig várják, hogy a legilletékesebbek előtt mondják el javaslataikat, problémáikat. Így volt ez a dombóvári pályafenntartási főnökség termelési tanácskozásán is. A felszólalók bátran elmondták véleményüket a munkát gátló körülményekről. A vonalgondozók például sérelmezték, hogy nem kapták meg csizma-járandóságukat.

Mező László pft. főnök beszámolójáról a következőket olvashatjuk a tudósításban:

— A főnökségnek nem kell szégyenkeznie, mert eredményes munkát végeztek a múlt esztendőben. A fenntartási tervet 100 százalékra teljesítették. A felújítási és kisebb beruházási munkákat határidőre elvégezték. A pályák állapota az év végéig 52 százalékkal javult.

Az emberekről való fokozott gondoskodás tükröződött a beszámolóból, amikor a munkavédelmi problémákról esett szó. Az óvórendszabály ellenes munkákat megakadályozzák, és a helyszínen megteszik a szükséges intézkedéseket. Ennek köszönhető, hogy az 1958. évi 24 üzemi balesettel szemben tavaly mindössze egy üzemi balesetük volt.

Folytatjuk a versenyt

— A miskolci igazgatóság területén megtartott termelési tanácskozásokon azt tapasztaltuk, hogy a dolgozók lelkesedéssel fogadták az MSZMP VII. kongresszusának határozatait — olvastuk *Fazekas László* üzemgazdász leveléből. — A szolgálati helyeken kivétel nélkül olyan vállalások hangzottak el, hogy tovább folytatják a kongresszusi versenyt, teljesítik az élüzem-szintet, és az 1960. évi szállítási feladatokat. *Szerencs* állomáson önköltségcsökkentő bizottságot hoztak létre.

Sárospatak állomás és átrakó dolgozói közös termelési tanácskozásán kilenc pontban szabták meg az 1960. évi feladatokat. A felszabadulás 15. évfordulójára indított munkaversenyt tovább folytatják a vasutasnap és november 7 tiszteletére — olvashatjuk a mozgalmi szervek vezetői és a szolgálati főnök által aláírt levélben. — Az élüzem-szint teljesítése mellett szeretnénk elérni, hogy dolgozóink általános műveltsége növekedjen, és a legjobb brigádok kiérdemeljék a szocialista brigád címet.

697 dolgozó munkaidejét csökkentették a múlt évben heti 36, illetve 42 órára

Kormányrendelet értelmében lehetővé vált, hogy egyes, egészségre ártalmas munkaterületeken csökkentsék a munkaidőt.

A vasútra vonatkozó rendelet megjelenése előtt a Munkaügyi Minisztérium kérésére szakszervezetünk a Vasúti Főosztállyal közösen elkészítette a munkaidő csökentésére vonatkozó tervezetet.

A felmérés után kiadott rendelet értelmében *a vasúton 697 dolgozó munkaidejét szállították le 36, illetve 42 órára.* Elsősorban a csapágyöntéssel, a csapágyak megmunkálásával foglalkozók, továbbá az akkumulátorszerelésnél, a homok fúvásánál, a nikkelezésnél, az öntvénytisztításnál, a fémcsiszolásnál és a reszelővágó munkakörben dolgozóknál vezették be 1959-ben a munkaidő-csökkentést. Ezen kívül a távbeszélő központok kezelői és a távírókezelők részesültek munkaidő-csökkentésben.

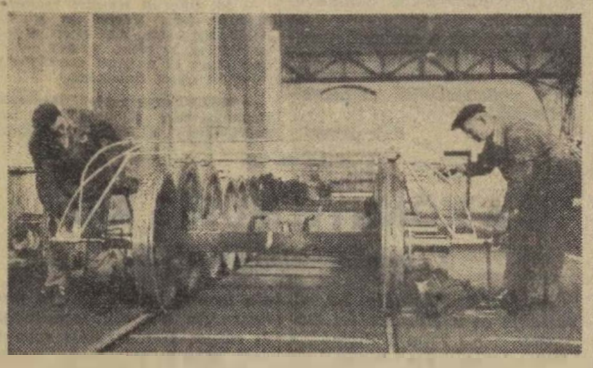
A rendelet megjelenése örömmel töltött el minden érdekelt dolgozót. Különösen helyesléssel fogadták azt a kitételt, hogy a munkaidő-csökkenés mellett keresetveszteség nem jelentkezik, mivel a rendelet kimondja, hogy órabéreseknél az átlagórabérrel kell kifizetni a különbözeti időt.

A teljesítménybérben dolgozóknál a munkaidő-csökkenés miatt kiesett órákat az elszámolási időszak átlagbérével kell elszámolni. Az átlagbérbe be kell számítani az időbért, a teljesítménybért, a prémiumokat, az esetleges pótlékokat, a túlórá- és éjszakai pótlékok kivételével.

A rendelet végrehajtásának ellenőrzése során előfordultak olyan esetek, amelyek a rendelettel ellentétesek. Mindez arra mutat, hogy a szakszervezeti bizottságok nem mindenütt fordítottak kellő gondot a végrehajtás ellenőrzésére. Egy példa: a Budapesti Igazgatóság területén a Siemens-távírászok pótlására nyolc főt kellett volna beállítani. A nyolc főt munkába állították ugyan, de nem Siemens-távírásznak, hanem raktárakba. *(A 2. szakosztály időközben már intézkedett az ügyben.)*

Olyan esettel is találkoztunk, ahol a csökkentett munkaidővel dolgozókat túlóráztatták, vagy pedig a nyolc órára kiszabott munkát kívánták meg hét óra alatt.

Szakszervezeti bizottságaink a pártszervezetek segítségével szerezzenek érvényt a rendelet betartásának. Ne engedjék, hogy pártunk és kormányunk embert kímélő intézkedéseit egyesek semmibe vegyék.



Tengelygörbület mérés az Erdődi-féle görbületmérővel a Miskolci Járműjavítóban
(Kovács Géza felv.)

Vasutasok az iskolapadban

A szakszervezet központi vezetőségének határozata a hiányos iskolai végzettség pótlására a pécsi igazgatóság területén is visszhangra talált.

A területi bizottság 1959. márciusában statisztikát állított össze a dolgozók iskolai végzettségéről, valamint az írástudatlanokról.

A szakszervezeti bizottságok intézkedési-, és ütemtervet készítettek a beiskolázásra. A felvilágosító munkának nem maradt el az eredménye. 54 analfabétából 34 fogott hozzá a betűvetés elsajátításához. 1092 fő tanul az általános iskola különböző osztályaiban. Gimnáziumba jár 197, technikumba 117, főiskolára 8, egyetemre 22, marxista egyetemre 10 fő. Összesen tehát

1483 dolgozó tölti szabad idejének jó részét az iskola padjaiban.

Dicséret illeti azokat, akik a kemény munka mellett szabad idejük jó részét az iskola padjaiban töltik. És, hogy nem is eredménytelenül, arra csak egy példát: *a pécsi rádió komlói riportjában az általános iskola egyik osztályfőnöke rádión keresztül dicsérte meg az ott tanuló vasutasokat.*

Az eredmények mellett hiányosság is akad. Területünkön

27 szakszervezeti bizottság egyetlen dolgozót sem tudott beszervezni továbbtanulásra.

Hiba az is, hogy egyes szolgálati vezetők a legkisebb gondot sem fordítják arra, hogy a szolgálati beosztások megváltoztatásával biztosítani tudják a dolgozóknak az iskolába járást.

Várnai László,
Pécs

Nyílt levél minden olyan országos és helyi szakszervezethez, amely tagja vagy nem tagja a Szakszervezeti Világszövetségnek

A Szakszervezeti Világszövetség nevében Louis Saillant főtitkár az általános leszerelés végrehajtását célzó egységes állásfoglalásra hívja fel a világ szakszervezeteit és dolgozóit. Az alábbiakban kivonatosan közöljük a levél tartalmát.

Kedves Elvtársak, kedves Barátaim!

Nyilvánvaló a dolgozók és szakszervezetek egyhangú akarata, hogy vessenek véget a fegyverkezési versenynek. Éber figyelemmel kísérik, hogy mi lesz a sorsa a konkrét szovjet leszerelési javaslatoknak. Ezek nyilvánvaló forrásai lehetnek az egész világ dolgozói közötti egyetértésnek és akcióegységnek.

Tekintettel a helyzet különleges jellegére, a *Szakszervezeti Világszövetség* 1959 november 30-án a *Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége* brüsszeli kongresszusának megnyitása előtt néhány nappal ezen szervezet vezetősége elé terjesztett egy javaslatot, amelyet a nemzetközi közeledés és a népek közötti béke akarata hatott át.

Az SZVSZ a levélben javasolta, hogy 1960 elején találkozzék a két szövetség delegációja abból a célból, hogy vizsgálják meg egy közös gazdasági és szociális program kidolgozásának lehetőségét, amely kapcsolatban állna a jelenleg az ENSZ elé terjesztett általános és ellenőrzött lefegyverzés tervével.

A Szakszervezeti Világszövetség megállapította, hogy ezt a levelet nem hozták a kongresszus részvevőinek tudomására. Az SZVSZ nem hagyhatja figyelmen kívül a világ egyetlen dolgozójának békeakaratát sem. Javasolja, hogy 1960-ban valamennyi ország szakszervezete közösen emeljen szót a lefegyverzés mellett. Juttassák el állásfoglalásukat a négy nagyhatalom május 16-án kezdődő csúcsértekezletéhez.

A Szakszervezeti Világszövetség felkéri valamennyi ország valamennyi szakszervezetét, hogy mindent tegyen meg 1960-ban azért, hogy

1. javítsák meg és terjesszék ki az országos és nemzetközi szakszervezeti kapcsolatokat, megkülönböztetés nélkül, a legszélesebb barátság és testvériség alapján,

2. közösen következetes és felelősségteljes módon harcoljanak a békéért és a lefegyverzésért,

3. hozzanak létre találkozót a nemzetközi szakszervezeti szövetségek között, elsősorban a Szakszervezeti Világszövetség és a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége között.

Ezen kívánságait juttatja kifejezésre az SZVSZ, szemelőtt tartva azt a békevágyat, amely az egész világ szakszervezeteit áthatja.

Fogadják kedves elvtársaink és barátaink testvéri, szakszervezeti üdvözletünket.

A Szakszervezeti Világszövetség nevében
Louis Saillant
főtitkár.

A nyereségrészesedéssel és az üzemi jutalékkal kapcsolatos viták intézése

A nyereségrészesedés és az év végi üzemi jutalék nem munkabér, hanem jutalomjellegű juttatás. Ezért az átlagkereset kiszámításánál, a társadalombiztosítási szolgáltatások megállapításánál, a társadalombiztosítási járulék fizetésénél nem szabad figyelembe venni.

A MÁV üzemi vállalatok dolgozói a nyereségrészesedési szabályzatban foglalt feltételek alapján nyereségrészesedésre, a MÁV, a GYSEV és GV dolgozói pedig a MÁV Hivatalos Lap 1959. évi 31. és 50. számában megjelent rendeletek alapján, év végi üzemi jutalékra jogosultak.

A nyereségrészesedéssel és az év végi üzemi jutalékkal kapcsolatos viták minél gyorsabb eldöntése érdekében, helyes, ha a szakszervezeti bizottságok a beérkezett panaszokat már az egyeztető bizottság tárgyalása előtt megvizsgálják, és amennyiben indokoltak — a hatáskörükbe tartozó kérdésekben — intézkednek a panaszok orvoslásáról.

A nyereségrészesedéssel és üzemi jutalékkal kapcsolatos viták nem kizárólagosan az egyeztető bizottság hatáskörébe tartozó munkaügyi viták, így az elsőfokú egyeztető bizottság, illetve a Vasúti Főosztályon működő másodfokú egyeztető bizottság, vagy a bíróság jogosult döntésre a következők szerint:

a) Elrendelheti a nyereségrészesedés, illetve üzemi jutalék kifizetését, ha azt nem a szabályzatnak, illetve a MÁV Hivatalos Lap 1959. évi 31. és 50. számában megjelent rendeletnek megfelelően fizették ki. *(Például a dolgozót a szabályzat szerint 10 napi munkabére illeti meg jutalék címén, és csak 6 napot folyósítottak.)*

b) Vizsgálhatja, hogy fennállnak-e azok az indokok, amelyek alapján a nyereségrészesedés, illetve üzemi jutalék kifizetését a szabályok értelmében megtagadták. *(Például a dolgozót nem illeti meg üzemi jutalék, ha két nap igazolatlan mulasztása van, akkor meg kell vizsgálni, hogy ténylegesen mennyi igazolatlan mulasztása volt.)*

c) Ha a szabályzat, vagy rendelet alapján a nyereségrészesedés, illetve üzemi jutalék összegét csökkenteni lehet, akkor vizsgálni kell, hogy a dolgozó elkövette-e a terhére rótt cselekményeket. *(Például 20 százalékkal csökkenteni az üzemi jutalék összegét a kötelező oktatásról történt ismételt távolmaradás esetében, feltéve, ha emiatt a dolgozó korábban már írásbeli figyelmeztetést kapott. Ebben az esetben vizsgálni lehet, hogy a dolgozó ténylegesen mulasztott-e oktatást, vagy azt, hogy írásban figyelmeztették-e vagy sem')*

Nem lehet vizsgálni azt, hogy a dolgozó cselekményének súlyával arányos-e a nyereségrészesedés, vagy üzemi jutalék csökkentése vagy megvonása, mert ez az ezzel a joggal felruházott szerv vagy személy hatáskörébe tartozik. Nem tartozik sem az egyeztető bizottság, sem a bíróság hatáskörébe annak a vizsgálata, illetve az a vita, amely arra vonatkozik, hogy a vállalat részesül-e nyereségrészesedésben vagy sem, vagy a nyereségrészesedés, illetve üzemi jutalék felosztási feltételei helyesek-e vagy sem.

Ha a vállalatnak az egyeztető bizottság vagy bíróság határozata alapján valamely dolgozó részére nyereségrészesedést kell fizetni, és az a keretből már nem fedezhető, akkor a vállalat vezetője a megítélt összeget más jutalmazási keret terhére köteles kifizetni.

Ha a fenti okok miatt üzemi jutalék utólagos folyósítása válik szükségessé, a megítélt összeget a számadó-pénztár útján annak a szervnek kell utalványoznia, amelyik az év végi üzemi jutalék folyósítására eredetileg is illetékes lett volna.

A szakszervezeti bizottságok — a leírtaknak megfelelően — már most tegyék meg a szükséges intézkedéseket, hogy a lehető legminimálisabbra csökkenjen a nyereségrészesedéssel, illetve év végi üzemi jutalék kifizetésével kapcsolatos munkaügyi vita.

AKIKNEK TÖBB IDŐ JUT PIHENÉSRE, SZÓRAKOZÁSRA

A munkásosztály helyzetéről szóló párthatározat végrehajtása során január hónapban mintegy 400 vasutas dolgozó 24/24-es szolgálati idejét 12/24-es beosztásra változtattuk.

A napokban két dolgozó véleményét hallgattuk meg a megrövidített szolgálati időről.

„Szolgálatban töltöttem ez életem nagy részét"

— Dunakeszi állomáson hosszú évek óta 24/24 órás volt a személypénztár-kezelői szolgálat — mondja *Mozsári Endréné* pénztáros. — *Bizony alig birtam... Szolgálatban töltöttem az életem nagyobb részét. A férjem a járműjavítóban dolgozik, tanácstag és szakszervezeti pénztáros. S mint ilyen szintén keveset van otthon. A gyermekek sokszor voltak felügyelet nélkül. Betegeskedtem is. A vérnyomásom egyre magasabb lett az igénybevételtől.*

Tesék csak megnézni — és mutatja a statisztikát. 1960. január havában 104 913 utas fordult meg Dunakeszi állomáson. A második műszak sehogysem ment. Amióta 12/24 órás a szolgálat, úgy érzem, értékesebb munkát végzek. Örülök, hogy a párt- és a szakszervezet segített. A négy kislányom meg örökké hálás.

„Innen mindenki menekült"

Kőbánya-alsón *Tarró Sándor* főraktárnok emlékeztet a közelmúltra:

— A legöregebbek is csak úgy beszélnek erről a helyről — mutat körül az aprócska helyiségben, mint az örök 24/24 óra birodalmáról. Innen mindenki menekült. Legutoljára én 57 éves fejjel és 38 szolgálati évemmel szenvedtem itt. De nem gyerekember a társam Keresztes Gyula főraktárnok sem.

Pedig van mit aprítani a tejbe. A nyári hónapokban 3000—4000 fel-leadást, poggyászt és darabárut kezeltünk. A téli hónapokban ez a szám valamivel kisebb, de az 1500—2000-et akkor is eléri. „Mellékmunkaként" még reánk hárult az ipartelepi kocsik kijelentése és az állomásra érkező valamennyi kocsirakomány és darabárus küldemény érkeztetése is.

Most jól érzem magam. Még is fiatalodtam néhány évvel — teszi hozzá és elsimogatta a homlokába csüngő ősz hajszálakat.

Oktatótermet kérnek a kisterenyeiek

Kisterenye állomáson évek óta egy kisméretű helyiségben folyik az oktatás. Már többször kértük, hogy valamilyen módon segítsenek rajtunk, mert ez a helyiség mindössze húsz fő befogadására alkalmas. Ez nyáron nem okoz különösebb problémát, mert a közeli parkban is meg lehet tartani az oktatást, vagy az értekezleteket. Télen azonban mindig bajban vagyunk.

Megfelelő helyiség hiányában döcög az oktatás, nincs helye a párt- és a szakszervezeti bizottság rendezvényeinek, nem tudjuk hol megtartani a termelési tanácskozásokat.

Állomásunk dolgozói szívesen vállalnának akár kétnapos társadalmi munkát is egy új oktatóterem építésénél.

Jászai Nagy József,
Kisterenye

A Szakszervezeti Világszövetség felhívása minden ország dolgozó nőihez és szakszervezeteihez!

1960. március 8-án ünnepeljük a nemzetközi nőnap 50. évfordulóját. A Szakszervezeti Világszövetség felhív Benneteket, hogy ezt az évfordulót ünnepeljétek meg a munkahelyen, minden vállalatnál, minden intézménynél, városban és falun egyaránt.

Az esemény előkészítésekor és ünneplésekor emlékezzetek arra, hogy ez az ötven év milyen jelentős sikereket hozott a nők egyenjogúságáért és törvényes jogaiért folytatott küzdelemben.

Ez az idő mindenekelőtt meghozta a nők millióinak felszabadulását, akik jelenleg a szocialista országokban élnek, és akik teljes egyenjogúságot élveznek.

Azok az eredmények, amelyeket a munkásosztálynak a kapitalizmus fölött aratott győzelme folytán elértek, buzdító példát jelent, és óriási távlatokat nyit a ma még a kapitalista és gyarmati kizsákmányolás igája alatt szenvedőknek.

Valamennyi ország dolgozó női!

Ti nagy erőt képviseltek a munkásosztály soraiban. Nélkületek elképzelhetetlen egy ország gazdasági élete. A Ti segítségtek a modern társadalom fejlődése szempontjából felbecsülhetetlen.

Ti törekedtek családi otthonotok biztonságára, mindnyájatok jobb megélhetésére és a világbékére. Ti az első sorokban harcoltok a béke fenntartásáért.

Juttassátok kifejezésre szilárd elhatározásotokat, hogy vessenek véget a fegyverkezési versenynek, ami vágyaitok megvalósításának legnagyobb akadályát képezi.

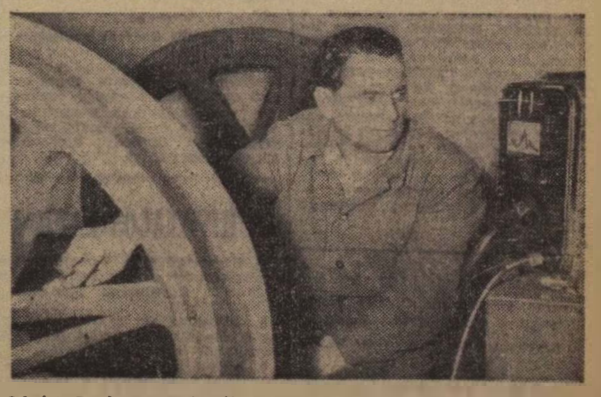
Mindazokkal, akik a békéért harcolnak, fejezzétek ki a gyarmatosítás ellen való tiltakozástokat, vágyatokat a szabadságra, a békés együttélésre, a tartós békére, az általános és teljes leszerelésre.

A Szakszervezeti Világszövetség Végrehajtó Bizottsága ebben az értelemben felhív Benneteket, hogy vegyetek tevékeny részt abban a nem szűnő harcban, amelyet a dolgozók és szakszervezetek azon általános és teljes lefegyverzési terv megvalósítása érdekében folytatnak, amelyet a Szovjetunió az Egyesült Nemzetek Szövetsége közgyűlése elé terjesztett.

A szakszervezetek ereje a Ti erőtök is. Erősítsétek soraitokat; harcoljatok a dolgozó férfiak oldalán követeléseitek teljesítése, a méltó élet és a társadalmi haladás érdekében.

Vegyetek részt a március 8-i nőnap előkészítésében és megünneplésében. Ebből a célból alakítsatok a szakszervezetek és a dolgozók segítségével, valamennyi üzemben bizottságokat. Szervezzetek gyűléseket a munkahelyen, vegyetek részt a helyi, a körzeti és az országos rendezvényeken.

Hassatok oda, hogy a nemzetközi nőnap 50. évfordulója új korszakot jelentsen követeléseitek védelme és a világbékéért folytatott küzdelemben.



Lénárt Gyula anyagvizsgáló a Landler Járműjavítóban, Ultrahangos készülékével ellenőrzi egy kerék anyagának minőségét
(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

Fiatalok zárszámadása

A celldömölki fűtőház fiataljai a napokban „zárszámadást" tartottak: az év közben vezetett nyilvántartások alapján összegezték a takarékossági mozgalomban elért eredményeiket. Az ifik számadása azt mutatja, hogy eredményes esztendőt hagytak maguk mögött. Az utazó-brigádoknál kiemelkedő teljesítményt ért el *Gyimesi József* brigádja, akit kiváló dolgozó oklevéllel tüntettek ki.

Mit mutat a zárszámadás eredménye. *A fiatalok 1959-ben 1 468 767 forintot takarítottak meg.* Különösen jó eredményt értek el a szénmegtakarításban. 2473 tonna szenet takarítottak meg. *Az újításokból eredő megtakarítás összege 58 000 forint.*

A fűtőház KISZ-fiataljai a legutóbbi taggyűlésen elhatározták, hogy az idén is részt vesznek a takarékossági mozgalomban és a szocialista munkaversenyben.

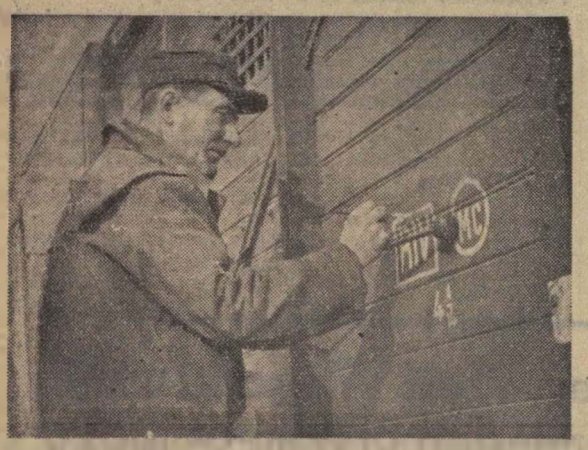
Kismihók Róbert
Celldömölk

A szocialista brigád címért

Pécsbányarendező KISZ-fiataljai, hogy elősegítsék a tervek teljesítését, illetve túlteljesítését, párosversenyre hívták *Komló* állomás KISZ-fiataljait. Vállalták, hogy az 1960. első negyedévben a 105 százalékos élüzemszintet havonként 2 százalékkal túlteljesítik. A verseny feltételei között szerepel a fajlagos kocsimozdítás, a kocsitartózkodási idő csökkentése és a menetrendszerű vonatindítás.

A KISZ-brigád továbbá célul tűzte ki, hogy a szolgálatot fegyelmezetten, balesetmentesen látják el, és részt vesznek a „szakma ifjú mestere", valamint a szocialista brigád cím megszerzéséért indított mozgalomban.

V. L.
Pécs



Kiss József betűfestő a ferencvárosi fűtőház kocsijavító műhelyében dolgozik. Szakmunkája mellett a szakszervezeti teendők ellátásában is példát mutat.

(Kovács Géza felv.)

Sport

Felhívás az olimpiai jelvényszerző versenyekre

A nemzetközi sportélet hagyományosan legnagyobb eseményére, az olimpiai játékokra készül a világ sportoló ifjúsága. Ez év nyarán Rómában adnak egymásnak találkozót a világ legjobb sportemberei, hogy nemes versenyben mérjék össze tudásukat és a barátság légkörében tegyenek hitet őszinte békevágyukról.

A KISZ Központi Bizottsága kezdeményezésére a Magyar Testnevelési és Sport Tanács, a Szakszervezetek Országos Tanácsa, a KISZ, és az MHS elhatározta, hogy a békét és barátságot jelképező olimpiai játékok alkalmából, országos méretű jelvényszerző sportversenyeket rendez.

Az olimpiai jelvényért folytatandó nemes sportvetélkedés az ifjúság és a dolgozók széles tömegeinek hasznos, egészséges szórakozást nyújt és lehetőséget ad az olimpiai eszme megismerésére. Ezért minden 13. életévet betöltött fiú és lány, idősebb dolgozó részt vehet az olimpiai jelvényért induló versenyben, atlétikában, tornában, úszásban és kerékpárban, továbbá egy általa választott labdajátékban.

A jelvényszerző versenyekre a munkahely, szolgálati hely, az iskola sportegyesületében, ahol ilyen nincs, ott a szakszervezeti bizottságnál, vagy a KISZ-szervezetnél lehet jelentkezni. Az olimpiai jelvényt megkapják mindazok, akik a kiírt sportágak között kettőben, valamint az általuk választott labdajátékban teljesítik az előírt követelményeket és meghallgatják az olimpiai gondolatról, annak történetéről részükre kiváló sportemberek közreműködésével tartandó előadást.

Vasutas dolgozók! Fiatalok!

Jelentkezzetek minél nagyobb számban az olimpiai jelvényszerző versenyekre.

Ifjúsági, szakszervezeti vezetők és sportköri vezetők!

Közös erővel segítsétek elő az olimpiai jelvényszerző versenyek sikerét, hogy az 1960-as évet a magyar testnevelési és sportmozgalom ünnepi esztendejévé avathassuk.

SPORTHÍREK

Megjutalmazta a Szakszervezeti és ifjúsági sportmozgalom legjobb társadalmi aktiváit a SZOT sportosztálya, valamint az OISB. A megjutalmazottak között négy vasutas aktíva, Pintér Ferenc (Szolnoki MAV), Hegedüs Jeno (Szegedi VSE), Orvos András (Testvériség) és Honti Mária (Testvériség) is szerepel.

•

Két bajnokságot nyert Budapest asztaltenisz bajnokságán Berczik Zoltán, a Vasútépítő Törekvés Európa-bajnok asztaltenisziszője. A férfi egyéni bajnokság mellett Sidóval a férfi párost is megnyerték.

•

Jól sikerült évzárót rendezett a BVSC atlétikai szakosztálya a szakszervezet Benczur utcai klubhelyiségében. A Nemzeti Bajnokság első osztályába bekerült szakosztály vezetői ezúttal értékelték a megtett utat és megjutalmazták a múlt évben legjobb eredményt elért versenyzőket.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

6. számból: 101 223/1960. I/2. B Az 5 napos munkaheti dolgozók munkaközi szünete.

7. számból: 101054/1960. I/3. A. Pályázati hirdetmény a békéscsabai, a bodrogolaszi, a kaposvári, a kőszegi, a répcseszentgyörgyi és a szegedi MÁV nevelőintézetekbe történő felvételre.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség Budapest VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest VII., Rákóczi út 54
Sajtóra ladnyomta

Követésre méltó a Nyugati-pályaudvar számfejtőinek versenymozgalma

Budapest Nyugati-pályaudvar árupénztárfőnökségének áruszámfejtői versenybrigádba tömörültek és elhatározták, hogy tovább folytatják a versenyt hazánk felszabadulásának 15. évfordulója tiszteletére.

A számfejtő kollektívák rendszeres tanulással emelik szakmai tudásukat. A szakvezetés segítségével hetenként összevont ankétokon tárgyalták meg az egységes szempontokat.

A brigád tagjai a munkaverseny mellett politikailag is képezik magukat. A szemináriumok mellett kéthetenként sajtóértekezletet tartottak.

A terveket személyekig lebontották.

Valamennyi dolgozó ismeri a hibásan számfejtett tételek számát. Havonként, név szerint írásban kézhez kapják a BVKH által a díjkülönbözeti kimutatásban kiadott hiánylatokat is, a hibák konkrét megnevezésével. Ezzel lehetőség nyílik arra, hogy ilyen hibát többé ne kövessenek el. Ez a módszer bevált. Az utolsó hét hónap számfejtett tételeinek átlageredményeiben a hibák 0,51 százalékra csökkentek.

Emellett

országosan is javítani igyekeznek a számfejtést

azzal, hogy a pályaudvarra érkező, hibásan elszámolt fuvarlevelekről — melyeket kijavítanak — Helyesbítő Értesítőt küldenek részletes, díjszabásszerű felvilágosítással, hogy elejét vegyék a további hibáknak. Az elmúlt évben 178 esetben keresték fel írásban az ország különböző állomásait.

A számfejtő brigád eredményei alapján az árupénztárfőnökség más területén is egymás után születtek a versenyszerződések.

A brigádok naplót vezetnek,

amelyek visszatükrözik az előrehaladást. A verseny nyilvánosságát színes, termelési grafikonon biztosítják.

A férfiak mellett a nők is derekasan helytállnak. Igéretet tettek arra, hogy a nemzetközi nőnap 50. évfordulóját még eredményesebb munkával köszöntik.

A brigádok a szakmai vezetés mellett hatékony támogatást kapnak a pártszervezettől és a szakszervezeti műhelybizottságtól is.

Pál—Becse

Az idén is megrendezik a Vasutas Vívó Kupát

A sportosztály mellett működő vívó-szakbizottság három fegyvernemben, fegyvernemenként kétfős csapatok részére az idén is megrendezi a Vasutas Vívó Kupát. A kupában csak III. osztályú, ifjúsági és rajtengedélyes fiatalok indulhatnak. A korhatár 18 év. A csapatok az idén is körmérkőzést vívnak.

A szakbizottság, tekintve, hogy a Nagykanizsai VTE és a Pályafenntartási Technikum is megalakította vívószakosztályát, 18 csapat indulására számít.

A Vasutas Vívó Kupa az idén sorrendben negyedszer került kiírásra.

HÍREK

— **Jó munkát végeztek az év első** honapjában a várpalotai vasutasok. A kocsitartózkodásban 115, a kocsikihasználásban 114, a kocsimozgatásban 111,6 százalékos eredményt értek el.

— **Meglátogatták a Buhagyárat a** zalaegerszegi fűtőház kiszistái. Előbb végignézték a gyártási folyamatokat, majd kicserélték tapasztalataikat az üzem fiataljaival.

— **Út féléven át folyamatosan** teljesítették az élüzemszintet Szombathely állomás dolgozói. Az eredményekben nagy része van a mozgalmi szerveknek és a turok között kialakult versenynek.

— **Február 4-én látogatást tett** Székesfehérvárott Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter. Megtekintette a közlekedési vállalatokat, köztük a járműjavító is.

— **Jól sikerült teaestet rendezett** február 6-án Várpalota állomás KISZ-szervezete. Az esten — postásfiatalok is részt vettek — búcsúztatták el a tiszti tanfolyamra felvételt nyert fiatalokat.

— **MSZBT-szervezetet alakítottak** Kazincbarcika állomás dolgozói. Szervezetük a Vegyi Kombinát alapszervezetével fog együtt dolgozni. Az MSZBT létrehozásának egyik fő részese Héczey László kultúrfelelős.

— **Tizenhatezer újítási javaslatot** adtak be az utóbbi tíz év alatt a szombathelyi igazgatósághoz tartozó üzemek és szolgálati helyek dolgozói. Az újításokból származó megtakarítás megközelíti a 20 millió forintot.

— **Legújabb típusú dieselmotorral** szerelték fel a GYSEV egyik négytengelyes motorkocsiját. A Győr-Sopron közötti vonalon megtartott próbaúton a motorkocsi sebessége óránként elérte a 100 kilométert.

— **A társadalmi tulajdon védelme** érdekében jó kapcsolat alakult ki Dombóvár állomáson a mozgalmi szervek, a szakvonali vezetők és a rendőrök között. A közelmúltban például közös értekezleten beszélték meg a tennivalókat.

— **Rába—Balaton-motorvonat.** A dieselesítési program célkitűzéseinek megfelelően, a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár olyan motorkocsi típust tervezett, amely alacsony tengelynyomása révén szárnyvonalakon is közlekedtethető.

— **Nagy sikerrel mutatták be a** Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV, „Szocialista kultúráért" érdemeremmel kitüntetett kultúrcsoportjának színjátszói Max Frisch „... és a holtak újra énekelnek" című kétrészes színművét a városi kultúrházban.

— **A nemzetközi nőnap 50. évfordulója** ünneplésének bevezetésére a Szombathelyi Járműjavító ÜV nőbizottsága február 19-én baráti találkozót rendez az általuk patronált büki termelőszövetkezet asszonyaival együtt.

A KÖNNYELMŰSÉG ÁRA

Új munkavédelmi oktatófilm

A Vasúti Főosztály I/3. C. osztálya és a Közlekedési Dokumentációs Film Vállalat „A könnyelműség ára" címmel új munkavédelmi kisfilmet készített a pályafenntartási és pályaépítési munkáknál előforduló balesetekről.

A film készítése helyes volt. Elsősorban azért, mert olyan baleseteket mutat be, amelyek az óvórendszabályok betartásával, figyelmes, gondos munkával elkerülhetők.

A filmet tehát ebből a szempontból pozitívan értékelhetjük. Ugyanakkor nem hallgathatjuk el apróbb hibáit, elsősorban a szakszerűséget illetően, annál is inkább, mert ezeket minden olyan pályafenntartási dolgozó észreveszi, aki ismeri az óvórendszabályokat.

Annál a jelenetnél például, amikor a mozgóépítés-vezetőség dolgozóinak lakókocsijait láthatjuk, a munkavédelmi felelős a két kocsisor között koromsötétben igyekszik a kultúrkocsi felé. A térvilágításnak nyoma sincs. De kissé meglepő az is, hogy a pályamunkásból lett munkavédelmi felelős, aki krampácsolás közben nem használta a védőszemüvegét és súlyos szemsérülést szenvedett, már mint műszaki intéző meséli el Miska bácsinak a történteket. A film szerint a baleset és az elbeszélés között nem telhetett el hosszú idő, mert még kötést viselt a sérült szemén.

A pályakarbantartás közben, tekintve, hogy kisebb bevágásban és ívben volt a pálya, a figyelő őrt is be kellett volna mutatni, mert így megint csak kétség merülhet fel a nézőben.

Az óvórendszabály III. fejezetének 88. pontja kimondja: „Minden olyan felépítményi munkánál, ahol az előmunkást — munkavezető stb. — a műszaki irányítás teljesen leköti, külön arra alkalmas (orvosilag I. csoportos) figyelő őrt kell felállítani." A talpfákkal megrakott pályakocsik kézi erővel történt tolatásánál a vágányok mentén levő salakbuckákban rejlő baleseti veszélyre is figyelmeztethetett volna a film.

Az oktatófilmek készítői a jövőben jobban ügyeljenek a szakszerűségre.

A püspökladányi fatelítőben

Püspökladányban évtizedes hagyománya van a fatelítésnek. A szakma alapját a posta vetette meg 1904-ben egy oszloptelítő üzem létesítésével.

Az első világháború után a MÁV birtokába került a telep. 30—40 év nem nagy idő és ezért vannak olyanok is a telepen, akik az üzem alapító tagjának számítanak.

Bárczi Imre üzemvezető sem sokkal fiatalabb a legöregebb alapító tagoknál. Már 22 éve dolgozik az üzemben. Tőle tudjuk meg, hogy az üzem legnagyobb kincse a kialakult törzsgárda. Egyikük-másikuk szinte a szakma művészévé lett.

De nemcsak a munkájuk fortélyát ismerik, hanem szeretik munkahelyüket is. Ez meglátszik termelési eredményeiken.

Nemcsak a vasútnak dolgoznak

Az üzem munkája nem korlátozódik a vasút területére. Szélesebbkörű népgazdasági igényeket szolgál. A bányaiparnak és a mezőgazdaságnak is dolgozik.

A munkások átérzik ennek fontosságát. A kongresszusi verseny során elhatározták, hogy mennyiségileg 2 százalékkal teljesítik túl a tervet, javítják a minőséget és csökkentik a baleseteket. Az értékelésre már sor került és az eredmények azt mutatják, hogy a püspökladányiak teljesítették adott szavukat.

A szocializmus építése, a mezőgazdaság szocialista átszervezése gyors ütemben halad előre. Tudják, hogy a bányafák és a szőlőkarók telítésével sokat segíthetnek. Ezért elhatározták, hogy a versenyt tovább folytatják.

A versenyben *Kovács Kálmán, Szécsi Ferenc, Nagy Béla, Molnár Antal* brigádja és *Bíró László* karbantartó végeztek kiemelkedő munkát.

Kibontakozott az üzemben a szocialista brigádmozgalom is. Eddig négy brigád alakult a fatéri dolgozók között.

Tárolási verseny

A fatelítő-üzem munkájának egyik leglényegesebb mozzanata a fa tárolása és helyes kezelése. Ezért az ország fatelítő üzemei között megindult a *„tárolási verseny"*. Az értékelésre negyedévenként kerül sor. A győztes pénzjutalmat kap.

Nagy János szb-titkárral járjuk az üzemet. A reggeli hideg ellenére mindenütt vidám, serényen dolgozó emberekkel találkozunk. Munkájuk nyomán szüntelenül változik, alakul a fatér.

A beszélgetés során elmondják, hogy az állomás gyakran nem állítja ki időben a kocsikat. Azt is sérelmezik, hogy a rendkívül nehéz fizikai munkát még nem gépesítették és kicsi a fatér.

A jó munka egyik feltétele az emberekről való szüntelen gondoskodás. Bár ezt illetően nagyfokú körültekintésről győződtünk meg, mégis hiba, hogy *Varga Béla* pántozó órabérének emelése például azért maradt el, mert *„véletlenül lemaradt a listáról"*. A pántozóknál mielőbb csökkenteni kell a bérfeszültséget.

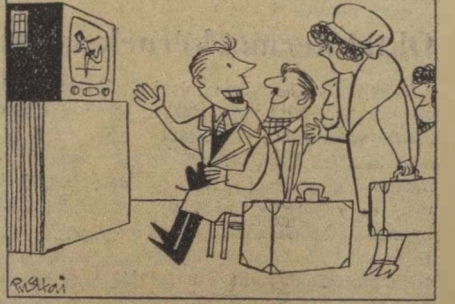
A fatelítő egyszerű hősei túlnyomóan nem szakmunkások, mégis a szakma művészei ők, akik naponta öregbítik a püspökladányiak jó hírnevét.

Kezdődik a labdarúgó-idény



— *Mi a civil foglalkozása, hogy olyan furcsán integet?*
— *Kocsirendező vagyok a vasútnál.*

Kultúrváróteremben



— *Táviratozz Malvin néninek, hogy csak az éjfélivel érkezünk. Nem hagyom itt a rusort.*

(Pusztai Pál rajzai)

Lakáscsere

— **Elcserélném** Bp. XIII., Mautner S. u. 137. II. 17. sz. MÁV-házban levő szoba, konyha, félkomfortos, olcsóbérű lakásomat kétszobás, vagy hasonló nem szolgálati lakásra. Érdeklődni bármikor lehet.

— **Elcserélném soltvadkerti** egy szoba, konyhás, gazdasági épületekből és kb. 50 négyszögöles veteményes kertből álló intézeti lakásomat egy szoba, konyhás budapesti, vagy Pest környéki lakásra. Cím: Huszti Lajos Soltvadkert, vasútállomás. Érdeklődés: Budapesten 341—357 telefonon, a naptári páros napokon délután.

A szerkesztőség üzeni

Tótka Károly, Szeged. Konkrétan írja meg, hogy milyen bért nem vesznek figyelembe a nyugdíjmegállapításnál. — A nevezett dolgozóknak sem illetményruha, sem ruhamegváltási díj nem jár. **Ujházi Nagy József, Pápa.** Versei szép gondolatot tartalmaznak. Mi azonban csak vasutas, vagy aktuális politikai, gazdasági kérdésekkel foglalkozó verseket közlünk. **Kismihók Róbert, Celldömölk.** A szocialista munkabrigádok célkitűzéseit véleményünk szerint nem helyesen szabják meg. Következő lapunkban írunk erről. **Dr. Horváth Károly, Budapest, A** grafikon pontatlanság miatt nem közölhető. Kérjük számokkal illusztrálva közölje az eredményeket. — Kritikáját elfogadjuk, köszönjük.

Kisvárdai József Sárospatak, **Fazekas László** Miskolc, **Várnai László** Pécs, **Tótka Károly** Szeged, **Pál Ferenc** Bp. Nyugati-pu., **Vass Ernő** GV Ig., **Kismihók Róbert** Celldömölk, **Jászai Nagy József** Kisterenye, Szobonya László Bp. Nyugati-pu., Bakó János Miskolc, Bognár Károly Tapolca, Sziládi Sándor Szeged, Mező László Dombóvár, Cserháti József Szeged, Pintér Lajos Vácrátót, Szentgáli István Gyöngyös, dr. Tóth Ferenc Szombathely, Németh Sándor Szombathely, dr. Horváth Károly GV Ig., Bódogh Mihály Dombóvár, Varga József Várpalota. **Irásaikat felhasználjuk.**

Bognár Károly Tapolca, Bakó János Miskolc, Szabó Tibor Budapest, Leiti Ferenc Pécs, Müller János Budapest. Tudósításukat helyhiány miatt nem tudjuk közölni.

Boldizsár Gyula Békéscsaba, Bognár Károly Tapolca, Farkas István Ács, Markos József Zalaegerszeg, Szita István Dombóvár, Veréb László Szajol, V. Tóth József, Budapest. **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Tótka Károly Szeged, Szobonya László Budapest, Bognár Károly Tapolca. **Levélben válaszolunk.**

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. MÁRCIUS 1.

Levelezőink írják a szocialista munkaversenyről

Szolgálati helyeink nagyobb többségénél az MSZMP VII. kongresszusa után sem csökkent a versenylendület. A januári termelési tanácskozásokon a dolgozók újabb vállalásokat tettek és annak a véleménynek adtak kifejezést, hogy a versenyt éves versennyé fejlesztik. Erről tanúskodnak az alábbi levelek is.

ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓ

Az Északi Járműjavító dolgozói a VII. pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásaikat maradéktalanul teljesítették — írja levelében *Surmann Imre* SZB-titkár. — A január végén és február elején megtartott termelési tanácskozásokon a dolgozók újabb felajánlásokat tettek.

Vállalták, hogy a termelési tervet az első negyedévben egy százalékkal, termelékenységi tervüket két százalékkal, a teljes termelési értéket 1,5 százalékkal túlteljesítik és az önköltséget egy százalékkal csökkentik.

HÍDÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉG

A MÁV Hídépítési Főnökség 1959-ben 28 építésvezetőséggel dolgozott az ország területén — írja *Müller János* SZB-titkár. — A szétszórtság miatt a dolgozók meglehetősen mostoha körülmények között végezték munkájukat. Ennek ellenére a múlt esztendőben figyelemre méltó eredményeket értünk el. Évi tervünket 110,2 százalékra teljesítettük, ugyanakkor az önköltséget 12 százalékkal csökkentettük.

A VII. pártkongresszus tiszteletére kibontakozott munkaversenyben az építésvezetőségek között első helyen végzett a *17-es debreceni*, második a *20-as villányi*, harmadik a *15-ös bakonyszentlászlói* építésvezetőség.

Főnökségünk 1959-ben 301 műtárgyat, illetve különféle hidat épített. A versenylendület a pártkongresszus után sem csökkent. Az építésvezetőségektől egymás után érkeznek az 1960. évi tervek maradéktalan teljesítésére tett vállalások.

MISKOLCI IGAZGATÓSÁG

A miskolci igazgatóság területén az 1959 második félévi teljesítmények felülvizsgálása után a forgalmi és a kereskedelmi szakszolgálatnál *Miskolc Tiszai-pályaudvar, Diósgyőr-Vasgyár, Diósgyőr Szabadságrendező, Miskolc Gömöri-pályaudvar, Szerencs, Felsőzsolca, Sárospatak-átrakó, Ormosbánya, Eger* és *Hidasnémeti* állomások teljesítették túl az élüzem szintet — írja Fazekas László.

A forgalmi és kereskedelmi dolgozók a januárban tartott termelési tanácskozásokon vállalták, hogy az április 4 tiszteletére indított versenyt éves versennyé fejlesztik. *Szerencs* állomáson balesetmentes negyedévet hirdettek.

A forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatnál jelenleg 16 szocialista brigád működik és további 89 brigád harcol a cím megszerzéséért. A mozgalomban a *Miskolc Tiszai*-pályaudvar, *Diósgyőr Vasgyár, Sárospatak, Hidasnémeti, Eger* és *Szerencs* állomások járnak az élen.

ANGYALFÖLDI PFT-FŐNÖKSÉG

— *Főnökségünk központjának szakaszmérnökei, vonaltisztviselői elhatározták, hogy olyan munkavállalást tesznek, amelynek teljesítésével az év végéig méltóvá válhatnak a szocialista brigád címre* — írja *Simon László*, az angyalföldi pályafenntartási főnökség előadója.

A levél további része több pontban tartalmazza a vállalást, amely a munka gazdaságosabb végzésére, a szakmai tanulásra, az általános műveltség gyarapítására, a fiatalok segítésére irányul. A brigád tevékenységéről naplót vezetnek és a munkát havonként értékelik.

MISKOLC FŰTŐHÁZ

— *Fűtőházunk dolgozói elhatározták, hogy a VII. pártkongresszus tiszteletére kibontakozott munkaversenyt éves versennyé fejlesztik* — olvashatjuk a miskolci fűtőházfőnök és a mozgalmi szervek vezetői által aláírt levélben.

A 16 pontban megszabott vállalással nemcsak a várható nagy szállítási feladatoknak akarnak eleget tenni, hanem az anyagtakarékosságot és az önköltség csökkentését is célul tűzték ki. Vállalásaik között szerepel az is, hogy az utazószemélyzet havi 262 órás átlagos szolgálati idejét ebben az évben 255-re csökkentik.

VÁCRÁTÓT

Pintér Lajos Vácrátót állomás főnöke is szép eredményekről számol be levelében. — 1959 második felében állomásunk 120 százalékra teljesítette az élüzem szintet — írja. — Január havi termelési tanácskozásunkon újabb éves versenyt kezdeményeztek a dolgozók.

A különböző szolgálati ágakkal való jó együttműködés, a dolgozókkal tartott naponkénti megbeszélések máris meghozták a kívánt eredményt. Januárban 116 százalékra teljesítettük tervünket. Továbbra is arra törekszünk, hogy helytálljunk a munkában.

DOMBÓVÁR FŰTŐHÁZ

— *A dombóvári fűtőház dolgozói a múlt esztendőben 15 millió 984 706 forintot takarítottak meg* — olvashatjuk a fűtőházfőnök és a mozgalmi szervek vezetői által aláírt levélben.

Az eredményt nagymértékben növelte a szénmegtakarítás. Dolgozóink 16 ezer tonna szenet takarítottak meg több mint kilenc és félmillió forint értékben. A további megtakarítás összege a műhelyek munkájából és a nagyarányú túlóra-csökkentésből adódott.

— *Eredményeinket elősegítette a pártszervezet és a szakszervezeti bizottság, valamint a szolgálati vezetés jó együttműködése is. A versenyt a szocialista brigádmozgalom kiszélesítésével tovább folytatjuk.*

★

A nemzetközi nőnapra

Március 8-a a nemzetközi nőnap 50. évfordulója. 1910-ben a szocialista nők koppenhágai nemzetközi konferenciája Klara Zetkin indítványára határozatot hozott, hogy minden év március 8-át a nők nemzetközi összefogása gondolatának szentelik.

Azóta évről évre megünneplik a nemzetközi nőnapot. Évről évre gyarapszik azoknak a száma, akik ezen a napon a nők felszabadulásának, egyenjogúsága elnyerésének jegyében tesznek fogadalmat, hogy az eddiginél is nagyobb odaadással küzdenek valamennyi nő, valamennyi ember felszabadulásáért.

Az első nemzetközi nőnap óta százmilliók nyertek emberjogot, s hozzáfoghattak saját sorsuk irányításához. De még százmilliók vannak, akik várják az évről évre közeledő szabadságuk felvirradását.

A nemzetközi nőnap félévszázados jubileumán szeretettel köszöntjük a világ minden asszonyát, leányát, abban a biztos tudatban, hogy eljön az idő, amikor ez a nagyszerű szolidaritási nap az egész világ asszonyait az évszázados elnyomás alóli végleges felszabadulásban találja.

32 pályamű érkezett az orvos-egészségügyi szakcsoport pályázatára

Az elnökség mellett működő orvos-egészségügyi szakcsoport a múlt év végén pályázatot hirdetett olyan tudományos dolgozatok, tanulmányok írására, amelyek a vasutas dolgozók betegség megelőzéséhez, hatékonyabb gyógyításához, a foglalkozási ártalmak kiküszöbölésével nyújtanak a gyakorlatban is megvalósítható segítséget.

A pályázatra 32 pályamű érkezett. Ezek közül a bíráló bizottság 31-et talált jutalmazásra érdemesnek, mert a fenti célok valamelyikét szolgálják és alkalmasak tudományos folyóiratokban, könyvekben való megjelentetésre.

A pályadíjakat *Soproni József* főtitkárhelyettes adta át a szakcsoport február 23-i kibővített ülésén.

A szakcsoport a jövőben is indít hasonló céllal pályázatot.

Négy szocialista brigád Szombathely állomáson

Állomásunkon már a múlt év nyarán kibontakozott a szocialista brigád mozgalom. A feltételeket az 1959 júniusban megtartott rendkívüli termelési tanácskozáson foglalták írásba a brigádok.

Hat hónap eltelte után a januári termelési tanácskozás 50 brigádból *a Petőfi tur váltókezelőit, a Hunyadi tur kocsirendezőit, Németh III. Gyula raktárnok árumozdító brigádját és Szabó Ernő számfejtő brigádját találta méltónak a cím viselésére.*

A négy szocialista brigád tagjait, akik a januári hóviharban is példamutatóan megállták helyüket, az erkölcsi megbecsülés mellett pénzjutalomban részesítették. A mozgalom az utóbbi hetekben tovább szélesedett.

Németh Sándor szb-titkár,
Szombathely



Kucsera Mihály brigádja a Hídépítési Főnökség telepén pneumatikus szegelőpatkón hídalkatrészeket készít.



Az Anyagvizsgáló Intézetben Nagy Ervin főmérnök színképelemző készülékkel fémanyagok vizsgálatát végzi.

(Kovács Géza felv.)

A Központi Vezetőség határozata a szocialista munkaversenyről, tekintettel az 1960. évi feladatokra

I.

A szocialista munkaverseny céljának 1960-ban a hároméves terv határidő előtti teljesítését tartjuk, hogy ezzel az ötéves terv gazdasági előfeltételeit biztosíthassuk.

Helyeseljük és támogatjuk dolgozóinknak azt a kezdeményezését, hogy a VII. pártkongresszus tiszteletére kialakult lendületes, szocialista munkaversenyt töretlenül tovább folytassuk 1960-ban is, melynek egy-egy állomásai legyenek a nemzeti és munkásmozgalmi ünnepeink. (Április 4., május 1., vasutasnap, augusztus 20., november 7.)

Arra törekszünk, hogy dolgozóink versenyvállalásai, kezdeményezései a gazdasági vezetés részéről megértésre és messzemenő támogatásra találjanak, hogy a kongresszus tiszteletére kialakult versenylendület ne csökkenjen, hanem tovább emelkedjen és mind eredményesebb legyen.

Figyelemre méltó előrehaladás történt a múlt évben a verseny nyilvánosságának szóbeli alkalmazása és az eredmények számszerű ismertetése terén. Tovább kell folytatni a személyek és brigádok népszerűsítését, eredményeik, módszereik ismertetését, dicsőségtáblák, dicsőségkönyvek alkalmazását. Fokozott mértékben igénybe kell venni eredményeink ismertetésére és népszerűsítésére a sajtót és a rádiót is.

A szocializmus építésének jelenlegi szakaszában a termelékenység fokozásában, így a munkaversenyben is fontos szerepet tölt be az anyagi érdekeltség.

A különböző versenycélkitűzések teljesítéséért járó, vagy a havi jutalmazásra fordítandó összegek szétosztása gyakran kifogásolható. A szakszervezeti aktívák bevonásával érvényt kell szerezni a dolgozók derékhada fokozottabb megbecsülésének.

Az anyagi ösztönzés további biztosítása mellett fokozatosan törekszünk az erkölcsi megbecsülés előtérbe helyezésére, elsősorban a szocialista brigádoknál.

A központilag értékelendő versenyeknél saját magunk, az üzemen belülinél pedig a megyei és területi szerveinken, valamint szakszervezeti bizottságainkon keresztül ügyelünk arra, hogy a versenyvállalásoknál és értékeléseknél mindig figyelembe legyenek véve az önköltségcsökkentés, a takarékosság, a munka termelékenysége. Ennek segítségére és ellenőrzésére fokozott mértékben felhasználjuk társadalmi munkabizottságaink tapasztalatait és észrevételeit.

Újabb vizsgálat tárgyává kell tenni az igazgatóság egymásközti versenyének célkitűzéseit annak érdekében, hogy azok az igazgatóságok sajátos körülményeinek figyelembevételével reális alapul szolgáljanak a versenyeredmények elbírálásához.

Alapos vizsgálatot kell végezni és javaslatot készíteni az állomási kocsirendező és a tartalékmozdony személyzete között fennálló érdekellentétek kiküszöbölésére és mindkét szolgálati ág dolgozóinak egyéni érdekeit a népgazdasági érdekekkel összhangba kell hozni.

Az MT és SZOT határozat alapján értékeljük a termelési eredményeket és javaslatot teszünk az MT és SZOT vándorzászló, a kongresszusi zászló, valamint az élüzem címek odaítélésére.

A vasút előtt álló megnövekedett szállítási feladatok teljesítése érdekében segítjük és ellenőrizzük az őszi és téli forgalom előkészítését.

A szocialista munkaverseny új vonása a szocialista brigádmozgalom. A SZOT elnöksége irányelveit széleskörben ismertetjük és segítjük a mozgalom kiterjesztését. A szocialista brigád cím elnyerésére és odaítélésére egységes irányelvet adunk ki, a mozgalom eredményeinek ismertetésére rendszeresen felhasználjuk a sajtót is.

Az üzemi demokrácia továbbfejlesztése érdekében — az apparátus munkatársainak fokozott bevonásával, a társadalmi aktívahálózat kiszélesítésével — segítjük és ellenőrizzük a termelési tanácskozásokat.

A tapasztalatokat széleskörben elterjesztjük és odahatunk, hogy a termelési tanácskozásokon elhangzott javaslatokra a dolgozók választ kapjanak, illetve a helyes javaslatok, észrevételek megvalósításra kerüljenek.

II.

A vasút termelékenységének növelése, az önköltség csökkentése érdekében fokozottabb mértékben támaszkodunk a műszaki tanács munkájára. Szakszervezeti bizottságainkat mozgósítjuk az új, bevált gazdaságos technológiai eljárások, munkamódszerek elterjesztésére. (mint pl. a gazdaságos vonattovábbítás stb.)

Az állandó növekvő gazdasági feladatok sikeres végrehajtása érdekében a szocialista brigádok vezetőit, a szakma ifjú mestere címmel kitüntetett fiatalokat a megyebizottságok időközönként megbeszélésre hívják össze, értékeljék eredményeiket és a tapasztalatok alapján jelöljék meg a soronkövetkező feladatokat.

Az újítómozgalom szélesítése érdekében fokozzuk a politikai felvilágosító munkát. Állandóan szorgalmazzuk, hogy az elbírálási idők megrövidüljenek.

Az újító mozgalom jelentősége és az újítók népszerűsítése érdekében a termelési tanácskozásokon rendszeresen ismertetni kell az újítómozgalom helyzetét, az újabban beadott újításokat, azok népgazdasági eredményeit és a megállapított, illetve kifizetett újítási díjak összegét.

A szakszervezet 15 éves fennállására, valamint a X. vasutasnap megünneplésére országos vasutas újítókiállítást rendezünk, melyre meghívjuk a népi demokratikus országok vasutasait is. Július hónapban újítási hónapot szervezünk.

A termelékenység emelkedéséért folyó harcunkban előtérbe helyezzük a műszaki propagandát, a dolgozók műszaki és általános műveltségi színvonalának emelését. A helyes, gazdaságos műszaki eljárások, munkamódszerek átadására és elterjesztésére tapasztalatcseréket, munkamódszer-átadásokat szervezünk.

III.

A termelékenység folyamatos emelkedése, a technika fejlődése szükségszerűen követeli a dolgozók szakmai képzettségének fokozását. Véleményünk szerint a jelenlegi oktatási rendszerünk nem elégíti ki az új igényeket. Ezért az I/2. szakosztállyal közösen a bér- és termelési osztály az elnökség elé javaslatot készít a szakoktatás átszervezésére.

A szakszervezeti munka színvonalának emelése érdekében tovább folytatjuk az újonnan funkcióba került, vagy még kiképzésben nem részesült szakszervezeti aktívák kiképzését és továbbképzését, bentlakásos, illetve esti tanfolyamokon.

A dolgozók politikai felvilágosításán keresztül igyekszünk csökkenteni a munkafegyelemsértők, a társadalmi tulajdon ellen vétők számát. Gondoskodunk, hogy üzemi rendezvényeink beszámolóiban, előadásaiban helyet kapjon a munkafegyelem, a társadalmi tulajdon védelme.

Megyei bizottságainknak helyes munkamódszerük kialakításához fokozott segítségre van szükségük. Éppen ezért szakszervezeti bizottságaink felé irányuló munkánkat minden esetben rajtuk keresztül végezzük. Észrevételeinkről tájékoztatjuk őket és feladatuk végrehajtásához rendszeresen módszerbeni segítséget adunk, segítjük, ellenőrizzük munkájukat.

Budapest, 1960. február 9.

Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége

KETTEN A LEGJOBBAK KÖZÜL



A ferencvárosi fűtőházban dolgozik Zrínyi János mozdonyvezető. 424—036-os mozdonyán Bottlik János és Fenyvesi Ede újítókkal végrehajtott ésszerűsítések révén decemberben 40 tonna szenet takarított meg.



Fogarasi István mozdonyvezető, kiváló dolgozó, szocialista brigádjával főleg gyorstehervonatokat továbbít. Jól karbantartott gépükkel havi átlagos szénmegtakarításuk 20 tonna, a javítási költségek csökkentése mellett.

(Kovács Géza felv.)

A szocialista brigád címért versenyzők vállalásairól

A szerkesztőségünkhöz több levél érkezett, amelyben a szocialista brigádok célkitűzéseiről, teljesítményük értékeléséről kérnek felvilágosítást.

Lapunkban már foglalkoztunk a szocialista brigádok általános célkitűzéseivel, amelyeket továbbra is alapnak tartunk a vállalások tételénél:

1. Céltudatosan vállaljanak részt az üzem, a műhely legfontosabb feladatainak megvalósításában. Ujításokkal, ésszerűsítésekkel, a technika fejlesztésével, a munkafolyamatok jobb megszervezésével érjenek el sikereket céljaik megvalósításában. Törekedjenek a minőség javítására és a legmesszebbmenő takarékosságra.

2. Gyarapítsák szakmai és általános műveltségüket, politikai tájékozottságukat. Vegyenek részt különböző tanfolyamokon. Szépirodalmi, valamint politikai művek rendszeres olvasásával is bővítsék ismereteiket.

3. Nyújtsanak baráti, elvtársi segítséget egymásnak a munkában éppúgy, mint a szocialista jellem formálásában. Adják át munkamódszerüket fiatalabb munkatársaiknak. Segítsék egymást, a legjobb módszerek tapasztalatcseréjével. Biztosítsák saját soraikban a szilárd munkafegyelmet.

Hogyan történik a vállalás?

Az a brigád, amelyik elhatározta, hogy a szocialista brigád címért versenyez, a főbb célkitűzések alapján írásban rögzíti a vállalását. Mivel a szocialista brigádmozgalom a dolgozók kezdeményezése, helytelen lenne, ha a vezető szervek szabnák meg a célkitűzéseket. *(Például szakszervezeti bizottság, gazdasági vezetés.)* A vállalásokat termelési tanácskozásokon ismertessék, ugyanott értékeljék azok mikénti teljesítését is.

Azok a brigádok, melyek vállalásaikat hat hónapon keresztül teljesítették, a szocialista brigád cím viselésére jogosultak. A további hat hónap eredményes teljesítése esetén oklevéllel kell a brigádot kitüntetni. A címet és az oklevelet a szakszervezeti bizottság és a szolgálati vezető javaslatára *(az értékelés alapján)* a termelési tanácskozás adományozza.

Ne merev követelményeket

Találkoztunk olyan helytelen nézettel például, hogy azért nem indulhatott versenyre egy 12 főből álló brigád a cím elnyeréséért, mert a brigádnak nem minden tagja újító, vagy egyik-másik dolgozója nem vesz részt állami oktatásban.

Vannak olyan tapasztalaink is, hogy egy brigád azért nem versenyezhet a címért, mert két tagja ellenezte ezt. Ez sem lehet akadály. Vállalja például a brigád többi tagja, hogy hat hónapon belül ezt a két dolgozót is meggyőzi álláspontja helytelenségéről.

Egyes helyeken a szabad időt szinte teljes egészében közösen akarják eltölteni. Ez nem sokáig mehet, mert minden embernek más az elgondolása a szórakozási, művelődési lehetőséget illetően, de más az elfoglaltsága is.

Összegezve: túl merev követeléseket, túlzott leterhelést ne vállaljanak a brigádok. Amit vállaltak, viszont azt igyekezzenek teljes erővel végrehajtani.

Biztonságos munkakörülményeket

1959-ben a személyi balesetek száma csökkent ugyan, de a balesetek súlyosságát illetően rosszabbodott a helyzet. Növekedett a halálos és csonkulásos balesetek száma. Ez arra mutat, hogy a balesetek megelőzéséért nem folyik következetes harc, ami a nevelő és az ellenőrző munka hiányosságának tulajdonítható.

Vonjuk le a tanulságokat

A szakmai vezetők és egyes szakszervezeti bizottságok a termelési eredmények növelése mellett gyakran megfeledkeznek a biztonságos munkakörülményekről. Elnézik az utasítás- és óvórendszabály-ellenes munkát, melynek következtében helytelen munkastílusok alakulnak ki, s ezek könnyen súlyos balesetekre vezethetnek.

A balesetveszélyes munka megtűrése az emberek életének és testi épségének elítélendő pazarlása. Vezető és ellenőrző szerveink sok esetben elmulasztják a balesetek bekövetkezésében vétkesek felelősségre vonását. *A legtöbb esetben magát a sérültet okolják, s ezzel még annak lehetőségét is elmulasztják, hogy éppen a felelős irányítók tanulságot szűrjenek le a balesetekből.*

A tervet teljesíteni csak egészséges emberekkel lehet. Nem fedi tehát a valóságot egyesek állítása, hogy a balesetelhárítás nincs kihatással a termelékenységre. Pedig a balesetelhárítás elhanyagolása az egyik akadálya a termelékenység emelésének.

Együttes erővel a balesetek ellen

Az az állítás is téves, hogy a balesetek emelkedésének a munkaverseny a magyarázata. A fokozott ütemű munka kétségtelen nagyobb figyelmet, gondosabb ellenőrzést és a törvények, előírások következetesebb betartását igényli. Elsősorban ilyen értelemben kell mielőbb mindent és mindenkit a balesetek megelőzésének szolgálatába állítani.

A balesetelhárítás mindenkinek kötelessége. Senki se menjen el munkatársa, beosztottja mellett anélkül, hogy ne figyelmeztesse, ha balesetveszélyesen dolgozik.

Sérült, csonkult munkatársaink, akiknek a helyzetét már a sajnálkozás nem változtatja meg, mind azt vallják, hogy a sajnálkozás helyett szívesebben hallgatnának figyelmeztetést, csak még az esemény előtt volnának.

Hogyan segíti a vasút műszaki fejlesztését a Vasúti Tudományos Kutató Intézet

Felkerestük *dr. Szentgyörgyi Károlyt*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet igazgatóját, aki a következőkben vázolta az intézet vasúti közlekedés fejlesztését szolgáló 1960. évi kutatási feladatait.

Előtérben a gazdaságosság

A vasútüzemi tudományos kutatások az idén általában a következőkre irányulnak:

a) a termelékenység fokozására, meglevő technológiai, üzemviteli munkafolyamatok helyett új, korszerű módszerek alkalmazására, végső fokon a gazdaságosság fokozására;

b) a vasúti közlekedés korszerűsítésével és műszaki fejlesztésével összefüggő elvi és távlati kutatásokra;

c) a közlekedési ágazatok közötti együttműködést célzó üzemgazdasági számításokra;

d) az OSZZSD-ben tömörült szocialista vasutak közötti nemzetközi együttműködés keretében kidolgozandó közös feladatokra;

e) a közlekedés és a vasúti közlekedéstudomány egyéb általános kérdéseire. A Közlekedési Múzeum újjászervezésével kapcsolatos közlekedéstörténeti kutatásokra.

A kutatási tervben szereplő *vasútgépészeti* feladatok körében a vontató járművek üzemköltségeinek összehasonlító értékelésével, a dieselmozdonyok erőátviteli rendszereinek legcélszerűbb megoldásaival, a vasúti járműcsapágyak korszerűsítésével, a csaptörések okainak feltárásával és kiküszöbölési lehetőségükkel, valamint a rakodási munkák gépesítésével kívánunk foglalkozni.

A korszerűsítés szolgálatában

A *pályaépítési és fenntartási* feladatok körében tovább folynak majd a hézagmentes felépítmény létesítésének és fenntartásának még nem tisztázott kérdéseivel összefüggő kísérletsorozatok, valamint a vasbetonaljak gyártási és fenntartási kérdéseinek, továbbá a vasúti pályákban keletkező ágyazati és sínfeszültségek vizsgálatára irányuló kutatások.

Hasonló jelentőségűek a korszerű vasúti *forgalom* elvi és gyakorlati kérdéseivel, az elegytovábbítás rendjének megállapításával, az állomási munkák módszereinek tökéletesítésével, valamint az átbocsátóképesség számításával foglalkozó kutatások. Ezek lesznek hivatottak lefektetni azokat az alapelveket, amelyek szerint a korszerűbb vontatási módok megváltozott igényeinek kielégítése érdekében a forgalmi szolgálatot a jövőben át kell szervezni.

A *távközlő és biztosító berendezések* korszerűsítésével összefüggésben fontos feladat lesz a gyengeáramú berendezésekben a villamosítás okozta zavaró hatások vizsgálata. *A műszaki kutatások köre* 1960. év folyamán lényegesen bővül azáltal, hogy üzembe helyezhető lesz az intézet keretében megszervezett *közlekedési izotóp-laboratórium.* A laboratórium feladatai 1960-ban nagyobb falvastagságú hegesztett lemezek (kazánfalak, hajótestek), valamint öntvények hibáinak kimutatása, vastagságuk, illetve korrodáltságuk meghatározása, járművek egyes alkatrészeinek (csapágy, kerékabroncs, féktuskó kopás-vizsgálatára vasbeton-szerkezetek) épületelemek, hidak, vezetékoszlopok tömörségvizsgálatára, valamint talajtömörségi, víztartalom- és áramlástani vizsgálatokra irányulnak.

H. D.

(Folytatjuk.)

A szakszervezet legfontosabb feladatai 1960-ban

Az MSZMP VII. kongresszusának határozatai hosszú időre alapját képezik szakszervezetünk tevékenységének. A kongresszus a következő években egész népünk — köztük a vasutas dolgozók — alapvető feladatát abban határozta meg, hogy fejezzük be a szocializmus alapjainak lerakását, gyorsítsuk meg a szocializmus építését hazánkban.

E gazdag távlatokat mutató cél közelebbi és konkrét célkitűzéseit a hároméves terv sikeres befejezését feltételező, és a részleteiben kidolgozás alatt álló második ötéves terv határozza meg. A szocializmus alapjai lerakásának egyik fontos része a dolgozó parasztsággal együtt szocialista alapokra helyezni a mezőgazdaságot.

A SZOT VII. teljes ülése részletesen elemezte a szakszervezetek tennivalóit, megjelölte a szervezett munkásság feladatát a pártkongresszuson hozott határozatok megvalósításában.

Szakszervezetünk az MSZMP VII. kongresszusa által megjelölt úton kíván haladni, teljes részletességében magáévá téve a SZOT XIX. kongresszusának határozatait, valamint a VII. teljes ülés elvi és gyakorlati útmutatásait.

Ezeknek a határozatoknak a végrehajtása csak úgy lehetséges, ha szakszervezetünk és az aktívák tevékenységét még jobban a dolgozók alkotó munkájának, kezdeményezéseinek kibontakozására, a párt politikájának megvalósítására, tömegkapcsolataink elmélyítésére irányítjuk.

Meggyőző munkával szakszervezetünk tagjaival megértetjük, hogy a célok megvalósításáért dolgozni egyet jelent, harcolni a szocializmus minélőbbi felépítéséért, egész népünk, — benne a vasutasság — anyagi és kulturális felemelkedéséért, a népi hatalom megszilárdításáért, küzdeni a két világrendszer békés versengésében, a szocialista tábor győzelméért, a világbékéért.

Figyelembevéve a fent vázolt célokat, szakszervezetünk tevékenységét 1960-ban a következők végrehajtására irányítjuk, aktíváink segítségével a vasutas dolgozókat az alábbiakra mozgósítjuk:

A szocializmus anyagi bázisának erősítése a vasút előtt álló szállítási és egyéb feladatok végrehajtása érdekében

1. A dolgozók mozgósításával fokozzuk a vasúti szállítás termelékenységét. Az 1960. évi feladatok eredményes megoldásával segítjük a második ötéves terv megalapozását.

a) Szakszervezeti szerveink minden szinten vegyenek részt a tervezésben, a tervek lebontásában, a végrehajtás ellenőrzésében.

b) Elősegítjük a munka jobb megszervezését, a gazdasági vezetés színvonalának emelését, úgy, hogy az alsóbb szervek hatásköre tovább növekedjék.

c) A vasúti munka termelékenységének növelése, az önköltség csökkentése érdekében elősegítjük a fejlettebb technológiai eljárások, berendezések megismertetését, elterjesztését.

d) A vasút műszaki fejlesztését elősegítjük azzal, hogy szélesítjük az újítómozgalmat, fellépünk a háttérben maradó bürokrácia ellen. Segítjük az elfogadott újítások széleskörű bevezetését.

e) A szállítások tervszerűbbé tétele érdekében jó kapcsolatot építünk ki a szállító felekkel és a legnagyobb tömegű szállításokat képviselő szakmák szakszervezeteivel.

f) Tovább szilárdítjuk a munka- és technológiai fegyelmet.

2. Tovább fejlesztjük a szocialista munkaversenyt, különös figyelmet fordítva a szocialista brigádmozgalomra és az üzemi demokrácia fejlesztésére.

a) Az MSZMP VII. kongresszusának tiszteletére indított munkaverseny lendületét töretlenül tovább visszük és fokozzuk az 1960-as évben. (Az éves versenyen belül felszabadulásunk 15. évfordulója, a vasutasnap, alkotmányunk ünnepe egy-egy versenyszakaszt képez.)

b) A verseny célkitűzéseit a tervek teljesítése mellett elsősorban a termelékenység emelésére, a gazdaságos szállításra, az önköltség csökkentésére, anyagtakarékosságra, a minőség javítására és a tartalékok feltárására irányítjuk.

c) Fejlesztjük a szocialista brigádmozgalmat. Segítjük, támogatjuk a versenyzőket a megtisztelő cím eléréséért folytatott munkájukban, intézkedéseket teszünk a szocialista brigádtagok erkölcsi elismerésére.

d) A termelési tanácskozásokat az üzemi demokrácia fórumaivá tesszük. Széleskörben terjesztjük a legjobb termelési tanácskozások tapasztalatait, gondoskodunk arról, hogy a dolgozók észrevételeikre kielégítő választ kapjanak. Az üzemi tanácsok munkáját tovább javítjuk.

e) Fejlesztjük a munkaverseny nyilvánosságát, annak minden mozgósító eszközét felhasználva.

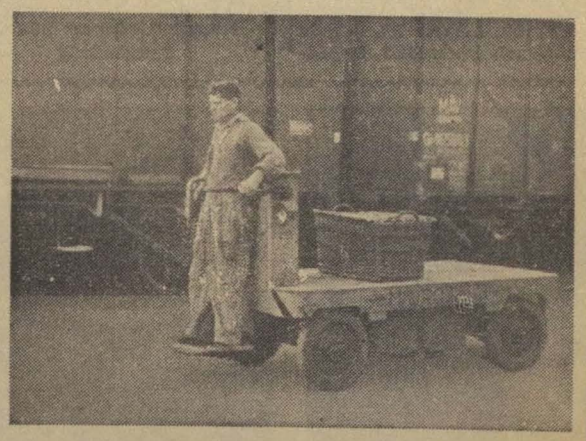
3. Segítjük a mezőgazdaság szocialista átszervezését, hazánk egységes szocialista gazdasági alapjának megteremtését, a munkás-paraszt szövetség erősítését.

a) Az eddiginél fokozottabb mértékben részt veszünk a termelőszövetkezeti mozgalom szervezésében, a meglevő termelőszövetkezetek politikai és gazdasági megerősítésében, támogatásában.

b) Rávezetjük a földdel rendelkező vasutas dolgozók családtagjait a szövetkezeti útra, politikai meggyőzéssel bizonyítva annak helyességét.

c) Elősegítjük a termelőszövetkezetek részéről jelentkező szállítási igények lehető legteljesebb mértékű kielégítését.

(Folytatjuk.)



Savanya József motorostargonca-vezető, a szegedi pályaudvar kereskedelmi szolgálatának dolgozója az áruk sérülésmentes, gyors mozgatásáért érdemel dicséretet.

(Kovács Géza felv.)

Jobb világítást a tehervonati kalauzkocsikba

Tagadhatatlan, hogy vasutunk sokat fejlődött a felszabadulás óta. Az eredmények mellett azonban még akadnak olyan hibák is, amelyek kijavítása nem igényel nagy összeget.

Itt van például a tehervonatok kalauzkocsija. A fűtés az még valahogy megjárja, de a világítás olyan, mint száz évvel ezelőtt volt. A gázt és a villanyt tölteni, kezelni nem tudják, mert vagy szakember nem áll rendelkezésre, vagy rossz a berendezés. Igy a legtöbb kalauzkocsiban ma is olajlámpa pislákol. A vonatvezetőknek és kezelőknek emellett kell egész éjjeleken át dolgozni. Mondani sem kell, hogy a rossz világítás nem használ a szemnek.

Időszerű lenne, ha ezt a problémát is orvosolnák, mert kissé furcsán hat, hogy amikor már egyre több neonfény villog, a tehervonatok kalauzkocsijában olajlámpa tompa fénye rongálja a dolgozók szemét.

Bognár Károly
Tapolca

Pályamunkások külszolgálati élelmezési költségének szabályozása

A Hivatalos Lap 8. száma a munkaügyi miniszter utasítása alapján rendeletet közöl *„Pályamunkások külszolgálati élelmezési költségének szabályozása"* címmel.

Az alábbiakban kivonatosan ismertetjük a rendeletet: *„A pályafenntartási főnökség egész területére, vagy annak nagy részére kiterjedő vonalhálózatú szakaszok dolgozói a szakasz székhelyének és lakóhelyüknek közigazgatási területén belül végzett munka esetén élelmezési költséget nem számíthatnak fel. A szakasz székhelyén, illetve a lakóhely közigazgatási területén kívül végzett munka esetén a dolgozó azokon a napokon, amikor lakóhelyére (szolgálati helyére) visszatérni nem tud, napi 15 forint, azokon a napokon pedig, amikor lakóhelyére (szolgálati helyére) visszatér, de a távolléte a 10 órát meghaladja, napi 12 forint élelmezési költség felszámítására jogosult."*

A rendelet február 1-én lépett hatályba.

Szalagfűrészt kérnek

A tapolcai XIII. pályamesteri szakasz asztalosműhelyében korábban szalagfűrész gyorsította a munkát. A közelmúltban elvitték a fűrészt. Azóta az asztalosok kézi fűrésszel dolgoznak.

Mondani sem kell, hogy így nem győzik a munkát. Hiszen a műhelynek kell ellátni az észak-balatoni és a türjei vonalat. Éppen ezért az asztalosok azt kérik, hogy szereljenek fel műhelyükben ismét egy szalagfűrészt.

Az elegy 60 százalékát akarják irányvonattal továbbítani

Az állomásfőnök és helyettesének irodájában nyolc elismerő oklevél tanúsítja, hogy a *tatabánya-felsői* vasutasok jól dolgoztak az elmúlt években. Az ellenforradalom óta például egymásután négyszer nyerték el az élüzem címet. 1959 második felében is megállták a helyüket, s joggal remélik, hogy nem szakad meg a sikersorozat, és április 4-én kettős ünnepet ülhetnek.

Egy hónap alatt 66 irányvonat

Az idén is azt a célt tűzték maguk elé, hogy teljesítik az élüzem szintet. Elsősorban az irányvonatok képzésére fordítanak nagy gondot. Április 4-e tiszteletére is azt vállalták, hogy harminc, 1200 tonnás irányvonatot indítanak. Januárban egyébként 66 irányvonatot továbbítottak, közel kétszeresét a tavaly januárinak.

— *A nagy távolságú irányvonatok úgyszólván megállás nélkül közlekedhetnek a célállomásig* — mondja *Tolnai József* állomásfőnök. — *A pusztaszabolcsi, dombóvári és a székesfehérvári vonatokat eddig Kelenföldön rendezni kellett. Most csak annyi ideig tartózkodik a szerelvény a Kelenföldi-pályaudvaron, amig megtörténik a gépcsere. Ugyanez a helyzet a celldömölk—szombathelyi vonatokkal is, amelyek azelőtt Komáromban kerültek megrendezésre.*

— *Ferencvárosnak is jelentős segítséget nyújtunk* — folytatta az állomásfőnök. — *Nemcsak az átmenő józsefvárosi, rákosrendezői, kőbánya—rákosi, hatvani, csepeli és Soroksári úti elegyet küldjük zárt vonatokkal, hanem a ferencvárosi, keleti és nyugati gurító számára is elvégezzük a rendezést, vagyis újabban két ferenci elegyet továbbítunk.*

Arra a kérdésre, hogyan tudnak naponta két-három irányvonatot is indítani, Tolnai József így válaszolt:

— *Az utóbbi években jó kapcsolat jött létre a bánya, a tatabányai üzemek és állomásunk között. A bánya vezetőivel például minden esetben megbeszéljük a rakodási időt aszerint, ahogyan az irányvonatokat képezzük.*

A beszélgetés során szóba került az is, hogy az irányvonatképzés miatt januárban a fajlagos kocsimozgatásban csak 100, a kocsitartózkodásban pedig 101 százalékra sikerült teljesíteniük a tervet.

Mint elmondották, ez a visszaesés várható volt, mert a rakott kocsikat kétszer kell mozgatniuk. Ezt bizonyára az igazgatóság vezetői is mérlegelik, és a fenti két tényezőnél új tervszámot állapítanak meg Tatabánya-felső számára. Annál is inkább, mivel 1960-ban az elszállításra váró szén és egyéb áru 10—12 százalékkal több lesz a múlt évinél, s a tervek szerint az elegy 60 százalékát szeretnék irányvonattal továbbítani.

Vasutas családtagok egy kitüntetett termelőszövetkezetben

Három falu, *Mersevát, Vönöck* és *Kemenesszentmárton* dolgozó parasztsága ünnepelte az országos hírű *Kemenesaljai Úttörő Tsz* megalakulásának 10. évfordulóját. Eljött az ünnepségre *Fehér Lajos* elvtárs, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja is, hogy tolmácsolja a párt és a kormány vezetőinek elismerését, jókívánságát, és átadja a kormánykitüntetést, a *Munka Vörös Zászló Érdemrendet*.

Az Úttörő, amelynek tagjai között igen sok vasutas-családtag dolgozik, nemcsak a tsz-tagoknak, hanem a celldömölki vasutasoknak is büszkesége.

Tényeket, adatokat lehetne felsorolni, hogy tíz év alatt mekkorát nőtt, mennyit fejlődött a szövetkezet. De talán elég, ha megemlítjük: a tsz tagjai elhatározták, hogy üdülőt vásárolnak a Balaton partján.

Este, az ünnepi vacsoránál, az asztalfőn ott ült a tsz egyik megbecsült idős tagja, *Kondor Imre* fogatos is, aki a kora után már a nyugdíjas tsz-tagok gondtalan pihenését élvezhetné, ha nem szeretné úgy a munkát. Kondor Imre bácsi, a hajdani uradalmi cseléd azonban mindennap befogja lovait, mert nem tud meglenni munka nélkül . . .

Kismihók Róbert
Celldömölk

Ilyen ember is akad

A menetrend szerinti közlekedésért a forgalmi és a vontatási dolgozóknak egyaránt harcolniok kell. Sajnos, még akadnak olyanok, akik ezzel keveset törődnek.

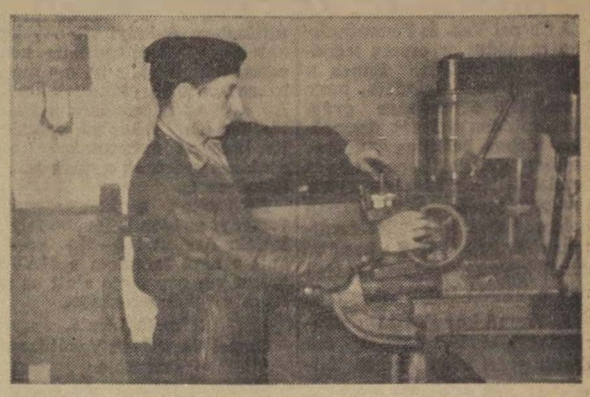
Juhász J. mezőhegyesi mozdonyvezető február 3-án 27 perces késést okozott *Orosháza* állomáson a 8662. számú saját vonatának, de megkésleltette az 1662. sz. vonatot is, mert csak a mozdonyirányító rendelkezésére volt hajlandó elvégezni az ötperces tolatást.

Arra hivatkozott, hogy ő nem tolat olyan állomáson, ahol tartalék van. Kétségtelen, *Orosházán* van tartalék, de az akkor éppen az 1662-es és 7861-es vonatok elegyét rendezte az állomás másik végén.

Az orosházi szolgálattevők több megértést várnak a mozdonyvezetőktől.

Szekeres György
szb-elnök

KÉPEK VESZPRÉM-KÜLSŐRŐL



A veszprém-külsői fűtőház fiókműhelyében dolgozik Holl Nándor armatúralakatos. Minőségi munkája mellett több ésszerűsítéssel segíti az önköltségcsökkentést.



Tóth István mozdonyjavító lakatos brigádja kongresszusi vállalásuk határidő előtti teljesítése után a munka további javítására tett ígéretet. (Kovács Géza felvételei)

Eredményekről, tervekről

A múlt év második felében új vezetőség került a Landler Jenő Járműjavító szakszervezeti bizottságának élére. A napokban felkerestük *Várközi Ferenc* szb-titkárt és megkértük, nyilatkozzon a szakszervezeti bizottság munkájáról, terveiről.

— Azzal szeretném kezdeni, hogy vállalatunknál a dolgozók 97 százaléka tagja a szakszervezetnek — mondotta. — A szervezetség tekintetében tehát még akad némi tennivalónk. A múlt évben 19 alapszervezetben 454 aktiva végzett önzetlen munkát. Jó munkájuknak nagy része van abban, hogy a szakszervezeti bizottság eredményesen mozgósította a dolgozókat a kongresszusi vállalások és a tervek teljesítésére.

— Eredményes volt a kultúrmunka is. Ismeretterjesztő előadásokat — politikai, gazdasági, műszaki és világnézeti témakörben — 33 alkalommal rendeztünk. 8080 kötetes könyvtárunkból 13 600 könyvet kölcsönöztek a dolgozók.

Ezután elmondotta, hogy a dolgozók kívánságára tervbe vették egy esztrád-zenekar létrehozását. A közönségszervezést is javítani akarják az üzemben. A *Madách Színház* igazgatóságával megbeszélték, hogy egy este az egész nézőteret a Landler dolgozói töltik meg.

— Örömmel közölhetem, hogy az utóbbi időben üzemünkben szűnőben van a munkásvándorlás — folytatta. — Az a 3 százalékos bérkiegészítés, amit a fizikai munkások kaptak, sokat segített.

A jövő feladatait illetően az szb-titkár arról beszélt, hogy a szakszervezeti bizottság ezután is szervezője és irányítója lesz a versenymozgalomnak. Terveik között szerepel a szocialista brigádmozgalom kiszélesítése. Jelenleg 45 brigádban mintegy 300 dolgozó harcol a szocialista brigád címért.

Nem áll a jelző

A *Budapest—Szob és vác—veresegyházi* vonalon utazó mozdony- és vonatkísérő személyzet között egy idő óta ez a szólás-mondás járja: „*Vác következik, mert megint nem áll a jelző.*"

Kétségtelen, nem könnyű a váciak helyzete, de azon lehet és kell segíteni, hogy ez a szállóige feledésbe menjen, a bejárati jelzők előtt ne ácsorogjanak a vonatok. **R. S.**

Becsületbolt a legényszállóban

Várpalota állomás legényszállójában önkiszolgáló becsületbolt nyílt. Az előcsarnokban elhelyezett asztalra minden reggel kiraknak 100 darab friss péksüteményt, cigarettát, gyufát és csokoládét. A vásárlók a pénzt egy dobozba teszik. A becsületbolt nagy közkedveltségnek örvend. A pénzből eddig egy fillér sem hiányzott, annak ellenére, hogy az árura senki nem vigyáz.

Az új módszer bevezetése helyesnek bizonyult, hiszen hozzájárul a fiatalok neveléséhez, jellemformálásához.

Varga József
Várpalota

Sikeresen működik a debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar

A Debreceni MÁV Filharmónikus Zenekar fontos kulturális küldetést tölt be a Hajdúságban. Havonta egy bérleti hangversenyt adnak Debrecenben, amelynek műsorát nagy gonddal és hozzáértéssel dolgozták ki.

A bérleti hangversenyeken kívül néhány hónap alatt hozzávetőlegesen húszezer kilométer utat tett meg a zenekar. Bejárták az országot Záhonytól Várpalotáig. Elvitték a zenekultúrát a dunántúli falvakba és a borsodi iparvidékre.

A zenekar tagjai sokat fordítanak az önképzésre. Többen tanári teendőket is ellátnak. Szeretettel tanítják a fiatalokat a muzsika megértésére és gyakorlására.

A debreceni zenekar művészi színvonala egyre magasabbra ível. A közönség nagy megbecsüléssel látogatja koncertjeit.

Szegedi vasutasok a mezőgazdaság szocialista átszervezésében

A mezőgazdaság szocialista átszervezéséből a szegedi vasutasok is kivették a részüket.

Az eredmény nem is marad el. Ma már *Szeged* termelőszövetkezeti város. A közös gazdálkodás útjára lépett *Tömörkény* és *Csánytelek* is. Ezekre a helyekre a szegedi vasutasok lelkes és fáradságot nem ismerő népnevelő brigádjai mindennap ellátogattak. Öt héten keresztül hidegben, hóviharban is felkeresték a két község néha egymástól 8—9 km-es távolságban lakó egyéni parasztjait.

Sok emberrel, családdal beszéltek a vasutas népnevelők. Az első látogatások még ridegek voltak, de a későbbiek egyre meghittebbek, barátságosabbak.

Tatár József öt-, *Forgó Ferenc* hatholdas parasztok szívesen látott vendégként fogadták a vasutas népnevelőket, akikkel nemegyszer hosszú estéken át beszélték meg problémáikat, a kul- és belpolitikai eseményeket. A beszélgetések során gyakran szóba került a régi cselédsors, a *Windischgrätz* hercegek, a *Pallavichini* őrgrófok birtokán.

Az igazgatóság vezetője és *Zalahegyi Lajos*, a Vasutas Csomóponti Pártbizottság titkára gyakran felkeresték munka közben a népnevelőket. *Prókai András, Kardos Jenő, Sziklás Mihály, Rákosi Sándor brigádjai*, továbbá *Faragó János, Sziládi Sándor, Halász Szabó Lajos, Sándor Imre* — hogy csak néhányat említsünk — talán a legtöbbet vállaltak a munkából.

Köszönet az áldozatos munkájukért.

Egy kis statisztika a munkafegyelemről

Tavaly a munkafegyelem megsértése miatt 58 esetben hozott fegyelmi döntést a *Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV.* fegyelmi bizottsága. Voltak, akik alacsonyabb beosztásba kerültek 3—4 hónapra, mások írásbeli vagy szóbeli megrovásban részesültek. Ezenkívül 40 dolgozót köteleztek részkártérítésre selejtgyártás, szerszám- és géptörés miatt.

Nem valami kedvező ez a statisztika. S ami a legbosszantóbb, a termelés rovására megy. *Az anyaghiány mellett egyesek fegyelmezetlen viselkedése, a lógás, a selejtgyártás is gátolta az élüzem szint teljesítését.* Fegyelmezetlenségből néhány baleset is előfordult.

A vállalat vezetősége és a mozgalmi szervek helyesen teszik, hogy szigorúan rendre utasítják a fegyelemsértőket. A jövőben azonban a megelőző nevelőmunkára is nagyobb gondot kell fordítani.

Természetesen vannak az üzemben kiváló dolgozók is. Ezek közé tartozik *Nagy Győző, Király Ferenc, Mocsári József, Mozsár János, Szentgáli István*, hogy csak néhány nevet említsünk. Jó munkát végeznek a keresztezésszerelő brigád tagjai is. De egyéb munkahelyeken is többségben vannak a fegyelmezett dolgozók. Ne engedjék, hogy az üzemi létszám töredékét kitevők tovább csorbítsák a vállalat jó hírét.

—i—n

Nincs minden rendben a kártérítések kirovásánál

Egy állomáson gondatlanság miatt 1800 forint kár keletkezett bútortörésből. A küldeményt magánfél adta fel, és 5000 forintra biztosította. Az Állami Biztosító a károsszeget kifizette. Így a dolgozók részkártérítési kötelezettsége elmaradt, mert annak egyik jogi feltétele, a vasút kára nem állt fenn.

Egy másik állomáson ballontöréssel közületi fuvaroztatónak okozott 180 forint károsszeget a vigyázatlan dolgozó. A kárt meg kellett téríteni, mert az összeg havi alapbérének 15 százalékán belül maradt.

Egy harmadik állomáson tolatás közben okozott 1000 forint értékű árusérülést egy kocsirendező. Ellene feljelentést tettek, majd a fegyelmi eljárás után részkártérítésre kötelezték.

Szinte mindennapi, mégis különös esetek. A vasúton szállítás közben összetörik a magánfél biztosított küldeményét. Az Állami Biztosító kártalanít, és az ügy elintézettnek tekinthető, mert a vasút ezúttal közvetlenül nem károsodott. Az Állami Biztosító ugyanis mellőzte a viszontkeresetet, nincs vállalati kár, nincs részkártérítés.

Ezekután úgy tűnik, mintha a magánfél küldeménye, amely többnyire biztosítva van, nélkülözné a vállalati fuvaroztatóknak kijáró védettséget, és szabad rongálás tárgya lehet. Ez persze nem így van. Az eset tanulsága mégis az, hogy a részkártérítés jogi feltételei közül dobjuk ki a „vállalat kárát". Vagy a nem közületi küldeményeket is fogadjuk be a társadalmi tulajdon kategóriájába, hiszen tágabb értelemben oda is tartoznak, és a „vállalat kára" rovat helyébe a társadalmi tulajdonba bekövetkezett kárt illesszék be a felelősségrevonás feltételeként.

Hogy miért? Azért, mert az Állami Biztosító által nyújtott kártérítéssel is a társadalmi tulajdon rövidül meg, tehát a magánfél biztosított küldeménye a társadalmi tulajdon részeként jelentkezik.

A második esetnél a szabály diadalt ült, kis kárért a dolgozó aránylag nagy árat fizet. Kissé furcsán hat, hogy a részkártérítés felső határa azonos a károsszeggel, mert a károsszeg belefér a hibáztatható dolgozó havi bérének 15 százalékába. Ilyen esetben a kárt teljes egészében meg kell téríteni, ellenkező esetben pedig csak a havi bér 15 százalékát kell fizetni.

Ezek a példák is azt mutatják, hogy a jogszerűség égisze alatt igazságtalanságok egész sora történik. Éppen ezért jogászaink megvizsgálhatnák az aránytalanságokat, és a marasztalások helyes alkalmazása végett a jogszabályokból helyes összefoglalást adhatnának a szolgálati főnökségek kezébe.

A fenti példák is bizonyítják, hogy nincs minden rendben, zavarok vannak a kártérítési kötelezettségek végrehajtása körül. Az is indokolt, hogy a marasztalási jogszabályok revízió alá kerüljenek.

T. F.
Szombathely

Miért temetője a személyvonatoknak Recsk-Parádfürdő állomás?

A Mátra északi oldalán kígyózik a kisterenye—kál-kápolnai vasútvonal. Az utasoktól gyakran hallani, hogy elragadtatással beszélnek a gyönyörű tájról, a Mátráról. Valóban ez a vidék télen-nyáron egyaránt szép látványt nyújt. Valami azonban hiányzik ezen a vonalon: a kulturált utazás igényeit minden tekintetben kielégítő menetrend.

Lapozzunk csak a menetrendben!

A 8941-es vegyes vonat 20.55 órakor indul Kál-Kápolnáról és 22.27 órakor érkezik Recsk-Parádfürdőre. Innen 5.45 óra tartózkodás után 8939 szám alatt indul tovább — ugyanaz a szerelvény és személyzet — Kisterenyére, ahová 5.13 órakor érkezik.

Hol tartózkodnak az utasok a csaknem 6 órás várakozás alatt? Vagy a hideg szerelvényben vagy a váróteremben. A legtöbbje a szerelvényt választja, mert így nincs kitéve annak, hogy a váróteremben elszundikál és lekési a vonatot.

Amíg a 8941-es számú vonat Recsk-Parádfürdön 5.45 órát várakozik, gondolatban menjünk vissza Kál-Kápolnára és nézzük meg, mi történik ott. 0.02-kor befut az 5039-es, 1.40 órakor a 419-es és 2.04 órakor a 420-as. Aki Parád felé akar utazni, az várhat reggelig, mert 5.50 órakor indul a legközelebbi személyvonat.

Javaslatunk a következő: a 8941 sz. vonat induljon Kálból 20.55 órakor és közlekedjen Kisterenyéig. Parádon csak addig tartózkodjon, míg a mozdonyon a szükséges kezelést elvégzik. A 8939-es pedig induljon a 420-as után. Így Kál-Kápolnáról a közvetlen éjfél utáni személyvonatokkal érkező utasoknak nem kellene reggelig várakozniuk. Egy időben már az említett vonatok közlekedtek így, de nem sokáig.

Hasonló problémák merülnek fel a Kisterenyéről induló 8930-as vegyes vonatnál és a 8931-es számú személyvonatnál, amelynek Recsk-Parádfürdőről alig akad utasa.

Ezeket a problémákat azért írtuk meg, hogy felhívjuk az illetékesek figyelmét az önköltségcsökkentés lehetőségére és a kisterenye—kál-kápolnai vonalon a kulturáltabb utazás megteremtésére.

Bacsó István
SZB-titkár, Kisterenye

Az ország legnagyobb iparvasútja a Csepel Vasművekben

A Csepel Vas- és Fémművekben működik az ország legnagyobb iparvasútja. Ennek a vasútnak az a feladata, hogy kiszolgálja a hatalmas gyártelep minden üzemét, üzemrészét, időben beállítsa a nyersanyagot szállító kocsikat, és gondoskodjék a készáru gyors továbbításáról. A vasútüzem dolgozói arra is gondot fordítanak, hogy a MÁV kocsijai minél kevesebbet tartózkodjanak a Vasmű területén.

A Vasmű kocsijavító dolgozói legutóbb hozzáfogtak 500 darab gyári vasúti kocsi felújításához. A helyi viszonyoknak megfelelően, speciális kocsikat építettünk régi, ma már használhatatlan kocsijainkból. Az Acélmű öntecseinek szállításához nagy raksúlyú, speciális kocsikat építettünk, hasonlókat gyártunk a salak szállításához is.

Dolgozóink a kongresszusi versenyt az idén is tovább folytatják. Azelőtt 180—200 kocsi volt a napi forgalom a MÁV-val, a verseny ideje alatt ez a szám megkétszereződött.

Németh László,
Csepel Vasművek Vasútüzem vezetője



Kovács III. József szolgálatvezető váltókezelő Kaposvárott negyedik évtizede dolgozik a vasúton. Munkáját mindig körültekintéssel és nagy hozzáértéssel látja el.
(Kovács Géza felv.)

Valami nincs rendben

A múlt év decemberében megjelent vezérigazgatói rendelet szabályozza a vasútőri szolgálat megszervezését a fontosabb állomásokon. A vasútőrség felállítását az tette szükségessé, hogy a társadalmi tulajdon védelme egységes irányítás mellett történjen.

A rendelet megjelenése óta három hónap telt el. De egyes szolgálati helyeken eddig kevéset tettek a vasútőrség létrehozásáért. Vannak olyan szolgálati vezetők, akik azzal az indokkal, hogy a katonai szállítási osztály akarja elvenni a létszámot és a bért, gátolják a szervezési munkálatokat. Elvileg elismerik, hogy helyes létrehozni a vasútőrséget, de amikor létszámot és bért kell leadni, kézzel-lábbal tiltakoznak ellene.

A közömbösség a vezetőszerveknél is fennáll. Amikor az egyik szolgálati hely vezetője a rendeletnek megfelelően járt el, a központ felelősségre vonta, hogy milyen jogon intézkedett az ő engedélyük nélkül.

A szegedi fűtőháznál is tiltakoztak a vagyonőrök áthelyezése miatt. Szeged-Rókus szertárnál úgy nyilatkoztak, hogy az áthelyezett dolgozók részére nem tudnak helyet biztosítani. Az a baj, hogy sokan csak a saját érdekeiket nézik, nem a közösségét, mindnyájunk tulajdonának védelmét.

Cserháti József
Szeged

Tervszerű tervszerűtlenség?

A pápai fűtőház bővítését és átépítését a távlati tervek alapján figyelembe vették. Ezért egyévi munka után elkészült az ország egyik legmodernebb fűtőházi rendeltetésű irodaépülete.

Mire az épület elkészült, a kisajátítások megtörténtek és hozzá akartak látni a mozdonyszín lebontásához, illetve felépítéséhez, a hitelt megvonták. Mivel az illetékes pályafenntartási főnökség nem vállalt felelősséget az alátámasztott mozdonyszínért, határozat született a fűtőház Celldömölkhöz való átcsoportosítására. Többek között azzal az indokkal, hogy helytelen Celldömölktől 25 km-re egy másik fűtőházat üzemben tartani.

Ez így igaz, de ezt nem tudták akkor, amikor a távlati tervet készítették?

FAZEKAS LAJOS:

Hajnali vonaton

Álmos arcok, szivarfüst, kártyaparti —
Kis állomások... csikorog a fék...
Munkásvonat — Még hosszú az út Pestig;
a szomszédom is lógatja fejét...

A sarokban néhány asszony összeült,
— ölükben csendben fogy a gombolyag.
Egy fiatalember fizikát tanul;
s a fiúk szemezik a lányokat...

S a szomszéd fülkéből tisztán hallik át
a nyelv-feloldó, nyers, szabad vita:
...szövetkezet ...adó... föld... munkaegység...
Utitársak ők s a — politika...

Lassan virrad; a város is kibomlik
melengető füst-párnái alól.
Ébredeznek az alvó utasok is...
S messziről már a gyárak sípja szól...

Így is lehet takarékoskodni

Minden évben jelentős menynyiségű hulladékvasat és papírt gyűjtenek *Szeged* állomás dolgozói. 1959 második felében például 50 mázsa papírt adtak át a MÉH-nek. Akadnak olyanok is, akik már hét-nyolc éve foglalkoznak hulladékvas- és papírgyűjtéssel. Ezek megérdemlik a jutalmat.

Azaz megérdemelnék, mert a legutóbbi papírgyűjtésért még nem kaptak semmit.

T. K.

A vonal megnyitása óta

A Gazdasági Vasutak bácsalmási vonalát 10 évvel ezelőtt, 1950-ben építették. Pertics Kálmán néhány hónapos megszakítással azóta dolgozik itt, mint üzemfőnök. Azok közé a szolgálati vezetők közé tartozik, akik szakvonali elfoglaltságuk mellett a társadalmi munkából is kiveszik a részüket.

Mint tanácstag a mezőgazdaság szocialista átszervezésében is derekas munkát végez. Estéként ellátogat az egyénileg dolgozó parasztokhoz és elbeszélget velük a nagyüzemi gazdálkodás előnyeiről. Felvilágosító munkája nyomán több mint 100 egyénileg dolgozó paraszt választotta a közös utat.

Dr. H. K.

Meddig várjanak még?

1959. június 6-án a szerencsi szertár az állomás dolgozói által gyűjtött 589 kg hulladékpapírt továbbította a miskolci osztószertárhoz. Azóta a papírt bizonyára eladták, sőt lehetséges, hogy hulladékként ismét a MÉH-hez került. Az összegyűjtésben részvevő dolgozók viszont a mai napig sem kaptak érte jutalmat.

Az elszállítás óta csaknem kilenc hónap telt el. Meddig várjanak még a dolgozók?

Németh Pál
Szerencs

KISVENDÉGLŐ NYÍLT TATABÁNYA-ALSÓN

Tatabánya-alsón, a felvételi épület közelében egy szűk méretű helyiségben üzemelt az Utasellátó söntése. A talponálló helyén ma melegkonyhás kisvendéglő fogadja a vasutasokat és az utazóközönséget. Az állomás szakszervezeti bizottsága, egyetértésben a szolgálati főnökkel, az Utasellátó rendelkezésére bocsátotta a söntés szomszédságában levő helyiséget. Így lehetőség nyílt arra, hogy a talponálló helyén egy konyhát és éttermet létesítsenek.

A február elején megnyílt barátságos kisvendéglő marisnagy közkedveltségnek örvend, mert konyháján jól főznek, és a kiszolgálás is udvarias. A nyáron 60 asztalos kerthelyiséget létesítenek, hogy még jobban kielégíthessék az igényeket.

Új könyvek

Marx és Engels művei 4 kötet (Kossuth). — Baumann—Sandberg: Szép kis viresaft (Kossuth). — Stromfeld Aurél Válogatott írásai (Zrínyi). — Szovjet irodalom (Szerkesztette és a bevezetőt írta: Kardos László (Gondolat). — Kardos László: Vádlatok, esszék, kritikák (Szépirodalmi). — Zádor István: Egy fél évszázad rajzokban (Kossuth). — Pásztor Béla: Válogatott versek (Magvető). — Eugéne Pottier: Forradalmi dalok (Európa). — Váci Mihály: Bodza (Magvető). — Simon István: Februári szivárvány (Szépirodalmi). — Hernádi György: Földem, sorsom (Szépirodalmi). — Marótí Lajos: Villódzó fények énekelnek (Szépirodalmi). — Pausztovszki: Nagy várakozások kora (Európa). — Dickens: Szép remények (Európa). — Berkesi András—Kardos György: Kopjások (Zrínyi). — Kaffka Margit: Hullámzó élet (Szépirodalmi) — Nagy Lajos: Vadember. A tanítvány. (Nagy Lajos művei.) (Szépirodalmi.) — Ludwig Thoma: Andreas Vöst (Európa). — Pavel Dan: Üres a fészek (Európa). — Gombó Pál—Lovászi Ferenc: Folyó a hegygerincen (Kossuth). — Dr. Hárdy István: Lelki élet, lelki bajok (Gondolat). — A szovjet írók harmadik kongresszusa (Kossuth). — Fellázad a gettó (Kossuth).

HIREK

Csatornajavítás — menetrend szerint

Körülbelül tíz esztendővel ezelőtt történt. Télidő volt, barátságtalan csípős tél. A MÁV-kórház udvarán néhány munkás vörösre fagyott kezekkel, le-fel bujkált egy aknában. Mint mondották, évek óta törött a lefolyó betoncsatorna, sok bajt csinál, fertőz, egészségtelen. De nem akarják az illetékesek tudomásul venni.

Aztán elfelejtettem a törött csatornát meg az embereket.

Az idei télen a kórház első emeleti folyosóján várakoztam. A jégvirágos ablakon át is láttam, hogy munkásolc tényked nek az udvaron. Eszembe jutott a törött cső és a munkások.

Valami noszogatott, hogy menjek le közéjük. Lementem. Le-felugráltak az aknában éppen úgy, mint tíz évvel ezelőtt.

Kérdezgettem őket és elmondták, hogy az idő megállt a törött csatorna felett. Szinte menetrend szerint évente öt-ször-hatszor reperálják az eltömődött csatornát, amely fertőzés veszélyével fenyeget.

Az arcukon látszott, hogy beletörődtek a sorsukba és hogy a következő tíz évre is beütemezték a munkát. Az illetékesek húzzák keresztül a számításukat. Javítsák meg végérvényesen a csatornát.

—lyf—

★

— **Munkafelajánlással** készülnek a nemzetközi nőnapra a Gyöngyösi Kitérítőgyártó ÜV. dolgozó női. A kézimunka szakkör tagjai legszebb kézimunkáikat eljuttatják a koppenhágai tanácskozás küldötteinek. Elhatározták, hogy levelezési kapcsolatot teremtenek külföldi vasutas asszonyokkal.

— **Elismerésben** és pénzjutalomban részesítette a szegedi igazgatóság helyettes vezetője Szécsi Imre szegedi jegyvizsgálót éber és figyelmes szolgálatáért.

— **Eredményesen** alkalmazzák az új tolatási módszert Dombóvár állomáson. Ez elsősorban Szücs Gyula és dr. Berczi Ambrus oktatótisztek érdeme.

— **A munkahelyükön** keresik fel a veresegyházi SZB elnöke és titkára azokat a pályafenntartási dolgozókat, akik elmaradtak a tagdíjfizetéssel. A beszélgetés során a dolgozók ígéretet tettek az elmaradás pótlására.

— **A pártszervezet** megalakulásának évfordulóján — március 5-én — műsoros estet rendeznek Szeged állomáson.

— **Baráti estre** hívták a fegyverneki vasutasok február 17-én a helyi Új Élet Tsz tagjait. A vasutasok a tsz legjobb brigádjának vándorzászlót adományoztak.

— **Sikeresen szerepelt** az utóbbi időben a szegedi nevelőintézet KISZ kultúrcsoportja Sándorfalván, Mihálytelken, Hattyastelepen, Ságvári-telepen, valamint a Hazafias Népfront városi rendezvényein.

— **Főzési versenyt** rendezett szakácstanulók részére a Belkereskedelmi Minisztérium az Astoria Szállóban. Az Utasellátótól három tanuló vett részt a versenyben. Mindhárman ezüst érmet nyertek.

— **Az új síktolatási módszer** helyes alkalmazását bemutatták Kecskemét és Szeged állomáson. Ez a módszer meggyorsítja a vonatösszeállítást és a kocsimozgatást.

— **Árusítással** egybekötött bidegtál-bemutatót rendeztek február 18—20 között a Nyugati Utasellátó 2-es eladási helyiségében.

— **Panni robogót** nyert a legutóbbi lottó nyereménysorsoláson Bartos Gyula tapolcai főintéző.

— **Jegyvizsgáló tanfolyam** indult Tapolca állomáson. Az oktatást dr. Vágó András tanácsos és Bognár Károly vizsgáló főkalauz társadalmi munkában végzi.

Megjelent dr. Vásárhelyi Boldizsár „Közlekedésügy" című könyve

Közlekedési szakirodalmunk értékes munkával gazdagodott. Megjelent dr. Vásárhelyi Boldizsár „Közlekedésügy" c. könyve. A mű tankönyv, az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem hallgatói részére készült. A szerző azonban olyan területeket is érint, amelyeket a közlekedésben dolgozók is használhatnak.

A könyv két főrészre oszlik. Az első a közlekedéssel kapcsolatos elméleti és tudományos kérdéseket foglalja össze, a másik az egyes közlekedési ágazatokkal foglalkozik.

Teret szentel a mű a magyar vasúti közlekedés történetének. Ennek keretén belül leírja a vasúti hálózatunk fejlődését, a MÁV kialakulását, a vasúti közlekedés felszabadulás utáni fejlődését és a legújabb munkamódszereket.

A könyvet, amelynek gazdag anyagát 195 ábra és 78 táblázat egészíti ki, haszonnal forgathatja a vasút minden tanulni vágyó dolgozója.

dr. Horváth Károly

Terítési verseny pincértanulók részére

Első- és másodéves pincértanulók részére rendezett terítési versenyt február 19-én az Utasellátó központ. A Keletipályaudvar éttermének különtermében megrendezett versenyen tizenöt tanuló vett részt. Az Utasellátó első háziversenye a vártnál jobban sikerült.

Az első díjat, megosztva, *Tamási János* és *Dömötör Csaba* (Keleti-tétterem) reggeli, valamint *Pataki Ernő* és *Tóth József* (Nyugati-étterem) kapta magyaros asztalterítésért. A második díjat ugyancsak megosztva *Kiss Elemér* és *Molnár Géza (Győr)*, ünnepi, valamint *Ámon László* (Székesfehérvár) esküvői asztalával nyerte el. A harmadik díjat *Dániel Péter* (Déli-étterem) és *Mondok Ernő* (Szolnok) közösen készített bankett-asztaláért ítélte oda a zsüri.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

8. számból: 110/1960. Titkárság. Katonai szolgálatra bevonuló dolgozók törzs egyenruhájának meghagyása.

103 922/1960. I/2. B. A tényleges munkában töltött idő számításbavétele az évvégi üzemi jutaléknál.

124 657/1959. I/2. B. Pályamunkások külszolgálati élelmezési költségének szabályozása.

102 872/1960. I/3. C. Időszakos orvosi vizsgálatok megtartásának szabályozása a vontatási szolgálatnál.

Sport

SAKK

Sakkszerető olvasóink kívánságára lapunkban sakkrovatot nyitunk. A rovatban feladványokkal és sakkiskolával szeretnénk elősegíteni a kezdők tudásának növelését.

★

A sakkozókat világszerte élénken foglalkoztatja a Moszkvában március 15-én kezdődő világbajnoki páros mérkőzés. Nagy várakozás előzi meg, hogy a világbajnoki cím védője, Botvinnik és az ifjú trónkövetelő Tál huszonnégy játszmás viadalából melyik nagymester kerül ki győztesen. Igen eltérőek a vélemények abban, hogy a rendkívül tapasztalt és az előzetes felkészülésben is kiváló Botvinnik megtalálja-e a nála 25 évvel fiatalabb Tál hihetetlen bonyodalmakra törő stílusának gyenge pontjait. Az utóbbi évek világversenyeinek hősét megismerhetjük az alábbi jellegzetes játszmáján keresztül:

B. Gurgenidze—M. Tál. XXIV. szovjet bajnokság.

Modern Benoni-védelem.

1. d4 Hf6, 2. c4 c5, 3. d5 e6. 4. Hc3 ed5: 5. cd5: d6, 6. e4 g6, 7. Fe2 Fg7. 8. Hf3 0—0, 9. 0—0 Be8, 10. Hd2 Ha6, 11. Be1 Hc7, 12. a4 b6. 13. Vc2 Hg4, 14. h3?

Hadállás világos 14. lépése után:



14. ... Hf2:! 15. Kf2: Vh4+, 16. Kf1 Fd4, 17. Hd1 Vh3:! 18. Ff3 (a vezér természetesen nem üthető a matt miatt) 18. ... Vh2, 19 He3 f5! 20. Hdc4 fe: 21. Fe4: Fa6, 22. Ff3 Be5, 23. Ba3 Bae8, 24. Fd2 Hd5:! 25. Fd5: Bd5; 26. Ke2 Fe3; 27. Be3: Fe4:+ és világos feladta, mert 28. Ve3: Vg2;+ mattra vezet.

Dely Péter

SPORTHÍREK

Kétfordulós asztalitenisz egyéni és csapatbajnokságot írt ki a sportosztály a budapesti szolgálati helyek dolgozói részére. A bajnokság érdekessége, hogy a legjobbak találkozóját házi bajnokság előzi meg. Az alapfokú bajnokságban igazolt versenyzők nem indulhatnak.

Három bajnokságot nyert Rózsás Péter, a Vasútépítő Törekvés ifjúsági válogatott asztalitenisz-szakosztályának ifjúsági asztalitenisz-bajnokságán. Fiú egyesben klubtársát, Birót győzte le. a fiú párosban Bíróval, a vegyespárosban pedig Friesenhahnnal (Földgép) végzett az első helyen.

A vasutas vívókupa első fordulóját március 6-án Budapesten, a BVSC Tanács körúti vívótermében bonyolítják le.

Háromnapos tanfolyamot rendezett Zamárdiban a sportosztály a területi sportfelelősök, a budapesti sportkörök elnökei és a tömegsport bizottságok vezetői részére. A tanfolyamon — 45 fő vett részt — az MSZMP művelődéspolitikájának értelmezéséről, a szakszervezet irányító és vezető szerepéről a sportban, az üzemi bajnokságok, tömegtúrák és az olimpiai jelvényszerző versenyek szervezéséről és gazdasági kérdésekről hallgattak előadást a sportvezetők.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség Budapest VI., Benczur u 41.
Terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Bognár Károly Tapolca, Czimma János Miskolc, Simon László Budapest, Pintér Lajos Vácrátót, Surmann Imre Budapest, Szentgáli István Gyöngyös, Tótka Károly Szeged, Bódogh Mihály Dombóvár, Sziládi Sándor Szeged, Cserháti József Szeged, László Dezső Fegyvernek, Szekeres György Orosháza, dr. Horváth Károly Budapest, Fazekas László Miskolc, Kismihók Róbert Celldömölk, Várnai László Pécs, Bezzeg Lajos Gyöngyös, Leiti Ferenc Pécs. Leveleiket lapunkban felhasználjuk.

Kismihók Róbert Celldömölk, Molnár János Budapest, Bakó János Miskolc, Keszte Tibor Várpalota, Kőszegi Gáborné Kelebia. Leveleiket illetékesekhez továbbítottuk.

Németh Pál Szerencs. Levélben válaszolunk.

AZ EMBERBARÁT ÚJ KOR



— *Már megint nem tartott ellenőrzést az őrhelyen.*

— *Kérem, nem akartam megkapja a náthámat.* hogy a váltóőr



— *János, te miért csinosítod így magad?*
—*Mától diesel-mozdonyon utazom. És te hova készülsz?*

— *Közgyűlés lesz a tsz-ben.*

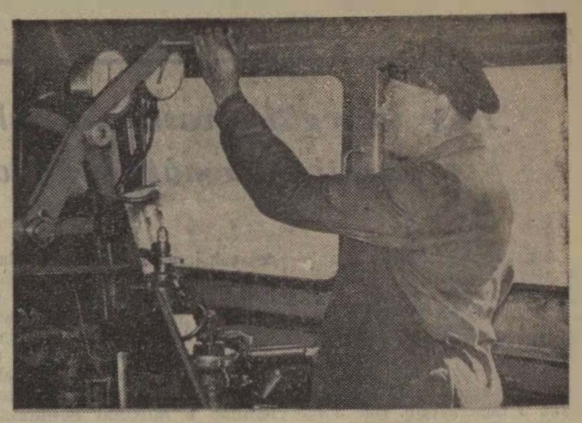
(Pusztai Pál rajza)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. MÁRCIUS 15.



Lövei Zoltán mozdonyvezető, érdemes vasutas, a miskolci fűtőház egyik kiváló dolgozója. Különösen az irányvonatok továbbításával jár az élen.
(Kovács Géza felv.)

A megyei bizottságok választása elé

A szakszervezet életében mindig nagy jelentőségűek a választások, mert a tagság ilyenkor fejti ki legmélyrehatóbban a választott szervek munkájával kapcsolatos véleményét. Ezért a soron következő megyei bizottságok választásánál arra kell törekedni, hogy

a küldöttértekezletek munkaértekezletek legyenek,

ahol alkotó viták folynak a szakszervezeti munka kérdéseiről, javításáról. A középszervi választások jelentőségét indokolja az a tény is, hogy az ellenforradalom óta először kerül sor ilyenre.

Ha visszatekintünk a megtett útra, megállapíthatjuk, hogy a négy év előtti választások óta a szakszervezeti munkában előrehaladás tapasztalható. Szakszervezetünk az MSZMP iránymutatásával, a SZOT XIX. kongresszusának határozata alapján eredményeket ért el a munkásosztály politikai és gazdasági hatalmának erősítésében, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításában, valamint a törvények és rendeletek betartása tekintetében

A mozgalom szervezeti ereje nagyobb, mint bármikor volt. Azt is látni kell azonban, hogy szakszervezetünk tömegbefolyása nincs arányban ezzel a szervezett erővel. Annak ellenére, hogy az utóbbi években eredményeket értünk el ezen a téren is,

a fejlődés megköveteli, hogy tovább erősítsük a szakszervezet tömegkapcsolatát.

Szakszervezetünk tömegbefolyásának növelése szükségessé teszi, hogy a szakszervezeti munkát széles, társadalmi alapokra helyezzük. Ezek figyelembevételével a SZOT V. teljes ülésének irányelvei alapján elnökségünk határozatot hozott a megyei bizottságok létrehozására, választására.

Az újonnan létrehozott és választásra kerülő megyei bizottságok segítségével el kell érni, hogy hatékonyabb legyen a szakszervezet tömegbefolyása, a feladatok végrehajtásának szervezése és ellenőrzése. Olyan bizottságokat kell választani, amelyek legjobban képviselik a dolgozók érdekeit, eredményesebbé teszik a dolgozók politikai aktivitását. E' kell érni, hogy ez

a választás ne csak a küldöttek, hanem az összes szervezett vasutas dolgozók ügyévé váljon.

A választás nem lehet öncélú — hanem ezzel is elő kell segíteni a szakszervezeti munka magasabb színvonalra való emelését, a munka mozgalmi jellegének fokozottabb érvényre juttatását. Arra kell törekedni, hogy a választások elősegítsék az MSZMP VII. kongresszusa és a SZOT VII. teljes ülése határozatainak végrehajtását.

Megyei bizottságainknak a jövőben hathatós segítséget kell adni az alapszervezeteken keresztül a vasút hároméves tervének túlteljesítéséhez, a második ötéves terv előkészítéséhez. A munkásosztály politikai hatalmának erősítése érdekében felvilágosító és nevelő munkát kell kifejteniük a dolgozók szocialista öntudatának emelése, a marxista—leninista világnézet terjesztése érdekében.

A megválasztott szerveknek állandóan vizsgálniuk kell a vasutasdolgozók élet- és munkakörülményeinek alakulását. A dolgozók védelmét szolgáló törvények, rendeletek betartását és betartatását.

A dolgozók bizalmából választott vezetőszervek az előttük álló feladatot csak akkor tudják eredményesen végrehajtani, ha a kollektív munkával, a tagság véleményére és aktivitására támaszkodva dolgoznak. A megyei bizottságoknál olyan munkastílust kell kialakítani és meghonosítani, amely a dolgozók meggyőzésén, problémáikkal való lelkiismeretes foglalkozáson és a népi demokrácia ügyének szolgálatán alapszik.

Mindez szinte követelően előírja, hogy

a megyei bizottságokba olyan funkcionáriusokat válasszunk, akik hűek a munkásosztályhoz, politikailag és szakmailag képzettek, a mozgalmi munkában jártasak és élvezik a dolgozók bizalmát.

Olyanokat, akik képesek az egész szakszervezeti munka megjavítását, a szakszervezeti demokrácia további kiszélesítését, szakszervezetünk tömegkapcsolatainak elmélyítését segíteni.

Az igazgatóságok egymásközti versenye

A január havi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett teljesítménye a következők szerint alakult:

1. Miskolc	85,21 %
2. Szeged	76,76 %
3. Debrecen	75,35 %
4. Pécs	70,42 %
5. Szombathely	66,90 %
6. Budapest	64,79 %

Januárban a kocsiigényes szállítási tonnatervünket 95,46 százalékra teljesítettük. Jelentékeny elmaradás mutatkozik a pécsi, a szombathelyi és a budapesti igazgatóságoknál. *92,6 százalékos eredménnyel kedvezőtlenül alakult a személyszállító vonatok menetrendszerűsége.* Ennél a célkitűzésnél valamennyi igazgatóság eredménye negatív jellegű.

A tehervonatok menetrendszerűsége valamivel kedvezőbb, mert a budapesti igazgatóság kivételével a többi igazgatóság csak 3—4 ponttal maradt el a maximális teljesítménytől. Rá kell azonban mutatni arra, hogy a vonatközlekedési tervnek a tehervonatok menetrendszerűségével kapcsolatos előírását egyetlen igazgatóság sem teljesítette.

A teherkocsik átlagos kihasználásánál a tervhez viszonyított eredményünk mindössze 99,82 százalék. A tárgyilagosság kedvéért azonban megjegyezzük, hogy a 16,67 tonnának megfelelő január havi kocsikihasználás meghaladja az 1959. évi legjobb eredményünket.

A tehervonatok utazási sebességénél az elmúlt év azonos időszakához viszonyítva csak a gyorsteher és D-vonatok utazási sebessége javult. Az elkövetkezendő időben fokozott gondot kell fordítani a közvetlen és irányvonatok, valamint a tolatóvonatok utazási sebességének növelésére is.

Az egy mozdonyra eső 100 etkm. teljesítmény alakulása valamennyi igazgatóságnál kedvezőbb képet mutat. Az egy tehervonati gőzmozdonyra eső hasznoskilométer-teljesítményt — bár elértük a múlt évi szintet — tervszerűbb munkával még számottevően emelni lehet.

Az elkövetkezendő időben — az 1960. évi tervek, de mindenekelőtt felszabadulásunk 15. évfordulójának tiszteletére tett vállalások teljesítése érdekében valamennyi érdekelt szolgálati hely legfőbb feladatának tekintse az elmaradások megszüntetését.

Újítási ankét a budapesti igazgatóságon

Újítási ankétot rendezett március 3-án a budapesti igazgatóság.

Az előadó, *Csanádi József*, az igazgatóság helyettes vezetője részletesen ismertette a mozgalom jelentőségét, bírált dicsért. A számok tükrében mutatta meg az eredményeket.

1958-ban 3 300 000 forint volt az újítások gazdasági eredménye. 1959-ben csaknem kétszer ennyi, 6 400 000 forint. Dicséretes, hogy a MÁV viszonylatban kimutatott 19 milliós eredmény egyharmadát a pestiek újították. Számszerűleg is van növekedés. 1959-ben 218-cal több javaslatot adtak be, mint 1958-ban.

A beszámolót élénk vita követte, amelynek során főleg az újítások elbírálásánál tapasztalható visszásságokat tették szóvá a felszólalók.

Kiválóan dolgozó nőket tüntetett ki Kossa István elvtárs a BVKH-ban

Március 8-án, a kultúrműsorral egybekötött nőnapi ünnepségen kellemes meglepetés várta a BVKH dolgozó nőit. A nemzetközi nőnap ötvenedik évfordulóján *Kossa István* elvtárs, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, közlekedés- és postaügyi miniszter látogatott el hozzájuk. Megjelentek az ünnepségen az MSZMP budapesti, a kerületi és a vasutas csomóponti pártbizottság, a vasutas szakszervezet képviselői, s többen a vasút vezetői közül.

A vendégek hosszan gyönyörködtek az ünnepi alkalomra rendezett kézimunka-kiállítás „csipkeköltemények" szépségében, amelyeknek kivitelezői most mind ott ültek ünnepeltként.

Jól sikerült kultúrműsor után *Földényi Pál* elvtárs, hivatalvezetőhelyettes tartott ünnepi beszédet. Elmondta többek között, hogy a BVKH dolgozóinak többségét képező 444 nő becsülettel állt helyt a munka frontján. Szorgalmuk, lelkességük, munkaeredményük példás.

Jellemzőül megemlítette, hogy csupán az egyik osztályon 15 millió bizonylati tételt dolgoztak fel az elmúlt esztendőben. Amint köztudomású, a MÁV fuvardíjbevételének közel 97 százaléka kerül a BVKH útján beszedésre. A belföldi és nemzetközi leszámolási munkálatok, a MÁV pénztári bevételeinek ellenőrzése, az elszámolt összegek felülvizsgálata, könyvelése stb. során közel tízmillió tételt dolgozott fel a hivatal.

Ebben a felelősségteljes és nagy munkában kitűnően vettek részt, dicséretes eredménnyel munkálkodtak a dolgozó nők. Most is, mint számos alkalommal, a kormányzat elismeréssel és megbecsüléssel adózik az eredményekben élen járó nőknek.

Az ünnepség méltó befejezéseként Kossa elvtárs meleg szavak kíséretében nyújtotta át a kitüntetéseket, majd részt vett az ünnepséget követő fogadáson, ahol meghitt légkörben elbeszélgetett a BVKH dolgozó nőivel életükről, munkájukról.

Sz. I.



A miniszter elvtárs az ünnepeltek társaságában.
(dr. Nádai Károly felv.)

A szocialista munkaverseny hírei

Az újítómozgalom a takarékosság szolgálatában

A ferencvárosi fűtőház dolgozói derekas munkát végeztek a múlt esztendőben. Az élüzem szint teljesítése mellett *a vállalt 8 283 200 forint helyett 12 607 917 forintot takarítottak meg.*

A ferencvárosiak az idén sem akarnak lemaradni a terveljesítésben. Ezért a termelési tanácskozásokon úgy határoztak, hogy tovább folytatják a szocialista munkaversenyt, s vállalásaik maradéktalan teljesítése érdekében április 4-e, május 1-e, a tizedik vasutasnap és november 7-e tiszteletére ünnepi műszakot szerveznek.

Ezenkívül vállalták, hogy a szénnel és az anyaggal takarékoskodnak, növelik az átlagterhelést, csökkentik a fajlagos önköltséget, és az újítások bevezetésével *az év végéig mintegy 11 millió forintot takarítanak meg.*

Komplexbrigád szerződést kötöttek

A hatvani villamos vonalfelügyelőség dolgozói is jó eredménnyel zárták az 1959-es esztendőt. A dolgozók vállalták, hogy április 4-e tiszteletére ünnepi műszakot tartanak, és a szocialista munkaversenyt tovább folytatják.

A vonatforgalom zavartalan lebonyolítása érdekében a karbantartási szakasz állomásaival és menetirányítóival komplexbrigád-szerződést kötöttek. Megállják helyüket a munkában a fiatalok is, akik a KISZ-szervezet kezdeményezésére bekapcsolódtak az „Ifjúság a szocializmusért" mozgalomba.

A szocialista brigád címért

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség XII. pályamesteri szakaszán az egyik brigád elhatározta, hogy részt vesz a szocialista brigád-mozgalomban. A kilenctagú brigád hét pontban szabta meg a feltételeket. Vállalásaik között szerepel a kiadott tervek maradéktalan teljesítése, az önkezelési kocsik gyors be- és kirakása, másfél százalékos önköltségcsökkentés, hogy csak néhány példát említsünk.

Ünnepi műszak április 4. tiszteletére

A békéscsabai fűtőházban a kongresszusi verseny befejezése után újabb munkaversenyt kezdeményeztek. A fűtőháziak az élüzem szint teljesítését tűzték célul maguk elé. Eredményeik biztatóak. Januárban például a hideg időjárás ellenére is túlteljesítették az élüzem szintet, és 1234 tonna szenet takarítottak meg.

Április 4-re újabb munkasikerekkel készülnek. Ünnepi műszakot szerveztek, hogy további jó eredményekkel köszönthessék hazánk felszabadulásának 15. évfordulóját.

A fűtőházban a kocsijavítóknál két, a műszaki kocsiszolgálatnál három, a mozdonyjavítóknál pedig hat brigád harcol a szocialista brigád címért.

180 000 forintot takarítanak meg

A józsefvárosi pályafenntartási főnökség dolgozói a felszabadulás 15. évfordulójának tiszteletére kezdeményezett munkaversenyt éves versennyé fejlesztik tovább. Vállalásaikban a többi között az is szerepel, hogy az 1960-as évre megszabott 66 kitérő cseréjét november 30-ig elvégzik, és 180 000 forintot takarítanak meg.

A főnökség mozgalmi szervei nagy gondot fordítanak a szocialista brigádmozgalom kiszélesítésére is. Ebben az I., II., X. és XV-ös szakaszok járnak az élen.

Ankét a pécsi fűtőházban

A pécsi fűtőház szakszervezeti bizottsága a műszaki vezetők és a legjobb dolgozók részére ankétot rendezett.

Elsőnek az 1959. évi eredményeket értékelték, majd sor került az idei feladatok ismertetésére. Az ankéton három fő kérdéssel, a termelékenység növelésével, az önköltség csökkentésével és a vezetés színvonalának emelésével foglalkoztak.

Egymást múlják felül a brigádok

Kiskőrös állomás dolgozói is úgy határoztak, hogy tovább folytatják a szocialista munkaversenyt. Azt a célt tűzték maguk elé, hogy teljesítik az élüzem szinteket. Januárban átlagosan 115,6 százalékra teljesítették a tervet.

A brigádok közül *Balogh Eszter* Zrínyi Ilona-brigádja végzett az első helyen 133 százalékkal. Februárban még jobb eredmények születtek. Átlagtervüket 131,4 százalékra teljesítették. A brigádok közül *Matusik István* Hunyadi-brigádja került az első helyre 145,6 százalékkal.

A kereskedelmi brigádok közül januárban a Dózsa-, februárban pedig a Petőfi-brigád végzett az első helyen.

VÁLTOZÁS A NEMZETKÖZI SZAKMAI SZÖVETSÉG VEZETŐSÉGÉBEN

A Szállító- Kikötői és Halászati Dolgozók Nemzetközi Szakmai Szövetségének 1959. december 2—4. között *Szófiában* tartott adminisztratív bizottsági ülése megadta a felmentést *R. Avila* elvtársnak, a szövetség eddigi főtitkárának.

Az intéző bizottság lelkes ünneplésben részesítette Avila elvtársat, aki közel 10 éven át működött a titkárság élén.

A kubai népnek a *Batista* diktatúra felett aratott győzelme következtében magasabb érdekek tették szükségessé, hogy *Avila* elvtárs visszatérjen hazájában és ott folytassa tevékenységét.

A nemzetközi szövetség főtitkári tisztjét a legközelebbi, 1961-ben tartandó III. szakmai kongresszusig nem töltik be. Az állandó titkári tisztségekre *Degl. Innocentit*, az olasz vasutasszakszervezet titkárát és *Chatterjeet*, az indiai országos úti-szállítási szakszervezet főtitkárát jelölték.

Megkoszorúzták Hámán Kató szobrát

A nemzetközi nőnap alkalmából hagyományos koszorúzási ünnepségre gyűltek össze a Nyugati-pu. vasutasai. Idén is megkoszorúzták *Hámán Kató* szobrát, aki valamikor a Nyugati-pu. dolgozója volt és aki egész életét a magyar munkásosztálynak, népünknek szentelte.

A koszorúzási ünnepségen *dr. Malatinszki Jánosné*, a Nyugati-pu. személypénztár főnöke emlékezett Hámán Katóra.

Hogyan segíti a vasút műszaki fejlesztését a Vasúti Tudományos Kutató Intézet?

II.

A gazdasági kutatások súlypontja 1960-ban is a közlekedési ágazatok koordinációja lesz. E feladat lényege az, hogy megvalósítsák a szállítási feladatok olyan arányát a közlekedési ágazatok között, amelynek társadalmi hatékonysága a legnagyobb. Bár a feladat gyakorlati megoldásához a mi társadalmi viszonyaink igen kedvező lehetőségeket biztosítanak, a gazdaságos megoldás a rendkívül sok összetevő eredményeként jelentkező gazdasági és egyéb hatások pontos számbavétele miatt bonyolult tudományos kérdés.

E kérdéskomplexumból a munkák eddig általában a meglevő helyzet feltárására és az alapvető forgalommegosztás eddigi intézkedéseit megnyugtatóan alátámasztó elméleti és gazdasági számítások módszerére irányultak. Az elkövetkező esztendőben a gazdasági számítások és hatékonysági elemzések tovább folytatása lesz a feladat egyfelől abból a célból, hogy az alapvető forgalommegosztás további intézkedéseihez nyújtsanak segítséget, másfelől, hogy a távlati forgalommegosztás célkitűzéseihez felhasználható kiindulási alapot biztosítsanak.

A koordinációs feladatokon kívül természetesen még számos más olyan témakörrel is foglalkozik az intézet, amelyeknek célja a vasút vezetésének tájékoztatása az üzemviteli és műszaki fejlesztési intézkedésekből származó előnyökről vagy hátrányokról. E kutatások lesznek hivatottak alapot szolgáltatni egyes gazdasági kérdések megoldásához, a meglevő teljesítőképesség növelése érdekében szükséges intézkedések kiválasztásához, a legésszerűbb munkaerő-foglalkoztatottsághoz, különös figyelemmel a műszaki beruházások fejlődésének arányára.

E vizsgálatok keretében foglalkozni kíván az intézet több kisforgalmú vasútvonal és rakodóhely különböző üzemeltetési változásainak vizsgálatával, a nagyüzemek kocsitartózkodási idejének csökkentési lehetőségeivel, a korlátozott tengelynyomásnak a kapacitásra és az üzem gazdaságosságára gyakorolt kihatásával, a kibernetika vasútüzemi alkalmazási lehetőségeinek vizsgálatával.

Az utóbbinak fontos szerepe lesz a távlati vasútfejlesztési tervekben szereplő általános automatizálás gyakorlati végrehajtásában, nevezetesen a bevétel-elszámolás és statisztikai adatfeldolgozás, valamint kocsiintézés és leszámolás gépesítésében.

Foglalkozni kíván az intézet a közlekedési ágazatok közötti kooperáció műszaki vonatkozású kérdéseinek vizsgálatával is. Folytatni fogja a be- és kirakási munkák komplex gépesítésének vizsgálatát, valamint a szállítótartályok és rakodólapok alkalmazási feltételeinek meghatározását.

A vasúti közlekedéstudomány általános kérdéseire irányuló kutatások keretében foglalkozunk a vasúti értelmező szótár összeállításának, továbbá a több nyelvű vasúti szakszótár szerkesztésének munkájával. A vasúttörténeti kutatások kapcsán ez év folyamán befejezzük a Tanácsköztársaság vasútpolitikájára vonatkozó adatok gyűjtését és feldolgozását.

A Közlekedési Múzeum újjászervezésével kapcsolatos munka súlypontja a múzeum új kiállításának előkészítése, és a megnyitó kiállítás forgatókönyvének elkészítése lesz. A Közlekedési Múzeum építésének évek óta húzódó ügye a közelmúltban jelentős mértékben előbbre jutott. A kormányzat 1960-ra a múzeumépület felújításának céljaira több milliós hitelt biztosított, és így az építkezés ez évben fokozott ütemben folytatható lesz — fejezte be nyilatkozatát az intézet igazgatója.

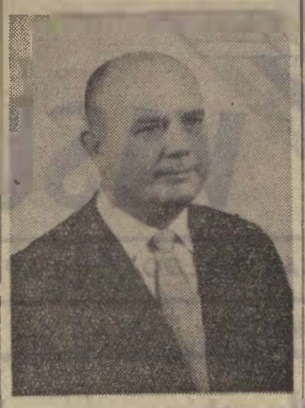
H. D.

Elkészült Sztalino és Debalycevo között a drótnélküli telefon-összeköttetés. Az új hírközlő berendezés két és félszer kevesebbe került, mint egy szabad vezeték, vagy egy földalattí kábel megépítése.

•

A tolatás meggyorsítása érdekében a svéd államvasutak göteborgi rendezőpályaudvarának 30 tolató-mozdonyát rádióval szerelték fel.

Lapzárta után jelentik:



A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a Kossuth-díj III. fokozatával tüntette ki Kutasy Lajos MÁV műszaki főtanácsost, a vasbetonaljak hazai alkalmazásával elért eredményeiért.

Gratulálunk!

SZÓVÁ TESSZÜK

Rákosrendezőn a lezárt Szegedi úti sorompónál két munkás beszélget: *Nem nagyon szeretik ezek a szépet* — mutat az egyik nagyforgalmú közút mellett levő, az állomás területéhez tartozó „senkiföldjén" felhalmozott sok-sok szemétre. *Két-három éve csúfítja a környéket...*

Csodálkozom, hogy a MÁV-nál senkinek nem szúr szemet! — így a másik.

Nekünk fület szúrt ez a néhány szó, amit a két munkás mondott. Nagyon igazuk volt és van! Ez úton is köszönjük nekik a megállapítást. De nincs mit megköszönni azoknak, akik elnézik ezt az állapotot.

•

400 személyes fürdő és öltöző épül Záhonyban

A vasút vezetői az eddigieknél fokozottabb figyelmet szentelnek arra, hogy Záhony forgalmának növekedésével lépést tartson a szociális és kulturális ellátottság is.

Már épül a 300 személyes üzemi étkezde, amely a terv szerint az év végére készül el. Szó van arról is, hogy hozzáfognak a 400 személyes fürdő és öltöző építéséhez. A kétemeletes épület előreláthatólag 2,5—3 milliós forintos beruházással épül.

Emlékezzünk a Tanácsköztársaság dicső napjaira

Március 21-én lesz 41 éve, hogy az orosz proletariátus példáját követve a magyar dolgozó nép kezébe vette a hatalmat.

De alighogy hozzákezdett saját sorsának intézéséhez, a belső és külső reakció összefogott a proletárdiktatúra letiprására.

A proletárhaza védelmére százezrek álltak fegyverbe. Falragaszokon, újságokban felhívások jelentek meg: *proletárok álljatok a Vörös Hadsereg soraiba a proletárhaza védelmére.* A *Magyar Vasutas* című lap 1919. évi 12. számából idézzük az alábbi felhívást:

Munkások! Proletárok! Elvtársak!

Magyarország munkássága döntő lépéssel vitte előre a proletárság felszabadulásának és a világforradalomnak ügyét. A magyarországi proletárdiktatúra most már összekötő kapocs az ezer ellenséggel dacoló orosz szovjet köztársaság és a forradalmi kitörésre készülő nyugati proletariátus forradalma között. A fiatal magyarországi proletárdiktatúrának győzelmét csak az egység, a fegyelmezettség és a Vörös Hadsereg biztosíthatja.

Szűnjék meg végképpen és örökre a proletárok pártjai között a visszavonulás, a bizalmatlanság és minden súrlódás!

Rend és vasfegyelem tartsa össze a proletariátus zárt egységben megbonthatatlan sorait! Fegyelemben és egységben tiporjon el a proletáröntudat minden ellenforradalmi mozdulatot és a zavarosban halászni akaró minden egyéni akciót. Minden hatalom a szovjeté! Övé a rendelkezés és a parancs joga is!

Aki a biztosok parancsa nélkül jár el, az árulója a proletárság ügyének!

Félre minden egyéni akcióval, várjuk be a népbiztosok rendelkezését! A proletárhatalom megerősítése érdekében azonnal induljon meg az akció az egész vonalon a Vörös Hadsereg megszervezése és kiépítése érdekében! Fegyverbe, proletárok! A proletárállam és a proletáruralom védelmére, a szebb és jobb világrend kiépítésére! Éljen a proletariátus nemzetközi egysége és diktatúrája.

★

A vasutasok ezrei jelentkeztek az első hívó szóra a Vörös Hadseregbe. Ahelyett, hogy felsorolnánk dicső tetteiket — hiszen kevesen vannak, akik nem ismerik — álljon itt egy vers, amely a dicső elődöknek kíván emléket állítani.

Tizenkilencesek

Dolgos kezük nyugdíjban sem pihen,
korán kelnek, nyomja őket az ágy.
Hat évtized súlyától serényen
dolgoznak a volt vöröskatonák.

Nézem őket. Gyűlésekre járnak,
Éveik szállnak fürgén, mint a füst.
Hű katonái ma is a Pártnak,
szívük arany, a hajuk színezüst.

Apám mellén ott virít az érem
és esténként, ha sztrájkokról beszél,
múlt harcok hangja él a szobában
s az ajtón matat a bús őszi szél.

A fegyvert mit megragadtak egykor,
mi markoljuk már, a felnőtt fiak,
az osztályharc dúló viharában
nincs gondotok, apám már emiatt.

Születés, múlás az élet rendje,
s reményt hozó szép napunk jár tovább.
Legyen nektek víg, s boldog az élet,
tizenkilences vöröskatonák.

Bánki József

A szakszervezet legfontosabb feladatai 1960-ban

II.

A termelőmunka eredményeként létrejött lehetőségeken belül állandóan javítjuk a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeit, őrködünk a törvényesség betartásán

1. Részt veszünk a vasutasdolgozók élet- és munkakörülményeit javító intézkedések, rendeletek kidolgozásában.

a) A bérezésben fennálló hiányosságok megoldására javaslatokat dolgozunk ki, figyelembe véve a fizetést illetően elmaradott rétegeket (mint pl. karbantartás, MÁV javítóipar).

b) Javaslatokat dolgozunk ki a jutalmazási rendszer tökéletesítésére, az 1960. évi üzemi jutalék (nyereségrészesedés) felosztására). Segítjük a vasutas dolgozókat az 1960-as év teljesítményei alapján elérhető 24 napi bérnek megfelelő nyereségrészesedés elérésében.

c) Fellépünk az indokolatlan túlóráztatások ellen lépéseket teszünk — ahol ilyen még van — a 24/24-es szolgálat megszüntetése érdekében. Az utazó személyzet távolléti és szolgálati óraszámának további csökkentését javasoljuk olyan formán, hogy a dolgozókat keresetveszteség ne érje.

2. Állandóan fejlesztjük az egészségügyi és a társadalombiztosítási szolgáltatások színvonalát.

a) A leggyakoribb foglalkozási megbetegedéseket felmérjük és tudományos alapokra helyezzük az ellenük való védekezést.

b) Figyelemmel kísérjük a táppénzes helyzet alakulását, javítjuk a beteglátogatási albizottságok munkáját.

3. Tovább javítjuk munkavédelmi és munkásellátási tevékenységünket, elsősorban az üzemi balesetek csökkentése érdekében.

a) Megjavítjuk az üzemellenőrzési munkát, feltárjuk a baleseti veszélyforrásokat és fokozottabb mértékben vonjuk felelősségre a mulasztókat.

b) A szociális beruházások ésszerű elosztása és a lehetőségek legjobb kihasználása érdekében azok tervezésébe és kivitelezésébe bekapcsolódunk. Tovább folytatjuk az elmúlt évben is sikeresen zárult kislakásépítési akciót.

4. Kulturális és sportlétesítményeink fejlesztésével, jobb kihasználásával biztosítjuk a dolgozók kulturális és sportigényeinek szélesebbkörű kielégítését.

★

III.

Megnövekedett feladataink sikeres megoldása érdekében javítjuk az agitációs és propagandamunkát, nagyobb gondot fordítunk a politikai tömegmunkára, a meggyőzésre

1. A szakszervezeti aktívák tájékoztatását megjavítjuk, gyorsítjuk, hogy a különböző határozatok, feladatok a legrövidebb úton tudomásukra jussanak.

2. A Magyar Vasutas és más írásos kiadványaink számát növeljük, színvonalát tovább javítjuk elsősorban azzal, hogy a legfontosabb feladatok, módszerek megértetését magyarázatát szolgálják. Az agitáció és a propaganda minden eszközét terveink teljesítésére, a jó módszerek terjesztésére, a termelőszövetkezeti mozgalom népszerűsítésére, a tagság nemzetközi ismereteinek bővítésére, és a mindenkor előttünk álló feladatok ismertetésére használjuk fel.

3. A kulturális nevelőmunkát az eddiginél fokozottabban állítjuk a tagság politikai nevelésének szolgálatába. Erre felhasználjuk a természettudományi ismertetést, a közönségszervezést, könyvtármunkát stb. Támogatjuk a tömegsportot és a tömegturisztikát.

4. Az elnökségi tagok által tartott üzemi fogadónapok rendszerét a kedvező tapasztalatok alapján a dolgozókkal való kapcsolataink elmélyítése érdekében továbbra is fenntartjuk.

5. A vasutas dolgozók általános műveltségi színvonalának növelése érdekében ügyelünk arra, hogy az állami oktatásba bekapcsolódottak iskolájukat lemorzsolódás nélkül befejezzék. Az 1960/61-es iskolai évre újabb 5000 vasutas dolgozó beiskolázását segítjük elő.

6. A legfontosabb események, évfordulók alkalmából agitációs érvgyűjteményt dolgozunk és adunk ki. (Április 4., nőmozgalom 50. évfordulója, vasutasnap, kongresszus stb.)

★

IV.

Munkánk javítása érdekében emeljük a vezetés színvonalát, a társadalmi aktívákra nagyobb mértékben támaszkodunk.

1. Az 1959/60. évi tanfolyamok tapasztalatai alapján kidolgozzuk az aktívák 1960/61. évi oktatási tervét.

2. Munkamódszerünket a kollektív vezetés, a tervszerű munka kell, hogy jellemezze. Határozataink meghozatalánál a dolgozók igényeiből és az adott lehetőségekből indulunk ki. A végrehajtás segítése és ellenőrzése legyen instruáló munkánk jellemzője.

3. A középszervek és a központi vezetőség választását úgy bonyolítjuk le, hogy az elősegítse a vezető szervek, elsősorban az újonnan létrehozott megyei bizottságok megerősítését.

4. Szervezeti és adminisztratív ésszerűsítéseket hajtunk végre azzal a céllal, hogy a társadalmi munka nagyobb helyet kapjon a szakszervezet feladatainak megoldásában. A bizalmiak tevékenységét, a bizalmi munka hatékonyságát tovább javítjuk.

Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége

Az ismeretterjesztő előadásokról

A szakszervezet irányításával öt éve folyik rendszeres ismeretterjesztő munka a budapesti üzemekben, szolgálati helyeken és munkásszállásokon. Ez alatt az idő alatt több száz előadás hangzott el. Az előadásokat a budapesti területi bizottság mellett működő előadói kör tagjai, tanárok, orvosok, jogászok és vasuti szakemberek tartották. Az előadások általában közkedveltségnek és látogatottságnak örvendenek.

Elmondhatjuk, hogy ma, amikor az előadásokat már megkedvelte a hallgatóság, s az előadókat is ismerősként üdvözlik, a szervezés nem okoz többé különösebb nehézséget. Éppen ezért *több figyelmet szentelhetünk az előadások tartalmának, az előadásokon keresztül folyó nevelő munkának.*

1960-ban további javulás várható az ismeretterjesztés területén. Az előadók a nagyobb szolgálati helyeken negyedévi, a kisebb helyeken pedig félévi időtartamú előadássorozatokat tartanak egy-egy témakörből. A témák változatosak, és az eddiginél szorosabb kapcsolatban lesznek az időszerű kérdésekkel.

Az irodalmi előadásokban több figyelmet fordítunk napjaink irodalmának ismertetésére, földrajzi előadásainkban a népi demokratikus országok gazdasági földrajzára. Sok előadás szól majd Afrikáról, a függetlenségükért harcoló népekről. *A biológusok fő célkitűzése a különböző tévhitek és babonás előítéletek felszámolása, a természettudományos világszemlélet kialakítása.* Ezért főként az élet keletkezésének, a fajok eredetének problémáival foglalkoznak. A történelmi előadások a társadalom fejlődésének törvényszerűségeit, a történelemalakító forradalmakat ismertetik.

Tartunk zenei előadásokat, elsősorban a magyar zeneszerzőkről, de a külföldi klasszikusokat is megismerhetik az érdeklődők. A jogi előadásokban a közérdeklődésre számot tartó fontosabb törvényekkel, az állampolgárok jogaival, kötelességeivel ismerkedhet meg a hallgatóság.

Igen változatosak a fizika s a csillagászat témakörével foglalkozó előadások. A rakétákról, az űrhajózásról, a vasút fejlődéséről szóló műszaki előadások bizonyára továbbra is a legkedveltebbek közé tartoznak.

Ez az első év, amikor előre pontosan meghatározhattuk az elvégzendő feladatokat. Tudjuk, melyik helyen, mennyi és milyen témakörről szóló előadás lesz. Igy *a sikeres munka egyik alapfeltétele a tervszerűség, biztosítottnak látszik. A másik feltétel a szakszervezeti bizottságok támogatása.* Az elmúlt évben azokon a helyeken volt a legeredményesebb a munka, ahol a szakszervezet szívügyének tartotta az ismeretterjesztést. Igy például *Bp. Nyugati- és Keleti-állomáson, a Keleti-műszaknál, Ferencvárosban.*

Reméljük, hogy az idén minden szakszervezeti bizottság nagyobb támogatást nyújt elsősorban a szervezésben, s akkor a siker nem marad el.

Mátray Imre

Vizsgázó öreg diákok között

Szeged állomáson március 3-án vizsgáztak a VII. osztályos öreg diákok. A kis oktatóteremben 27-en várták izgatottan a vizsga kezdetét. A vizsgabiztos három diákot szólított ki. *Dusfi Józsefné, Andrási Lajosné* és *Deák Mihályné* — mindhárman családanyák — az izgalomtól reszkető kézzel húzták ki a magyar tételeket.

Egy másik teremben matematikából vizsgáztak a hallgatók. Az első felelő ott is remegő kézzel szorította a krétát, de a számtani művelet jól sikerül.

Az esti órákban ért véget a vizsgáztatás. A 27 vizsgázóból hárman kitűnőre, hárman jelesre, 19-en jóra és ketten elégségesre vizsgáztak.

Dicséret illeti mindazokat, akik a nehézségek ellenére is megbirkóztak a tananyaggal és sikeres vizsgát tettek. Dicséret illeti a pedagógusokat is, akik fáradhatatlanul, szeretettel oktatták az öreg diákokat.

Tótka Károly
Szeged

Mit tesznek a szolgálati idő csökkentéséért a debreceni igazgatóságnál

Az utazószemélyzet szolgálati idejének csökkentése a vasutas dolgozók nagy részét érintő, napirenden levő kérdés. Lapunkban már foglalkoztunk e sokoldalú probléma megoldásával. A közelmúltban ellátogattunk a debreceni igazgatóságra, hogy megkérdezzük: *mit tesznek a IV. osztályon az indokolatlanul magas szolgálati idő csökkentéséért?*

Az igazgatóság IV. osztályának helyettes vezetője hangsúlyozta, hogy a szolgálati idők csökkentése az egész igazgatóság területén megoldásra váró feladat, hiszen eddig nem tudtak érvényt szerezni a vonatkozó rendeletnek.

Tavaly az őszi forgalom időszakában gyakran még a pihenőnapokat is igénybe kellett venni, hogy a vonatokat továbbíthassák. Fellépett ez ellen többször a szakszervezet is, de megoldást nem sikerült találni. *Az őszi forgalomban 281 óráról több mint 300 órára emelkedett a mozdonyvezetők szolgálati ideje, és megközelítette ezt a számot a fűtőké is. Januárban 267 óra volt a mozdonyvezetők átlagos szolgálati ideje, és 254 óra a fűtőké.*

Havi 300 óra

Az igazgatóság az őszi forgalom idején megvizsgálta a vontatási személyzet szolgálati óráinak arányát az egyes fűtőházaknál. Megállapították, hogy a debreceni fűtőháznál kirívóan magas a szolgálati órák száma. Egyes 424-es mozdonybrigádok rendszeresen 300 órán felül teljesítenek szolgálatot. Némelyek *„kimennek a világból"* az anyagi érdekek miatt. Ugyanakkor vannak olyan mozdonybrigádok, amelyek *„alig tudnak szóhoz jutni"*, akiket pedig fel lehetne használni a túlzott szolgálati idővel rendelkezők leváltására.

A túlzottan hosszú szolgálati idő korlátozása érdekében alaposan át kell szervezni a fordulókat, és a vezénylés jelenlegi módszerét. Semmiképpen sem fordulhat elő olyan eset, hogy a IV. osztály felügyeleti közegei bejegyzik a vezénylőkönyvbe, hogy az egyik vagy másik brigád tovább nem vezényelhető, de a bejegyzést figyelmen kívül hagyva, újra és újra útra küldik ezeket a brigádokat.

Szűnjön meg az önkéntes hajsza

A decemberi termelési tanácskozáson a dolgozók elítélték egyesek önkéntes hajszáját, hiszen a fűtőház rendelkezésre bocsátott bérráépítéssel kevesebb óráért is megkapják ugyanazt a bért.

A termelési tanácskozás óta sem csökkentették a túlzottan magas szolgálati órákat, azért kevesebb bérráépítést kaptak. Ha többet törődtek volna a szolgálati idők csökkentésével, akkor több ráépítést kaptak volna, hogy ezzel pótolják a keresetveszteséget. Decemberben némileg csökkent a szolgálati órák száma: *a mozdonyvezetők átlaga 281 óra volt, a fűtőké pedig 261 óra.*

Mi okozta a csökkenést, ami persze még messze van az előírttól? Elsősorban az újonnan felvett fűtőkkel enyhítették a létszámhiányt, és a sikeresen vizsgázott új mozdonyvezetőket is beállíthatták szolgálatba.

A debreceni igazgatóság vontatási osztálya a szolgálati idők csökkentésével együttjáró keresetveszteség pótlására csaknem 114 ezer forintot fizetett ki. Az egy főre eső átlag az igazgatósághoz tartozó fűtőházakban általában kiegyenlítette a keresetveszteséget.

A dolgozók hamar belátták, hogy milyen hatalmas előnyei vannak annak, hogy a rövidebb szolgálat után több időt tölthetnek családjuk körében, többet járhatnak színházba, hangversenyekre, több idő marad az olvasásra, pihenésre, és ami számukra a legfontosabb: nem éri őket keresetveszteség.

Milyen intézkedéseket terveznek a debreceni fűtőházban a kérdés megoldására. Elsősorban szorosabbra vontak egyes személyfordulókat, másrészt a forgalommal közösen mindent megtesznek a tehervonatok menetrendszerűségéért. Sajnos, ezen a téren csak két tehervonatfajtáról lehet beszélni, a gyorsteher- és irányvonatokról, mert a tolatós tehervonatoknál továbbra is rendkívül alacsony az utazási sebesség.

A debreceni igazgatóság a budapesti igazgatósággal közösen kombinált fordulót alakít ki. Ennek keretén belül minden vonatfajtát kombinálnak, és 8 napos fordulót dolgoznak ki. Ebben a debreceni igazgatóság máris 3 géppel vesz részt.

Támaszkodjanak az élenjárókra

Másik fontos intézkedés: a 3 pár személyzettel ellátott gépek részére külön fordulót állapítanak meg. Sajnos, súlyos akadályt jelent sok területen a maradiság, a régi tradíciókhoz való görcsös ragaszkodás, amely fékezőként hat, és végül is a vonatforgalom lebonyolítása vallja a kárát. Sokan nem értik meg azt az alapigazságot, hogy minden intézkedés meghozatalánál a népgazdasági előnyt kell figyelembe venni, és nem a pillanatnyilag egy-egy szolgálati helynél mutatkozó látszateredményt.

A debreceni fűtőház párt- és szakvonali vezetői helyesen teszik, ha bizalommal támaszkodnak a most megalakult új szocialista brigádokra, számítanak *Batai Jánosra* és munkásőr-brigádjára, *Reisz Mátyásra* és brigádjára, és azokra, akik elsőkként jelentkeznek a szocialista munkabrigádok megalakítására.

Az új mozdonyfordulók kidolgozásával, azok maradéktalan betartásával a debreceni fűtőházban is meg lehet oldani a dolgozók érdekében hozott rendelkezést: a szolgálati idő csökkentését.

B. I.

A NŐKET ÜNNEPELTÉK

A nemzetközi nőnap 50. évfordulója alkalmából országszerte meleg szeretettel ünnepelték a dolgozó nőket. A szeretetet és a megbecsülést jelképező virágcsokrok mellett a legtöbb helyen különféle ajándékokkal kedveskedtek a nőknek. Az alábbiakban néhány ünnepségről számolunk be az olvasóknak.

★

A szakszervezeti munkában és a nőmozgalomban élenjáró 26 nőt látott vendégül az elnökség

a szakszervezet Benczur utcai székházában.

Soproni József főtitkárhelyettes köszöntötte a meghívottakat, majd átadták a jutalmakat. A meghivottak között ott volt *Katona Károlyné*, aki 1918 és *Vágó Bertalanné*, aki 1931 óta vesz részt a munkásmozgalomban.

★

A MISKOLC-TISZAI PÁLYAUDVARRÓL

a nemzetközi nőnap 50. évfordulója alkalmából nődolgozókból álló személyzet továbbította az 1512-es személyvonatot. A vonat indítása előtt ünnepséget rendeztek, amelyen részt vettek az igazgatóság és az állomás szakvonali, valamint mozgalmi vezetői és a megyei bizottság néhány munkatársa.

★

Nagyszabású ünnepséget rendeztek március 8-án.

A KELETI PÁLYAUDVARON.

Az ünnepségen a Keleti tömb mintegy 160 nődolgozója mellett ott voltak a szakvonal és a mozgalmi szervek vezetői, számos meghívott vendég, köztük a lengyel, a bolgár és a koreai nagykövetség képviselői, *Csanádi József*, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője és sokan mások. A virágdíszbe öltözött kultúrteremben *Vas Lajos* állomásfőnök köszöntötte a nőket, majd a legjobbaknak kiváló dolgozó kitüntetést és pénzjutalmat adott át.

Kedves ünnepségen emlékeztek meg a nemzetközi nőnap 50. évfordulójáról

GYÖNGYÖS ÁLLOMÁSON.

Éber Endre SZB-titkár és *Bezzeg Lajos* párttitkár köszöntötte a nőket. A beszédek elhangzása és az ajándékozás után rövid kultúrműsort rendeztek a nők tiszteletére.

★

A Keleti pályaudvar területén levő

UTASELLÁTÓ ÁRUDÁK

és az étterem dolgozói március 5-én köszöntötték a nőket. *Angyási László* párttitkár beszéde után 12 dolgozó nőt főosztályvezetői dicséretben, 14-et pedig tárgyi jutalomban részesítettek.

Meleghangú ünnepségen emlékeztek meg az évfordulóról az Utasellátó központban, a Nyugati és a Déli pályaudvar Utasellátó Éttermében is.

Sokat tanultunk a tanfolyamon

Nem az első, de gondolom, nem is az utolsó tanfolyamot rendezték február 19 és 21-e között a zamárdi vasutas üdülőben a góckönyvtárosok és központi könyvtárosok részére. Az ország különböző részéről több mint ötvenen gyűltünk össze, hogy a további munkánkhoz útmutatást, tanácsot kapjunk.

A tanfolyamot a kultúrosztály dicséretes gondossággal szervezte meg. A részvevők tanulságos előadásokat hallottak. A tanfolyam jó alkalom volt a tapasztalatok kicserélésére és egymás megismerésére is.

Németh Pál
Szerencs



A könyvtáros tanfolyam hallgatói

Célkitűzés a gőz- és villamosmozdonyok haszonkilométer-teljesítményének növelésére

A budapesti igazgatóság vezetője cél-jutalmat tűzött ki a gőz- és villamosmozdonyok haszonkilométer teljesítményének növelésére. Mint a felhívásban olvashatjuk, *a villamosmozdonyok napi haszonkilométer teljesítményét átlagban 460 km-re kívánják emelni.*

A célkitűzést az teljesíti, aki olyan szervezési és végrehajtási intézkedést javasol és valósít meg, amelynek segítségével a fenti teljesítményt elérik úgy, hogy a villamosított vonalakon levő állomások kocsitartózkodási ideje 1959 októberéhez viszonyítva nem emelkedik.

A célkitűzés egy hónapon át való teljesítése esetén a javaslattevő és végrehajtó személy vagy brigád húszezer forint jutalomban részesül.

A gőzmozdonyok napi haszonkilométer teljesítményét igazgatósági szinten havi átlagban 160 km-re kívánják emelni a célkitűzés megvalósításával. Mint a felhívásban olvashatjuk, ez úgy érhető el, ha az egyes fűtőházak az alábbi felbontás szerint teljesítik napi tehervonati haszonkilométer-tervüket: *Bp. Keleti 240, Bp. Ferencváros 160, Hán*ám Kató Fth 220, Szolnok 165, Székesfehérvár 155, Hatvan 125, Komárom, 160, Dorog 120, Győr 210, Cegléd 180, Vác 125, Pusztaszabolcs 140, Hegyeshalom 120, Balassagyarmat 110, Salgótarján 110 km.

A célkitűzést az teljesíti, aki olyan szervezési és végrehajtási intézkedést javasol és valósít meg, melynek segítségével egy hónapon át a napi 160 kilométer igazgatósági átlag mellett fűtőházanként is teljesíti a felsorolt tervszámokat.

A tervteljesítés mellett az érintett állomásokon a kocsitartózkodási idő nem haladhatja meg a múlt év október hónapjának kocsitartózkodási egységidejét.

A célkitűzés egy hónapon át való teljesítése esetén a javaslattevő és végrehajtó személy vagy brigád 20 000 forint jutalomban részesül.

A célkitűzési tervezetek beadási határideje 1960. április 30.

A célkitűzések gyakorlatban történő igazolása május, június és július hónapok valamelyikében történhet meg. Több pályázat esetén bizottság határozza meg, hogy melyik javaslatot kívánja gyakorlatban igazolni, illetve megvalósítani.

Joggyakorlat — Elvi döntések

Az ötnapos munkahéttel dolgozók szabadságának kiadása és elszámolása

(MT. V. 141. §. (2) bekezdése)

Az ötnapos munkahéttel dolgozó pályafenntartási szolgálati helyek egy részénél vitássá vált a dolgozók szabadságának kiszámítása, illetve kiadása, mivel a szolgálati főnökségek a szombati napot is szabadságként számítják, illetve a szabadságnapokat órákra bontják, egyes dolgozók pedig ezzel nem értenek egyet.

A szolgálati főnökségek eljárása helyes. Az ötnapos munkahéttel dolgozókat nem illeti meg sem hosszabb szabadságidő, sem a szabadságidőre több munkabér, mint azokat, akik a szokásos heti munkaidőt hat nap alatt dolgozzák le. Ugyanis, ha a dolgozók öt munkanap alatt dolgozzák le a heti munkaidejüket (pl. 48 órát), a ledolgozott munkaórák száma havi, illetve heti viszonylatban nem változik, s a hatodik nap (szombat) továbbra is „munka"-nap marad, csupán az egyébként arra a napra eső munkaidőt a dolgozók az előző napokban dolgozzák le.

Ebből adódóan az ötnapos munkahéttel dolgozók a munkahetüket (hétfő—péntek) meghaladó időtartamú szabadság esetén a szombati napon is szabadságukat töltik, s az egyes szabadságnapokra a heti munkaidőnek egy napra eső része után (pl. 8 óra) kapnak munkabért.

A fentiekből következik, hogy amennyiben a dolgozó a munkahétnél kevesebb (pl. 3 nap) időtartamú szabadságra megy, akkor a napi kötelező munkaidőnek (pl. 10 óra) megfelelő munkabérrel kell elszámolni, de a szabadság nyilvántartásban a szabadságnapokat órákra kell felbontani és órák szerint kell a szabadság kiadását ellenőrizni.

A kooptált szakszervezeti bizottsági tagok és szakszervezeti bizalmiak jogvédelme

A kooptált SZB-tagokat és szakszervezeti bizalmiakat a megválasztott SZB-tagokkal és bizalmiakkal azonos jogvédelem illeti meg.

A Munka Törvénykönyve 29. §. (2) bekezdése és a 134. §, (2) bekezdése, illetve az MT. V. 36. §. és 232/A. §. szerint a szakszervezet területi bizottsága, járási, szakszervezeti és műhelybizottsági tagjának és póttagjának, a szakszervezeti bizalmiaknak a munkaviszonyát felmondással megszüntetni, illetve azokat áthelyezni csak a közvetlen felsőbb szakszervezeti szerv hozzájárulásával lehet.

Előfordulhat, hogy egyes szakszervezeti funkcionáriusok megbizatása különböző okokból (pl. halál, leváltás stb.) megszűnik és helyüket kooptált taggal töltik be. Az ilyen kooptált szakszervezeti funkcionárius a kötelességek tekintetében semmiben sem különböztethető meg a választott vezetőktől.

Ebből következik, hogy részükre ugyanazt a jogvédelmet kell biztosítani, s a felmondási, illetve áthelyezési korlátozás a kooptált funkcionáriusok esetében is fennáll. Egyébként a kooptálást utólag a taggyűlés hagyja jóvá, s így a megválasztás tényét a tagság jóváhagyása pótolja.

(A Legfőbb Ügyészség 127. számú állásfoglalása.)

Bér- és termelési osztály

Harmadszor is az első helyen

Kevés szó esik róluk, pedig fontos munkát végeznek az anyagszertárak dolgozói. Ezt különösen a társszolgálati ágaknál tudják, ahol naponta van szükség valamilyen anyagra. A *szegedi igazgatóság* szertárainál mindenütt példás rendet találhatnak a látogatók. Különösen dicséretre méltó a raktárakban a tisztaság.

A jó munka után természetesen az eredmény sem maradt el. *Az igazgatóságok egymásközti versenyében immár harmadszor végeztek az első helyen.* Hogyan érték el ezt az eredményt?

Elsőnek azt kell megemlíteni, hogy a szertáraknál munkaszeretetre, az anyag megbecsülésére, megóvására nevelik a dolgozókat. Derekasan kiveszik részüket a munkából a KISZ-fiatalok is. Több helyen KISZ-brigádokat hoztak létre. Ezekben a brigádokban fizikai és irodai dolgozók közösen biztosítják a gyors és pontos munka feltételeit.

Munkakezdés előtt például rendszeresen megbeszélik a napi feladatokat, majd értékelik a munkát. Különösen jó munkát végez a *szeged-rókusi* szertár KISZ-brigádja, amelynek tagjai a szakmai és politikai továbbképzéseken is megállják a helyüket.

Megfelelő helyiség hiányában, sajnos, még előfordul, hogy a kénsavat, az oxigént és a karbitot nem tudják külön tárolni. Ennek a problémának a megoldása a felsőbb szervekre vár. A társadalmi tulajdon védelme szempontjából fontos lenne például a *szentesi szertár* bekerítése.

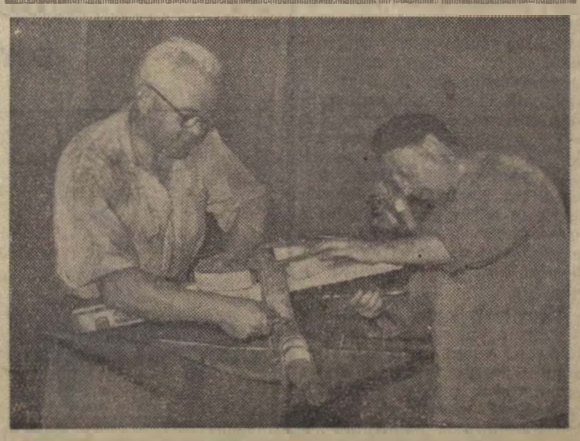
Cserháti József
Szeged

448 brigád a szocialista brigád címért

Az utóbbi hetekben mind nagyobb méretekben bontakozik ki a szocialista brigádmozgalom a miskolci igazgatósághoz tartozó szolgálati helyeken. *Jelenleg 448 brigádban 3262 dolgozó versenyez e büszke cím elnyeréséért. Az élen a Miskolc Tiszai-pályaudvar jár, ahol 15, a fűtőháznál pedig 11 brigád nyerte el eddig a szocialista brigád címet.*

Örvendetes, hogy a nők is megmozdultak. *Az igazgatóság területén hat női brigád csatlakozott a mozgalomhoz.*

U. S.



Lovászi József és Csiga Lajos, a szegedi Vasanyagjavító dolgozói a kézikocsik kovácsmunkáinak elkészítését jó minőségi munkával segítik. (Kovács Géza felv.)

Gyorsabb ügyintézést

A miskolci igazgatóság területén több esetben előfordult, hogy táppénzes állományban levő dolgozókat egy év letelte után felülvizsgálatra berendeltek a végleges elbírálás végett. Ez így rendben van, de az már érthetetlen, miért kell 2—3 hónapig várni az ügy elintézésre, illetve az elbírálásra.

Csáki Károly fűtő, a sárospataki fűtőház dolgozója, akinek öt gyermeke van, két hónapja nem kap táppénzt, mert a felülvizsgálat eredménye még nem került elbírálásra.

Vajon az illetékesek gondolnak-e arra, hogy Csáki Károly kereset, illetve táppénz hiányában, hogyan tartsa el családját.

Időszerű lenne ezt a problémát is megvizsgálni és gyorsabban intézni a felülvizsgálatra berendeltek ügyét.

UGLYAI SÁNDOR
Miskolc

A bánrévei vasutasok újabb sikere

Február végén került sor *Bánréve* és *Lenartovce* határállomások közötti párosverseny értékelésére. Az 1959. II. felében elért eredmények fényesen bizonyítják, hogy mindkét határállomáson nagyot léptek előre a tervek teljesítésében. *A párosversenyből Bánréve-állomás ezúttal másodszor került ki győztesen.*

A csehszlovák vendégek, akik jól érezték magukat a mi vasutasaink társaságában, arra kérték a magyar vezetőket, hogy a jövőben szorosabban működjenek együtt, s továbbra is cseréljék ki a munkát elősegítő tapasztalatokat.

Márciusi zászló

1848 tavaszán egy egész nemzetben csapott magasra a forradalmi lendület. Az események március 15-én érték el a csúcspontot. A pesti ifjak élükön Petőfivel ekkor adták ki a jelszót: le az idegen uralommal, le a zsarnoksággal!

Azóta 112 esztendő telt el, s mi minden év március 15-én büszke örömmel emlékezünk a szabadságharc születésének napjára. Köszöntjük most is a márciusi ifjakat és köszöntjük mindazokat akik elhozták nekünk az első szabad márciust.

1848 a népek tavasza volt. Hajtásait azonban az európai reakció dermesztő hidege megfagyasztotta. De szelleme mégis feltámadt egyidőre, amikor 1919-ben —, éppen márciusban, nem sokkal az évforduló után — a magyar proletariátus a dicső szovjetorosz példa nyomán kitűzte a szabadság vörös lobogóját a Magyar Tanácsköztársaságban. Az 1848-ban megindult nemzeti polgári forradalom sok tapasztalata gyült össze a 41 évvel ezelőtti proletárforradalom győzelmében, amely az 1945. április 4-i évfordulóval együtt a magyar nép legnagyobb ünnepe lett.

Az 1848—49-es magyar szabadságharc, 1848. március 15-e ott élt, ott él ma is a magyar nép szívében. Ezt az érzést már sokszor próbálták felhasználni a nép ellen. Emlékezzünk csak vissza az 1956-os ellenforradalomra. Az ellenforradalmárok március szellemét bemocskolva, az igaz hazafiság szent érzését eltorzítva próbálták visszacsempészni azokat, akik egykor minden cselekedettükkel megtagadták március 15-ét, elutasították a 48-as szabadságharc minden haladó gondolatát.

Ki segített megvédeni Kossuth, Petőfi és Táncsics örökét? A szovjet hadsereg, amely fegyverrel védelmezte a magyar munkás-paraszt hatalmat, vagy az amerikai fegyverek, amelyek mögött ott lapultak a csendőrök, a tőkések, a földesurak, a nép ellenségei? Ez ma már minden dolgozó előtt tisztázott kérdés.

1848 örököse a magyar nép. 1848 zászlaját a magyar kommunisták emelték magasra és ezt az örökséget, ezt a zászlót többé nem engedjük bemocskolni.

A szabadság márciusi napja most arra figyelmeztet bennünket, hogy elsősorban tettekkel harcoljunk egy még szebb, egy még boldogabb élet megteremtéséért. Csak az hivatkozhat ma a márciusi ifjak dicsőségére, csak az tekintheti igazán példaképnek Petőfit és társait, aki az ő harcaikat folytatva a szocialista Magyarország felépítésén fáradozik.

Még egyszer a kártérítések kirovásáról

„Nincs minden rendben a kártérítések kirovásánál" címmel cikk jelent meg a lap legutóbbi számában. Noha a címben foglaltakkal egyetértek, a következő példák nem alkalmasak arra, hogy alátámasszák a szerző kijelentését, miszerint *„a jogszerűség égisze alatt igazságtalanságok egész sora történik"*.

Az anyagi felelősség, a kártérítési kötelezettség megállapításának öt együttes feltétele van: *1. a munkaviszony fennállása, 2. a vállalat kára, 3. okozati összefüggés a dolgozó magatartása és a kár között, 4. jogellenes magatartás, 5. a dolgozó vétkessége.*

Miután a feltételeknek együttesen kell fennforogniuk, nem lehet a vállalat kárát kiiktatni, mert akkor már nincs jogi alapja a kártérítési eljárásnak. Másrészt az a helyzet, hogy ha egy esetleges jogszabálymódosítás eltekintene ettől a feltételtől, akkor végeredményben bírói jogkörrel ruháznа fel minden vállalatot, hiszen bárkinek okozott kár miatt eljárást indíthatna. A vállalatok kártérítési eljárása a munkaviszonyon alapul, és ennek következtében csakis a vállalatnak okozott károk megtérítésére irányulhat.

Ami a magánfuvaroztatóval kapcsolatos konkrét példát illeti, meg kell jegyezni, hogy az Állami Biztosító minden bizonnyal alaposan megvizsgálta a tényállást, és ha nem nyújtott be viszontkeresetet a MÁV ellen, úgy ez a körülmény csak azt jelentheti, hogy a vasutat a bekövetkezett kárért nem terhelte felelősség.

Egyébként *a biztosítási intézmények által kifizetett összegek nem tekinthetők a társadalmi tulajdon megrövidítésének*, hiszen ezek rendszerint az erőhatalom (vis májor) okozta károk kiegyenlítését célozzák.

A dolgozó kártérítési kötelezettségének mértékét valahol limitálni kell. Azt, hogy ez a havi fizetés 15 százalékában kerül megállapításra, nehéz észrevételezni. Az esetek egy részében a dolgozó javára, a másik hányadban a dolgozó terhére szolgál ez a körülmény. Bármilyen mértékben állapítanák meg a kártérítési kötelezettség határát, a határesetek mindig alkalmasak lennének arra, hogy torz képet mutassanak.

Tagadhatatlan, hogy a vonatkozó jogszabály némi módosítása előnyös lenne. *(Ennek szükségességére a lap egy múlt évi számában már én is utaltam.)* Elképzelhetetlen azonban, hogy a jogszabály alkalmazására nézve valamilyen *„kiskáté"* kerüljön kiadásra. Az esetek sokrétűsége ezt jóformán lehetetlenné teszi.

Inkább a jogszabályok alapos tanulmányozása, a szocialista jogérzék fejlesztése, valamint a szolgálati főnököknek az összes körülmények elbírálásánál tanúsítandó tárgyilagossága volna célravezető.

Dr. Horváth Károly
GV Igazgatóság



Németh Gyula motorszerelő brigádvezető a Rákosi Motorszínben. Példás munkájával járul hozzá az üzem tervteljesítéséhez.
(Kovács Géza felv.)

Kál-Kápolnán változott a helyzet

Kál-Kápolna állomáson a múlt évben újjáválasztott szakszervezeti bizottság első teendője volt, hogy a két táborra szakadt állomást ismét egy csapattá kovácsolja össze. Első lépésként a kultúrházat társadalmi munkával kijavítottuk, hogy ott dolgozóinkat ne csak értekezletekre, hanem egyéb rendezvényekre is összehívhassuk. Azóta több ízben rendeztünk műsorral, vacsorával és tánccal egybekötött estéket.

Termelési tanácskozásunkon úgy döntöttünk, hogy a kongresszusi versenyt hazánk felszabadulásának 15. évfordulója tiszteletére tovább folytatjuk. Ennek eredményeként január havi tervünket átlagosan 112 százalékra teljesítettük. Állomásunkon jelenleg három brigád küzd a szocialista brigád cím elnyeréséért.

Abban, hogy állomásunkon megváltozott a helyzet, nagy része van *Ferenc Antal* állomásfőnöknek, aki sok munkája mellett minden hétfőn tanácskozik a párt és szakszervezet vezetőivel. Megbeszélik a nehézségeket, és gyors intézkedéssel segíti a terv végrehajtását.

Takács László
szb. titkár

Új könyvek

A népért éltek és harcoltak

A magyar munkásmozgalom kiemelkedő alakjainak ebben az arcképgyűjteményében a kibontakozó magyar munkásmozgalom első vezetőitől a Tanácsköztársaság és a huszonöt esztendős illegális harc hősein keresztül a szocializmus építéséig vezet a nagyszerű emberek sora. A több mint száz portrét tartalmazó gyűjteményben minden arckép olyan harcost ábrázol, aki életét a nép szabadságának és a haza függetlenségének szentelte.

Első felvételek a Hold túlsó oldaláról

E kötetben a Szovjetunió Tudományos Akadémiája első ízben teszi közzé a Hold túlsó oldaláról az önműködő bolygóközi laboratórium segítségével készült fényképfelvételek előzetes tanulmányozásának eredményeit. A mű bemutatja ,képben és írásban az önműködő bolygóközi labóratórium szerkezetét, pályáját, a fényképezés és képtovábbítás módját és több felvételen a Holdnak Földünktől elfordult oldalát.

Thurzó Gábor:

Biatorbágy

A kisregény egy azóta nagy sikerrel bemutatott film, a „Mérénylet" irodalmi alapanyagául készült. Sok részletében különbözik a film meséjétől, lényegében azonban ugyanazt ábrázolja: hogyan használta fel a Horthy-kormányzat egy őrült merényletét a kommunisták elleni gyilkos hajtóvadászatra és hogyan vezette félre a közvéleményt az igazság megcsúfolásával.

Új kor nyitánya

A műsorfüzetben a felszabadulási kulturális szemle ünnepségeire jelenetek, egyfelvonásosok, irodalmi összeállítások találhatók műkedvelő, színjátszó és irodalmi együttesek számára. Megrendelhető utánvéttel a Népművelési Intézetnél, Budapest, I., Corvin tér 8.

HÍREK

— **Egyesült a Szolnoki Járműjavító és a szolnoki fűtőház énekkara.** Az egyesülést ünnepélyes külsőségek között tartották meg a fűtőház kultúrotthonában. A szolnoki dalosok rövidesen bemutatkoznak a nagyközönség előtt.

— **Komplexbrigád értekezletet tartottak** Kazincbarcika állomáson. Az értekezleten — amelyre mintegy 16 vállalatot hívtak meg — arról tanácskoztak, hogyan lehetne meggyorsítani a kocsik kiés berakását és a kocsiforduló kat.

— **Jólsikerült farsangi bált** rendezett a veresegyházi szakszervezeti bizottság. A bálon az idősebb és a fiatal vasutasok egyaránt jól érezték magukat.

— **A szocialista brigád cím elnyeréséért** folyó versenyben 5 hónap óta kimagasló eredményt ér el a taktaharkányi II-es sz. pályamesteri szakaszon B. Nagy Lajos és brigádja.

— **Új vasúti híd épül** mintegy 7 millió forintos költséggel Hernádnémetinél a Hernád folyón. A hidat előreláthatólag az év végén adják át a forgalomnak.

— **A MÁV Eljeli Szanatórium** szakszervezeti bizottsága jólsikerült műsoros farsangi estet rendezett. Az esten ismert művészek is felléptek.

— **Dicsérő levélben részesítette** a KISZ Központi Bizottság pécsi vezetőképző iskolája példamutató, szorgalmas munkájáért Kovács Jánost, a celldömölki csomóponti KISZ-bizottság titkárát.

— **Az idén ünnepli 10 éves fennállását** a celldömölki vasutasok fúvószenekara. A zenekar 23 főből áll. Tagjai között a fiatalok és idősebbek egyaránt megtalálhatók.

— **A munkaversenyről és a szocialista brigádmozgalom időszerű kérdéseiről** tartottak megbeszélést az Angyalföldi Pft. Főnökségen. A megbeszélésen részt vettek a főnökség és a pályamesteri szakaszok szb-titkárai, a párt- és a szakszervezeti bizalmiak. Az 1959. évi munkaverseny eredményeiről, a tapasztalatokról és a verseny továbbviteléről Török János párttitkár és Kiss István pft. főnök tartott előadást.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

10. számból: 103 326/1960. I/2. B. Sugárátalmi pótlék elszámolása túlmunka esetén.

105 127/1960. I/2. B. A kötelező munkaközvetítés további kiterjesztése.

103 975/1960. I/2. B. Meghalt dolgozó ki nem vett szabadságának megváltása és jubileumi jutalmának kifizetése.

104 003/1960. I/3. C. A vasutas dolgozók hastífusz elleni védőoltása az 1960. évben.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném 2 szoba, konyhás, kamrás, gázos vasúti lakásomat 1 szoba összkomfortos magánlakásra Budapesten vagy környékén. Cím: Bp., XIII., Mautner Sándor u. 143. III. 31. Érdeklődni bármikor.

— Nyíregyházi 2 szoba összkomfortos főbérleti lakásomat elcserélném hasonló budapestivel. Cím: Kánási László, Nyíregyháza, MÁV bérház II/15.

— Elcserélném Bp., X., Hungária úti MÁV-telep 46/4. alatti 1 szoba, konyha, kamrából álló lakásomat 2 szobásra, csak Budapest területén, megegyezéssel.

Jól sikerült szakszervezeti taggyűlés

Gondos felkészülés előzte meg *Tiszaszederkény* állomáson a szakszervezeti taggyűlést. Elsősorban eőnek tulajdonítható, hogy az állomás és a pályafenntartási szolgálat 76 dolgozója közül 72 szervezett dolgozó jelen volt az összejövetelen.

A taggyűlés igen aktív volt. Különösen a verseny kiszélesítésével foglalkoztak sokat a dolgozók. Az állomáson és a pft-nél dolgozó öt *brigád célul tűzte ki a szocialista brigád cím megszerzését.*

A verseny lendületére jellemző, hogy az állomási brigádok fej fej mellett haladnak. Jelenleg a *Pető*-brigád jár az élen. A kocsitartózkodásban 125,1, a kocsimozgatásban 104, a kocsikihasználásban pedig 113 százalékos eredményt értek el.

A pályafenntartási szolgálat dolgozói vállalták, hogy az április 20-i határidővel kiszabott vágányszabályozási munkákat április 4-re, felszabadulásunk 15. évfordulójára befejezik.

A szakszervezeti bizottság azon munkálkodik, hogy a verseny tovább szélesedjen.

Siska Márton
Tiszaszederkény

Idejében vegyük elejét

A vácrátóti utazóközönség régóta sérelmezi, hogy az új állomáshoz nem építettek bekötőutat és az ivóvízellátásról is megfeledkeztek a tervezők.

A legtöbb panasz amiatt hangzik el, hogy az autóbuszok a rossz út miatt nem tudják megközelíteni az állomást. Ha beáll egy személyvonat, az utasok a pályatesten keresztül-kasul rohannak, hogy le ne maradjanak az autóbuszról. Ha ezt a vasutasok szóvá teszik, csak nézeteltérés származik belőle.

Eddig nem történt jelentősebb baleset, de ha sokáig így megy, előbb-utóbb súlyos következményekkel járhat.

R. L.

A PAPÍR EMBER

A közelmúltban megírtuk néhány dolgozó véleményét a megszüntetett 24/24 órás szolgálatról. Elsősorban azokon a helyeken szűnt meg és szűnik meg a 24, ahol az igénybevétel a legnagyobb, s ahol erre anyagi fedezet és létszám is mutatkozik.

A rendeletet annak rendje és módja szerint megelégedésre végre is hajtották.

De nem mindenütt!

Az egyik kirívó esettel Kőbánya teherpályaudvaron találkoztunk, ahol a „sörvágány" raktárnokok évek óta 24/24-es fordulóban teljesítenek szolgálatot.

Rajta voltunk a listán, hogy nálunk is megszűnik a régi állapot — mondja a két hatvanhoz közeledő raktárnok.

Ladányi bácsi — az egyik — kissé belepirulva magyarázza, hogy a „papír embert" már január elején kiküldte az igazgatóság, de sajnos, ez nem vállal részt a munkából!

— A hús-vér embert várjuk, mert ha jól tudjuk, a szakszolgálat ilyenre tett ígéretet — mondták.

A BECSÜLET JUTALMA

Köszönőlevelet továbbított a posta a Vasúti Főosztályra. *Pilisi Ferenc* budapesti lakos köszönte meg annak az ismeretlen jegyvizsgálónak a szívességét, aki 1959 december 20-án az 1920-as számú vonaton teljesített szolgálatot és elveszett pénztárcáját, melyben több mint ezer forint és 500 jugoszláv dinár volt, megtalálta és visszaadta.

Megállapították, hogy a becsületes jegyvizsgáló *Dombóvár*-állomás létszámába tartozó *Farkas Lajos*, aki példamutató tettéért 300 forint jutalomban és igazgatói elismerésben részesült.

KÖSZÖNÖM

Február 16-án a Vácról 6,10 órakor induló vonaton elhagytam irattáskámat. Megkerestem a Nyugati-pu. állomásfőnökség ügyeletes tisztjét, ahol táskámat a benne levő okmányokkal együtt hiánytalanul visszakaptam.

Táskámat Rezi és Susa elvtársak találták meg, akiknek ezúton is köszönetet mondok.

Brandt János építész
Vác, Alsó u. 47.

Sport

A vasutas-atléták idei programja

A szakszervezet sportosztályán a napokban megbeszélést tartottak a vasutas sportegyesületek atléta-edzői számára. A megbeszélésen ismertették az 1960. évi programot. Eszerint a hagyományos mezei futóbajnokságot április 24-én rendezik meg a Népligetben. A férfi és női felnőtt és ifjúsági pályabajnokságra Pécsett kerül sor. A bajnokság időpontját később határozzák meg.

Az idén nemzetközi találkozó is szerepel a vasutas-atléták programjában. Az USIC októberben Varsóban rendezi meg a nemzetek közötti vasutas pályabajnokságot, amelyre eddig 15 ország jelentette be részvételét.

A megbeszélésen az olimpiai jelvényszerző verseny is szóba került. A sportosztály arra kérte az edzőket, hogy a lehetőségekhez mérten adjanak meg minden segítséget az olimpiai jelvényszerző versenyek lebonyolításához, elsősorban az atlétikai számoknál.

A forgalom, vagy a vontatás feladata?

Pécs állomáson 1959 novemberétől dieselmozdonyokkal végzik a tolatást. A dolgozók az első napokban kissé idegenkedtek a gyorsmozgású gépektől, de később megszerették azokat. Megszerették, mert azóta jobb teljesítményt érnek el. A fajlagos kocsimozdítási tervüket például ez év januárjában 122 százalékra teljesítették. Ez azt jelenti, hogy a 4.8 perces egy kocsira eső tolatási idő 3.9 percre csökkent.

Ezzel ma már nincs baj. Annál gyakrabban foglalkoztatja a dolgozókat az a probléma, hogy *a tolatócsapat létszámából kell adni egy embert a mozdonyvezető mellé figyelőnek.* A dieselmozdonyon ugyanis csak egy fő, a vezető dolgozik. Ő azonban nem minden esetben láthatja a jelzést.

Ha a tolatócsapat megcsonkul, a gyorsmozgású gépek után nem tudják ellátni feladatukat. *Ezekután két lehetőség van hátra, vagy növelni a tolatócsapatok létszámát, vagy a vontatási szolgálat nem egy, hanem két főt vezényeljen a gépekre.*

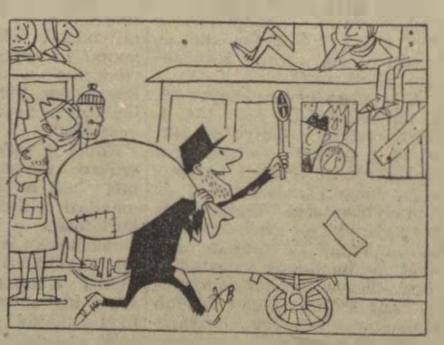
Hogy melyik megoldás lenne a jobb, azt döntsék el az illetékesek. Annyi bizonyos, hogy a dieselmozdony-vezető mellé egy emberre szükség van a tolatásoknál, mert csak így lehet továbbra is biztosítani a gyors, zavartalan munkát.

Leiti Ferenc
Pécs

EGY KIS EMLÉKEZTETŐ 1945-BŐL



— No és melyik állomáson akasszam le a zongaráját?
— Ahol legjobban tudom majd elcserélni.



— Mindjárt megyünk tovább, szereztem egy kis szenet a mozdonynak!

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. ÁPRILIS 1.



(M. Foto: Vadas Ernő felv.)

TIZENÖT ÉV UTÁN

Merre a szem látott, a széles, nagy határ,
Melyen Te dolgoztál egykori proletár
Másnak, — most már Neked, nekünk ad kenyeret. —
Nincsen nélkülöző család, éhes gyerek. —

Mikor a földesúr kiszivta a véred
És boldog lehettél, ha volt pár filléred,
Mikor éhes fiad, beteg feleséged
Megtiporta, tépte, gyötörte az élet,

Mikor munka nélkül töltötted a telet
És hiába várták otthon a kenyeret...
Róttad az utcákat, gyárról-gyárra járva...
„Munkásfelvétel nincs!" hirdette a tábla,

Erre emlékezzél s bár az idő eljár,
Ezt soha ne feledd, egykori proletár!
Így nevelt gyermekből proletárrá téged
A sok nélkülözés, a sanyarú élet. —

Úri Magyarország nincs már. Elmúlt. Vége.
A Te munkád nyomán virágzik a béke.
Tizenöt éve múlt. — Emlékezhetsz rája:
Sok hős Szovjet harcos vére volt az ára...

Nekik köszönheted, hogy szebb lett az élet,
Hogy nincs már proletár, nincsenek cselédek,
Hogy a sorsod mindig többet és jobbat ad,
Hogy a Pártunk vezet, mely jó úton halad. —

Pogány József

A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek

Az 1959-ben elért kiváló eredmények alapján a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját a következő szolgálati helyek nyerték el:

Debreceni Járműjavító ÜV.
Miskolci Építési Főnökség.
Budapest Keleti Csomópont.

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium vállalatai részére adományozott kongresszusi zászlót a MÁV dolgozói kapták. A zászlót a Budapest Keleti Csomópont dolgozóinak adományozták.

★

A szakszervezet központi vezetősége és elnöksége ezúton is üdvözli a kitüntetett szolgálati helyek minden dolgozóját, mozgalmi és szakmai vezetőjét. Munkájukhoz további sikereket kíván.

A szakszervezet által adományozott kongresszusi zászló nyertesei

A kongresszusi verseny szervezése idején a szakszervezet elnöksége a vezérigazgató elvtárssal egyetértésben határozatot hozott kongresszusi zászló adományozására az igazgatóságok egy-egy szolgálati helye, valamint az üzemi vállalatok, a Gazdasági Vasutak és a GYSEV egy-egy szolgálati helye számára.

A versenyszakasz lezárása után a területi bizottságok, valamint az igazgatóságok vezetőinek döntése alapján az alábbi szolgálati helyek nyerték el a kongresszusi versenyzászlót és a vele járó pénzjutalmat:

Rákosrendező állomás.
Debreceni Építési Főnökség.
Diósgyőri Pályafenntartási Főnökség.
Nagykanizsa állomás.
Szombathely állomás.
Békéscsaba állomás.

Az üzemi vállalatok, Gazdasági Vasutak és a GYSEV területén az alábbi szolgálati helyek részesültek a kitüntetésben és pénzjutalomban:

Székesfehérvári Járműjavító ÜV.
G. V. Üzemfőnökség Szob.
Sopron GYSEV állomás.

SZABADSÁGUNK SZÜLETÉSNAPJÁRA

Április 4-e, a felszabadulás ünnepe, a hála megnyilatkozásának is ünnepe azok iránt, akiknek szabadságunkat, függetlenségünket köszönhetjük. A szovjet katona iránt, aki kenyeret adott az éhes, a pince hidegétől elgémberedett gyermekek kezébe, az egész szovjet nép iránt, akiknek önzetlen segítségét, támogatását azóta is léptennyomon érezhetjük.

A felszabadulás utáni új életünk szimbólumává, sikereink zálogává vált április 4-e.

Az idei ünnep mérföldköve előrehaladásunknak a munka frontján aratott győzelmeinknek. Ahhoz azonban, hogy értékelni tudjuk a megtett utat, a 15 év alatt elért eredményeket, érdemes néhány percre megállni, érdemes visszafordulni a naptár lapjait 1945 tavaszáig. Érdemes megnézni, mit hagytak ránk örökségül Hitler fasiszta csapatai, a nyilasok, milyen károkat okozott a háború.

A vasút, a közlekedés óriási arányú károkat szenvedett. A 45 000 vasúti kocsiból mindössze néhány ezer maradt futóképes állapotban, a 2800 mozdonyból pár száz volt használható. A vasúti pályatesteket több száz kilométeren keresztül felszaggatva, a hidak többsége felrobbantva, a jelzőtornyok és irányító berendezések megsemmisítve, a világító berendezések és távíró készülékek, fűtőházak, felvételi épületek egész sora hevert romokban.

1945 romhalmazai közt, amikor a központi irányítás még béna volt, a vasutasok önmaguk szervezkedtek és tették meg az első lépéseket a munka megindítására.

A vasutasokat már 1945 január végén ott látjuk a fővárosi gócpontokon, ahol csákánnyal, lapáttal, talicskával takarították a romokat. Február első felében már romtalanították a Budapest Nyugati—Vecsés, a Kőbánya-teher—Kőbánya-felső, a Kőbánya—Rákos, a Nyugati—Rákospalota—Ujpest és a dunakeszi vonalat, majd két hét múlva a Budapest—Szolnok és a budapest—salgótarjáni vonalat.

1945 március elején Miskolc és Budapest között másodnaponként már vonat közlekedett. Júliusban 15 370 személyvonatkilométer volt a vasút teljesítménye. A forgalomnál éjjel-nappal dolgoztak, mert tudták, hogy a vasút nélkül nincs élet, nem tud megindulni az ország vérkeringése.

Ebben az időben 200 mozdonnyal, 15 motorkocsival, 400 személy- és 5000 teherkocsival üzemelt a vasút. A fejlődés azonban mind több és több mozdonyt és kocsit követelt. Első lépés volt a tervbevett 500 mozdony és 10 000 kocsi üzembehelyezése, hogy az élelmiszerek mellett a nyersanyagok és a bányatermékek is eljussanak az ipartelepekre, a gyárakba.

Vasúti hídjainkban is óriási kárt tettek a fasiszták. Összesen 880 hidat pusztítottak el. A legnagyobb nyílású hídjaink szenvedtek legtöbbet. Duna- és Tisza-hídjaink mind áldozatul estek a barbár pusztításnak.

Vasúti közlekedésünk megbénulását az elpusztult hidak csak növelték. A helyreállításban azonban segítségünkre siettek a szovjet csapatok. Még a hadműveletek hazánk területén folytak, amikor a szovjet alakulatok provizóriumos megoldással ugyan, de megépítették a záhonyi, a tiszafüredi, a szolnoki és szegedi vasúti Tisza-hidat, továbbá a budapesti összekötő vasúti hidat.

Ennyit az 1945-ös állapotokról. Most pedig nézzük meg, hogy a felszabadulás óta eltelt 15 esztendő alatt hogyan éltünk a szabadsággal, meddig jutottunk el a szocializmus felé vezető úton.

Túlzás nélkül elmondhatjuk, hogy dolgozó népünk az MDP, majd az MSZMP vezetésével nagyot alkotott. Azért tudtunk nagyot alkotni, mert népünket a jövőbe vetett hite, akaratereje mellett az első pillanattól kezdve állandóan segítette, erősítette, védte a szabadság szülőházájának, a Szovjetuniónak a békéért harcoló népe. A Szovjetunió nélkül nem lennének új szocialista városaink, nem lenne reményteljesen fejlődő iparunk, tudományunk, művészetünk, nem lenne a szocialista útra lépő mezőgazdaságunk.

Bár harcunk dicsőséges tényeit a szocializmus és a béke erőinek rohamos növekedését nehéz számokkal kifejezni, néhány szemléltető számadat azonban ide kívánkozik.

Beruházásokra, új üzemek, berendezések, lakások, kórházak és kulturális intézmények létesítésére 1949 és 1958 között 120 milliárdot fordítottunk. 1949-ben 5,7, 1958-ban pedig 12,8 milliárd forintot ruháztunk be.

A nemzeti jövedelem tíz év alatt megkétszereződött. Az ipar termelése — ha az 1949. évit 100 százaléknak vesszük — 1958-ban 304 százalék volt. A termelékenység a gyáriparban 166 százalékra emelkedett. Az ipari termelés növekedését jellemzi, hogyha az 1938. évi termelést 100 százaléknak vesszük, az 1958. évi érték 432 százalék, 1960-ban viszont a 3 éves terv végére az 1938. évi ipari termelésnek mintegy ötszörösét érjük el. Az egy főre eső reálbér több mint másfélszeresére emelkedett.

A hároméves terv összes beruházása 32 milliárd forint. Ebből a közlekedésre 4 milliárd forint jutott. A 3 éves tervben 110 000 új lakás épül, jóval több, mint az első ötéves terv időszakában.

Nézzük meg közelebbről a vasút fejlődését. Egy egész könyvet tenne ki, ha felsorolnánk az új vasúti létesítményeket. Borsod megyében — hogy csak egy megyét említsünk — 50 körül van az új vasúti létesítmények száma. Új felvételi épületet kapott Székesfehérvár, Hatvan, Győr, Kiskőrös és több kisebb állomás. Budakeszin új MÁV tüdőszanatórium, Pécelen utókezelő kórház, a Jávor utcában éjjeli szanatórium létesült. Milliókba került a MÁV Kórház új tüdő- és röntgenosztálya, a szombathelyi, a debreceni és a pécsi rendelőintézet, az új mozgólaboratórium, a harkányfürdői gyógyház, a bodrogolaszi fiúnevelő intézet.

A hároméves terv idejére betervezett létesítmények közül elkészült a miskolci járműjavító új öltözője, mosdója, modern gépekkel felszerelt üzemi konyhája és étkezdéje. Befejezéshez közeledik Debrecen állomás felvételi épületének építése. A különböző szociális létesítmények mellett nagy jelentőségűek voltak azok a bérkorrekciók is, amelyek az alacsonyabb keresetű vasutas dolgozókat kedvezően érintették.

Az 1959. év eredményei alapján az idén kerül első ízben kifizetésre a vasút egész területén az üzemi jutalék. Az idei teljesítménytől függően ez a jelenlegi átlag 10 napi fizetés helyett a 24 napot is elérheti.

Több száz dolgozónak — akik egészségre ártalmas munkakörben dolgoznak — szállították le a heti munkaidejét 36, illetve 42 órára. Állandóan csökken az utazószemélyzet szolgálati ideje — s mindez keresetveszteség nélkül.

Dolgozóink jó munkával igyekeznek meghálálni a róluk történő gondoskodást. Hogy ez így igaz, azt számos példa bizonyítja. A sok közül ezúttal csak egyet nézzünk meg. 1959-ben az MSZMP VII. kongresszusa tiszteletére kibontakozó szocialista munkaversenyben olyan eredmények születtek, amelyek nem túlzás, ha azt mondjuk, egyedül állnak a vasút történetében. Minden eddiginél nagyobb szállítási feladatunkat a korábbiaknál gazdaságosabban, tervszerűbben teljesítettük. 1959-ben 5,8 millió tonnával szállítottunk több árut, mint 1958-ban. Az elszállított mennyiség több, mint amennyit 1960-ra vártunk.

A vasút éves tervét már december 9-re teljesítette. Nem lebecsülendő az az eredmény sem, hogy a személyvonatok 97 százaléka menetrend szerint közlekedett a múlt esztendőben. A vontatási szolgálat pedig a vállalt 116 400 szabványtonna szén helyett 233 400 tonnát takarított meg.

1959-ben 320 vágánykilométer hosszban végeztek felépítménycserét és kicseréltek 1850 csoportkitérőt. A felújításokra több mint 1 milliárd 100 millió forintot fordítottak. A 40 km hosszú mende—újszászi vonalon végrehajtott felépítménycserén kívül házagnélküli felépítmény létesült Ajka—Celldömölk, Hatvan—Vámosgyörk, valamint Mezőtúr és Békéscsaba között.

A múlt évben 130 új, korszerű négytengelyes személykocsit, 10 darab 600 lóerős diesel-hidraulikus mozdonyt, 40 darab 400 lóerős, 25 db 150 lóerős dieselmozdonyt, több új ABB típusú négytengelyes motorkocsit, közel 3000 teherkocsit állítottunk forgalomba. A vasút ma már 120 dieselmozdonnyal rendelkezik. Az idén további 50 dieselmozdonyt 150 személykocsit és közel 3000 teherkocsit vásárolunk és közel 400 km-en hajtunk végre felépítménycserét.

Az 1960-as év még nagyobb segítséget ígér a technikai színvonal emelését illetően, mint bármely korábbi esztendő. A beruházásokból kiemelkedik a dieselesítésre és a villamosításra szánt összeg.

Számolni kell a vasútnak azzal is, hogy 1960-ban a hároméves terv utolsó évében 7,8 millió tonnával több árut kell elszállítani, mint 1959-ben. Ha a múlt évben elszállított tonnamennyiség tükrében nézzük a növekedést, akkor terveink szerint 1960-ban 13 hónapi teljesítményt kell nyújtani a vasútnak ahhoz, hogy megfeleljen feladatainak. Növekszenek feladataink a személyszállításban is. Előreláthatólag közel 15 millóval több utast kell elszállítani, mint tavaly.

Természetesen ezeket a feladatokat úgy kell elvégezni, hogy tovább növekedjen a menetrendszerűség, a tehervonatok terhelésének emelése, az egy teherkocsira eső terhelés, a kocsikihasználás javítása és az irányvonatképzés bevált, helyes módszerének szélesebbkörű alkalmazása. Az irányvonatképzésben 1959-ben elért 26,33 százalékos eredményt 34—35 százalékra kell emelni.

A második ötéves tervben még nagyobb arányú beruházásokat kap a vasút. Befejezik a Budapest-Keleti—Hegyeshalom, Győr—Szentgotthárd, Budapest—Dombóvár—Gyékényes, Budapest—Miskolc—Sátoraljaújhely, Hatvan—Somoskőújfalu, Szajol—Lökösháza, és Budapest—Kelebia közötti fővonalak korszerűsítését. Ezzel további 1600 vágánykilométeren létesül hézag nélküli felépítmény.

Hatvan—Miskolc között befejeződik a vonal villamosítása, majd sor kerül további 100 kilométer vonal villamosítására. Új második vagány épül Nyíregyháza—Záhony között.

A második ötéves tervben tovább folytatódik a vontatás korszerűsítése. A gőzmozdonyokat fokozottan kivonjuk a forgalomból, helyettük üzemeltetőmozdonyok közlekednek vonalainkon. A tervek szerint mintegy 380 különböző lóerős dieselmozdony, 70 db öttengelyes és 40 db négytengelyes motorkocsit állítunk forgalomba.

A második ötéves terv beruházási keretének mintegy 1,5 százalékát szociális és kulturális berendezésekre fordítjuk. Várható az is, hogy további bérkorrekciók követik az eddigieket és tovább csökken az utazószemélyzet szolgálati ideje.

Most, amikor felszabadulásunk 15. évfordulójára készül az ország népe és a hároméves terv sikeres befejezésével lerakjuk hazánkban a szocializmus alapjait, az idei feladatokhoz adjon erőt valamennyi vasutas dolgozónak az MSZMP VII. kongresszusa, amely nemcsak erre az esztendőre, hanem jóval hosszabb időre megszabta feladatainkat.

Éljen április 4, felszabadulásunk ünnepe!

ÚJ ÉLÜZEMEINK

1959 második félévének eredményei alapján — melynek különös jelentőséget és lendületet adott a kongresszusi verseny — az alábbi szolgálati helyek nyerték el az élüzem címet, s az ezzel járó pénzjutalmat:

Állomási szolgálat

Rákosrendező, Tatabánya-felső, Pusztaszabolcs, Bp. Kelenföld, Nyíregyháza, Szerencs, Nagykanizsa, Kiskunhalas, Szombathely, Celldömölk, Dorog, Miskolc-Gömöri, Kaposvár, Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Sopron GYSEV, Bp. Vizafogó, Keszthely.

Rakodási főnökség

Bp. Nyugati, Kiskunhalas.

Vontatási szolgálat

Szolnok, Debrecen, Kisterenye, Kiskunhalas, Sárospatak fth.

Műhelyek

Landler Jenő Jj. ÜV., Székesfehérvári Jj. ÜV.

Pályafenntartás

Pécsi, Szegedi, Kiskunhalasi Pályafenntartási Főnökség.

Építés

Bp. Építési Főnökség, Építési Géptelep Főnökség, Bp. Épületelemgyártó Főnökség.

Távközlő és biztosítóberendezési szolgálat

Szombathelyi Távközlő- és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség, Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség.

Szertárak

Landler Jenő Országos Osztószertár, Északi Országos Osztószertár, Dombóvári Osztószertár, Debreceni Műhelyi Szertár, Ferencvárosi Osztószertár.

Gazdasági Vasutak

G. V. Üzemfőnökség Szob, G. V. Vasútépítési Főnökség.

Vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesült szolgálati helyek

Állomások

Hatvan, Szob, Bp. Nyugati, Cegléd, Bp. Józseváros, Selyp, Bp. Angyalföld, Kisterenye, Kőbánya-teher, Hidasnémeti, Diósgyőr-Szabadság rendező, Sárospatak átrakó, Eger, Gyékényes, Komló, Murakeresztúr, Barcs, Bátaszék, Balatonszentgyörgy, Pécsbánya-rendező, Mezőhegyes, Békéscsaba, Zalaegerszeg, Bp. Déli, Pusztavám, Tokod, Ercsi, Ujszász, Pestlőrinc-Kavicsbánya, Bicske, Pilisvörösvár, Táborfalva, Dunakeszi, Budafok-Albertfalva, Monor, Ászári keményítőgyár, Velence, Pusztamonostor, Hajdúszoboszló, Debrecen Vásártér, Felsőzsolca, Ormosbánya, Fonyód, Villány, Csurgó, Tolna-Mozs, Keszőhidegkút-Gyönk, Balatonmáriafürdő, Vajta, Áta, Almamellék, Diósviszló, Röszke, Kötegyán, Csongrád, Izsák, Nyársapát, Apátfalva, Hajmáskér, Zalaszentiván, Uzsa, Balatonederics, Csajág, Csákánydoroszló, Ostfyasszonyfa.

Rakodási főnökségek

Szolnok, Debrecen, Kaposvár, Pécs, Szeged, Szombathely, Hatvan, Dombóvár, Komló.

MÁV Autófuvarozási Főnökség.

Vontatási szolgálat

Miskolc, Pécs, Dombóvár, Nagykanizsa, Szeged, Székesfehérvár, Bp. Ferencváros, Hatvan, Zalaegerszeg, Mezőhegyes, Pápa, Balassagyarmat, Kiskunfélegyháza, Ajka, Pusztaszabolcs, Sztálinváros Fth., Szeged kv., Bp. Déli Műszaki Kocsiszolgálat, Tatabánya-alsó vvf., Bp. Nyugati Műszaki Kocsiszolgálat, Kőbányai Felsővezeték Ép. v., Hatvan vvf., Torbágy vvf., Nagyszentjános vvf.

Pályafenntartási szolgálat

Zalaegerszeg, Kecskemét, Diósgyőr, Hódmezővásárhely, Tapolca, Mátészalka, Nyíregyháza, Hatvan, Békéscsaba, Nagykanizsa, Debrecen-Északi, Debrecen-Déli, Vác, Sztálinváros, Hatvan-Salgótarján pft. főnökség, Bp. Épületfenntartási Főnökség.

Pályaépítési szolgálat

Debrecen, Celldömölk, Szentes Építési Főnökség, MÁV Hídépítési Főnökség, Bp. Magasépítési Főnökség.

Távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat

Bp. Jobbparti Bizt. Ber. Fennt. Főn., Bp. Távközlő Fennt. Főn., Távközlő és Bizt. Ber. Közp. Főn., Szeged Távk. és Bizt. Ber. Fennt. Főn.

Anyagszerkezelési szolgálat

Bp. Ferencváros, Szolnok Fth., Szeged-Tisza, Szeged-rendező, Makó, Hatvan fth., Tapolca, Miskolc Osztó, Sátoraljaújhely, Nagykanizsa, Bátaszék, Barcs, Miskolc Műhelyi Szertár.

Gazdasági vasutak

Úrkút, Szerencs, Mohács, Mezőlak Üzemfőnökség, Budapesti, Gyulai Műhelyfőnökség.

Üzemi vállalatok

Északi, Szolnoki, Szombathelyi, Miskolci, Dunakeszi Járműjavító, Fatelítő ÜV, Vasúttervező ÜV.

A székesfehérvári járműjavító üzemi tanácsáról

Az szb-titkár

— Üzemi tanácsunk a múlt esztendőben öt alkalommal tartott ülést — mondja *Vathy Elek*, a szakszervezeti bizottság titkára, amikor a tanács munkája felől érdeklődünk. — Üléseinken a nyereségrészesedés elosztásával, a kongresszusi versennyel, szociális problémákkal és a vállalat mérlegbeszámolójával foglalkoztunk.

Az utóbbit kivéve valamennyi ülésünk aktív volt. A vitából nemcsak a vezetők, hanem valamennyi tag aktívan kivette a részét. Különösen emlékezetes a nyereségrészesedés elosztásával foglalkozó ülés. Olyan élénk vita alakult ki, hogy alig győztük jegyezni a javaslatokat.

Vállalatunk 1960. évi műszaki intézkedési tervét is üzemi tanács elé viszi. Ezen az ülésen azt is megbeszélik, hogy a tanács tagjai hogyan segíthetnék elő legeredményesebben a terv megvalósítását.

Az igazgató

Németh Imre, a járműjavító igazgatója is elégedett az üzemi tanács munkájával.

— Az utóbbi időben sokat javult üzemi tanácsunk munkája — mondja. — Üléseinken egyre többen mondják el véleményüket, észrevételüket. Egyszóval az üzemi tanács ma már jelentős segítséget nyújt a vállalat vezetéséhez.

Meg kell azonban mondanom — folytatta rövid szünet után —, hogy több segítséget is kaphatnánk, ha azokon az üléseken is hallatnák hangjukat a műhelyekben dolgozó tanácstagok, amikor a vállalat mérlegbeszámolójával, vagy a műszaki fejlesztéssel foglalkozunk. Sajnos, ez még problémát okoz. Ilyenkor be kell érni egy-két vezető tanácsával, javaslatával.

A tanácstag

Nos ha már itt tartunk, nézzük meg, hogyan látja ezt a problémát egy műhelyben dolgozó üzemi tanácstag.

— Mi, akik a műhelyekben dolgozunk, jobbára saját feladatainkat, problémáinkat ismerjük, ezért nem tudunk hozzászólni a vállalat egészét érintő kérdésekhez — így vélekedik *Herceg László*, a belső gyártási részleg csoportvezetője. Le kellene bontani a beszámolót főbb mutatókra. Így talán jobban megértenék, hogy miről van szó.

Persze a munkából azért mi is kivesszük részünket. A vállalat 1960. évi műszaki intézkedési tervét jómagam külön ismertettem a pártcsoportunkban. A takarékosságra is nagy gondot fordítunk műhelyünkben. A hulladékba csak olyan anyag kerülhet, amit egyáltalán nem lehet felhasználni.

Herceg Lászlóhoz hasonlóan a többi tanácstag is sokat tesz az önköltség csökkentéséért, a takarékosságért. A műhelyek takarékossági felelőseit például az üzemi tanácson belül létrejött műszaki bizottság fogja össze. Ez a bizottság negyedévenként üzemszemlét is tart.

A Székesfehérvári Járműjavító 108,62 százalékra teljesítette 1959. évi tervét és több mint 2 millió forintot takarított meg a népgazdaságnak. Az elért eredményekben, mind az a beszélgetésekből is kiderült, része van a vállalat mind eredményesebben dolgozó üzemi tanácsának.

Egy este az Éjjeli Szanatóriumban

ESTELEDIK... Kékes szürke fátyol ereszkedik a városra. Télvégi szél susog a Városliget széli Jávor utcában, ahol megannyi villa közé ékelődve áll az Éjjeli Szanatórium szögletes, modern épülete.

Forgalmas az utca... Egymás után érkeznek a szanatórium lakói. Autóbusz áll meg a vasrácsos kapu előtt: megjöttek a Landleresek — hallatszik.

A tágas előcsarnokba már a korábban érkezettek üldögélnek. Lágy muzsika zeng... A sarokban ácsorgó pálmák mint libériás inasok hajlongnak a pihenni térő munkások előtt.

IRÁNY AZ ÖLTÖZŐ. Előkerülnek az intézeti pizsamák, papucsok és eltűnnek a szekrények rejtekén a füstszagú bundák, bakancsnok, csizmák. Néhány perc múlva a fürdőből a csobogó víz hangjával keveredve, nóta száll.

Csak a gong öblös hangja vet véget a jókedvű lubickolásnak. Ebédre szólít... A személyzet kedves, barátságos. Antal néni, a porció osztó szakácsnő kicsit barátságosabb is lehetne, de így is jól van. Ínycsiklandozó illat tölti be a tágos ebédlőt. A „2”-es asztaloknál (diétások) tejfölös gombaleves párolog a tálban. A második fogás párizsi sült rizszsel, majd kompót és tiroli rétes.

Borhiné, a gondnok ott járkel az asztalok között: beszélget, érdeklődik a hogylét iránt és jegyzi a kívánságokat. Mindenki kedvence, Erzsi főnővér, osztja a gyógyszereket.

Repeta! — hangzik a tolóablak mögül. Van, aki kétszer is kér. Kap.

EBÉD UTÁN MEGTELNEK A TÁRSALGÓK. Öblös fotelek ringatják a pihenőket. Itt sakkfigurák koppannak, amott kártya surran. Többen az orvosi rendelő előtt várakoznak. Mindenki alapos vizsgálat alá kerül. Kelemen főorvos elvtárs és segítőtársai: Bánki és Hopoczky doktorok türelmesen hallgatják a panaszokat. Sokat enni, sokat pihenni — hangzik az intelem.

A vékonyabbak injekciókúrán mennek keresztül. Ez mindig kedélyesen történik. — Nővérke, tövig neki! — biztatja egy huncutkodó fiatal mozdonyvezető Margit nővért, amikor az a társát kezeli. Mindenki derül, csak a szenvedő alany nem. Hszszsz... de már ő is túl van... S mosolyog.

Azután a biztató következik. Most nem nagy legény. Lassan „hámozza” ki magát a pizsamából. A társa — az előbbi — tesz-vesz, öltözködik, gyanúsan topog. A nővér a tűbe szívja az ampulla tartalmát. A delikvens — az előbbi — csak áll, vár, a világért sem nézne hátra.

A másik ezt kihasználva, a pizsama hajtókából elővett tűvel megböki — óvatosan, szépen, szinte szakszerűen. Amaz szisszen és máris húzná fel a nadrágot. Hohó...! — ne szökjünk meg, hékás — mondja a nővér, kezében a jókora injekciós tűvel. A huncutkodó csak akkor érti meg mi történt, amikor felszabadultan, hangosan kitör a nevetés.

IGY MÚLIK AZ ESTE, mókával, derűvel, beszélgetéssel. Van, aki rádiót hallgat, televíziót, vagy filmet néz.

Nyolc óra felé megint gong: Jó étvágyat, elvtársak a vacsorához — szól a hangszórón a portás bácsi. Kakaó és fonott kalács az esti nyomaték. Ez is elfogy... Még egyszer megtelnek a társalgók és füsttel az előcsarnok, mely egyetlen hely a dohányzók számára.

22 óra felé — ha nincs különös televíziós műsor — már a takarodót sürgeti a csinos Anna nővér. Gondosan bejárja a szobákat, villanyt olt, aztán elcsendesedik a Jávor utcai nagy ház, pihen a szakszervezet védőszárnyai alatt a munkás, a vasutas.

Gergely József

Egy életmentő kapus

Február 29-én történt Vácott. A szolgálattevő, miután az utasok felszálltak, jelzést adott a 127-es személyvonat indulására.

A vonat már mozgott, amikor *Sámuel József* nógrádi lakos az Utasellátó söntéséből kirohant, átugrott a kerítésen és a mozgó vonat után eredt. A felugrást azonban elvétette. Ruhája fennakadt a lépcsőn, s a szerelvény vonszolta magával.

Kaufmann Károly üzemi balesetes kapus minden erejét összeszedve rohant a vonat után, hogy megmentse a felelőtlen utas életét. Szinte az utolsó pillanatban kapta el a lépcsőn lógó Sámuel József lábát a vonat kereke alól.

Időközben *Hunyadi András* jegyvizsgáló meghúzta a vészféket, s a vonat, amely 150 méteren keresztül vonszolta Sámuel Józsefet, csikorogva megállt.

Dícséret az életmentőnek.

Csárádi Zoltán
Vác

Abaligeten is kigyúl a fény

A pécs-dombóvári vonalon levő *Abaligeten* még petróleumlámpa fényénél teljesítenek éjszakai szolgálatot a vasutasok. A váróteremben is lámpafény pislákol. De vigasztaló, hogy már nemsokáig. *A pécsi igazgatóság idei beruházási tervében szerepel a villany bevezetése.* Már a helyszíni bejárás is megtörtént, a távvezeték leágaztatása a trafó építése végett.

Figyelembe véve a személyforgalom emelkedését, rövidesen a legkorszerűbb neoncsöves világítás szórja majd fényét a vonatra várakozókra és könnyíti meg a vasutasok éjszakai munkáját.

Vámai László
Pécs

Élénkül az újítómozgalom Celldömölkön

Keresni az újat, ez jellemzi az utóbbi időben a celldömölki fűtőház dolgozóit. S a törekvés számszerű eredményei egyre biztatóbbak. 1959-ben 29 újításból 15-öt fogadtak el. A megtakarítás összege 152 887 forint. A kifizetett újítási díj 9719 forint.

Azokat a javaslatokat, amelyek kisebb munkákra vonatkoznak, még az elfogadás előtt megvalósítjuk. A propagandaeszközöket, a faliújságot, a hangos bemondót is felhasználjuk a legjobbak népszerűsítésére.

Minden jel arra mutat, hogy az idén az újítómozgalom tovább szélesedik. Azok a brigádok, amelyek célul tűzték ki a szocialista brigád cím megszerzését, úgyszólván kivétel nélkül vállalták, hogy fél év alatt legalább három újítást adnak be.

Kismihók Róbert
Celldömölk

Az Utasellátó ÜV új mintaüzemei

Az 1959. második fél évben elért eredmények alapján az Utasellátó ÜV következő üzemei, árudái nyerték el a mintaüzem címet:

Vendéglátó részleg: 18-as Keleti étterem, 17-es szombathelyi étterem, 34-es Déli étterem, 46-os békéscsabai étterem, 12-es elosztó (hajókirendeltség).

Árudák: 1-es áruda (Utasellátó központban) és a 41-es húsüzem.

Az árvák nevében köszönjük

A napokban talpig feketébe öltözött asszonyka — özv. Polhammer Istvánné, Barcs állomás dolgozója — kereste fel szerkesztőségünket és arra kért bennünket, hogy írjunk a barcsi fűtőház dolgozóiról, mert megérdemlik, hogy emberséges cselekedetükről országszerte tudomást szerezzenek.

— Testvérem férje, aki a barcsi fűtőház mozdonyfűtője volt, 1958-ban elhúnyt — kezdte csendesen a történetet. Három kiskorú gyermeket és egy beteg asszonyt hagyott hátra. 1960. január 30-án hosszas betegség után testvérem is elköltözött az élők sorából. A gyerekek teljesen árván maradtak. Gondozásukat magamra vállaltam, s a törvényes gyámjuk is én vagyok. Tekintve, hogy magam is szűkösen élek, igen jól jött az a segítség, amit a fűtőház szakszervezeti bizottságától, a dolgozóktól kaptam.

A szakszervezeti bizottság kezdeményezésére a dolgozók már akkor gyűjtést rendeztek, amikor meghalt a gyermekek édesapja. A pénzből ruhát vásároltak. Időközben a nagyobbik fiút felvették ipari tanulónak.

Ugyanúgy cselekedtek most is. Gyűjtést rendeztek és megint ruhával lepték meg az árvákat. Jólesik az a figyelmesség is, hogy gyakran ellátogatnak lakásunkra és érdeklődnek, hogy mivel segíthetnének a gyermekek nevelésében.

Ezért a segítségért a gyerekek és a magam nevében csak köszönetemet tudom kifejezni a barcsi fűtőház szakszervezeti bizottságának és valamennyi dolgozójának.

★

Mit lehetne ehhez még hozzáfűzni? Talán annyit, hogy társadalmunkban egyre gyakoribbak az ilyen cselekedetek.

A Gazdasági Vasutak beleolvad az Államvasutak szervezetébe

A hivatalos lap 13. számában közli a közlekedés- és postaügyi miniszter rendeletét a Gazdasági Vasutaknak az Államvasutak szervezetébe történő beolvasztásáról.

Mint a rendelet kimondja, a munka végrehajtásánál irányadó szempont, hogy továbbra is megmaradjanak azok az eredmények, amelyeket a G. V. mint önálló szervezet elért.

A Vasúti Főosztályon a G. V. irányítására külön egység nem létesül. Vonalainak közvetlen irányítását és üzemvitelét a vasútigazgatóságok végzik. Végrehajtó szolgálata változatlan feladatkörrel és létszámmal kerül át a MÁV-hoz. A Gazdasági Vasutak szervezetében jól bevált üzemfőnöki rendszer továbbra is megmarad.

A rendelet végrehajtásának határideje 1960. március 31.

Brigádvezetők tapasztalatcseréje

A *Budapesti Magasépítési Főnökség* vezetői, pártszervezete és szakszervezeti bizottsága megbeszélésre hívta össze a szocialista brigád címért harcoló 14 brigád vezetőjét és az építkezések SZB-titkárait. A megbeszélést attól a gondolattól vezérelve rendezték meg, hogy a meghívottak kicseréljék a munkában szerzett tapasztalataikat.

Érdekes volt a *Déli pályaudvar* öltöző és mosdó építését végző brigádvezető beszámolója. A *Landler Járműjavító* területén dolgozó építőbrigád vezetője arról beszélt, hogy a segédmunkásokból betanított munkásokat, majd szakmunkásokat képeznek. A *Keleti pályaudvar* korszerűsítésén dolgozó két brigád büszkén jelentette, hogy állandóan 105—107 százalékra teljesítik a tervet.

A megbeszélés résztvevői annak a véleményüknek adtak kifejezést, hogy a termelés növelése szempontjából hasznosak az ilyen megbeszélések, mert kicserélhetik egymás között a jó tapasztalatokat, a vezetőktől pedig hasznos tanácsot kapnak további munkájukhoz.

Tóth Mihályné
Budapest



A résztvevők egy csoportja

1945. április 4-én új korszak kezdődött hazánk történelmében

Emlékezés 1945-re

Gyöngyöst 1945. február 21-én szabadították fel a szovjet csapatok. A menekülő németek és a nyilasok nemcsak a városban, hanem az állomáson is nagy károkat okoztak. A dolgozók önfeláldozó munkával, nagy nehézségek árán hozták rendbe az állomás területét és indították meg a forgalmat.

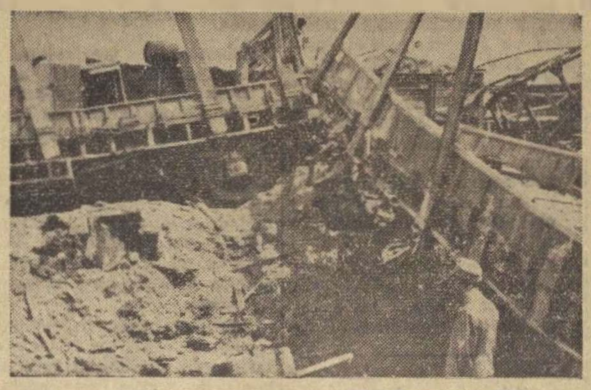
Ha most vissza gondolunk 1945-re, a felszabadulásra, lemérhetjük, milyen utat tettünk meg 15 esztendő alatt. A dolgozók munkához való viszonya nálunk is összehasonlíthatatlanul jobb, mint korábban volt. Részt veszünk a szocialista munkaversenyben, s többen a szocialista brigád cím elérését tűzték célul maguk elé.

A napokban 33 fővel a KISZ-szervezet is megalakult. A szakszervezeti bizottság a dolgozók beleegyezésével televíziós készüléket vásárolt. Az adásokat rendszeresen látogatják a vasutas családok. Örvendetesen javult a dolgozók baráti viszonya, a vasutas családok közelebb kerültek egymáshoz. Talán ez is hozzájárult ahhoz, hogy januárban az élüzemszint felett teljesítettük a tervet.

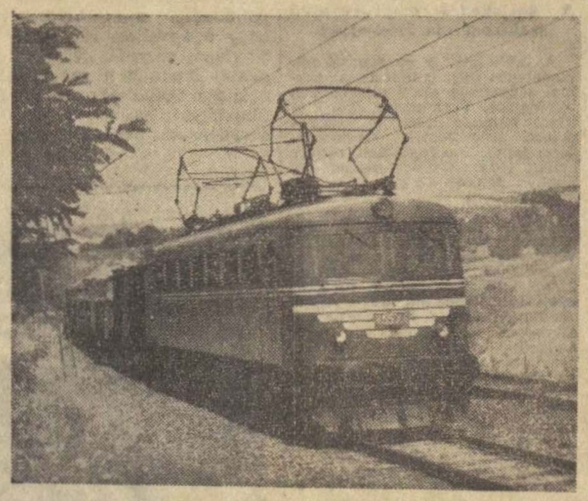
Felszabadulásunk 15. évfordulójának méltó megünneplésére újabb munkasikerekkel készül állomásunk lelkes kollektivája.

Bezzeg Lajos
Gyöngyös

1945



1960



Szegeden így kezdődött

1945. április 4. Ekkor fejeződött be történelmünk legtragikusabb korszaka. Fiainkat igazságtalan háborúba hurcolták az ország urai. Városainkat bombatámadások pusztították, üzemek, gyárak, hidak dőltek romba. Ami ebből a rombolásból ép maradt, azt a menekülő németek és a nyilasok magukkal hurcolták. Nem maradt utánuk más, csak a keserűség, bánat és pusztulás.

Szegedre 1944. október 11-én érkeztek meg a felszabadító szovjet csapatok. A felszabadult Tisza-parti városban lázas ütemben indult meg az újjáépítés. A felrobbantott hidakat a város, a környező falvak népének áldozatos munkájával és a szovjet csapatok segítségével fahidakkal pótolták.

Az első vonat

A vasúti közlekedés 1944. december 19-től indult meg, elsőnek a szeged—csanádi vonalon. December 28-án *Hódmezővásárhelyig,* később pedig *Kiskunfélegyházáig* közlekedtek a vonatok. A szegedi vasutasok kezdetben egy mozdonnyal és hat személykocsiból álló szerelvénnyel tettek eleget a feladatuknak.

Időközben a vasutasok és a város lakosságának összefogásával a szegedi pályaudvarokon is megtörtént a helyreállítás. A fáradtságos munka eredményeként *1945 február első felében elindulhatott az első élelmiszert szállító vonat Budapestre.*

A helyreállítási munkálatokból derekasan kivették részüket a szegedi vasutasok. Szeged-rendező pályaudvaron 737 óra alatt 247 köbméter földet mozgattak meg. A fűtőház és a szertár dolgozói 682, a kocsijavító műhely dolgozói pedig 302 társadalmi munkaórát végeztek. Csatlakoztak a rohambrigádokhoz a többi szolgálati ágak dolgozói is.

Tizenöt év után

Tizenöt év telt el 1945. április 4-e óta. Ez alatt új üzemek, városok, iskolák, kórházak és különböző vasúti létesítmények épültek az országban. Ma már a szegedi igazgatóság vágányhálózatának hossza meghaladja az 1990 kilométert.

Új vasútvonal épült Lakitelek és Kunszentmárton között. Dunapataj, Kalocsa és Baja között vanatpótló járat létesült. Korszerű berendezést kapott Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas és a szajol—békéscsabai vonal. Új lakóépületek, laktanyák, melegedők, öltözők, fürdők és ebédlők épültek 15 év alatt.

Most, amikor visszatekintünk a felszabadulás óta megtett útra, büszkeség tölt el bennünket, hogy mi vasutasok is részesei vagyunk a sikernek, az elért eredményeknek.

Sziládi Sándor
Szeged

Az üzem fejlesztésével a termelékenység növelését segitik

A legnagyobb arányban épülő vasúti létesítmények egyike az Északi Járműjavító. Több millió forintos költséggel épül az a hatalmas szerelőcsarnok, ahol a dieselmozdonyok javítását végzik majd. Az üzem fejlesztésének idei terveiről beszélgettünk *Györffy Ferenc* elvtárssal, a járműjavító mérnökével.

— Az idén tovább épül a diesel-motorjavító műhely — mondta Györffy elvtárs. 1961. december 31-ére kell elkészíteni ezt a létesítményt. Pillanatnyilag van némi késés a beruházás ütemében, de ezen úgy igyekszünk segíteni, hogy a tervezettnél előbb átadjuk az építkezésnek a jelenlegi motorkocsi műhelyünket. Ezt a műhelyt most más területre kell helyezni. Az építkezés miatt ideiglenesen kisebb térre szorulunk, ezért minden négyzetmétert jól ki kell használnunk a műhelyekben.

Az építkezéshez valóban nagy hely kell. Az irodaépület előtti parkban most előregyártott betonelemeket tárolnak. Elmondta Győrffy elvtárs, hogy a tavaly kapott és

az idén beszerzendő új gépekkel igyekeznek zárt ciklusú javító módszereket kialakítani.

Ezzel magasabb termelékenységet tudnak elérni.

A kiskerékjavításnál már megvalósítottak egy ilyen zárt ciklusú javítást. A műhely egyik kapuján begördülő kerékpárokat ultrahanggal megvizsgálják, majd eszterga-, karusszel- és tengelyeszterga-géppel elvégzik a szükséges munkaműveleteket és a műhely másik kapuján javítva távoznak a kerékpárok. Ezek gyorsított javítására azért is szükség volt, mert havonta 150 darabbal több kis kerékpárt kell javítani.

A vállalat igazgatójának intézkedése alapján összevonják a két hasonló profilú műhelyt: a kovácsok és a rugó-kovácsok műhelyét.

Az összevont műhelyben rövidesen két modern gázkemencét helyeznek üzembe.

A vállalatfejlesztési alapból létesítenek egy hamuláda- és sátorjavító műhelyt. A motorok alaposabb kipróbálását segíti a diesel próbaterem létesítése.

A korszerűsítéstől legalább olyan eredményeket várnak, mint amelyet a tavaly létesített központi szerszámjavító műhely hozott. A gondos szerszámjavítással ugyanis több mint egymillió forintot takarítottak meg az Északi Járműjavítóban.

Lőrincz János

Új öltözőt és ebédlőt kaptunk

Családias ünnep színhelye volt a napokban a Budapesti Központi Szertár. Átadták a dolgozóknak az új, korszerű öltözőt és ebédlőt. A szertáriak az eddigi szükségebédlő, irodák és a raktárak helyett fénycsővilágítású, korszerűen, otthonosan berendezett ebédlőben étkezhetnek. Az evőeszközöket sem kell már zsebben hordozni. Hófehér porcelántányérok, rozsdamentes evőeszközök, vizes kancsók poharak is kerülnek az asztalokra.

Megszűntek a raktárak sarkában levő szükségöltözők, a korszerűtlen zuhanyozók és a vödörből való mosakodás. Két férfi és két női öltöző, korszerű mosdók, zuhanyozók — hideg-meleg vízzel — szolgálják a dolgozók kényelmét.

Az ünnepség hivatalos része után jól sikerült klubesten ünnepelték meg a dolgozók a közel 800 000 forint értékű szociális létesítmény avatóját.

Várkonyi Ferenc,
a Központi Szertár főnöke.

A tehervagonoktól az expressz vonatokig

A felszabadulást követő napokban *Tapolca* állomás dolgozói sem sokat töprengtek azon, hol kezdjék. Először a romokat kellett eltakarítani és csak utána kezdhettünk hozzá az újjáépítéshez.

Legtöbb gondot a nagyobb vasúti hidak helyreállítása okozta vonalainkon. Ilyen volt a *Zala* folyó hídja, a *Balatonfüred* melletti nagyobb vasúti hidak, a *balatonakarattyai* alagút helyreállítása és az alagúttól Csajág állomásig húzódó közel 4 km-es vasúti pálya rendbehozása.

Munka volt bőven. A hajnali órákban egyetlen vonat indult Tapolcáról a balatonakarattyai alagútig. A vonat mindössze 5—6 teherkocsiból állt. Abban kuporogtunk odavissza. A Balaton északi partján ez szedte össze a vasutasokat. Az alagúttól *Csajágig* gyalog mentünk. A talpfákkal, sínekkel és hevederekkel megrakott pályakocsikat is kézi erővel toltuk fel a 10 ezrelékes emelkedőn.

Akik közénk jöttek, valamennyien szorgalmasan dolgoztak. Fegyelemsértő egy sem akadt köztünk. Így teltek napjaink, amelyekről joggal elmondhatjuk, hogy nehéz napok voltak, mert sem megfelelő szerszám, sem rendes étkezés nem volt biztosítva a nehéz fizikai munkához.

1946-ban készült el a Balaton északi partján a vasútvonal. Milyen öröm volt számunkra, amikor a gyaloglás helyett vonattal utazhattunk *Székesfehérvárig.*

Ma a balatoni vonalakon kényelmes expresszvonatokon utazhatnak a dolgozók üdülni, szórakozni. Amikor errefelé visz az utam, még ma is gyakran eszembe jut, hogy honnan indultunk el 1945 tavaszán és mekkorát léptünk 15 esztendő alatt.

Bognár Károly
Tapolca

Beszélgetés a MÁV új Kossuth-díjasával

Felkerestük a MÁV 1960. évi Kossuth-díjasát, Kutassy Lajos mérnököt, a vasbetongyártás és felhasználás hírneves szakemberét, hogy lapunk olvasói és szerkesztősége nevében köszöntsük őt e magas kitüntetés alkalmából és elbeszélgessünk vele életéről, munkásságáról.

A MÁV 1908-ban fektette le Magyarországon az első vasbetonaljakat — mondotta Kutassy Lajos —, olasz példák alapján. Hét darab trapézalakú vasbetonaljat építettek be egy állomási vágányba kísérletképpen. 52 év telt el az első hazai kísérletek óta és most büszkén elmondhatjuk: sikeresen befejeződött a küzdelem, amely nagyrészt a nyilvánosság előtt folyt, a vasbetonaljak használatának elismeréséért és bevezetéséért.

Milyen tudományos munkásság folyt a vasbetonaljak műszaki sajátosságainak tisztázása érdekében?

A Magyar Tudományos Akadémia előgyártási ankétján neves szakértők bevonásával tisztáztuk e probléma műszaki jellegű kérdéseit. Az természetesen nem szorul bizonyításra, hogy a vasbeton keresztalj tartósabb, olcsóbb a talpfánál. Ezenkívül azonban számtalan olyan tulajdonsága van, melynek pontos ismerete nélkül nem lehet a vasút munkájában felhasználni.

A Közlekedéstudományi Egyesület ülésein, valamint az egyesület miskolci és debreceni helyi csoportjának megbeszélésein az elmúlt 15 év alatt számtalan tanácskozás tárgya volt a vasbetonaljak alkalmazása. E tanácskozásokon, megbeszéléseken gyakran magam is, mint a kérdés részletes ismerője, védtem meg álláspontomat. Persze voltak olyanok, akik mosolyogtak erőfeszítéseinken, az idő azonban nekünk kedvezett. Ma már alig van olyan ember, aki előtt ne lenne világos, hogy a vasbetonaljak alkalmazása mennyire előnyös a vasút számára.

Ha már a gazdaságosságról van szó, milyen eredményekről számolhatunk be e téren olvasóinknak?

Magam 1946 óta dolgozom a vasbetonaljak alkalmazásán. A felszabadulás után először évente 100 000, majd később 300 000 darab vasbetonaljat gyártottak a vasút részére. Ma kb. 800 000 darab az évi termelés. A ma legyártásra kerülő vasbetonaljak konstrukciója jó és teljes mértékben felhasználhatók a vasúton. Kezdetben előbb a lágyvasbetétes keresztaljakat készítették, majd 1948—49-ben sikerült megkonstruálnom az első előfeszített betonaljat.

A gazdaságosság érdekli? Lássuk: a lágyvasbetétes keresztalj vasigénye 12,13 kg. Az előfeszített alj acélszükséglete 5,6 kg. Az anyagmegtakarítás tehát 60 százalék minden egyes darabnál. Ezenkívül az előfeszített alj súlya kisebb, a korábbi 270 kg helyett mindössze 220 kg. Az előfeszített vasbetonalj rugalmasabb és jobban ellenáll a dinamikus igénybevételeknek. Tartósság szempontjából is az előfeszített betonaljak javára billen a mérleg. A lágyvasbetétes alj 30 évig, az előfeszített pedig 50—60 évig is eltart.

Hol alkalmazták Magyarországon eddig nagyobb mennyiségben előfeszített betonaljakat?

Az elmúlt években az új vonalak építésénél, vagy a régiek felújításánál nagyobbára már vasbetonaljat használt fel a pályaépítési és fenntartási szolgálat. Import talpfa úgyszólván csak egyes fenntartási munkákhoz kerül a régi talpfák pótlására. Új vasbetonaljjal épült át a budapest—rákos—újszászi vonal, a székesfehérvár — szombathelyi, a mezőtúr—békéscsabai vonalak felújított szakaszain is mindenütt vasbetonaljakat építettek be. Igaz, hogy ezek súlya nagyobb mint a talpfáké. Ez azonban nem hátrányos, ellenkezőleg, az aljak nagyobb súlyánál fogva jobb a sínek felfekvése és ami szintén nem elhanyagolandó szempont: jelentősen csökkennek a fenntartási költségek is.

Kutassy Lajost tudományos munkája elismeréséül kormányunk a Kossuth-díj III. fokozatával tüntette ki. Büszkék vagyunk valamennyien erre a kitüntetésre.

B. L.

„De hosszú volt az első út...”

1945. január 13. A szovjet csapatok ezen a napon tisztították meg a Keleti-pályaudvar területét és környékét a német fasisztáktól. A következő nap még a Körút környékén dúlt a harc. A város szívében és Budán még az óvóhelyeken szorongtak az emberek, de a Keletiben már megkezdődött a romok eltakarítása.

A fűtőház egyik felét bombatalálat érte. A százlábú híd felrobbantva. A vágányhálózat felszaggatva. A megmaradt néhány mozdony legfőbb alkatrészei leszerelve. Ez a kép tárult *Kövesi Károly* mozdonyvezető és néhány társa elé január 14-én.

— *Nyolcan lehettünk az első nap, akik eljöttünk, hogy megnézzük, mit hagytak ránk örökségül a németek* — így kezdi visszaemlékezését a már nyugdíjba vonult mozdonyvezető. — *Mi a fűtőház körül kezdtük meg a romok eltakarítását, majd hozzáfogtunk a mozdonyok megjavításához. Ahogy teltek a napok, úgy gyarapodott a létszám. Alig több mint három hét alatt hét mozdonyt hoztunk olyan állapotba, hogy velük mozogni lehetett.*

— *A mozdonyok javítása közben az egyik romos épületben rögtönzött mosdót és öltözőt rendeztünk be* — szólt közbe *Kiss Lajos* szb.-titkár —, *erre is szükség volt, mert nem hagyhattuk a szabad ég alatt a holminkat és a piszkos munka után mosakodni is kellett.*

— *A hét mozdonyt február 12-én egyenként kivittük Rákosra, ahonnan aznap este én vittem az első vonatot Hatvanba. Fiam, aki akkor még tanonc volt a ferencvárosi fűtőházban, velem jött, ő volt a fűtőm* — így Kövesi Károly.

— *De hosszú volt az az első út,* — sóhajt fel. — *A legtöbb helyen csak lépésben haladhattunk a kihalt, rossz állapotban levő pályán. Útközben még fával is tüzeltünk, mert a szén kevés és rossz minőségű volt.*

•

Ugyanilyen körülmények között kezdtek munkához a forgalomnál és a műszaki kocsiszolgálatnál is. Először csak a pestiek, később már a vidéken lakók is sorra jelentkeztek munkára. A pályaudvar területén 172 aknatalálat helyén kellett síncserét végezni a dolgozóknak.

•

Tizenöt esztendő telt el a felszabadulás óta. Hogy a Keleti-pályaudvaron mekkorát fordult a világ másfél évtized alatt, hosszú lenne felsorolni. Néhány friss adat azonban ide kívánkozik.

A Keleti-tömb három szolgálati főnöksége közül az állomás, a fűtőház és a Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség a múlt év második felében végzett eredményes munkájáért elnyerte az élüzem címet. Ugyanakkor a Keleti-tömb megkapta a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját, valamint ők fogják őrizni az MSZMP Központi Bizottsága kongresszusi zászlaját, amelyet a közlekedési tárca területén a vasutasok nyertek.

A fűtőháziak az élüzemtényezők többségénél magasan túlteljesítették a színteket. Különösen kimagasló eredményt értek el az önköltség csökkentésében és az anyagtakarékosságban. 1959-ben több mint 19 millió forintot takarítottak meg. A fűtőház egyébként a felszabadulás óta már két ízben elnyerte a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját és háromszor az élüzem címet.

A Keleti-tömb dolgozói jó munkájukkal méltán érdemelték ki az élüzem cím mellé a nagy kitüntetést.

Emlékezés Széchenyi Istvánra

(1791 — 1860)

Kossuth szerint a „legnagyobb magyar!" Világutazó nemzetgazdász, mérnöki készséggel rendelkező szervező, tervező, író, katona egy személyben. Beutazta Olasz-, Görög-, Törökországot, Kis-Ázsiát, majd Wesselényi társaságában Franciaországot és Angliát.

Volt alkalma összehasonlítani a külföldi fejlődést az elképesztő hazai állapotokkal. Pénzhiány, járatlan utak, munkás, paraszt sirám és hangos uri dáridó jellemezte akkor Magyarországot.

Széchenyi azok közé tartozott, akik tenni is mertek az áldatlan állapotok felszámolásáért. 1825-ben az országgyülés már egy új Széchenyivel találkozik. Magyarul szól és ír. Birtokainak egy évi jövedelmét felajánlja a Tudományos Akadémia létesítéséhez. Lóversenyeket rendez. Megalapítja az Állattenyésztő Társaságot és a Nemzeti Kaszinót. Megírja a „Hitel" című munkáját, majd a „Világ" és a „Stádium"-ban mutat utat a politikai és gazdasági életnek. 1830-ban a gőzhajózás, a Duna szabályozás ügyét intézi és a Vaskapu szikláit robbantatja.

1832-ben újból Angliában járt s ott megtekintette a világ legelső gőzüzemű vasútját: a liverpool—manchesteri vonalat. A csodálat hangján ezt írja róla: „Megrendítő látvány, ha szorosan mellettünk halad egy vonat, ördögi erővel ragad mindent magával".

Idehaza a vasútépítés gondolatának egyik úttörője lett. 1830-ban a Clark testvérekkel megkezdi a Lánchid építését. Az első gőzmalom, a selyemhernyótenyésztés meghonosítása és annyi más fűződik a nevéhez. 1845-ben a Közlekedési Tanács elnöke lett. Kezdeményezi a balatoni gőzhajózást, a Tisza-szabályozást és a Várhegy alatti alagút építését. 1848-ban megírja „Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről" című tanulmányát. A Batthyány-kormány közmunka és közlekedési minisztere volt.

Az idegen erőkkel vérbefojtott szabadságharc után elmeés idegállapota egyre romlott. Döblingbe vonult — az ottani idegszanatóriumba. (Bécs egyik északi külvárosa) 1858-ban még egyszer fellángolt és megírta a maró gúnytól szikrázó, Bach korszakot támadó munkáját az „Ein Blick"-et. Körülötte a rendőri felügyelet mind szigorúbb lett, majd egy házkutatás izgalmai után 1860. április 8-án önkezével vetett véget életének.

Halálának századik évfordulóján idézzük Széchenyi emlékét, aki ha nem is volt teljesen mentes kora és osztálya gátjaitól, mégis egyike azoknak, akik hozzájárultak a haza, a nemzet felemelkedéséhez.

Az olimpiai sportjelvényért

Az olimpiai jelvényszerző-verseny keretében **Honti György** az MLSZ főtitkára előadást, majd **Papp László** olimpiai bajnokunk élménybeszámolót tartott a Vasúti Főosztály kultúrtermében.

Honti György az olimpiai játékok történetéről, az újkori olimpiáról, majd a magyar labdarúgóválogatott olimpiai szereplésérő beszélt. Papp László három olimpiai bajnoksága történetét mondta el a hallgatóknak.

A sportosztály március 24-én az olimpiai jelvényszerző versenyek beindításával kapcsolatban megbeszélésre hívta össze a budapesti sportkörök vezetőit, a szakszervezeti bizottságok sportfelelőseit.

•

Az Északi Járműjavító kultúrtermében **Bóbis Gyula** olimpiai bajnok tartott élménybeszámolot mintegy 280 dolgozó előtt.

SAKK

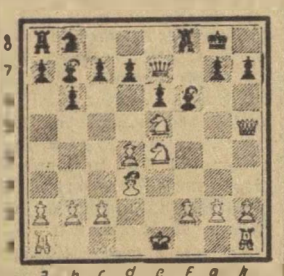
A centrumharc

A sakkjátszma kezdeti szakaszában — a megnyitásban mindkét fél a középmezők, a centrum elfoglalására törekszik. A gyaloglépések és a tisztek fejlesztése ezt az elsődleges célt szolgálja. Ez természetes is, hiszen aki túlsúlyhoz jutott a centrumban, az valójában az ellenfél hadállásának közelében összpontosította erőit és a siker reményében indíthat támadást a szárnyakon. A centralizált huszárok különösen veszedelmesek, ez kitűnik a következő mintajátszmából is:

Holland védelem

1. Ed. Lasker—Thomas 1912.
1. d4 f5. 2. e4 fe4; 3. Hc3 Hf6, 4. Fg5 e6. 5. He4: Fe7, 6. Ff6: Ff6; 7. Hf3 b6. 8. He5 0—0, 9. Fd3 Fb7, 10. Vh5 Ve7. (Sötét nem törődve a centrumharc sajátosságaival, passzívan játszott, így világos nyomasztó centrumfölényre és ezen keresztül közvetlen királyszárnyi fenyegetésekre tett szert. Sötét utolsó lépése hiba, most meglepő vezéráldozat következik . . .

Hadállás sötét 10. lépése után:



11. Vh7:+!! Kh7; 12. Hf6:++ Kh6, 13. Heg4:- Kg5. 14. H4+ Kf4, 15. g3+ Kf3, 16. Fe2+ Kg2, 17. Bh2+ Kg1, 18. Kd2 matt!

Dely Péter

SPORTHÍREK

Két osztrák labdarúgó-csapatot láttak vendégül a múlt nyáron a Celldömölki VESE labdarúgói — az SV Mattersburgot és a Frauenkirchen SC együttesét. A vendéglátás viszonzására a két csapat nevében a közelmúltban meghívás érkezett a burgenlandi labdarúgó-szövetségtől. Mivel a felsőbb sportszervek megadták az engedélyt a celldömölki vasutaslabdarúgók hamarosan eleget tesznek a meghívásnak.

Milyen segítséget várnak a záhonyiak?

Mindenki előtt ismeretes, hogy jól megrakott vonatok indításával kevesebb szerelvényt kell közlekedtetni, kevesebb mozdonyra és vonatszemélyzetre van szükség.

Záhony állomáson is tisztában vannak azzal, mit jelent a kocsikihasználás fokozása, az átlagos terhelés emelése. Míg 1958 végén például a 17,1 tonna tervet 100 százalékra, az 1959 decemberi 18,8 tonna tervet már 20,1 tonnára, tehát 106,9 százalékra teljesítették.

1959-ben a kocsikihasználásban elért eredményel 4693 kocsit takarítottak meg.

A jó eredmények mellett hiányosságok is akadnak. Elsők között a kocsik kiválogatását kell megemlíteni. Ezen is lehetne segíteni. Ha az üres kocsikból álló szerelvények rendezve érkeznének Záhonyba, ha a magas oldalfalú, a nagy rakterületű és kis raksúlyú kocsik egymás után lennének besorolva a szerelvénybe, gyorsabban történne a rakodás.

Jelentősen megjavítaná a kocsikihasználást, ha megszűnne az egyes iparvágányokra érvényben levő tengelynyomás korlátozás.

Előfordul, hogy 300—400 kilométert is kihasználatlanul szaladnak a kocsik, mert a rendeltetési állomáson alig párszáz méter hosszú iparvágányon korlátozták a tengelynyomást.

Akadnak más természetű hibák is. A belépő tüzifa, szerfa, és deszkaküldeményeket nem tudják mérlegelni, mert erre nincs megfelelő berendezés. Mérlegelés nélkül viszont nem lehet az árut továbbítani, mert előfordul, hogy a bevallott súly több a tényleges súlynál, vagy fordítva. Ezeknek a problémáknak a megoldásához a vasúti főosztálytól várnak segítséget a záhonyiak. **Vinczi Ferenc**
Záhony

Könyvismertetés

CZÉRE—VÁSÁRHELYI: A közlekedés magyarnyelvű szakirodalma 1956—1958

A bibliográfiák szerkesztőinek elsődleges célja a tanítás, a szakmai műveltség és a tájékozódás elősegítése. Fáradságos, körültekintő munkát kíván a szakirodalom termékeinek rendszerezése, jegyzékbe foglalása. Éppen emiatt csak az elismerés hangja illetheti azokat, akik erre vállalkoznak.

Ezért üdvözöljük örömmel — dr. Czére Béla, a műszaki tudományok kandidátusának és dr. Vásárhelyi Boldizsár, a műszaki tudományok doktorának — legújabb, **„A közlekedés magyar nyelvű szakirodalma 1956—1958"** című munkáját. A könyv szerves folytatása a szerzők korábban megjelent hasonló tárgyú köteteinek, amelyek az 1945—1952 és az 1953—1955 közötti idő szakirodalmát tartalmazták.

Jelentőségéhez mérten természetesen nagy teret foglal el a kötetben a vasúti közlekedés szakirodalma. A témák sokrétűsége miatt a vasúti szakcikkeket több fejezetben tárgyalja a könyv.

Az előző két kötettel együtt teljes részletességgel tájékoztat a felszabadulást követő közlekedési szakirodalomról, híven tükrözve az elmúlt közel másfél évtized örvendetes fejlődését.

Méltán tarthat széleskörű érdeklődésre számot és bízunk abban, hogy előségíti majd a hazai közlekedési kultúra további fejlődését.

dr. Horváth Károly

HIREK

— Jól sikerült, kultúrműsorral egybekötött baráti estet rendezett a Petőfi Kultúrotthonban Szeged állomás párt-alapszervezete.

— Ankéttal egybekötött tapasztalatcserét szerveztek március 17-én a szocialista brigád vezetők részére a szombathelyi járműjavítóban.

— Az általános iskola esti tagozatán sikeresen vizsgázó dolgozóknak ünnepélyes külsőségek között osztották ki a bizonyítványt Szeged állomáson.

— Kiállítást rendeztek Szombathelyen az öntevékeny vasutas képzőművészek és fotoamatőrök munkáiból. A kiállítást március 21-én nyitották meg.

— A szocialista, realista színművészetről tartott előadást Major Tamás, a Nemzeti Színház igazgatója a szakszervezet Benczur utcai székházában.

— Gazdasági kisvasút épül Oroszlány és Pusztavám között. A vonal kijelölése már megkezdődött.

— 65 dolgozónak van operabérlete a Székesfehérvári Járműjavítóban. Ebben nagy rész van Pintér Béla előrajzolónak, aki igen jól végzi a közönségszervezést az üzem dolgozói között.

— Jó hatással van Pécsbányarendező és Komló állomás terveljesítésére a fiatalok páros versenye. Az első hónap után a pécsbányarendezői ifik állnak az élen 114,7%-os átlageredménnyel. Ezt a figyelemre méltó eredményt a finom rendezési módszer bevezetésével érték el.



A Nemzetközi nőnap 50. évfordulóján a 475. sz. tehervonatot egy női vonatkísérő brigád továbbította Miskolcról Bp. Ferencvárosba. A vonatot a célállomáson ünnepélyesen fogadták. A miskolci asszonyok egy zászlót adományoztak a ferencvárosiaknak, akik ezt egy váza átadásával viszonozták

(Szabó Imre felv.)

— Pécs állomás dolgozói rögtönzött gyűlésen határozták el, hogy március 21-től április 10-ig felszabadulási műszakot tartanak. A műszak alatt különösen a kocsitartózkodás csökkentésére és a tehervonatok menetrend szerinti indítására fordítanak nagy gondot.

— Március végén munkavédelmi kiállítást rendeztek a Hajdú-Bihar megyei SZMT-hez tartozó megyebizottságok. A kiállításon részt vett a vasutas megyei bizottság is.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

12. számból: 233/1960. Titkárság. A vasúttól önkényesen kilépett dolgozók visszavételének szabályozása.

106 408/1960. I/2. C. Felvétel a vasúti technikumok nappali tagozatára.

13. számból: 107 264/1960. I/3. A. 14/1960. (Közl. Ért. 9.) KPM sz. Utasítás a Gazdasági Vasutaknak az Államvasutak szervezetébe való beolvasztására.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném szobakonyha, félkomfortos MÁV szolgálati lakásomat és szobalconyhás, FIK-házban lévő lakást, 3 szoba komfortosért. Bp., X., MÁV-telep 54. Ujvári. Érdeklődni bármikor.

— Elcserélném VI. ker. Fik-kezelésű szoba-komfortos lakásomat szoba-hall, vagy kétszoba komfortos intézeti lakásért. Dr. Serei. Telefon: 119—357.

— Elcserélném Budapest, XIV. kerületben lévő MÁV 2 szobás, összkomfortos, üvegverandás, kertes, gazdasági udvaros lakásomat, kettő egy-egy szobásra, megegyezéssel. Érdeklődni tel. 206—694. 8—10, vagy 18.30—19.30 óráig.

— Kiskunhalasi szoba-konyha kamrából álló lakásomat elcserélném budapesti hasonlóra, lehet a város külterületén is. Érdeklődni: Tóth Endre, Bp., XI., Thallóczi Lajos u. 30. 1/2. sz. alatt a délutáni órákban.

A szerkesztőség üzeni

Halász József Debrecen, Pogány József Budapest, Tótka Károly Szeged, Vinczi Ferenc Záhony, Várnai László Pécs, Bognár Károly Tapolca, Sziládi Sándor Szeged, Bezzeg Lajos Gyöngyös, Várkonyi Ferenc Budapest, dr. Horváth Károly Budapest, Csáradi Zoltán Vác, Kismihók Róbert Celldömölk, Tóth Mihályné Budapest, **Leveleiket lapunkban felhasználjuk.**

Nagy József Pápa, Turóczy Istvánné Pécs, Pintér János Budapest, Várnai László Pécs, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Bognár Károly Tapolca, Cserháti József **Szeged. Leveleiket, verseiket hely hiányában közölni nem tudjuk.**

Balla László Sztálinváros, Bársony Iván Budapest, Kiss II. István Budapest, Kovács Ferenc Demecser. **Panaszukkal kapcsolatban intézkedünk.**

Kismihók Róbert Celldömölk, Turán Irén Sashalom, Mező László Dombóvár, Halasy Zoltán Szolnok, Szentgáli István Gyöngyös, Szabó Gyula Sztálinváros. **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Babirák Pál, Várpalota. A pótjegy kiadását engedélyezték. **Keszte Tibor, Várpalota.** A szombathelyi igazgatóság közlése szerint az 1960. évre kiosztandó bundából és b. b. sapkából az elsők között fog részesülni. **Németh Pál, Szerencs.** A jutalom kifizetése iránt a Miskolci Igazgatóság intézkedett. **Balla László, Sztálinváros, Cserháti József, Szeged.** Levélben válaszolunk.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség Budapest VI., Benczur u. 41.
Terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

TIZENÖT ÉV ÖT KÉPBEN

Arccal a vasút felé!



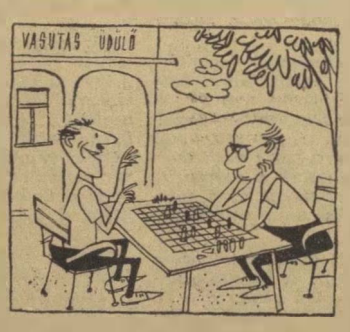
— Csak nem képzeli, hogy ezekből a roncsokból valaha is vasút lesz!? Inkább jöjjön feketézni.

Munkaversennyel előre!



— Nyugodtan elmehetnek az erdőbe ibolyát szedni. Ezt a vonatot a Pista gyerek viszi és ő nem adja alább kétszáz tengelynél.

Jó munka — jó üdülés!



— Én sem hittem volna, hogy valaha is egy főtanácsosnak adok mattot.

Mindenki tanul!



— Apuka, légy szíves, add már ide az algebra könyvet, én is meg akarom tanulni a leckét.

Új szerelem!



Gőzmozdony: Eddig azt mondta, hogy én vagyok a mindene és most már a dieselel kacérkodik.

Pusztai Pál rajzai

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. ÁPRILIS 19.

Lenin születésének 90. évfordulójára

Itt
Lenint ismerí
minden kicsi rög!
Még nem feledte
Október rohamait!
A jelszót,
mind,
mit a zászlónkra varrtak,
ő adta nekünk,
a célt elénk ő tűzte.

(Majakovszkij)

Április 22-én lesz 90 éve annak, hogy a Volga menti Szimbirszk (ma Uljanovszk) városában megszületett Vlagyimir Iljics Lenin, az orosz kommunista párt és a szovjet állam megalkotója, az egész világ dolgozóinak nagy vezére és tanítója.

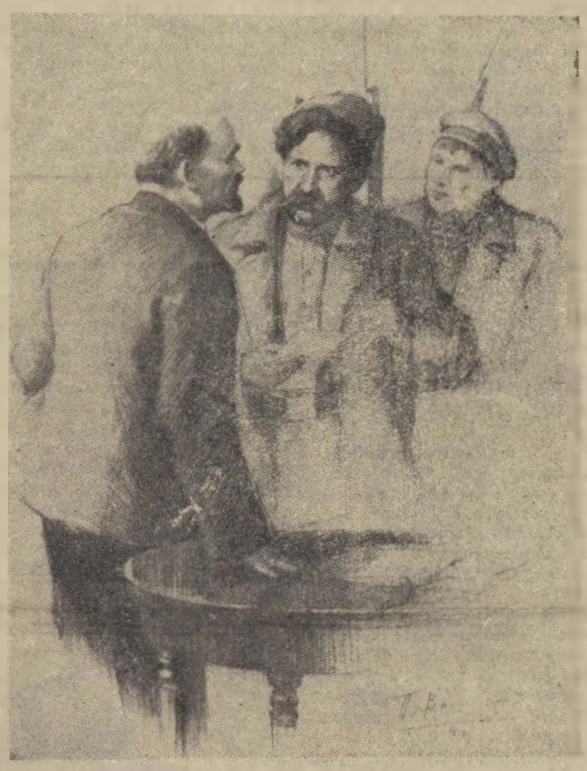
Az egyszerű emberek a földkerekség minden részén, a világ minden nyelvén határtalan szeretettel és reménykedéssel ejtik ki Lenin nevét. Lenin — a dolgozók felszabadításáért, a kapitalista rabszolgaság megszüntetéséért folyó harc zászlóvivője.

A szovjet nép a lenini zászló alatt aratott győzelmet 1917-ben a földesurak és a tőkések fölött, ma pedig — a szocialista társadalom építésének sikeres befejezése után — ugyancsak a lenini zászló alatt halad a kommunizmus felé. De a lenini zászló alatt indították meg a szocializmus győzelmes építését a népi demokratikus országok dolgozói is. A lenini zászló fénye megvilágítja a fejlődő kommunista mozgalom útját az egész világon.

Amikor Lenin a forradalmi harc küzdőterére lépett, a kapitalizmus még egységes és mindent átfogó világgazdasági rendszer volt. A szocializmus azóta teljes győzelmet aratott a Szovjetunióban. Rálépett a szocializmus útjára Közép- és Délkelet-Európa, valamint Ázsia számos országa. A földkerekség különböző részén eddig gyarmati sorsban sínylődő milliók lépnek a szabad élet útjára.

Lenin forradalmi munkássága és tanítása óriási hatással volt az egész haladó emberiség történelmének alakulására. Lenin legyőzhetetlen eszmei fegyvert adott a dolgozók kezébe, megalkotta és harcokban edzette a munkásosztály pártját, amely meg tudta szervezni a nép tömegeit a kapitalizmus megdöntésére, az új szocialista társadalmi rend építésére.

Lenin a szocialista forradalom új elméletét adta a munkásosztálynak, bebizonyította, hogy lehetséges a szocializmus győzelme először egy országban. Ezzel felkeltette az egyes országok proletárjainak kezdeményezőkészségét, a saját nemzeti burzsoáziájuk elleni harcra. Lenin minden vonatkozásban tovább fejlesztette a marxizmus tanítását a proletariátus diktatúrájáról, a párt vezető és irányító szerepéről a proletárdiktatúra időszakában.



Lenin utasításokat ad a vörösgárdistáknak
(Vasziljev rajza)

Nincs a nemzetközi forradalmi mozgalomnak egyetlen valamennyire is fontos problémája, amelyre vonatkozólag ne hagyott volna ránk páratlan értékű útmutatást.

Ő vetette el azt a magot, amely a nemzetközi békemozgalom hatalmas fájává terebélyesedett. Kezdettől fogva világosan látta, hogy megvan a lehetősége a szocialista és a kapitalista rendszerben élő népek békés egymás mellett élésének. A Szovjetunió és a népi demokratikus országok külpolitikájának ez volt és továbbra is ez marad a vezérelve.

A lenini békepolitika útján haladva tesz hatalmas erőfeszítéseket a szovjet kormány, élén Hruscsov elvtárssal ma is az egyetemes béke fenntartása érdekében. És ez a politika napról napra ezrek és milliók gondolatvilágával egyezik a földkerekség minden pontján.

Amikor Lenin emlékét idézzük, mi magyar dolgozók hálásan emlékezünk a Szovjetunióra, melynek leninista pártja 1917-ben világra szóló diadalával megmutatta a népeknek a kapitalista iga alóli felszabadulás útját. A lenini úton járó szovjet nép fiai hozták el a mi számunkra is az évszázados elnyomás után a szabadságot, s nyújtanak segítséget hazánk szocialista felépítéséhez.

Kiváló újítók kitüntetése

Az újításokról és találmányokról szóló 29/1959. sz. kormányrendelet alapján másodízben hazánk felszabadulásának 15 évfordulóján osztották ki a vasút területén legeredményesebb munkát végzett újítók között a *Kiváló Újító*-jelvény arany, ezüst és bronz fokozatát.

Aranyjelvényt kapott: Kalló Imre I 7 szakosztály, *Várkonyi László*, Nagykanizsa fűtőház.

Ezüstjelvényt kapott: Szijártó István, I/6. szakosztály.

Bronzjelvényt kapott: Kósa Ede, Sepsi Gergely, Bede István, Nemeskéri Kiss Géza, Szijgyártó József, I/6. szakosztály, *Hámor Mátyás*, Bp. Építési Főnökség, *Gyarmati Jenő, Tóth Dezső*, Miskolci Építési Főnökség, *Petri Dezső*, Józsefvárosi Pft. Főnökség.

A kitüntetéseket *Batta Ferenc*, a szakszervezet bér- és termelési osztályának vezetője adta át. *Rödönyi Károly* vezérigazgatóhelyettes rövid beszédében az élenjáró újítók segítségét kérte a vasúti technika további fejlesztéséhez.

A kitüntetettek 1000, 800, illetve 500 forint pénzjutalomban részesültek.

Komplexbrigádok a miskolci igazgatóság területén

A miskolci igazgatóság területén március 15-ig minden állomáson felülvizsgálták és az újabb feladatoknak megfelelően átszervezték a komplexbrigádokat. Az értekezleteken a vasút és a fuvaroztató vállalatok részéről újabb vállalások születtek a kocsik gyors kirakása, az állomási tartózkodás csökkentése, valamint a kocsik jobb kihasználása és a gazdaságos szállítás érdekében.

Az igazgatóság területén dolgozó komplexbrigádok munkája már eddig kedvezően jelentkezett a kocsikihasználásnál és az állomási tartózkodások megrövidítésénél. A jó együttműködés eredményeként Gyöngyös állomáson például a rakodóterületről 15 kocsi sarat és szemetet takarítottak össze a fuvaroztatók és az állomás dolgozói.

Említést érdemelnek az ózdiak is. Az állomáson működő komplexbrigád munkájának eredményeként több vállalat megszervezte az éjszakai rakodásokat.

BAKÓ JÁNOS
Miskolc

Új forgóvázas személykocsik gyártását tervezik

Nemcsak a vasút szakemberei vették észre, hanem az utazóközönség is tapasztalta, hogy a közelmúltban forgalomba hozott új személykocsik forgóváza, különösen nagyobb sebességnél nyugtalanul jár, kellemetlenül zörög.

A *Győri Wilhelm Pieck Vagon és Gépgyár* dolgozói a felszabadulási munkaverseny alatt olyan műszaki fejlesztést hajtottak végre, amivel megszüntetik a panaszokat.

A járműszerkesztés műszaki dolgozói az exportra készült kocsiknál szerzett tapasztalatok alapján új csapágyvezetést és rugózást terveztek, mégpedig úgy, hogy ezek a tökéletesített alkatrészek a már forgalomban levő kocsik forgó vázaira is felszerelhetők.

Az első két új forgóváz már elkészült. Tulajdonságait próbaúton ellenőrzik mérőkocsival.

Jó eredmények a balassagyarmati fűtőházban

A balassagyarmati fűtőház dolgozói a múlt év második felében teljesítették az élüzemszintet, ezért vezérigazgatói elismerésben részesültek.

Hazánk felszabadulásának 15. évfordulóját is jó eredményekkel köszöntötték. A mozdonyvezetők és a fűtők a 10 napos felszabadulási műszakban a menetrendszerinti közlekedés elősegítésében és a széntakarékosságban jeleskedtek. *Labáth József* mozdonylakatos szocialista brigádjával határidő előtt végezte el a 376—451-es számú mozdony részlegvizsgáját. *Benkő István* mozdonylakatos brigádja pedig a *Palóc Föld* Tsz-nek nyújtott értékes segítséget. Teljesítették vállalásukat a többi dolgozók is.

Említést érdemel az is, hogy a fiatalok néhány idősebb dolgozóval karöltve fémgyűjtést szerveztek és megkezdték a fűtőház környékének rendbehozását.

Rónási István
szb-titkár

Nyikolaj Rilenkov:

Ballada az arcképről

Nem műteremben, nem: benn a vadonban,
melyet fény fürdet s vágtató vihar tép, —
a sűrű erdő mélyén, partizánok
búvóhelyén született meg ez arckép.

Tisztáson nyúlánk ezüst nyírfa ringott,
fölötte éppen mennydörgés morajlott
s a nyírfa kérgébe egy partizán
zsebkésével véste be ezt az arcot.

Viharfelhőkkel terhes ég alatt
fény gyúlt ki és láttuk: Lenin van itt:
mosolygott csöndesen, szeme hunyorgott,
büszkén figyelte bátor fiait.

A fába vésett arcképhez vezettek
az ösvények szakadékokon át:
őneki esküdött hűséget, aki
a rettegett hősök sorába állt.

Az ellenség toporzékolt dühében,
hiába: nem találta nyomukat!
Cserjék között, vad erdő sűrűjében
Lenin mutatta nékik az utat.

Mosolygott és szeme jövőbe villant
s feléje intett már a győzelem...
Múzeum falán ragyog most az arckép
márvány és bronz között, a díszhelyen.

• **Képes Géza fordítása**

Felavatták a SZOT üdülőhajóját

Április 1-én felavatták a SZOT Budapest nevű üdülőhajóját. Az ünnepségen megjelent dr. Münnich Ferenc, a Politikai Bizottság tagja, a Minisztertanács elnöke, dr. Doleschall Frigyes egészségügyi, Kisházi Ödön munkaügyi és Nagy Józsefné könnyűipari miniszter, valamint a SZOT titkárai és a SZOT elnökségének több tagja. A vendégeket Somogyi Miklós, a Politikai Bizottság tagja, a SZOT elnöke üdvözölte, majd sétahajózás közben megtekintették a hajót.

A 210 személyes úszó-üdülő az idén 18 utat tesz Bratislavába, hármat az Aldunára és ugyancsak hármat Bécsbe. Négy utat bonyolít le egyhetes beutalással a Duna hazai szakaszán. A késő őszi hónapokban egészen a jégzajlásig a fővárosban horgonyoz, s hetenkénti váltással vidékiek szállásául szolgál, akik ez alatt az idő alatt megismerhetik a főváros nevezetességeit.

A hajón — amelynek építése 18 millió forintba került — két étterem, társalgó, fedélzeti napozó, könyvtár, televízió, zongora, különböző játékok, kitűnően felszerelt konyha szolgálja a vendégek kényelmét.

A hajó április 4-én elindult első útjára.

Diósgyőriek a szocialista brigád címért

Hazánk egyik legnagyobb nehézipari üzeme, a *Lenin Kohászati Művek*, a *Dimávag Gépgyár*, a *Nehézszerszám Gépgyár*, a *Ládi Fűrészüzem*, a *Baross Akna*, a *Lyukóbányai Szénbányák* és számos más vállalat és üzem kiszolgálását végzik a diósgyőri vasutasok. Hogy nehéz feladatukat sikeresen oldják meg, arra legfőbb bizonyíték: *számos üzemtől kaptak már elismerő levelet és a szocialista munkaversenyben is derekasan helytállnak.*

Az MSZMP VII. kongresszusára indított munkaversenyben például 63 brigád — 336 fővel — célul tűzte ki a szocialista brigád cím megszerzését. Ezek közül 13 brigád már elnyerte a megtisztelő címet.

A diósgyőri vasutasok 27 tartalékkal és 24 vonatkísérő szakasszal végzik a bonyolult és nehéz munkát. A mozgalmi szervek és a szolgálati főnökök között létrejött jó kapcsolatnak tulajdonítható, hogy a múlt év második felében is teljesítették az élüzem szinteket.

Az eredmények mellett, persze, akad még javítanivaló. Elsősorban a fajlagos kocsimozgatást, a kocsitartózkodást és a kocsikihasználást illetően.

A szocialista brigádmozgalom a kongresszus óta sem lanyhult. A felszabadulás 15. évfordulója tiszteletére kibontakozott munkaverseny során újabb brigádok határozták el, hogy részt vesznek a mozgalomban.

BÁNHEGYI TIBOR
Diósgyőr

Nyugdíjasok búcsúztatása

Meleghangú, családias ünnepségen búcsúztattak *Szeged állomáson* 16 nyugdíjba menő dolgozót. A munkában hosszú éveken át becsületesen helytálló dolgozók tiszteletére kultúrműsorral egybekötött ünnepséget rendezett a szakszervezeti bizottság az állomás klubhelyiségében.

Először *Kasza Lajos* szb-titkár mondott rövid beszédet. Ezután *Szabó Ferenc*, az igazgatóság forgalmi és kereskedelmi osztályának vezetője, majd *Papp László* állomásfőnök és *László Károlyné* nőfelelős szólt az új nyugdíjasokhoz.

A beszédek elhangzása után a 16 dolgozó szép ajándékot kapott emlékül az állomás szakszervezeti bizottságától és a dolgozóktól.

Az ünnepséget kultúrműsor és vidám est követte.

Tótka Károly
Szeged.



Nyereségrészesedés kifizetése a Dunakeszi Járműjavítóban
(MTI Lajos György felv.)

Bensőséges ünnepség a Keleti-pályaudvaron

— A kongresszusi zászlót Münnich elvtárs adta át —

Nagy esemény színhelye volt április 1-én a keleti műszaki kocsiszolgálati főnökség öreg szerelőcsarnoka. Ott adták át a keleti tömb dolgozóinak az MSZMP Központi Bizottsága kongresszusi zászlaját és a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját.



Münnich elvtárs átadja az MSZMP Központi Bizottságának zászlaját (MTI Lajos György felv.)

A zászlókkal és virágokkal feldíszített emelvényről *dr. Münnich Ferenc* elvtárs, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a forradalmi munkás-paraszt kormány elnöke köszöntötte a vasutasokat.

Ott volt az ünnepségen *Kossa István* elvtárs közlekedés- és postaügyi miniszter, *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Soproni József* a szakszervezet főtitkárhelyettese és számos más vezető, illetve közéleti személyiség.

— Örömmel teszek eleget annak a kötelességemnek, hogy átadjam önöknek az MSZMP kongresszusi zászlaját és jó munkájukért szóban is kifejezem a párt és a kormány köszönetét, elismerését — mondotta beszéde elején Münnich elvtárs. *— A keleti tömb dolgozói a VII. pártkongresszus tiszteletére vállaltakat túlteljesítették. A forgalomnál például 105 százalék helyett 110,3 százalékra teljesítették a tervet. A vontatásnál és a műszaki kocsiszolgálati főnökségnél pedig több millió forintot takarítottak meg a népgazdaságnak.*

A Minisztertanács elnöke a többi között a személyvonatok menetrend szerinti közlekedésével is foglalkozott. Ezzel kapcsolatban a következőket mondotta:

— Egy időben sokat bosszankodtunk a vonatok késése miatt. A vasutasok jó munkáját dicséri, hogy ma már elvétve fordul elő, hogy késik egyik vagy másik vonat. Ebben a Keleti-pályaudvar dolgozóinak is nagy része van. Tavaly például a személyvonatok 98,3 százalékát közlekedtették menetrend szerint...

Münnich elvtárs nagy tapssal fogadott beszéde után átadta a Központi Bizottság zászlaját. A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját *Soproni József* főtitkár-helyettes adta át a keleti tömb dolgozóinak. Ezt követően *Kossa István* elvtárs nyújtotta át az élüzem címért járó oklevelet a három szolgálati főnökség vezetőjének, majd a legjobb dolgozóknak kitüntetést adott át...

A keleti tömb ünnepsége ezzel nem ért véget. Péntek este a fűtőház és a műszaki kocsiszolgálati főnökség, szombaton pedig a pályaudvar forgalmi dolgozói tartották meg felszabadulásunk 15. évfordulójának megünneplésével egybekötött háziünnepségüket.

A jutalmakat is ezúttal adták át az arra érdemes dolgozóknak. A forgalomnál 25 kiváló dolgozó jelvény és 34 kiváló dolgozó oklevél talált gazdára a vele járó pénzjutalommal. Ezenkívül 155-en kaptak pénzjutalmat. A vontatásnál 18 kiváló dolgozó jelvény és 13 kiváló dolgozó oklevél mellett 42 000, a műszaki kocsiszolgálati főnökségnél 32, kiváló dolgozó oklevél és 43 000 forint került kiosztásra.

A háziünnepségeket jól sikerült baráti hangulatú táncest követte.

Vizsgáztak az üzemi diákok

Ünneplőbe öltözött dolgozók gyülekeztek április 5-én a *Landler Járműjavító kultúrotthonában*. A dolgozók általános iskolájának húsz VII. osztályos tanulója állt ezen a napon a vizsgabizottság elé.

— A szakszervezet kezdeményezésére létesítettük ezt az iskolát a műhelyben — mondja *Mándoki Sándorné* osztályfőnöknő. *— 56-an kezdtek, de évközben sokan kimaradtak, mert nehéznek vélték a tanulást. A húsz dolgozó, aki most vizsgázott példás szorgalommal tanult. Hetenként három délutánt áldoztak arra, hogy az iskolába jöjjenek. Kérdezze csak meg tőlük, mit mondanak. Érdemes volt-e tanulni?*

Úgy is tettünk. Több „diáktól" megkérdeztük, mi a véleményük az iskoláról. Nehéz volt-e az anyag?

— Bizony nem volt könnyű a tanulás, hiszen már 40 éves vagyok — hallottuk *Malczanek Antal* gyalustól. *— A számtant nagyon szeretem, az ment a legkönnyebben. Amikor fiatal voltam nem volt lehetőségem arra, hogy 6 elemiénél többet járjak. Nagy volt a család, édesapám keveset keresett, ezért fodrászinasnak mentem, pedig szerettem volna továbbtanulni.*

Folytatja ősszel az általános iskolát? — kérdeztük.

— Természetesen. Sőt, ha jól megy majd a tanulás, akkor nekivágok a technikumnak is.

Erdélyi József rugókovács is túl volt már a nehezén, amikor beszélgettünk vele. Örömmel mesélte, hogy jól sikerültek a vizsgái.

— Azért jöttem erre az iskolára, hogy pótoljam a mulasztottakat — mondta *Erdélyi* elvtárs. *— A kislányom, Terike most járja a VII. általánost. Számtanból gyönge volt, de én nem tudtam neki segíteni, mert csak 6 osztályt végeztem, azt is elég régen. Most aztán együtt tanulhattam a kislányommal és ennek meg is lett az eredménye. Terike félévkor már közepesre javította a számtan osztályzatát.*

A vizsgák után, amikor már megnyugodtak a kedélyek, bensőséges hangulatú ünnepséget rendezett a VII. osztály. *Várközi Ferenc* a szakszervezeti bizottság titkára méltatta az elért eredményeket. Köszönetet mondott a tanárok lelkiismeretes munkájáért és a szakszervezet nevében megjutalmazta a legjobb diákokat.

A két kitűnő tanuló: az 55 éves *Céh Gyula* bácsi, *Malczanek Antal* gyalus — mindketten a mozdonyosztályi gépműhely dolgozói — vizes-, illetve boroskészletet kapott. A három jórendű tanulónak aktatáskát, illetve egy-egy töltőtollat ajándékoztak.

A szakszervezeti bizottság titkára arra kérte a vizsgázottakat, hogy a jövőben segítsék a dolgozók általános iskolájának szervezését. Mondják el társaiknak, hogy milyen szép dolog a tanulás, amelyre minden lehetőséget megad népi államunk.

Lőrincz János

Segített a szakszervezet

Makacs természetű, hosszas betegség miatt feleségem túllépte a 90 napos kezelési igényjogosultságot, ezért az Országos Reuma és Fürdőügyi Intézet 800 forint túlápolási költség megtérítésére kötelezett.

Mivel anyagiakban meglehetősen rosszul álltunk és senkitől sem kaptam segítséget, a szakszervezet debreceni területi bizottságához fordultam. A területi bizottság nem utasított el. Az ügyet felterjesztette a szakszervezet társadalombiztosítási osztályához, ahol méltányolták nehéz helyzetünket és a túlápolási költséget átvállalták.

A segítséget ezúton is köszönöm.

Halász József
Debrecen

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

14. számból: 107621/1960. I/2. C. Társadalmi tanulmányi ösztöndíjak létesítése az 1960. évben.

15. számból: 108093/1960. I/2. C. Egyetemi levelező (esti) tagozati felvételek az 1960/61. évben.

108479/1960. I/3. A. Dunapataj—Kalocsa—Baja közötti vonatpótlójáratok üzemeltetésének átadása.

A Viola-brigád új útra lépett

424-es mozdony áll a ferencvárosi fűtőházban az egyik szerelőakna felett. A gép körül kormos, olajos ruhájú lakatosok szorgoskodnak. Ketten éppen a tolattyúberendezés leszerelését végzik. A brigád vezetőjét keressük.

— A brigádvezető? Bent van a műhelyben — hangzik a válasz.

Viola József brigádvezetőt nagy munkában találjuk. A 424—250 sorozatú mozdonyon kellett sürgős futójavítást végeznie. A gép üresmeneti váltója besült és átfújt.

Megvártuk, míg a füstölgő masinán kijavítja a hibát. Nem sokáig kellett rá várni. A beteg mozdonyok doktora néhány perc alatt elkészült a munkával. Olajos kezével tarkójára tolta a sapkáját és a következőkben vázolta a brigád megalakulásának körülményeit.

— Elmúlt már két hónapja, hogy összedugtuk a fejünket és meghánytuk-vetettük, hogyan és mit tegyünk, hogy megszerezzük a szocialista brigád címet — mondja csendesen. *Sokat gondolkoztunk, míg végre sikerült pontokba foglalni célkitűzéseinket. Legfőbb célunk a mozdonyok futó- és időszakos javítását határidőre jól elvégezni és segíteni ott, ahol lehet, ahol éppen szükség van rá.*

A brigád célkitűzése persze nem olyan rövid, mint ahogy ezt Viola József megfogalmazta. A papírra vetett nyolc pont között ilyenek is olvashatók: a brigád minden tagja beíratkozik a kultúrotthon könyvtárába. Az olvasott könyvekből időközönként vitát rendeznek. Negyedévenként egyszer közös színházlátogatáson, vagy egyéb rendezvényen családjukkal együtt vesznek részt. Fegyelmezetten, balesetmentesen dolgoznak. Havonta kétszer összegyűjtik a hulladékvasat és társadalmi munkában részt vállalnak a fűtőházi irodák előtti terület parkosításában.

A munkaverseny is fontos része a vállalásnak. A Viola-brigád ebben sem akar lemaradni.

— Ez a gép ma reggel jött be időszakos javításra — mutat a 424—014-es sorozatú mozdonyra a brigádvezető. *— A fiúk nyomban hozzáfogtak a szétszedéséhez. Felszabadulásunk 15. évfordulója tiszteletére ugyanis vállaltuk, hogy az időszakos javítást április 2-re elvégezzük. Elég sok munkánk lesz vele. Az ágyakat újra kell önteni, a dugattyú- és tolattyúgyűrűket ki kell cserélni, a szerkocsi egyik kereke futás közben bemelegszik, azt esztergálni kell, hogy csak a nagyját említsem. Azért majd csak megbirkózunk a munkával. Emellett még a többi gépen* — 10 db 424-es sorozatú gép javítását kell elvégezniük — *előforduló futójavítást is el kell végeznünk.*

(A brigád teljesítette vállalását. A gépet az ünnepek előtt visszaadták a forgalomnak. A szerk.)

— Violáék nem szoktak könnyelmű ígéreteket tenni. Amit egyszer megígérnek, azt teljesítik is — mondja *Huszár József* szb-titkár. *— Erre a brigádra mindig lehet számítani. Viola keze alatt valósággal ég a munka. Külön becsülendő benne, hogy nem rejti véka alá szaktudását. Tapasztalatait mindig szívesen átadja beosztottjainak.*

Nem véletlen, hogy a brigád tagjai, *Varga Imre, Gyánti János, Harc László*, sőt *Rózsavölgyi Sándor* a segédvizsga előtt álló tanuló is szorgalmas, érti a szakmáját.

Még valamit el kell mondani a brigádról. A tíz 424-es gép közül elvállalták a 424—036-os sorozatú mozdony patronálását. Ez azt jelenti, hogy a mozdonyon minden javítást ők végeznek. A közelmúltban például egy újszerű szívókónusz készítésével olyan újítást alkalmaztak, amely segítségével a két mozdonybrigád havonta mintegy 70 tonna szenet tud megtakarítani. Újításukat azóta újabb négy 424-es mozdonyon alkalmazzák a ferencvárosi fűtőházban.



Hruscsov elvtárs a Gevrey-Chambertin-i vasútállomáson leszáll az egyik villanymozdonyról, amelyet Franciaország szállít a Szovjetunionak (MTI Külföldi Képszolgálat)

Szakszervezeti bizottságaink feladata a háztartási tüzelőelosztással kapcsolatban

A MÁV háztartási tüzelőanyag-ellátást az 1960—61-es tüzelési évre az 1960. január 3-án megjelent 1. sz. Hivatalos Lapban közölt rendelet szabályozza. A rendelet értelmében

az 1959/60-as tüzelési évre szóló utalványokra a tüzelőt 1960. április 30-ig lehet kiváltani.

A határidő lejárta után kiszolgáltatás csak az igazgatóság Anyagosztályának engedélye alapján és csak az 1960/61. tüzelési év terhére történhet.

Az 1960/61. háztartási tüzelési év április 1-el kezdődik. Részletes tüzelőutalvány 250, 500 és 750 Ft értékben kerül kiosztásra az igénylők között.

A vasutas dolgozók háztartási tüzelőellátása az elmúlt évben lényegesen javult. Még mindig sok hiányosság adódott azonban azért, mert szakszervezeti bizottságaink nem ellenőrízték a szolgálati főnökségeket, illetve a szertárakat, hogy időben megfelelő mennyiségű tüzelőt rendeltek-e. Másrészt ha megfelelő mennyiségben állt rendelkezésre, nem mozgósítottak az utalványok beváltására. Az őszi hónapokban zavarokat okozott, hogy nyáron csak kevesen szerezték be a tüzelőjüket.

Mivel a felhívásnak az elmúlt években nem lett meg a várt eredménye, ezért

a MÁV az 1960/61. tüzelési évben a részletfizetésre kiadott tüzelési jegyek beváltási határidejét augusztus 31-ben állapította meg.

A határidő után részletfizetéses akció keretében tüzelőanyagot nem szolgáltatnak ki, hanem az utalványok értékét a teljes levonás megtörténte után visszatérítik.

Ez a rendelkezés azt jelenti, hogy a tényleges dolgozók amennyiben részletes tüzelőjüket augusztus 31-ig nem vételezték ki, a befizetett összeget kb. november hónapban, a nyugdíjasok pedig februárban kaphatják vissza.

A fentiekkel kapcsolatban a szakszervezeti bizottságokra az a feladat hárul, hogy a rendeletet valamennyi dolgozóval ismertessék.

A felvilágosító munkába vonják be a nyugdíjas helyi csoportokat is.

Az állomás területén és a nyugdíjas helyi csoportoknál függesszék ki a részletes tüzelőre vonatkozó rendeletet, hogy arról minden illetékes tudomást szerezzen. A fentiekre hívják fel a bizalmiak figyelmét is.

A múlt évben jó eredményt értek el az szb-k irányításával működő tüzelőkiosztást ellenőrző albizottságok. A tapasztalat az, hogy elsősorban ott voltak a hibák, ahol ilyen bizottságot nem hoztak létre. A szakszervezet elnökségének határozata alapján minden olyan helyen, ahol a tüzelőre igényjogosultak száma a 300 főt meghaladja, a munkásellátási bizottságon belül meg kell szervezni ilyen bizottságot.

Azokon a helyeken, ahol munkásellátási bizottság nincs, a munkásellátási felelős néhány aktivista bevonásával ellenőrízze a tüzelőelosztást. Elsősorban azt, hogy a lehetőségekhez mérten mindenki egyformán részesüljön a különböző minőségű szénféleségekből.

Átépítik Dombóvár állomás felvételi épületét

A pécsi igazgatóság legnagyobb forgalmú gócpontján, Dombóvár-állomáson a kitérők felújításával megkezdődnek a korszerűsítési munkálatok. A jelenlegi felvételi épület mintegy 80 éves múltra tekint vissza. Éppen ezért ideje, hogy kibővítsék és új köntösbe öltöztessék. A felvételi épület felújítási terveit az UVATERV készítette. De, sajnos, ez a terv nem valósulhat meg, mivel meghaladja a felújítás keretében engedélyezett beruházási költségeket.

Most elkészült a terv szerényebb változata. Remélhetőleg, a tárgyalások nem húzódnak el, ezzel megszűnik a sok huzavona és az év végéig megkezdődik a felvételi épület átépítése.

VÁRNAI LÁSZLÓ

Több üzemrészt korszerűsítenek a Landler Járműjavítóban

Az idén jelentős beruházással korszerűsítik a *Landler Járműjavító* több üzemrészét.

A többi között felújításra kerül a kifőző üzem, a karbantartó műhely, a tűzcsőtisztító üzem. Megkezdték egy új transzformátorház építését is. A régi elavult gépek kicserélése már a múlt esztendőben megkezdődött. Tavaly mintegy 200 új gépet kapott a vállalat, az idén tovább folytatják a gépparkmodernizálását.

Joggyakorlat — Elvi döntések

Jubileumi jutalom

Azoknak a dolgozóknak, akik ugyanannál a vállalatnál 25, 40, illetőleg 50 éven át álltak folyamatos munkaviszonyban, jubileumi jutalmat kell fizetni. A jutalom összege a dolgozó egyhavi alapbére. (MT. 124.)

Ha a dolgozó önkényesen kilépett, fegyelmi úton elbocsátották, vagy munkaviszonya bármilyen más okból úgy szűnt meg, hogy a következő munkaviszonya az Mt. V. 93. §-a szerint nem folyamatos, a jubileumi jutalomban csak akkor részesül, ha a szükséges időt munkaviszonyban ismét eltöltötte.

Mt. V. 93. §. (2) bekezdése: a munkaviszony folyamatosságát nem szakítja meg:

a) *a vállalat tulajdonában beállott változás, vagy a vállalatnak más vállalattal történt egyesítése;*

b) *áthelyezés, valamint az Mt. hatálybalépése előtt a két vállalat közös megegyezésével történt átvétel;*

c) *baloldali politikai magatartás, nemzeti, vagy faji üldözés miatt történt elbocsátás;*

d) *katonai szolgálat, hadifogság;*

e) *munkaviszonyának foglalkozási betegség, vagy üzemi baleset következtében történt megszakítás;*

f) *az előzetes letartóztatásba helyezés és a szabadságvesztés büntetés, ha a vállalat, vagy a bírói ítélet a dolgozó munkaviszonyát nem szüntette meg.*

Abban az esetben azonban, ha a dolgozó a jubileumi időt betöltötte, a jubileumi jutalmat részére folyósítani kell, arra a dolgozónak alanyi joga van. A jubileumi jutalmat a dolgozónak ki kell fizetni abban a naptári évben, amelyben a jubileumot elérte. A jubileumi idő betöltése előtt a jutalom még a munkaviszony megszűnése esetén sem adható ki. (Mt. 196. §.)

Az igazgató tehát nem mérlegelheti, hogy a dolgozó egyébként érdemes-e a jubileumi jutalomra. Ebből következik, hogy ha a dolgozó a jubileumi idő betöltése után meghal, a jubileumi jutalmat az örökösök kezéhez ki kell fizetni. A jubileumi jutalom tehát ilyen esetben az örökösök szempontjából munkabér jellegű követelés a vállalattal szemben. (Legfőbb Ügyészség 125. számú állásfoglalása és Mt. 124. §.)

A vasúti munka selejtje – a baleset

A munkaversenyben vállalt célkitűzések teljesítése ma már szinte minden vasutas dolgozó szívügye. Elsősorban az élüzem cím elnyeréséért folyó versenyt kell említeni, mint olyan versenyformát, amelyet egyre nagyobb érdeklődés kisér az egész vasúton. Ma már a vasutas dolgozók nemcsak saját szolgálati helyük eredményét kísérik figyelemmel, hanem más munkahelyek teljesítményét is. Ez igen jó dolog, mert ezen keresztül is érvényesül a munkaverseny nyilvánossága.

A baleset, mint kizáró tényező

A munkaversennyel való egyre behatóbb foglalkozással kapcsolatban egyre gyakrabban felmerült és vitatott probléma a munkaverseny értékét csökkentő, nem ritkán a kitüntetésből kizáró tényező a forgalmi baleset.

Ezt a versenyfeltételek kiírásánál általában mindenki helyesnek tartja. Hogy is emelhetne vétót valaki az ellen, hogy népgazdasági és emberi értéket veszélyeztető cselekedeteket ne kelljen ezen az úton is megtorolni. Ezt mindenki természetesnek tartja. Sokan azonban csak addig, amíg saját munkaterületét érintően nem jelentkezik, mint csökkentő, vagy kizáró tényező. Ha ilyen van, akkor megindul a magyarázkodás, a kibúvók keresése, nem ritkán a heves tiltakozás.

A selejt a munkaversenyben mindenhol rontó tényező. A vasútforgalomban a baleset pedig olyan selejtetet jelent, amely bizonyos — és elég szük — határon túl már a bűntény fogalmát is kimeríti.

A vita rendszerint abból indul ki, hogy a baleset bekövetkezésében részes egy, vagy egynéhány személy hibája következtében nagyszámú kollektíva, nemritkán több száz, vagy ezernél is nagyobb létszámú szolgálati hely, vagy éppen egy igazgatóság kerül hátrányos helyzetbe.

E tekintetben nagyon eltérőek a vélemények. Vannak, akik azt vallják, hogy ilyen esetben, ha a baleset csak egyének és nem rendszerbeli hibák következménye, akkor, mint rontó tényezőtől el kell tekinteni. Ebben a szemléletben van valami igazság.

De az olyan munkaterületek személyzetének is igaza van, akik azt vitatják, hogy vannak esetek, amikor valahol, vagy bizonyos körülmények között azért maradtak le mennyiségi teljesítés, vagy túlteljesítés tekintetében, mert nagyon is szem előtt tartották a minőségi tényezők javítását. Igy az előbbi szempont alkalmazása esetén hátrányosabb helyzetbe kerülnek azokkal a munkaterületekkel szemben, amelyeknek nem minden dolgozója végzi úgy a munkáját, ahogy azt a szocialista munkaversenyek szelleme előírja, sőt megköveteli.

A környezet hatása

Hogy a balesetek bekövetkezése milyen mértékben vezethető vissza rendszerbeli hibákra, ennek az elbírálása is nagyon körülményes és sok vitát maga után vonó dolog. Egy azonban biztos; *ahol a vezetés a munka mennyiségi teljesítése mellett gondot fordít a minőségre és a jó munka feltételeit biztosítja* — elsősorban a fegyelem és felkészültség tekintetében —, *annak a munkaterületnek a dolgozói saját területüktől sok száz kilométer távolságra is jól és balesetmentesen dolgoznak.*

Az ilyen munkaterületeken még azok sem végzik a munkájukat fegyelmezetlenül, akiknek honos területükön lazaságok uralkodnak, mert a környezet parancsoló hatása alól nem vonhatják ki magukat és ez mindenkinek az emlékezetébe is vésődik.

A kollektíva erejével

Ellen esetben, ahol nem követelik meg a fegyelmezett szolgálatot, a dolgozók, lazaságot engednek meg maguknak még a vezetők jelenlétében is. Nemritkán azzal a felkiáltással, hogy itt nem lehet a szabályokat betartani. Ennek a „nem lehet"-nek a kialakulását megtűrik, nem ritkán abból a hamis elgondolásból kiindulva, hogy az utasításszerű munka végzésével akadályoznák a munka mennyiségi teljesítését.

Természetes, hogy még a munkafegyelem szempontjából legjobban kézben tartott területen is akad egy-két fegyelmezetlen dolgozó, akinek rossz munkája lerontja az eredményeket. S itt visszatérünk a felvetett vitás kérdéshez.

Nekünk az a véleményünk, hogy ilyen esetben *a munkaterület vezetőinek és minden becsületes dolgozójának kötelessége a hanyagokat nevelni.* Ha ezt nem teszik, akkor ezt rendszerbeli hibának kell tekinteni, mert egy munkahely közösségének a mi viszonyaink között lehetősége van arra, hogy ha valaki nem akar egy közösségnek teljesértékű tagja lenni, az olyan területen kapjon beosztást, ahol nem veszélyezteti a közös erőfeszítéssel elért eredményeket.

Javasoljuk, hogy a kérdés megoldásának mindenki ezt a módját válassza, mert ez helyesebb és célravezetőbb minden magyarázkodásnál, küldöttségjárásnál.

Fehérvári József
a VBO vezetője

„Ránk is gondoltak..."

Mint ismeretes, a vasút területén április 1-gyel újabb bérkorrekciót hajtottak végre. Ezúttal főként az alacsonyabb keresetű dolgozók részesültek béremelésben.

A Keleti-pályaudvaron például 15 238 forintos havi bérkihatással, 190 dolgozó, köztük 18 vasúti balesetes kapus kapott 40—200 forintnyi bérrendezést.

Vajon, hogyan fogadták az új bérkorrekció hírét az üzemi balesetes dolgozók? Erre a kérdésre kerestünk választ a Keleti-pályaudvaron.

— *Amikor kézhez kaptam az új besorolási lapot és olvastam, hogy 200 forinttal emelték a fizetésemet, hirtelen szólni sem tudtam az örömtől* — mondja *Masek Jánosné* kapus. — *Eddigi keresetemből nem nagyon tudtam segíteni vidéken élő idős szüleimet. Most nekik is több jut majd.*

Bilibrk Imre Budaörsről jár be a Keletibe. A II. világháború éveiben, mint fékező egy súlyos vasúti szerencsétlenség következtében mindkét lábát elvesztette. A felszabadulás óta kapus szolgálatot teljesít. Nézzük, hogyan vélekedik ő az új bérkorrekcióról.

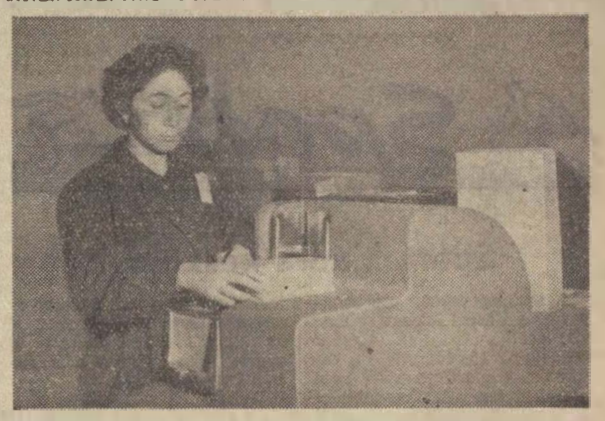
— *Négy kiskorú gyerekem van* — kezdi a beszélgetést. — *Közülük kettő még nem jár iskolába. Bizony ilyen nagy családnál a fillérek is számítanak. Csak örülni tudok annak, hogy a vasút vezetői ránk, balesetet szenvedettekre is gondolnak.*

Sándor József a csarnok kijáratánál teljesít szolgálatot. Ő is, mint a többiek, határtalan örömmel vette kézbe az új besorolásról szóló értesítőt.

— *Váratlanul ért a fizetésemelés* — mondja a kapusteendők ellátása közben. — *Arra pedig gondolni sem mertem, hogy egyszerre 190 forint havi béremelést kapok.*

Hasonlóan vélekednek a többiek is. Érthető, hiszen ez a bérkorrekció nem csupán azt jelenti, hogy a csökkent munkaképességű dolgozók egyrészének javult a fizetése. Ez erkölcsi megbecsülést is jelent azok iránt, akik a vasút szolgálatában megrokkantak és munkaképességük csökkent.

Az új bérkorrekció nem érintett minden csökkent munkaképességű és alacsony keresetű dolgozót. Éppen ezért a Keleti-pályaudvar szakszervezeti bizottsága helyesen cselekedett, hogy időben tájékoztatta a bizalmiakat, hogyan oszlassák el az esetleges félreértéseket, miként beszélgessenek el azokkal a dolgozókkal, akik sérelmezik, hogy ők nem kaptak fizetésemelést.



Salamon Lászlóné bizonylatokról készült kártyák összehasonlítását végzi a Gépesített Adatfeldolgozóban.
(Kovács Géza felv.)

Szocialista brigádvezetők értekezlete

A budapesti vasutas csomóponti pártbizottság és a szakszervezet elnöksége március 30-án mintegy 300 résztvevővel szocialista brigádvezetői értekezletet tartott a vasúti főosztály kultúrtermében. Az értekezleten *Császár László* elvtárs, a pártbizottság titkára mondott beszámolót.

Beszédét azzal a megállapítással kezdte, hogy a szocialista brigádmozgalom megszületése nagy jelentőségű minőségi változást jelent a munkában. A szocialista brigádok a szocializmus alapjainak gyorsabb lerakását, a szocializmus építésének meggyorsítását segítik elő.

A szocialista munkabrigádmozgalomnak a MÁV-nál nagy sikerei vannak. Nagyrészt ezeknek a brigádoknak köszönhető, hogy a budapesti igazgatóság területén 65 szolgálati hely teljesítette az élüzem feltételeket.

Az idei esztendőt a budapesti igazgatóság lemaradással kezdte. Januárban a hatodik helyen volt, februárban az ötödik helyre került. Az igazgatóság kommunistái csakhamar intézkedtek: jobb menetrendet készítettek és megváltoztatták az irányvonti rendszert. Alkalmazzák a leghaladottabb elegyrendezési módszereket és ami ebben a kezdeményezésben új: bevezették a kollektív verseny formáit.

Ma a munkaversenyt az jellemzi, hogy szolíd, elérhető, reális célokat tűz maga elé, nem törekszik a hangos reklámozásra, de annál inkább támaszkodik a hétköznapi tettek sorára. Ebben is példát mutatnak a szocialista munkabrigádok. A járműjavítók nélkül 394 szocialista munkabrigád dolgozik már a vasúton és az ebben résztvevők száma mintegy 3000.

A hozzászólások során a küldöttek arról beszéltek, hogy milyen eredményeket értek el eddig a brigádmozgalom szervezésében és milyen nehézségekkel küzdenek.

Bangó Sándor vezérigazgatóhelyettes azt hangsúlyozta, hogy ha a szocialista brigádmozgalom valóban tömegmozgalommá válik, nagy segítséget jelent majd a vasutas társadalom nevelésében. Minden dolgozó tudja majd, hogy menynyit ér az ő munkája, menynyire segíti nagy feladataink valóraváltását és emellett ő maga is szocialista emberré formálódik

KISZ brigádok a termelésben

Dombóvár állomáson 1954-ben szerveztünk először fiatalokból álló vonatkísérő brigádot. A brigádnak nemcsak az igazgatóság területén, hanem azon túlmenően is jó híre volt.

Az első brigádot újabbak követték.

Különösen az ellenforradalom után lendült fel a KISZ-brigád mozgalom.

A fiatalok azóta is jó eredményeket érnek el a termelésben. Az elmúlt hónapokban *Böröczfi József* vonatkísérő brigádja járt az élen. Átlagos teljesítményük 125 % volt. Ez a kollektíva arról is nevezetes, hogy a szocialista brigád cím elnyeréséért versenyez. A brigád vezetője jó munkájáért kiváló dolgozó jelvényt kapott. A tagok közül többen megkapták az oklevelet.

A többi között vállalták, hogy azok,

akiknek hiányzik a szakvizsgájuk, hat hónap alatt megszerzik azt.

Emellett részt vesznek a munkásakadémián és a KISZ-tagok részére indított időszerű politikai kérdések szemináriumán.

Az állomási brigádok közül *Pető Istvánné* viseli a megtisztelő KISZ-brigád nevet. A Pető-brigád jelenleg a második helyen áll. A fajlagos kocsimozgatásban 114,4 %-ot értek el, csupán a tehervonatok terhelésénél van némi lemaradásuk.

Tekintve, hogy a KISZ-brigádok megállják helyüket a termelésben, továbbra is az a célunk, hogy a fiatalokból minél több brigádot hozzunk létre.

A gyors és pontos értesítéssel is csökkenthetjük az önköltséget

Általánosan ismert tétel, hogy a vasúti kocsik rakodáshoz történő kiállításáról a fuvaroztatókat értesíteni kell. Ezt minden vasutas tudja, de arra már kevesen gondolnak, hogy a helytelen, vagy a késett értesítés károsan befolyásolja a kocsifordulót és indokolatlan költséget okoz a vasútnak.

Az időben történt értesítés a kocsiforduló szempontjából azért fontos, mert

mindaddig nem kezdődik el a rakodási határidő, amíg a vasút a kötelező értesítést nem végzi el.

Továbbá azért is, mert a későn adott értesítés esetén órák múlva kezdődik csak el, tehát meghosszabbodik a rakodási határidő, ami viszont a kocsifordulót károsan befolyásolja.

A felületes értesítés nemcsak a kocsifordulót növeli meg indokolatlanul, hanem felesleges kiadást is okoz a vasútnak. A szombathelyi igazgatóság területén a következő esetek miatt kellett a felmerült költségeket a vasútnak megtéríteni.

Egyik állomásra a leértesített kocsirakományú küldemény később érkezett meg, mint amikorra az értesítés jelezte. Az állomás ezt kellő időben nem közölte az átvevővel, így az okozott költséget meg kellett téríteni.

Egy másik állomáson azért kellett a felmerült költséget megfizetni, mert a raktárnok nem a fuvarokmány szerinti átvevőt értesítette.

Előfordult olyan eset is, hogy a vett előjelentés alapján a rendeltetési állomás a mintegy 10 kilométerre levő termelőszövetkezetet két kocsi répaszelet érkezéséről értesítette. A tsz meg is jelent a közölt időre, de ugyanakkor az érkező vonat a jelzett répaszeletet nem hozta magával, mert az előjelentést adó állomás a kocsikat nem sorozta be a vonatba.

Ezek a példák mind azt bizonyítják, hogy igen

fontos szerepe van az értesítésnek az önköltség alakulásában.

Ezekután joggal felvetődhet a kérdés: *Mit kell tenni, hogy ez a munka tovább javuljon?*

Bárhogyan is történik az előjelentés, annak tartalmazni kell: *rakott kocsiknál a kocsik mennyiségét, az áru nemét, súlyát, rendeltetési állomását, az átvevő nevét és pontos címét, üres kocsiknál a kocsik sorozatát és raksúlyát, valamint rendeltetési állomását.*

A előjelentést feltétlenül olyan időben kell leadni, hogy az érdekelt állomás ennek alapján, a fuvaroztatók értesítését az előírt időben elvégezhesse. Különösen fontos ez a vonatindító állomások közelében fekvő állomásoknál.

A rendeltetési állomás a vett előjelentés adatai alapján megállapítja, hogy az előjelentett kocsik érkezése és beállítása a rakodáshoz mikorra várható és erről az időpontról az előjelentett kocsi adataival együtt az átvevőt, illetve a megrendelőt értesíti.

Nagyobb állomásokon természetesen csak akkor tud a forgalmi szolgálattevő a kötelezettségének megfelelni, ha ebbe

a munkába bevonja a kocsimestert és a tolatásvezetőket,

ha velük beszéli meg a kocsik továbbítását, a rakodáshoz történő kiállítását s ennek alapján ad utasítást az előjelentésre.

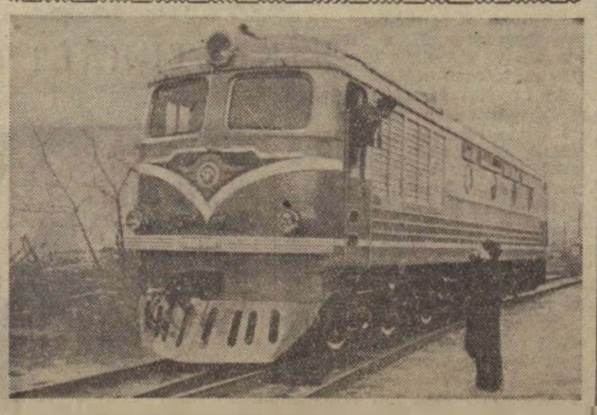
Látható tehát, hogy a kocsik rakodásához történő kiállítását mind a forgalmi, mind a kereskedelmi szolgálatnál figyelemmel kell kísérni és együttes erővel arra kell törekedni, hogy az értesítések kellő időben, pontosan megtörténjenek, mert csak ezáltal biztosítható a kocsiforduló meggyorsítása és az önköltség csökkentése.

Dr. Gazdag József
Szombathely

Május 1-re készülnek

Az utóbbi hetekben lázas munka folyik *a szegedi Petőfi kultúrotthonban.* A kultúrgárda tagjai szorgalmasan készülnek május elsejére. A színjátszók háromfelvonásos vígjátékot tanulnak. A zenekar és énekkar tagjai hetenként kétszer tartanak próbát. Nem hiányzik a szorgalom a tánccsoport tagjaiból sem. Hétfőn és pénteken este 20 pár fiatal ropja a táncot a színpadon.

A lelkes kultúrgárda március 28-án főpróbát tartott, április 2-án, a felszabadulás 15. évfordulója tiszteletére rendezett ünnepségen pedig jól sikerült műsoros estet adott.



A harkovi közlekedési gépgyár legújabb típusú fővonali motoros mozdonya. A 3000 lóerős mozdony a leghosszabb szerelvényt is képes óránként 100 kilométeres sebességgel vontatni
(MTI Külföldi Képszolgálat)

NAPONTA EGY TÚLSÚLYOS VONAT

A felszabadulás 15. évfordulója tiszteletére Dombóvár állomáson ünnepi műszakot tartottak. A dolgozók vállalták, hogy naponta egy helyben összeállított túlsúlyos vonatot indítanak, továbbá javítják a menetrendszerűséget és a szolgálatot balesetmentesen látják el.

Az állomás kollektívája teljesítette vállalását. Különösen kiemelkedő eredményt értek el április 2-án. A személyvonatok 98,7, a tehervonatok 86,5 százalékát közlekedtették menetrend szerint. Ezen a napon 86 tengellyel, 1037 tonnával Kiskunfélegyházára továbbítottak túlsúlyos vonatot.

Bódogh Mihály
SZB-titkár Dombóvár

KITÜNTETÉSEK

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa hazánk felszabadulásának 15. évfordulója alkalmából az alábbi kitüntetéseket adományozta vasutas dolgozóknak:

Munkaérdemrend

kitüntetésben részesült *Németh József* miniszterhelyettes, vezérigazgató.

Szocialista Munkáért Érdemérem

kitüntetésben részesült *Bánhegyi József* felügyelő, BVKH, *Heim Miklósné* főmunkavezető, Bp. Nyugati Műszak, *Kurucz Károly* főfelügyelő, Rákosrendező, *Práczki Mihály* munkás, *TB Építési* Főnökség, *Stóber György* főmunkamester, Nagykanizsa Pft., *Szász Domonkosné* munkafelvigyázó, Bp. Nyugati, *Varga György* igazgatóhelyettes, KPM I/8, *Varsányi János* m. vez. főellenőr, Miskolc Fth., *Marton György* felügyelő, Szaksz. Központ, *Orgován László* főintéző, Szaksz. Hajdú-Bihar megyei Biz., *Fehér Sándor* felügyelő, Nagykanizsa Fth. szb.

Munkaérdemérem

kitüntetésben részesült *Budavári István* vez. blokkmester, MÁV TBBFF, *Fábián Dénes* m. főintéző, Pécsi Ig., *Gahó Béla* főellenőr, Dombóvár, *Kónya István* vez. főellenőr, Jászapáti, *Novák Dezsőné* vez. váltókezelő, Bp. Ferencváros, *dr. Oó Lajos* igazgató, MÁV Kórház, *Pataki József* vez. főellenőr, Orosháza, *Rév Pál* főtanácsos, VTKI, *Sárközi Ferenc* szakmester, Zichyújfalu, *Varga Károlyné* főmunkavezető, Pécs.

Megjelent a Műszaki Értelmező Szótár 7., 8. kötete

Dr. Vásárhelyi Boldizsár egyetemi tanár összeállításában megjelent a *Műszaki Értelmező Szótár* 7., 8. kötete.

A 7. kötet *Közlekedésügy I.* címmel a kénvszerpályás és a közúti közlekedés, a 8. a *Közlekedésügy II.* címmel a hajózás, repülés, posta és a csövezetékes szállítás címszavainak magyarázatat tartalmazza.

Mint a szerző a kötetek előszavában megjegyzi: a technika gyorsiramú fejlődésével nem egy munka látott napvilágot, amely szakmai és nyelvi szempontból súlyosan kifogásolható kifejezéseivel és szolgai fordításával kétes értékű módon „gyarapította" műszaki szókincsünket.

Ezeket az értelemzavaró és nyelvrontó tényezőket kívánja a Műszaki Értelmező Szótár kiküszöbölni az egységes magyar műszaki terminológia összefoglalásával és részben megalkotásával. A szerző a címszavak rövid és olyan értelmezésére törekedett, hogy a meghatározás lehetőleg közérthető legyen.

A könyv a címszó után zárójelben közli a vele egyenértékű és az ún. másodkifejezéseket s felhívja a figyelmet az elterjedt helytelen szóhasználatokra is. A szótár használhatóságát nagyban fokozza az a körülmény, hogy minden értelmezett címszó kifejezését három nyelven — németül, angolul és oroszul — adja.

A szótárt a szakemberek, pedagógusok, szakfordítók, kutatók mellett hasznosan forgathatja mindenki, aki a műszaki kérdések iránt érdeklődik.



Spartakiádra készülnek

A szakszervezet sportosztálya és a Vasúti Főosztály oktatási osztálya hazánk felszabadulásának 15. évfordulója tiszteletére 7 sportágban — sakk, asztalitenisz, atlétika, labdarúgás, kézilabda, torna és úszás — spartakiádot írt ki a vasúti technikumok részére.

A spartakiádot május 2-án és 3-án bonyolítják le. A sakkozók és asztalitenisznezők a vasútgépészeti, a tornászok a pályafenntartási technikum tornatermében mérik össze tudásukat. A labdajátékokat és az úszást a BVSC Szónyi úti sporttelepén, illetve uszodájában bonyolítják le.

Az egyes versenyszámok győztesei és helyezettjei érem- és oklevél-díjazásban részesülnek. Az összesített pontversenyben legjobb eredményt elérő technikum pedig megkapja a sportosztály által alapított Felszabadulási Kupát.

Berczik három Európa bajnokságot szerzett

Európa legjobb férfi és női asztaliteniszezői Zágrábban adtak találkát egymásnak. **Az asztalitenisz EB-n versenyzőink a várakozásnak megfelelően szerepeltek.** Csak a vegyespárosban nyújtottak gyengébb teljesítményt.

Különösen jól szerepelt Berczik Zoltan. A Vasútépítők kitünő játékosa a döntőben a tehetséges román Negulescuval, Sidó legyőzőjével szemben is diadalmaskodott és férfi egyesben biztosan nyerte az Európa-bajnoki címet. Ezenkívul Sidóval megnyerték a férfi párost és a győztes magyar csapatban is a legjobb teljesítményt nyújtotta.

Berczik különösen a férfi egyes döntőjében volt elemében. Nyugodtan, higgadtan játszott, okosan ütött közbe. Játékával nem véletlenül nyerte meg a zágrábi közönséget. Olyan biztatásban volt ugyanis része, mintha Budapesten, a Sportcsarnokban versenyzett volna.

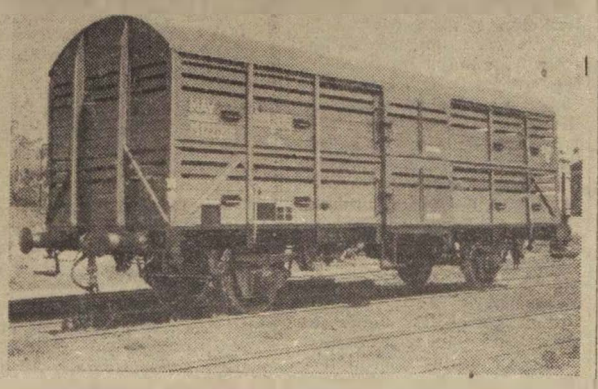
A magyar válogatott egyébként a hét Európa-bajnoki szám közül ötöt megnyert, 6 versenyzőnk számos helyezést ért el.

SPORTHÍREK

Két uj szakosztállyal gyarapodott a Cegledi VSE. A közelmúltban vívó- és gyeplabda-szakosztályt alakítottak az egyesületben. A vívókkal Jós Miklós egykori öttusázó foglalkozik. A szakosztálynak 30 tagja van.

A tapolcai Batsányi ünnepségekre — május 14-én és 15-én — három fegyvernemben ifjúsági Batsányi Kupát ír ki a MÁV TIAC vívó-szakosztálya.

Új sertésszállító kocsi



A Vasúttervező Intézetben készült tervek alapján a győri *Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban* már néhány hónappal ezelőtt útjára bocsátották az első „M" sorozatú kocsik mintapéldányát.

A tervezők szem előtt tartották a széleskörű szabványosítás elvét. Eszerint a kocsi futóműve, hordműve, vonó- és ütközőkészüléke, alvázszerkezete és fémberendezése megfelel az ORE kéttengelyes görgőságyas egységes fedett teherkocsi típusának.

A MÁV új sertésszállító kocsija junok, kecskék, borjak szállítására is alkalmas. A kocsifalak a megrágás ellen lemezzel védett falécekből készültek. A tető kettős rétegü acéllemez, gondos szigeteléssel ellátva. A szigetelés nyáron az erős napsugár ellen is véd.

Gondoltak arra is, hogy az állomásokon gyorsan elvégezhessék az állatok etetését és itatását. Ezért nyolc billenthető vályút építettek be, melyek kívülről kezelhetők és rögzíthetők. Az újfajta kocsi mintapéldánya az eddigi próbák során minden tekintetben megfelelt a várakozásnak.

Az élüzemszint felett

A jó kollektív szellem, a VII. pártkongresszus után tovább szélesedő munkaverseny újabb kimagasló eredményekhez vezetett *Kiskörös állomáson.*

A brigádok egymás közti versenyében különösen április 4-ét megelőző hetekben születtek figyelemre méltó eredmények. *Balogh Eszter* brigádja 157,9, *Matusik István* brigádja pedig 144.4 százalékos eredményt ért el. A kereskedelmi szolgálatnál a *Dózsa-brigád* vezet 118 százalékkal.

A jó munka eredményeként a kiskörösi vasutasok az első negyedévben elért 118.6 százalékos eredményükkel magasan az élüzemszint felett teljesítették a tervet.

Landler Jenő válogatott beszédeinek és írásainak gyüjteménye

Az MSZMP Központi Bizottsága Párttörténeti Intézetének szerkesztésében, a Kossuth Könyvkiadónál megjelent a magyar munkásmozgalom egyik kimagasló vezetője, Landler Jenő válogatott beszédeinek és írásainak gyüjteménye.

A kötet — amelyet Gadanecz Béla és Szabo Ágnes állitott össze és látott el bevezető tanulmánnyal —, tartalmazza Landler Jenő szinte teljes publicisztikai munkásságát, továbbá nagyjelentőségű, tömegeket mozgósító beszédeit, amelyeknek nagy része nyomtatásban most lát először napvilágot.

A szakma ifjú mesterei

Még a múlt esztendő második felében történt. A celldömölki fűtőházban hat kiszista elhatározta, hogy április 4-re megszerzi a Szakma ifjú mestere címet.

A fiatalok szorgalmasan készültek a vizsgákra. A sok tanulás, a fáradozás nem volt hiábavaló. Mind a hatan eredményesen vizsgáztak. *Heiner Imre* arany, *Balázs Gyula* ezüst, *Finta István, Nagy Tivadar, Rozmán Ferenc és Péntek József* lakatosok pedig a jelvény bronz fokozatát kapták.

A Szakma ifjú mestere jelvény átadásával egyidőben nyújtották át *Nagy Tivadarnak* és *Ferenczi Károlynak* a Kiváló dolgozó jelvényt, illetve oklevelet.

Levelezőink, az üzemi jutalék kifizetéséről

Mint ismeretes, a múlt évben a párt és a kormány lehetővé tette, hogy a vasutas dolgozók az üzemekhez hasonlóan, évvégi jutalékban részesüljenek. Az idén első ízben kifizetésre került üzemi jutalék nagy örömet váltott ki a szolgálati helyeken. Erről tanúskodnak az alábbi sorok is.

★

Szeged—Tisza pályaudvaron március 24-én fizették ki az évvégi üzemi jutalékot — írja *Tótka Károly* szegedi levelezőnk. Igen jó hangulatot váltott ki a pályaudvar dolgozói között, hogy a vártnál nagyobb összeget kaptak. Szakszervezeti bizottságunk a dolgozók hangulatát most igyekszik felhasználni az eredmények további növelésére és a fegyelem megszilárditására.

★

A pécsi igazgatóság az 1959. évi eredmények alapján az első helyen végzett az igazgatóságok egymás közötti versenyében. Ez azt eredményezte, hogy a vasút területén a legmagasabb évvégi üzemi jutalékot fizethették ki az igazgatósághoz tartozó szolgálati helyeken.

A sztálinvárosi pályafenntartási főnökség dolgozói is örömmel vitték haza családjuknak a jutalékot. Közülük többen is hangoztatták, hogy érdemes volt jó munkát végezni. A főnökség dolgozói a múlt év második felében ugyanis teljesítették az élüzem szintet, amiért vezérigazgatói elismerésben részesültek. *(Klein Jenő SZB-titkár leveléből.)*

★

Az évvégi üzemi jutalék kifizetésére mintegy 200-an gyültek össze a tapolcai vasutas kultúrotthonban — írja *Bognár Károly* levelezőnk. — *Balla Sándor* szb. titkár és *Farkas Gyula* állomásfőnök rövid beszéde után került sor a kifizetésére.

★

Az első üzemi jutalék kifizetése a vasutasok régi óhaját váltotta valóra. Kis és nagy állomáson egyaránt örömet okozott, hogy a szakszervezet közbenjárására a párt és a kormány a vasútnál is lehetővé tette az évvégi üzemi jutalék kifizetését. Vácrátót állomás dolgozói is örömmel vették kézhez a jutalékot. *(Pintér Lajos leveléből.)*

★

A Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-ben 9.4 nap nyereségrészesedést fizettek ki a dolgozóknak — írja *Szentgáli István* levelezőnk. — Ha 1959-ben többet és jobbat termelünk, bizonyára nálunk is több került volna a borítékba. A nyereségrészesedés kifizetésekor sokan fogdakoztak, hogy az idén jobban igyekeznek. Igaz, hogy a dolgozók igyekezete egymagában még nem minden. A múlt esztendőben például gyakran gátolta a munkát az anyaghiány. Reméljük, üzemünkben az idén nem lesznek ilyen problémák.

Kedves ünnepség színhelye volt március 24-én *Szolnokon* az állomás oktatóterme. Itt jöttek össze a dolgozók, hogy átvegyék az évvégi üzemi jutalékot.

Nézzük csak meg, mivel járultak hozzá Szolnok állomás dolgozói a vasút 1959. évi eredményeihez, ahhoz, hogy a vasúton is lehetővé vált az üzemi jutalék kifizetése.

A múlt évben a szolnokiak ugyanolyan feltételek mellett 56 000 kocsival gurítottak többet, mint 1958-ban. Ez azt jelenti, hogy 900 vonattal többet dolgoztak fel és rendeztek át. Az idén tovább akarják fokozni az eredményeket. Ezért az április 4-e tiszteletére indított versenyt éves versenyné fejlesztik tovább. Jó eredményeket értek el a személy- és tehervonatok menetrend szerinti közlekedtetésében. A személyvonatok 97, a tehervonatok 74 százaléka közlekedett menetrend szerint.

Az állomás szolgálati vezetői és a mozgalmi szervek a szállítható felekkel is jó kapcsolatot létesítettek. A rendkívul megnövekedett elegyáramlás is fejlettebb tolatási módszereket igényel. Az oktatótisztek, a szolgálattevők és a tolatásvezetők ezért a legmesszebbmenőkig segítik a fiatal, még kevés tapasztalattal rendelkező dolgozókat.

Az eredmények növelését segíti elő a szocialista brigádmozgalom is. A pártszervezetnek és a szakszervezeti bizottságnak nagy része van abban, hogy az állomáson egyre több brigád kapcsolódik be a mozgalomba. *(Varró László leveléből.)*

HÍREK

Levél egy műszaki főfelügyelőhöz

Kérem enyedje meg, hogy emlékeztessem. A közelmúltban volt. Késő délelőttre járt az idő... Én a Dózsa György útnál szálltam fel a 20-as buszra. Ön már ott állt az ajtónál. Azaz nem is állt hanem csüngött, szundikált a fényes kapaszkodó rúdon és egy-egy rándulásnál nagyokat pislogott.

Talán nem is ez a baj! — Emberek vagyunk, mással is előfordulhat. Én főleg azt teszem szóvá, hogy nem volt tekintettel a busz utasaira. Úgy láttam ugyanis, hogy velem együtt sokan nem szeretik a törkölyt. Különösen azt a nagyon büdös, rosszul sikerült kisüstit nem, melyből azon a bizonyos napon ön olyan jól benyakalt.

De egye fene a szagot meg a dülöngélést, meg a pislogást... — bár sehogy sem megy az egyenruhához! De arra, hogy kigombolt zubbonya és köpenye sáros, gyürött volt és a sapka, mint Napoleon kalapja, keresztben állt a fején, nincs mentség!

Többen derültek a kocsiban. Persze az a nő nem, akinek laposra taposta a körömcipős lábát. Én szégyenkeztem — ön helyett is — és a civilruhámba rejtőztem.

Főfelügyelő kartárs!

Nem baj az, ha valaki bohém! — de a rang és az egyenruha kötelez!

Kissé morcosan bár, de üdvözli

— lyf —

— Általános műhelyrendet teremtenek — társadalmi munkával — a szolnoki járműjavitóban. Ezzel egyidőben a csarnokok környékét a kiszisták fásítják.

— Alumínium személykocsik gyártását kezdte meg a MÁV részére a Győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár. Az uj kocsik a Rába és a Balaton motorvonatok személykocsijai lesznek.

— 1,3 millió forintot takarítottak meg a múlt esztendőben a szolnoki fűtőház KISZ-szervezetének önköltségcsökkentő brigádjai. A fiatalok az idén is nagy gondot fordítanak a takarékosságra és az önköltség csökkentésére.

— Társadalmi munkában szerelték be a telefont a kecskeméti alsópályaudvari vasutasok és a posta műszaki dolgozói a kecskeméti Uj Tavasz Tsz központjába.

— A balesetelhárításról rendezett ankétot a szombathelyi Igazgatóság Tapolca állomáson, amelyen a göchöz tartozó állomásfőnökök vettek részt. A bevezetőt Gorza Jenő az igazgatóság osztályvezetője tartotta.

— Üzemi kiállitást rendeztek felszabadulásunk 15. évfordulója tiszteletére a Budapesti Épitési Főnökség Budapest, I., Hunyadi János út 12—14. alatti központjában.

— Eredményesen vizsgázó öreg diákok. Az általános iskolai tanulmányaikat végző dolgozók közül helyenként átlagosan 4-es osztályzatot értek el Tapolca csomóponton.

— Vurlitzer az Utasellátóban. Szombathely állomás Utasellátó éttermét a múlt évben tatarozták és a legmodernebb vendéglátóipari gépekkel szerelték fel. Nemrég vurlitzerrel gyarapodott az étterem berendezése. A zenegép beállításával ügyszólván megkétszerezödött az étterem forgalma.

— A szegedi vasanyagjavitó múlt évi eredményeiben nagy része van a dolgozók társadalmi munkájának is. A többi között társadalmi munkával oldották meg a vasöntöde olvasztókemencéjének az áthelyezését.

— Levél Koreából. A napokban a Kőrösi Gilu állomásról érkezett levél Szegedről—Tisza pályaudvarra. A levelet Bük Zeng Thek irta, aki 4 évig tanult a szegedi Vasútforgalmi Technikumban, és a nyári szünidőben a gyakorlati kiképzésben Szeged—Tisza pályaudvaron vett részt.

— Mozdonyvezető nélküli villanyvonatok gyártását kezdték meg Rigában. A mozdonyvezetőt elektronikus számológép helyettesíti, a menetrendet magnetofonszalagra veszik fel. Az első próbautak tapasztalatai alapján az automata menetrendszerint közlekedteti a vonatot.

— Sikeresen vizsgázott a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV általános iskolába járó dolgozóinak egy csoportja, a gyöngyösi II. Rákóczi Ferenc általános iskolában. A vállalat vezetősége hét dolgozót könyvjutalomban részesített.

— Tovább folytatják a szocialista munkaversenyt május 1 tiszteletére a tapolcai fűtőház dolgozói. A mozdonyvezetők és a fiókműhely dolgozói a tervek teljesítése mellett a gépek és a műhelyek tisztántartására is nagy gondot fordítanak.

— Négy állomási, két vonatkísérő és két pályafenntartási brigád tűzte ki célul a szocialista brigád cím megszerzését a veresegyházi szakszervezeti bizottsághoz tartozó szolgálati helyek dolgozói közül.

— Jól sikerült kiállitást rendezett a képzőművész, a fényképész és a bélyeggyüjtő szakkör a tapolcai Batsányi János vasutas kultúrotthonban.

— Bensőséges ünnepségen emlékeztek meg hazánk felszabadulásának 15. évfordulójáról a Déli pályaudvarhoz tartozó nyugdíjas vasutasok.

— Köszönetnyilvánitás. Ezúton is köszönetet mondok a MÁV Éjjeli Szanatórium dolgozóinak, a 44. csoport betegtársainak és mindazoknak, akik férjem elhunyta alkalmából részvétüket nyilvánították. Özv. Ősi Imréné.

LAKÁSCSERE

— Kiskunhalasi szoba-konyha, kamrából álló lakásomat elcserélném budapesti hasonlóra, lehet a város külterületén is. Érdeklődni: Tóth Endre, Bp., XI., Thallóczi Lajos u. 39. I/2. sz. alatt a délutáni órákban.

A szerkesztőség üzeni

Szentgáli István Gyöngyös, Bako János Miskolc, Bódogh Mihály Dombóvár, Dancs József Tapolca, Tótka Károly Szeged, Szendrei József Szeged, Kismihók Róbert Celldömölk, Varró László Szolnok, Bognár Károly Tapolca, Merényi Józsefné Budapest, Pintér Lajos Vácrátót, Klein Jenő Sztálinváros, dr. Gazdag József Szombathely, Révész Armin Budapest, Papp Tivadar Miskolc, Heresznyei Ferenc Székesfehérvár, Varnai László Pécs. **Leveleiket, tudósításaikat felhasználjuk.**

Kismihók Róbert Celldömölk, Bodogh Mihály Dombóvár, Bezzeg Lajos Gyöngyös, Tótka Károly Szeged, Bognár Károly Tapolca, Szentgáli István Gyöngyös, Zsigmond János Szolnok. **Leveleiket helyhiány miatt közölni nem tudjuk.**

Tótka Károly: A beküldött versek verstanilag nem megfelelők. **Lisiczky Lajos Balassagyarmat:** Alkalomadtán meglátogatjuk az állomást. **Czeglédi Sándor Debrecen:** A fényképek technikai fogyatékosságuk miatt az üzágban nem közölhetők. **Pataki József Orosháza:** A kitüntetéshez gratulálunk. Levélben válaszolunk. **Verok Vilmosné Szeged:** Levele nem tartalmaz konkrétumokat. A jövőben törekedjen arra, hogy az általánosságok helyett tényekkel támassza alá mondanivalóját. **Miklós László Pásztó:** Az ügyben eljártunk. Megtudtuk, szerint nincs sok remény az elintézésre.

Köszönet az önzetlen munkáért

Lehel Lajosné 1945 óta tagja a szakszervezetnek. Már a felszabadulás utáni években sokat tett a szakszervezetért. Több mint tiz éve, hogy a *Nyugati pályaudvaron* megszervezte a nyugdíjasok helyi csoportját. Szorgalmasan, fáradtságot nem ismerve dolgozik ma is.

A Nyugati pályaudvaron annak idején ő lett a nyugdíjasok főbizalmija. E mellett a megbízatás mellett látja el a segélyezési felelősi, az elnökhelyettesi, a könyvelői és az iktatói teendőket. Mindezt önzetlenül, társadalmi munkában.

A nyugdíjas csoport vezetősége és a tagok is szeretettel és tisztelettel veszik körül, s köszönik fáradozását.

RÉVÉSZ ÁRMIN
a nyugdíjas csoport elnöke

KULTURÁLT UTAZÁS Ünneprontó



— Tetszik tudni, az utolsó vonattól mindig hazaszállitjuk az utasokat.



— Itt az értesitő könyv. Tessék azonnal jelentkezni rendkivüli vonathoz.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség Budapest VI., Benczur u. 41.
Terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. MÁJUS 1.



Köszöntjük május elsejét

Május az újjászületö természet legszebb hónapja. Nem véletlen, hogy a proletariátus ennek a hónapnak első napját tette a munkásosztály harcos ünnepévé. Május elseje mintegy szimbólizálja, hogy a munkásosztály teremti meg az emberiség csodálatosan szép örök tavaszát. S mint ahogy a telet feltartóztathatatlanul követi a tavasz, éppen úgy feltartóztathatatlan a proletariátus, a munkásosztály győzelme is.

Hetven év óta minden évben megünneplik a világ dolgozói május elsejét. Május 1. születése percétől kezdve a munka, a munkások ünnepe.

A proletár nemzetköziség felemelő érzése a magyar munkásosztályt is rövid idő alatt meghóditotta. 1890-ben, az első május elsején Budapesten mintegy 60 000 munkás ünnepelt, a vidéki nagyvárosokban pedig tüntetésekre került sor. A kizsákmányoló rend urai félelmükben a főváros helyőrségén kivül még két ezred katonaságot is riadókészültségben tartottak.

A Budapest utcáin felvonuló munkások soraiban ott menetelték a vasúti üzemek munkásai is. Ott voltak a vasutasok a későbbi években is, amikor harccal és sztrájkkal kellett védelmezni május elsejét, a nagy munkásünnepet.

Szabadon, vidáman és győzelmesen 1919-ben ünnepelte először a magyar nép május elsejét. Százezrek lelkes, harcos felvonulása tette felejthetetlenné Budapesten és vidéken ezt a napot.

Még az öreg Duna is ünnepelt 1919. május elsején. Fellobogozott partok, házak integettek a virággal feldiszitett hajóknak, csónakoknak. Az ünnepnap reggelén az Internacionálé hangjaira ébredt a főváros. Nem sokkal a zenés ébresztő után forradalmi indulók hangjai töltötték be a gyülekezőhelyekként kijelölt utcákat és tereket. A proletárgyerekek birtokukba vették ezen a napon a Margitszigetet.

Ha végigtekintünk a május elsejék történetén, azt látjuk, hogy a felszabadulás előtt, a kizsákmányoló magyar urak mindent megtettek azért, hogy ezt az ünnepnapot majálissá formálják. Kisérletük azonban hasztalan volt. A munkásosztály a legvadabb fasiszta terror idején is hű maradt május elseje célkitűzéseihez, emlékezett rá, és erőt meritett belőle a további harcokhoz, amelyet a Tanácsköztársaság bukása után évről évre meg kellett vívnia a Horthy-rendszer urai ellen.

A felszabadulás után a népi demokratikus Magyarországon a megváltozott osztályviszonyoknak megfelelően, a munkásállam ünnepévé, népi ünneppé vált május elseje. A jelszó is megváltozott. Míg azelőtt a munkásság jogaiért folytatott harc volt a legfőbb célkitűzés, addig a felszabadulás után, tehát napjainkban is, a szocializmus építésének és a tartós béke védelmének tennivalói képezik a harci jelszó tartalmát.

Ha valaha időszerű volt a munkásosztály nemzetközi összefogásáért, a világbékéért küzdeni, akkor napjainkban az. A magyar nép, amely történelme során oly sok szenvedésen, megpróbáltatáson ment keresztül, hiven követi a szocialista tábor vezetőjének, a Szovjetuniónak következetes békepolitikáját.

A béke eszméje az utóbbi években úgy eggyéforrott május elsejével, hogy ez a nap nemcsak a proletariátus seregszemléje, hanem a békéért folytatott harc napja is.

A békéért, az általános és teljes leszerelésért folytatott harcot ma kedvezőbb körülmények között vivjuk, mint korábban. Miért? Azért, mert az utóbbi időben megolvadt a hidegháború jégpáncélja, s ennek következtében új szakasz kezdődött a nemzetközi politikában.

Természetesen, a sikerek nem önmaguktól születtek, hanem a Szovjetunió nagyarányú gazdasági, tudományos és a haditechnikában szerzett fölénye révén. A Szovjetunió békepolitikája eredményeként jön létre május 16-án a négy nagyhatalom kormányfőinek értekezlete is. A magyar nép, s köztük a vasutasok is, őszintén kívánják, hogy ez a találkozó eredményeket hozzon.

Az idén a 16. szabad május köszönt ránk. Tizenhatodszor szárnyalhat dalunk a zászlódiszbe öltözött utcákon és tereken. Május elsején újból büszke örömmel hirdethetjük, hogy hűek vagyunk a nemzetközi proletariátus ügyéhez, és együtt harcolunk a szocialista tábor, az egész világ munkásságával a békéért.

A szocializmus építésének jelenlegi szakaszában a magyar nép azért fokozza erőfeszítéseit, hogy a hároméves terv sikeres befejezésével szilárd kiindulási alapot biztosítson az ötéves tervhez. Azok a célkitűzések, amelyeket az MSZMP VII. kongresszusa tűzött elénk, reálisak, megalapozottak. Ahhoz azonban, hogy a tervfeladatokat, a célkitűzéseket maradéktalanul végrehajthassuk, minden munkaterületen tovább kell szélesíteni a szocialista munkaversenyt, és a spontán kezdeményezés alapján kibontakozott új versenyformát, a szocialista brigádmozgalmat.

Május elsején a világ dolgozói a Szovjetunióra és a szocialista tábor országaira tekintenek, sikereink és eredményeink bátoritják őket, segitik harcukat. Napjainkban is ugyanazért folyik a küzdelem, mint száz évvel ezelőtt: az emberiség, az egyes emberek jobb jövőjéért, békés, boldog életéért, azzal a különbséggel, hogy a szocializmusnak már szilárd bástyái vannak.

Május elsején száz- és százmilliókkal együtt haladunk a proletár nemzetköziség vörös zászlaja alatt, és fogadjuk, hogy tovább fokozzuk egységünket, tömörítjük sorainkat a béke megvédéséért, a szocializmus győzelméért.

Határozat a szakszervezetek részvételére az Országos Béketanács által indított akcióban „A csúcstalálkozó sikeréért"

Az Országos Béketanács felhívással fordult a társadalmi és tömegszervezetekhez, hogy csatlakozzanak a *„csúcstalálkozó sikeréért"* elnevezésű országos akcióhoz, melynek fő politikai tartalmát a következők határozzák meg:

— kielégiteni a közvélemény nagymértékben megnövekedett nemzetközi érdeklődését,

— a követelések középpontjába állitani a leszerelés problémakörét,

— támogatni a Szovjetunió javaslatait a német kérdés megoldására, a nyugat-berlini helyzet rendezésére,

— leleplezni és megbénitani a hidegháborús törekvéseket,

— támogatni a vitás nemzetközi kérdések tárgyalások útján történő rendezését,

— kapcsolatok létesitésével elősegiteni a népek barátságát, gazdasági és kulturális közeledését.

Ezek a poliaikai célkitűzések egybeesnek a *Szakszervezeti Világszövetségnek* a legutóbbi *bukaresti* ülésszakán jóváhagyott felhívásával, melynek alapján *május 1* a munka ünnepe, a proletár nemzetköziség napja alkalmából a világ szervezett dolgozói e célkitűzéseket követeléseik középpontjába állítják.

A *SZOT* titkársága a magyar szervezett dolgozók proletárinternacionalista tudata, békeharcos akarata alapján csatlakozik az *Országos Béketanács* által indított akcióhoz és a következő határozatot hozza:

Az üzemi szb-k illetve a nemzetközi és békevédelmi bizottságok gondoskodjanak arról, hogy a csúcstalálkozó előtti időben és a csúcstalálkozó megkezdése után is, a dolgozók figyelemmel kísérhessék a csúcstalálkozó munkáját, megismerjék eredményeit. Ezért nem kell külön gyüléseket szervezni, de a folyó rendezvényeken (taggyűlések, bizalmi értekezletek stb.) biztosítani kell, hogy a csúcstalálkozóval kapcsolatos kérdésekről szó legyen. Ezen túl más propaganda eszközök — hangos beszélő, üzemi lap, faliújság, kollektív TV-nézés megszervezése stb. segítségével kell napirenden tartani, illetve tájékoztatni a szervezett dolgozókat.

A szakszervezetek szervezzék meg, hogy május 16-án, a csúcstalálkozó megkezdésének napján minden üzemben, hivatalban, munkahelyen legyen röpgyülés és a szakszervezeti bizalmiak méltassák a csúcstalálkozó jelentőségét.

Az előkészületek során május 1, május 9 (a második világháború befejezésének 15. évfordulója) alkalmával az agitáció és felvilágosítás középpontjába kell állítani a leszerelés gondolatát. Ennek érdekében az üzemi nemzetközi és békevédelmi bizottságok elevenítsék fel szóban, képben a háborús emlékeket, emlékeztessenek a fasizmusra és az ellene való harcra, ismertessék a Szovjetunió leszerelési javaslatát stb.

Ünnepi műszak a fehérvári fűtőházban

A székesfehérvári fűtőház dolgozói is úgy határoztak, hogy a felszabadulás 15. évfordulója tiszteletére fellendült munkaversenyt tovább folytatják.

Május 1. tiszteletére például külön műszakot szervezünk. A felszabadulási versenyben négy hónap alatt 4438 tonna szenet, a túlsúlyos tehervonatok továbbításával pedig 297 mozdony indítását tettük feleslegessé. A személyvonatok menetrend szerinti közlekedésénél 99,2 százalékos, a tehervonatoknál pedig 97,6 százalékos eredményt értünk el.

A várható nagy nyári személyforgalomra is nagy gonddal készülünk. Itt azonban máris problémával bajlódunk. Április 20-ig ugyanis 12 mozdonyt küldtünk be a járműjavítóba, ahol, sajnos, anyaghiány miatt nem tudják a javítási munkákat idejében elvégezni.

Heresznyei Ferenc
SZB-titkár, Székesfehérvár

A kitüntetés kötelez

Az 1959-ben végzett eredményes munkáért a miskolci csomópont elnyerte a Borsod megyei Pártbizottság kongresszusi zászlaját. A fűtőház vezérigazgatói elismerésben részesült.

Az első negyedévi eredmények is biztatóak. Fűtőházunk 5 százalékkal túlteljesítette szállítási tervét és 3330 tonna szenet takarított meg. A múlt év azonos időszakához viszonyítva

a balesetek és az igazolatlan napok száma is jelentősen csökkent.

A biztató eredmények mellett egyes területeken azonban némi lemaradás tapasztalható. Kedvezőtlenül alakult például a mozdonyok javítási költsége. Lemaradás tapasztalható a teherkocsik javításánál, valamint a mozdonyok gazdaságos felhasználásánál is.

Éppen ezért a fűtőház kollektívája azt a célt tűzte maga elé, hogy az elkövetkezendő hónapokban nagy figyelmet fordít a hibák kijavítására. hiszen a kitüntetés kötelez.

Hogy a célkitűzéseket sikerül megvalósítani, arra legfőbb biztosíték a jó versenyszellem és az egyre jobban szélesedő szocialista brigádmozgalom.

Jelenleg 42 brigádban 239 dolgozó harcol a megtiszteló címért.

Dorcsák László öttagú mozdonylakatos brigádja a többi között vállalta, hogy egy 411 sorozatú mozdony időszakos javítását határidő előtt elvégzi.

Czimma János
fűtőházfőnök

Renoválás a Nyugati-pályaudvaron

Vasutunk továbbfejlődésének egyik jelensége az, ami a 83 esztendős *Nyugati pályaudvaron* a legutóbbi időben történt és történik: a „kuglizók" alól (a k/5. a cs/I, és a k/VII vágányok mellett) eltüntek a pislákoló sárga fények, és helyükre neonvilágítás került.

Megkezdődtek a felépítménycserék is. Elkészült a csarnok I. sz. vágány cseréje. A vasbetonaljak közét betonlapokkal fedték le. Igy a vágányköz könnyen tisztán tartható.

Következő példa, hogy a *Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség II. szakasza* a fenntartás terhére — felajánlásként vállalta és teljesíti az I. sz. torony, a „fűtőházi", a „csengős" és a „telefonos" őrhelyek külső és belső festését, felújítását.

Ő A JÖVŐ

Felhők komorodnak még gomolyogva egünkön,
Gyilkosok arca borit árnyékba, a fényt elorozva.
Villámlik kezükben a kés, szomorú szél jár közöttünk,
Mintha az áriatlan áldozatok nyája zokogna,
Mely csak a félelmet szegezte szembe velük.
Kemény még most a világ. Ember kell, szíklakemény,
Aki, mig rakja a téglát, öklével odasújt,
S acélt markol, ha kevés az acél-hit s a tiszta remeny.
De épit, munkálkodik, mert embernek ez a dolga.
Termővé teszi a földet, otthonunkká, hol virul az elet,
S büszkeség lángja heviti, s messze ragadja a vágy.
Ha tekintete — mind gyakoribban — távoli csillagokra teved,
Áll a világ peremén, akkor sincs egyedül: kommunista.
Elvtársak szeme tűz rá biztatóan, bizva, ragyogva.
A nagy Október viharában született s nőtt nagyra családja
S millió testvérkéz fogja kezét szövetségi kapocsba.
Nincsen erő, hatalom, nincs, mi leküzdeni képes.
Lábát a földre feszíti, de akarata égbe törő.
Gyenge a gyilkos a késsel, s nincs menedéke sehol —
Ő az ítélet, ő a jövő.

Kósa Lajos



Szorgalmáról és nyugodtságáról ismert Vígh István főtiszt, a Déli-pályaudvar rendelkező szolgálattevője, aki brigádjával állandóan 108—110 %-ra teljesíti a tervet

Vasutas nemzetközi képzőművészeti kiállítás Budapesten

A szakszervezet kultúrnevelési osztálya a Vasutasok Művészeti és Intellektuális Egyesületeinek Nemzetközi Szövetsége védnöksége alatt 1960. július 30-tól augusztus 14-ig a Műcsarnokban rendezi meg az

V. VASUTAS NEMZETKÖZI KÉPZŐMŰVÉSZETI KIÁLLITAST.

A kiállításon részt vehet minden tényleges dolgozó és nyugdijas, valamint családtagja, továbbá a vasutas képzőművészeti körök tagjai.

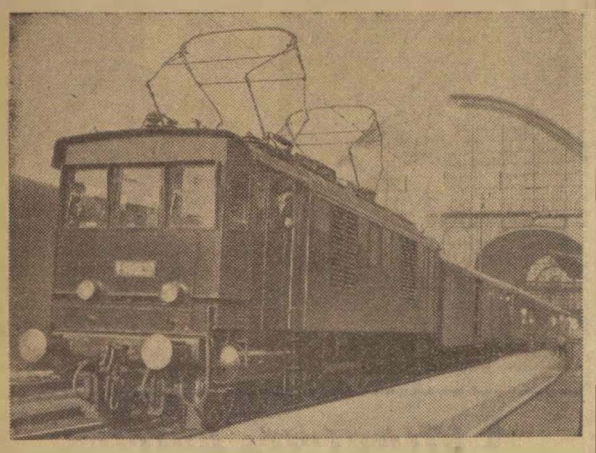
A kiállításon festészeti, grafikai, szobrászati és iparművészeti alkotásokkal lehet részt venni. Minden művészeti ágból egy-egy részvevő korlátlan számú művet küldhet be a biráló bizottsághoz.

Minden olyan mű beküldhető, amelyet eddig nemzetközi kiállításon nem mutattak be.

A kiállításra ajánlott műveket legkésőbb 1960. július 15-ig a Vasutas Képzőművészeti Iskola címére (Bp., VIII., Népszinház utca 29) lehet beküldeni vagy ott személyesen átadni.

Budapesttől Győrig a 2. sz. gyorsvonaton

— *Beszállni! Indulás!* — hangzik a jegyvizsgálók figyelmeztetése, majd a jelzésadás után a szolgálattevő kezében magasra lendül az indítótárcsa. A Kandó a 2-es gyorssal pontosan 6.35-kor elindult, s pillanatok alatt maga mögött hagyta a *Keleti-pályaudvart.*



Indítják a 2-es gyorsot

Kelenföld után, amikor az utasok kényelembe helyezték magukat és ki-ki kedve szerint belemerült a napilapok olvasásába, vagy a legújabb „népi játék", az ulti művelésébe, a három jegyvizsgáló munkához látott.

A riporter, aki ezúttal azzal a céllal szállt fel a vonatra, hogy megfigyelje a jegyvizsgálók tevékenységét, az utas szemével megvizsgálja a szerelvény tisztaságát, ugyancsak munkához látott. Sorra járta a kocsikat és szorgalmasan jegyezgetett.

Hogy *Budapesttől Győrig* milyen észrevételek kerültek a jegyzetfüzetbe, hosszú lenne mind felsorolni. A látottak, a tapasztaltak alapján azonban néhány dologról feltétlenül beszélni kell.

Kezdjük talán a jegyvizsgálókkal. Mindhárman frissen borotváltan, tiszta egyenruhában léptek szolgálatba. A jólápoltság megfelelő udvariassággal is párosult. Munka közben fülkéről-fülkére járva udvariasan köszöntötték az utasokat, s miközben kezelték a jegyeket az ismerősökkel néhány szót is váltottak.

A szerelvény tisztasága is kifogástalan volt. A kocsik ablakai, az ülések, a padlózat valósággal ragyogott a tisztaságtól. Különösen a két újtípusú négytengelyes párnáskocsi és az Utasellátó modern étkezőkocsija keltett jó benyomást. A szerelvény tisztasága mindenekelőtt a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség dolgozóit dícséri.

Az utasok is elismeréssel beszéltek az új kocsikról, a tisztaságról és a kényelmes utazásról. Az egyik párnás kocsi fülkéjében vidám ulti csata folyt. A társaság *Szár* után abbahagyta a játékot és leszálláshoz készült. Megkérdeztem tőlük: *mi a véleményük az új párnás kocsikról és a tisztaságról.* Ilyeneket mondtak.

— *Hétfőn kissé zsúfolt a szerelvény, de a többi napokon kényelmes az utazás* — így az egyik.

— *Örök ilyen modern, tiszta kocsikban utazni* — szólt egy másik.

Hasonlóképpen vélekedtek a többiek is. Az utasok a kocsik tisztasága mellett főként azt értékelik nagyra a 2-es gyorson, hogy valóban gyorsan közlekedik.

— *Ezen a vonalon a személyvonatok is gyorsabban közlekednek mint másfelé* — jegyezte meg egy utas. — *Nyáron pedig bátran lehúzhatjuk az ablakokat, nem kell félni a füsttől és a koromtól.*

Került a jegyzetfüzetbe olyan feljegyzés is, amit nem lehet elhallgatni. A szerelvény első kocsijában az egyik fülke ajtajában kis cédula, rajta a felírás: *Szolgálati szakasz.* Bent a fülkében kormos, olajos ruhában vontatási dolgozók ültek.

Komáromban is felszállt három olajos ruhájú mozdonyvezető a vonatra. Ők azonban megálltak a peronon.

Sajnos személy- és gyorsvonatainkon elég gyakori vendégek az olajos, kormos ruhában utazó vasutasok. Az a jobbik eset, amikor külön szolgálati fülkét biztosítanak számukra. De mi van olyankor, amikor a szerelvényen nincs szolgálati fülke? Oda mennek ahol éppen üres hely van. Ilyenkor olajos ruhájukkal összekenik az üléseket és az utasok ruházatát. Mint az egyik kalauz elmondta, emiatt már nagyon sokszor joggal méltatlankodtak az utasok.

Ezekután önkéntelenül is felvetődik a kérdés, *vajon a kulturáltabb utazás megteremtése érdekében nem lehetne azon segíteni, hogy a vasutas dolgozók kis hányada is szolgálat után tiszta ruhában üljön vonatra?*

A kérdésre egyértelmű a válasz. Lehetne, hiszen ma már szinte minden szolgálati helyen van hideg és melegvízzel ellátott mosdó és zuhanyozó, van öltöző is .

V. F.

A szakma ifjú mesterei

Fűtőházunk fiataljai féléven keresztül készültek a szakma ifjú mestere cím megszerzésére. A szorgalmas tanulás megérlelte gyümölcsét. Az április 20-án megrendezett vizsgán *Horváth József* és *Fónai István* esztergályos, valamint *Tóth Ferenc* lakatos a szakma ifjú mestere jelvény aranyfokozatát nyerte. Rajtuk kívül többen szereztek ezüst, illetve bronz jelvényt.

A fiatalok részére hetenként egy alkalommal szakmai oktatást tartottak, *Fekete Imre* mérnök irányításával. Sok segítséget adott a felkészüléshez a párt és a KISZ-szervezet és a szakszervezeti bizottság is.

Dancs József
Tapolca

Önkiszolgáló hírlapárusítás

Azok az utasok, akik gyakran megfordulnak Szombathelyen, hol a váróteremben, hol a nyitott peronon találják a hírlapárus kis „árudáját".

Az is megfigyelhető, hogy a vonatok indulása előtti időben a hírlapárus egy papírdobozt helyez el az asztalka közepére, és sorra járja a vonatokat, olvasnivalót kínálva az utasoknak.

Eközben a várócsarnokban vagy a peronon elhelyezett hírlapok is fogyogatnak, és ellenértékük hiánytalanul belekerül a dobozba.

Az önkiszolgáló hírlapárusítási módszer bevált. A hírlapárusnak még nem volt hiánya.

Kismihók Róbert
Celldömölk

ANYÁK NAPJÁRA

ANYÁM

Az én anyám nem uridáma,
Szegény ember egyszerű lánya.
Egész életében sokat dolgozott,
Emlékszem még éjjel is foltozott.
Öröme is kevés volt életében,
Másban sem, csak gyermekében.
Mondogatta, arcom simogatva,
Te talán már nem leszel szolga.

Maga sem hitte ezt akkor szegény.
Ugyan mi más lehetne, e kis legény?
Szegényből szegény lehet, ez a rend.
Bárhogy is fáj a szív, idebent.
De változott a világ, másként lett,
Valóság lett, amit titkon reménylett.
Fiad már nem urak hitvány szolgája,
Dereka nem hajlik mások parancsára.

Anyám fiadban csak egy alázat maradt,
Senki más, csak előtted hajt derekat,
Hogy megcsókolja reszkető kezed,
És megsimogassa glóriás fejed.
Fiad boldogan mondhatja már néked,
Anyám, mégis csak szép az élet.
Legyen derűs és hosszú élted alkonya,
Megérdemled, te legdrágább Édesanya.

Balázs József
Szeged, Igazgatóság

Jó együttműködés = eredményes munka

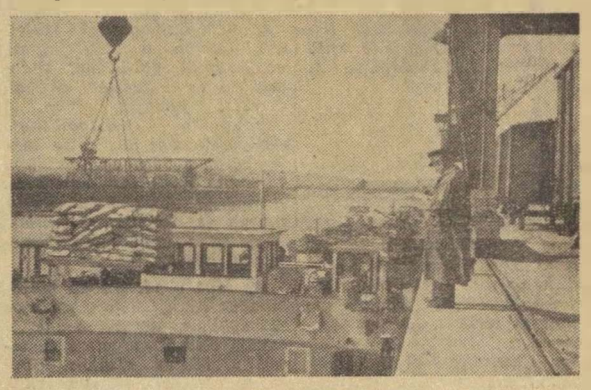
A kongresszusi munkaverseny alatt a *Nemzeti és Szabad-kikötő* vasutas dolgozóinak a *Maharttal* együtt jóval nagyobb forgalmat kellett lebonyolítaniuk, mint a korábbi években. Csupán október 1-től november 30-ig, a kongresszus kezdetét megelőző két hónap alatt, 2794 kocsit raktak meg főleg exportszállítmányokkal. Ha ehhez hozzáadjuk, hogy a kirakásra váró kocsik száma sem volt sokkal kevesebb, nem nehéz megállapítani, hogy a kikötőben akadt munka bőven.

A téli, úgynevezett holtszezon alatt sem tétlenkedtek a vezetők. A tavaszi előkészületek jegyében munkaversenyt szerveztek április 4. és május 1. tiszteletére. *Februárban a kiszabott 6317 tonna szállítási terv helyett 9426 tonnát szállítottak el.*

Azóta szünet nélkül érkezik az export- és importáru a kikötőbe. Április 6-án két hosszú vagonsor sorakozott a rakparton. Az egyik szerelvényből hatalmas portáldaruk gépeket és egyéb árufeleségeket raktak a *Szeged* tengerjáró gyomrába, hogy elindulhasson a szállítmánnyal mielőbb Távol-Keletre.

A másik üres szerelvénybe a *Hazám* tengerjáró hajó rakományát rakták ki a kikötőmunkások. Egy harmadik szerelvénybe szovjet uszályokból piritet és ércet raktak a daruk segítségével. Így megy ez a tavasz beállta óta mindennap.

Iparunk és külkereskedelmünk fejlődésével mind nagyobb feladatok várnak a Szabad-kikötőben a vasutasokra és a Mahart dolgozóira, akik a jó együttműködéssel, a munka jó megszervezésével, a szocialista munkaverseny kiszélesítésével igyekeznek eleget tenni kötelezettségüknek.



Egy termelési tanácskozásról

— *Régen volt ilyen jól sikerült termelési tanácskozás a fűtőházunknál.* — Ezzel fogad *Tüttő Kálmán* Veszprém-külső fűtőház szb-titkára.

— *Hányan is voltak jelen Szentgyörgyi elvtárs, maga pontosabban tudja?*

— *112-en és a legörvendetesebb, ezúttal a vita is élénk volt. Több mint 30-an mondták el tapasztalataikat vagy problémáikat* — válaszolta *Szentgyörgyi Sándor* üzemgazdász, a termelési tanácskozás jegyzőkönyv vezetője.

Vajon minek tulajdonítható, hogy ez a termelési tanácskozás felülmúlta a korábbiakat? A beszélgetés során hamarosan erre is fény derült.

A húzó erő

Veszprém-külső fűtőháznál is, mint szerte az országban, osztatlan örömet okozott az évvégi üzemi jutalék kifizetése. A szakszervezeti bizottság titkára szerint azóta lényegesen megjavult a fegyelem, a dolgozók érdeklődése megnőtt az eredmények, a feladatok iránt. Érthető, hiszen ha a vasút az idén a múlt évihez hasonlóan teljesíti a tervét, ha a szolgálati helyek takarékosan gazdálkodnak, akkor 24 napi keresetnek megfelelő jutalékot is kaphatnak.

A termelési tanácskozáson *Aranyos János* fűtőházfőnök adott számot az első negyedévi eredményekről, majd a feladatokról beszélt.

Annak ellenére, hogy az év első két hónapjában, különösen januárban a Bakonyon végig vonuló hóviharok, hideg szelek sok borsot törtek az orruk alá, eredményes munkát végeztek a fűtőháziak. Ime néhány adat a tanácskozás beszámolójából.

Az első negyedévben az átlagos vonatterhelési tervet 109,5, a százelegytonnakilométer tervet 117,4 a gazdaságos mozdonyfelhasználási tervet 121,9 a fajlagos kocsimozgatást 114,7 százalékra teljesítették és 1864 tonna szenet takarítottak meg.

Közismert tény az is, hogy a *Bakonyban* és *Veszprém* környékén sok emelkedő tarkítja a vasúti pályát, nehezíti a mozdonyvezetők munkáját. A veszprém-külsői masiniszták ennek ellenére mindent elkövetnek azért, hogy menetrend szerint továbbítsák a személy- és tehervonatokat. Hogy igyekezetük nem hiábavaló, arra legfőbb bizonyíték: az első negyedévben a személyvonatok 99, a tehervonatok 82 százalékát továbbították menetrend szerint.

A második negyedév sem lesz könnyű számukra. Teljesítményi tervük 20 százalékkal növekszik. A nyári menetrend bevezetésével pedig 24 óra alatt 68 helyett 72 személyvonatot kell továbbítaniuk.

S ami hátráltat

A termelési tanácskozás vitájában néhány olyan probléma is felvetődött, amely akadályozza a munkát. Többen szóvátették, hogy a fiókműhely anyaghiánnyal küzd. Főként csavarféleségekben gyakori a hiány. A javításoknál használatban lévő szerszámok egy része elavult. A mozdonyok emelését például még ma is a régi módon, bontórudas emelővel végzik.

Elpanaszolták azt is, hogy nem biztosítják számukra folyamatosan a sebességmérő óraszalagot és kevés gyapotot kapnak a gépek tisztántartásához.

Az említett problémák orvoslásához az igazgatóság III. osztályától és a 7. szakosztálytól várnak segítséget Veszprém-külső fűtőház vezetői és dolgozói, akik a jövőben sem akarnak lemaradni a tervek teljesítésében.

Mit mond a paragrafus az újításokról?

Mi tekinthető újításnak?

A magyar forradalmi munkás-paraszt kormány 29/1959. sz. rendelete 1. §. alapján újítás minden olyan műszaki, szervezési, ügyviteli jellegű javaslat, mely a minőség javítása, vagy legalábbis megtartása mellett a népgazdaság részére gazdasági, vagy egyéb hasznos eredménnyel jár.

Az újítástól csak viszonylagos újdonság követelhető meg. Újítás lehet tehát olyan javaslat is, amely szakirodalomban (könyv, folyóirat stb.) megjelent közleményen alapszik. A viszonylagos újdonság nem áll fenn akkor, ha a javasolt elgondolást már a benyújtás helyén alkalmazzák, vagy ha a szolgálati hely irányító szerve igazolja, hogy a javaslat megvalósítását a benyújtás időpontja előtt tervbevették.

Nem lehet újítás az olyan javaslat, amely a megoldandó kérdést, vagy feladatot csupán csak felveti. Az olyan javaslat sem, amely minőségromlással jár, vagy az előterjesztés a javaslattevőnek munkaköréből folyó kötelessége.

Többek kérésére lapunk soronkövetkező számaiban közöljük az újításokkal kapcsolatos legfontosabb tudnivalókat. Ezenkívül levélben vagy személyesen bármilyen újítással kapcsolatos kérdésben felvilágosítást adunk az érdeklődőknek.

Amitől rettegtek az urak...

Emlékezés egy 50 év előtti május elsejére

Ahogy megváltozott hazánkban az élet a felszabadulás óta, úgy változott a május elsejei ünnep hangulata, tartalma is. A mi május elsejénk az alkotó munka örömünnepe. Milyen volt régen a májusi ünnep, hogyan vált ez a nap harcos munkásünneppé. Erről beszél Szekeres Ferenc, a Landler Járműjavító tanműhelyének oktatója.

— *Május elsejétől rettegtek az urak a régi világban . . .* — *mondja.* — *Féltek attól, ha a munkások felemelik a fejüket, és a napba néznek, a szabadságot keresik . . .*

— *Miben nyilvánult meg az urak félelme?* — *kérdeztük.*

— *Tiltották tőlünk ezt az ünnepet. Sohasem felejtem el, hogy mi történt itt, a Landlerben, vagyis hát az akkori Istvántelki Főműhelyben 1910-ben.*

— *Annak már éppen ötven esztendeje. Akkor is itt volt már?*

— *Itt bizony. Negyedéves lakatostanonc voltam. Ugyanabban a műhelyben tanultam, ahol most én oktatom a fiatalokat. Emlékezetes a dátum, mert május elsején van a születésnapom is.*

— *Forradalmi hangulatban készültek május elsejére a budapesti munkások. Az urak féltek attól, hogy a főműhely öntudatos munkásgárdája is részt vesz a tüntetésben. Ezért már április 30-án egy század katonát rendeltek a gyárba. A főépület előtt helyezkedtek el, lezárták a kijáratokat, és őrséget állítottak a kerítések mellé. Kihirdették, hogy senki sem mehet haza, nehogy másnap csatlakozzanak a tüntetőkhöz.*

— *Mi történt másnap?*

— *Az őrség szigorúan vigyázott ránk. Dolgoznunk kellett, s mi szomorúan hallgattuk a munkásindulók hangját, a tüntetők harsogó kiáltásait . . . Mindenképpen ki akartam jutni, hiszen a kényszerű fogság számomra a születésnap elmaradását is jelentette volna. Az edzőműhely mögött átmásztam a deszkapalánkon. Nem volt szerencsém, mert majdnem az egyik baka nyakába ugrottam, aki a kerítés túlsó oldalán strázsált. Persze, a katona rögtön elkapott, és perceken belül a tanműhely irodájában találtam magam.*

— *Nem feledem, amíg élek! Elővették a sokágú korbácsot, és ötöt verettek a mezitelen hátamra. Így ajándékoztak meg az urak a tizennyolcadik születésnapomon.*

Fájdalmas lehetett, de Szekeres Ferencet, mint annyi más társát, nem tudták megfélemlíteni. Csak felkeltették benne az urak iránti gyűlöletet, erősítették az osztályöntudatát. Nem is feledte az ütéseket. Amikor katona lett, a Népszava olvasására szervezte társait, és részt vett a nagyszabású cattarói tengerészlázadásban. A forradalom mentette meg a súlyos börtönbüntetéstől.

Vajon mire gondol majd az őszhajú Szekeres bácsi, amikor az üzem dolgozóival együtt részt vesz május elsején az ünnepi felvonuláson? Bizonyára eszébe jut ez a fél évszázados emlék. A boldogan ünneplő fiatalokat nézi majd gyönyörködve, és magában megállapítja: „Érdemes volt küzdeni, mert mégis mi győztünk!"

L. J.

JOGGYAKORLAT ■ ELVI DÖNTÉSEK

Munkaügyi bejegyzések megváltoztatása

A Mt. 131. § (2) bekezdésének rendelkezése szerint a dolgozó személyére és munkaviszonyára vonatkozó adatokat tartalmazó munkakönyv „közokirat"; ebből következik, hogy ha akár a munkakönyv tulajdonos, akár a munkakönyv kezeléssel megbízott dolgozó a munkakönyvbe bejegyzett adatokat megváltoztatja, hogy ezáltal akár maga, vagy más a munkaviszony „folyamatos"-ra minősítése révén többlet pótszabadságot, jubileumi jutalmat stb. kapjon, (jogtalan vagyoni hasznot szerezzen) elköveti a közokirat hamisításának büntettét.

A munkakönyvbe csak a valóságnak mindenben megfelelő adatokat szabad bejegyezni, az adatok módosítására, megváltoztatására pedig csak jogerős egyeztető bizottsági határozat, bírói ítélet, vagy más „hatósági" határozat esetén kerülhet sor.

Ez esetekben a javításra utaló megjegyzésben mindenkor utalni kell a javítást szükségessé tevő, illetve elrendelő jogerős határozat (ítélet) kibocsájtójára, a határozat (ítélet) számára és keltére, ez utóbbi nélkül javított bejegyzések esetén a javítás előtti adatokat kell „érvényes"-nek tekinteni. *(Kivonat a 2607/1958. M. ü. M. sz. rendeletből.)*

A középszervi választások után

Befejeződtek a középszervek választásai. A korábbiaktól eltérően — a SZOT V. plénumának határozata alapján — a hat területi bizottság helyett 18 megyei bizottság megválasztására került sor. Mint ismeretes, a megyei bizottságok az év eleje óta ideiglenes jelleggel működtek. S hogy munkájuk nem volt eredménytelen, azt az is bizonyítja, hogy a választások során szinte valamennyi megyebizottsági tagot megerősítettek tisztségében.

A választások a részvételt és az aktivitást illetően felette állnak a korábbi középszervi választásoknak. A hozzászólók sok hasznos javaslattal adtak útmutatást az új vezetőszerveknek. A vitából tükröződik az is, hogy a vasutas dolgozók egyre jobban megismerik a megyei bizottságok működését, rendeltetését, s az eddigi ténykedésük alapján úgy vélik, hogy létrehozásuk hasznára válik a szakszervezeti munkának elsősorban azzal, hogy gyümölcsözőbb lesz a kapcsolat az alapszervezetek és a középszervek között.

Az újonnan megválasztott megyei bizottságok — most már tisztségükben megerősödve — azonnal fogjanak hozzá a munkához. Legelső teendőjük legyen

a küldöttgyűlésen felvetett problémák elemzése, feldolgozása.

Amelyeknek a megoldása hatáskörüket túlhaladja, azokat a problémákat véleményükkel kiegészítve továbbítsák a felsőbb szervekhez.

Sürgős teendő

a munkabizottságok létrehozása.

Minél több olyan társadalmi aktivát vonjanak be ezekbe a bizottságokba, akik jártasak a szakszervezeti munkában és szívesen segítenek céljaink megvalósításában.

A küldöttgyűlés határozata alapján

mielőbb készítsék el, illetve egészítsék ki a munkatervüket

és azt juttassák el az alapszervezetekhez.

Tudvalevő, hogy májusban kerül sor a szakszervezetek megyei tanácsainak választására. Ennek sikere érdekében a vasutas megyei bizottságok is tegyenek meg minden tőlük telhetőt.

A megyei bizottságok tagjai

az időszerű feladatok mellett ellenőrizzék az alapszervezeteknél a párthatározatok, a szakszervezeti határozatok végrehajtását.

Adjanak gyakorlati, módszerbeni segítséget, hogy az egyre nagyobb önállósággal rendelkező alapszervezetek minél inkább betölthessék hivatásukat a dolgozók megelégedésére.



Parti József, a Pest-Nógrád megyei bizottság titkára a beszámolót tartja a Landler Járműjavító kultúrotthonában

Öt szocialista brigád Nyíregyháza állomáson

Legutóbbi termelési tanácskozásunkon az első negyedévben végzett munka értékelése után került sor a szocialista brigád cím odaítélésére. A brigádok szerződésének felülvizsgálása után a termelési tanácskozás *Tóth Rudolf* forgalmi, *Török András*, *Balla János*, *Erdei János* vonatkísérő és *Bunkóczi Gábor* gyorsraktári brigádját találta érdemesnek a cím viselésére.

Ez az öt brigád a termelésben elért kimagasló eredménye mellett a szerződésben vállalt többi pontot is teljesítette.

Makra Sándor
Nyíregyháza

Éljenek jobban a lehetőségekkel

– A győri vasutasok kulturális helyzetéről –

A szolgálati helyén keresték fel *Tóbiás Bélát*, a győri művelődési otthon igazgatóját. Éppen a vonatforgalmat irányította, de a sűrű telefoncsengés közben is mód adódott, hogy néhány szót váltsunk a győri vasutasok kulturális életéről.

Alig kezdtük el a beszélgetést, hamarosan bizonyságot szereztünk arról, hogy Győrben törődnek a dolgozók művelődésével. Bár akad még bőven tennivaló.

A budapesti állami bábszínház képviselője éppen ottlétünkkor kötött egyezséget Tóbiás elvtárssal egy előadásra.

— *Bevonjuk a környék lakosságát is a kultúréletbe. Talán túlzottan is* — mondják a közben összesereglettek. *Vasárnap esténként össztáncot tartunk és ilyenkor dugig van a kultúrterem.*

Ez nem annyira a vasutas művelődést viszi előre — vetjük közbe — mint az anyagiakat.

Helyeslően bólintanak.

— *Tizezer forintunk van évente könyvre. A 23. leléti könyvtárral együtt 3600 könyvünk van. Jó az olvasók összetétele. Sok dolgozó forgatja Gorkijt, Jókait, Puskint, Petőfit. Ma már nem kell ráerőszakolni a könyvet a munkásra. A közelmúltban egy fűtőházi lakatos alaposan zavarba hozott Móricz és Móra értékelésével* — mondja *Hetényi János* könyvtáros.

Törődnek a TIT-munkával is. A program szerint *Bartók Béláról*, a kínai kulturáról, *József Attiláról* és az orosz zene klasszikusairól hallanak előadást a dolgozók. Az ifik *A világ térképe előtt* címmel hallgatnak hasznos és tanulságos előadásokat.

A színjátszás is kielégítő. Vagy húsz főt számlál a színjátszó csoport — megértésben, barátságban. Vasúti rendőr, pályafenntartási vagy forgalmi dolgozó egyformán király vagy szolga, gazdag vagy szegény, elesett vagy fennkölt, — ahogy a szerep megkívánja. Gyakoribb az esztrádműsor, de a komolyabb darabok is mennek. Legutóljára a *Szélvihar*-t adták nagy sikerrel. *Hegyeshalomban* is vendégszerepeltek vele.

Jó lenne például szabásvarrás tanfolyam keretében összefogni a nőket is. Nem menne nehezen sem az előbbi, sem az utóbbi, mert a szakszervezet mellett *Dömötör Ferenc* párttitkár is odaadó híve a kulturának.

Hevesi János szakszervezeti megyei titkár tájékoztatója szerint a közeljövőben alaposan megváltozik a helyzet. Karnagyfelvételhez kérnek engedélyt. Klubdélutánokat akarnak szervezni. A fiatalokból tánc- és színjátszó csoportot alakítanak.

Nagy lendületet adott és ad a kultúrmunkának az a nem mindennapi esemény, hogy a bratislavai igazgatóság művészeti csoportja Győrben vendégszerepelt. Nagy sikerük volt a vendégeknek Győrben és Sopronban egyaránt. *Ady-* és *József Attila*-verseket tolmácsoltak olyan előadók — vasutasok és családtagok —, akik egyébként nem beszélnek magyarul.

Nagy szeretettel fogadták a győriek a tehetséges *Donát Danicát* és *Janusz Darinát*. Egyhangú sikere volt *Jesko Sonjka* és *Dálisz Vladimir* ének-, cimbalomszámainak. Hosszan tapsolt a közönség a bájos, kilenc esztendős *Noga Marikának*. És tovább lehetne sorolni a neveket, a jobbnál-jobb számokat.

A műsor végén a *Kazinczy-leánygimnázium* énekkara a vendégekkel együtt énekelte a szlovák és magyar himnuszt. Majd zárszóként a két nemzet fiataljai elénekelték a *Világifjúsági Indulót*.

Ime egy szép feladat a győrieknek: viszonozni a csehszlovák barátok látogatását. Csak bátran kell előre lépni, — s a siker nem marad el.

Kiadás előtt az új menetrend

Néhány hét múlva megjelenik az új menetrendkönyv. Felkerestük *Kovács István* elvtársat, a 8/A osztály vezetőjét, s kértük, tájékoztasson bennünket az új menetrend néhány említésreméltó érdekességéről.

— Az új menetrend szerkesztésénél — kezdte nyilatkozatát Kovács elvtárs — a vasút előtt álló szállítási feladatokból indultunk ki. A lehetőségekhez mérten figyelembe vettük az utazóközönség kívánságait. Kikértük a megyei és városi tanácsok közlekedési osztályainak véleményét. Felhasználtuk a tavalyi év tapasztalatait és tovább javítottuk az utazás kulturáltságának követelményeit.

Rövidebb menetidők

A május 29-én életbe lépő menetrendben — az eddigiektől eltérően — állomási időközöket állapítottunk meg. A személyszállító vonatok indítási pótlékánál 300, 400, 500 és 600 tonnás vonatokat különböztettünk meg. A tizedpercekből adódó menetidőket fél percekben fejeztük ki és a kis utasforgalmú állomásokon félperces tartózkodásokat alkalmaztunk. Ezekkel az intézkedésekkel növeltük a személyszállító vonatok utazási sebességét.

Az így készülő menetrendben a jelenlegihez képest a következő lényegesebb változásokat eszközöltük:

A nemzetközi forgalomban Budapest—Berlin között, Prágán át, Hungária néven új gyorsmotorvonati összeköttetést létesítünk. A nyári időszakban *Varsó—Budapest—Bukarest—Konstanca*, illetve *Várna* között új gyorsvonatpárt közlekedtetünk. Megváltozik a *Pannónia Expressz* menetrendje olymódon, hogy a vonat este helyett reggel indul *Bukarestből*. A menetrendváltozás következtében *Bukarest—Berlin* között, illetve *Szófia—Berlin*, valamint *Bukarest—Párizs* között egy éjszakával rövidül meg az utazás ideje.

A belföldi forgalomban Budapest—Hegyeshalom és *Budapest—Szombathely* között a távolsági személyvonatok menetidejét 43, illetve 51 perccel csökkentjük. *Győrből* a nyári időszakban szombaton és vasárnap közvetlen vonatokat közlekedtetünk a *Balatonra*.

A balatoni forgalom

A Balatonnak Budapesttel való összeköttetését ebben az évben is tovább javítjuk. Menettartamukat megrövidítve, továbbra is közlekedtetjük a *Balaton*, a *Badacsony*, a *Helikon* és a *Sió* elnevezésű gyorsmotorvonatokat. A menetidő *Budapest—Siófok* között 10—15, *Budapest—Keszthely* között pedig 15—20 perccel rövidül meg.

A balatoni forgalomban hétköznapokon egy pár személy és két pár gyorsvonattal közlekedtetünk többet, mint tavaly. A vasárnapi forgalomban Budapestről a reggeli órákban a tavalyi 3 gyorsmotorvonattal szemben 5 gyorsmotorvonatot indítunk a Balatonra.

A Balaton északi partján is javítjuk a közlekedést. A reggeli órákban két gyorsmotorvonatot helyezünk forgalomba, melyek közül az első *Balatonfüredig* nem áll meg.

Új vonatpárok

A készülő menetrendben néhány új gyors- illetve sebesvonatpár forgalombahelyezésével *Budapest—Kaposvár* között 51—53, *Budapest—Pécs* között 43, *Kaposvár—Siófok* között 100, *Budapest—Miskolc*, illetve *Budapest—Nyíregyháza* között 25—45 perccel rövidül meg a menetidő.

Budapest — Nyíregyháza — Miskolc térségében a jövőben minden távolsági személyvonatot 4 tengelyes kocsikból állítunk össze.

A turistaforgalom gyors lebonyolítása érdekében *Budapest—Eger*, illetve *Gyöngyös* között vasárnaponként a nyári időszakban közvetlen gyorsmotorvonatokat közlekedtetünk.

A főváros és a vidék jobb összeköttetését szolgálja az az intézkedésünk is, hogy *Budapest—Szolnok—Szentes—Hódmezővásárhely* között új gyorsmotorvonatpárt helyezünk forgalomba és ezzel egy régi és jogos kérelmet elégítünk ki.

Nagy figyelmet szentelünk annak, hogy a távolsági forgalmat a *Budapest* környéki forgalomtól függetlenítsük. Ennek érdekében a helyi forgalomban is több változást hajtottunk végre, amellyel a munkába járó dolgozók helyzetét javítottuk.

Reméljük, hogy az új menetrend a széles utazóközönség megelégedésével találkozik és ezzel tovább javul az utazóközönség és a vasutasok közötti kapcsolat, tovább növekszik a vasutasok munkája iránti megbecsülés — fejezte be nyilatkozatát *Kovács* elvtárs.

A jobb munkakörülményekért

A Dunai Vasmű vontatási szolgálatának pártszervezete, szakszervezeti bizottsága és KISZ-szervezete összevont vezetőségi értekezletet tartott. Megvitatták, hogyan járulhatnának hozzá legeredményesebben a második negyedévi tervek teljesítéséhez.

A megbeszélésen elsősorban olyan problémák vetődtek fel, amelyek gátolják az eredményes munkát. A többi között szóbakerült, hogy a váltók világítása nem mindenütt felel meg a követelményeknek, emiatt könnyen adódhatnak balesetek. Foglalkoztak a mozgalmi szervek vezetői azzal is, hogy a jövőben rendszeresen meglátogatják a szálláshelyeket, meghallgatják és orvosolják a dolgozók panaszait.

Egyszóval mindent el akarnak követni azért, hogy a Vasmű vontatási szolgálatának dolgozói megfelelő körülmények között harcoljanak a tervek teljesítéséért.

Nagy Imre
Sztálinváros

Korszerűsítik a személykocsiépítést a Landler Járműjavítóban

Örömhírrel fogadott bennünket *Puskás Károly* elvtárs, a kocsijavító részleg csoportvezetője a *Landler Járműjavító* kocsiosztályában.

— *Osztályunk részlegei között elsők lettünk a felszabadulási versenyben. Ezért 8 ezer forint jutalmat kaptunk. Ezt az eredményt főleg az egyenletes tervteljesítéssel értük el és a negyedév folyamán 25 darabbal teljesítettük túl a személykocsi javítás tervét.*

Ez valóban szép eredmény és aligha ronthatja az értékét, hogy egy új acélvázas személykocsi építésével lemaradtak. Ezt a munkát ugyanis még néhány műszaki probléma hátráltatja. A terv szerint az acélvázas kocsik tetőszerkezetét sablonban készítik el és a kész tetőt különleges daruval emelik majd fel a kocsira. Nemcsak a minőséget javítja ez a módszer, hanem termelékenyebbé is teszi a munkát, könnyebbséget jelent a lakatosoknak és a hegesztőknek.

A fejlődés nehézségei

A tetőépítő sablon már elkészült, de addig nem tudják használni, amíg a jelenlegi kocsiépítő munkahelyet át nem rendezik úgy, hogy elférjen ott a tetőszállító emelőszerkezet is. Az acélvázas kocsik gyártását szalagszerűen fogják megszervezni. Ehhez több hely kell, mint ami jelenleg a részleg rendelkezésére áll. Három gépet kell áthelyezni a volt bitumenező műhelybe, de a karbantartó részleg már két hónapja nem tudja megkezdeni ezt a munkát.

— *Bővítenünk kell a csapágyszerelő műhelyrészt is* — folytatta Puskás elvtárs — *mert mind több csapágyazott kocsival van dolgunk. A jelenlegi munkahely már aligha felel meg erre a célra. Az acélvázasított kocsikban a belső berendezést is korszerűsítjük. Kényelmes üléseket szerelünk a régi padok helyére. Tehát a kárpitosműhelynek is bőven van dolga. Úgy látszik, ez a műhely is nagyon szűk, egészségtelen.*

Ezek tehát a növekedés nehézségei a kocsiosztály személykocsi részlegében. Ezzel kapcsolatban került szóba a javított kocsik minősége is. Erről a másik reszortos, *Fülöp Árpád* elvtárs nyilatkozott.

— *Most már nyugodtak vagyunk, mert felmelegedett az idő és a ragyogó napsütésben könnyen szárad a festés, a lakkozás. Télen sok bajunk volt amiatt, hogy nem tudtuk szárítani a kocsikat.*

Mindenekelőtt a minőségre

A személykocsi javítók szeretnék elérni, hogy az általuk javított kocsik rendszeresen idejöjjenek vissza javításra. Most ugyanis gyakran előfordul, hogy egyes vidéki járműjavítók helyett kell elvégezni a kötelezően előírt korszerűsítéseket. Rendszeresen tapasztalják például, hogy a vidéki járműjavítókban az alváz fixtámját csavarokkal erősítik fel, pedig az előírás a szegecselt kivitel. Igaz, hogy ennek végrehajtása a fékrudazat között meglehetősen bonyolult munkaművelet.

A Landlerban működő forgalmi átvevők ezeket a korszerűsítéseket is szigorúan ellenőrzik, s ha a korábbi javítások alkalmával a másik járműjavító elmulasztotta a munkát, a Landlertől azt szigorúan megkövetelik.

A felszabadulás 15. évfordulója alkalmából *Kiváló dolgozó jelvénnyel* tüntették ki Puskás Károly elvtársat, a személykocsi részleg vezetőjét és hasonló kitüntetést kapott a részlegben számos dolgozó. Jó munkát végeztek, megérdemelték az elismerést. A jövőben még gazdaságosabban kívánnak dolgozni, korszerűbb munkamódszerek alkalmazásával növelik munkájuk termelékenységét.

Lőrincz János

Gondosabb elbírálást várnak az újítók

A pályafenntartási szolgálatnál is egyre több azoknak a száma, akik keresik, kutatják az újat. De csak addig, amíg az újítások helytelen elbírálásával kedvüket nem szegik.

A *Dombóvári Pályafenntartási Főnökségnél* sajnos, néhány felületes elbírálás után kissé alább hagyott az újítási kedv. *Deák Ferenc* például még a múlt év decemberében javasolta, hogy a *Rétszilas—Dombóvár* közötti szakaszon levő 81-es őrhelynél szüntessék meg az állandó nappali pályaőri szolgálatot.

A javaslatot, majd később a fellebbezést is elutasították, pedig semmi sem indokolja, hogy ott pályaőrt alkalmazzon a vasút.

Ha az illetékesek alaposabban megvizsgálnák Deák Ferenc javaslatát, és azt is figyelembe vennék, hogy a nappali pályaőri szolgálat megszüntetésével évi 15 000 forintot lehetne megtakarítani, bizonyára másképpen intézkednének.



A hosszúsínesítés előmunkálatai folynak Dombóvár és Döbrököz között. Zákányi Ferenc főpályamester irányításával. A pécsi igazgatóság területén ezen a szakaszon épül az első hézagnélküli felépítmény. Mihelyt a Dombóvári Pft. Főnökség dolgozói az előmunkálatokat elvégzik, a Dombóvári Építési Főnökség hegesztő szakasza lát munkához. (Mező László felv.)

Sport

Népes mezőnyök a vasutas mezei futóbajnokságon

A sportosztály április 24-én a Nepligetben rendezte meg az országos vasutas férfi és női serdülő, ifjúsági és felnőtt mezei futóbajnokságot. A felnőtt férfiaknál a békéscsabai Huszár mindkét számot megnyerte. Az összetett pontversenyben a Törekvés került az első helyre, s elnyerte a sportosztály vándorserlegét. Eredmények:

Férfiak. Felnőttek (kb. 7000 m): 1. Huszár (Békéscsaba) 23:23,8, 2. Novák (B.-csaba) 23:37, 3. Szabó (DVSC) 23:47,6. **Csapatban:** 1. Békéscsaba 31, 2. Törekvés 34 pont. **Felnőttek** (kb. 3000 m): 1. Huszár 9:34,2, 2. Bárkányi (SZVSE) 9:57,6, 3. Nyögéri (Tör.) 9:59.2. **Csapat:** 1. Törekvés 50, 2. Szeged 53. **Ifjúságiak** (kb. 3000 m): 1. Pix (Tör.) 9:54,8. **Csapat:** 1. Törekvés 65 pont. **Serdülők** (kb. 1500 m): 1. Bajusz (Makói VSE) 4:15,8. **Csapat:** 1. Székesfehérvári MÁV Előre 60 pont.

Nők. Felnőttek (kb. 1200 m): 1. Kazi A. (BVSC) 3:45,6, 2. Turi (BVSC) 3:56,4. 3. Kővári (Tör.) 4:13. **Csapat:** 1. BVSC 10, 2. Törekvés 18 pont. **Ifjúságiak** (kb. 800 m): 1. Such M. (B-csaba) 2:21. **Csapat:** 1. Békéscsaba 27 pont. **Serdülők** (kb. 500 m): 1. Borsos (Makó) 1:24,8. **Csapat:** 1. Békéscsaba 18 pont.

Összetett pontversenyben: 1. Törekvés 99, 2. Békéscsaba 74, 3. Makó 59, 4. BVSC 45, 5. Szeged 35 pont.



Rajtol a férfi ifjúságiak mezonye

Vasutas természetjárók a Vöröskő-sziklánál

A Magyar Természetbarát Szövetség április 10-én rendezte meg hagyományos felszabadulási emléktúráját a Vöröskő sziklán emelt emlékműhöz. Az emléktúrán a Lokomotív Természetbarát Egyesületet 14 fővárosi, illetve vidéki osztály képviselte, összesen 363 természetjáróval.

Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter ünnepi beszéde után az egyesületek koszorút helyeztek el az emlékműnél, majd a felszabadulási tájékozódási terepversenyen vettek részt a csapatok. Az öt kategóriában megrendezett versenyen 24 vasutas csapat indult. Közülük a budapesti igazgatóság versenyzői szerepeltek a legjobban. Rajtuk kívül a BVSC és a Miskolci VSC osztálya ért el helyezést.

A celldömölkiek Ausztriában

A húsvéti ünnepekben ausztriai tornán vett részt a Celldömölki VESE labdarúgó-csapata.

A burgenlandi húsvéti tornán egy győzelemmel és egy döntetlennel az első helyen végeztek. Mint a húsvéti torna győztesei egy szép kupával tértek haza Celldömölkre. A csapat nemcsak a pályán, hanem azonkívül is megállta a helyét. A játékosok mindenütt sportszerűen viselkedtek.

Munkavédelmi rejtvényverseny indul

Pártunk javaslatára kormányunk számos törvényben és rendeletben előírta a dolgozók biztonságos és egészséges munkafeltételeinek megvalósítását. Évről évre nagy összegeket fordítunk munkavédelmi berendezésekre, felszerelésekre. A törvényes rendeletek kötelezik az üzemek vezetőit, hogy a balesetveszélyes gépeket védőberendezésekkel lássák el. Egyes munkakörökben kötelező a védőételek kiszolgálása, az egészségre ártalmas munkakörökben munkaidőcsökkentést hajtottunk végre. A nehéz testi munkát igénylő munkafolyamatok nagy részét gépesítettük.

Mindezek ellenére a balesetek és a kieset munkanapok száma nem áll arányban azzal az erőfeszítéssel, melyet pártunk és kormányunk a balesetek megelőzése érdekében tesz. A balesetek jórésze annak tudható be, hogy a vezetők és a dolgozók elhanyagolják az óvórendszabályokban és utasításokban előírtak betartását.

A balesetek megelőzése érdekében a műszaki vezetőknek biztosítani kell a biztonságos munkakörülmények megteremtését, figyelemmel kell kísérniök a dolgozók munkáját, és maradéktalanul meg kell követelniök az óvórendszabály, illetve az utasítás szerinti munkát.

A szakszervezeti bizottságoknak is az eddiginél fokozottabb figyelmet kell fordítani a nevelőmunka kiszélesítésére, a propaganda- és agitációs munka fokozására.

A balesetek csökkentése érdekében a SZOT Titkársága határozata alapján

május 23—30-ig országos munkavédelmi hetet, ezt folytatóan pedig a vasút területén júniusban munkavédelmi hónapot szervezünk.

A munkavédelmi hónap alkalmából a Magyar Vasutas május 15-i, június 1-i és június 15-i számában munkavédelmi keresztrejtvényt közlünk.

A rejtvények beküldésének határideje mindhárom esetben a lap megjelenésétől számított két hét. A megfejtéseket a Magyar Vasutas szerkesztőségébe kell küldeni. Aki mindhárom keresztrejtvényt megfejti, részt vesz a jutalomsorsoláson.

Jutalom:

1. **díj: Egyhetes külföldi hajóút.**
2. **díj: Kéthetes balatoni üdülés.**
3. **díj: Kéthetes mátraházi üdülés.**

A szerkesztőség üzeni

Sziládi Sándor Szeged. Bezzeg Lajos Gyöngyös. Tótka Károly Szeged, Kismihók Róbert Celldömölk, Bognár Károly Tapolca, Takács László Kál-Kápolna, Rónási István Balassagyarmat, Mező László Dombóvár, Dancs József Tapolca, Malkara Sándor Nyíregyháza. Leveleiket felhasználjuk a lap készítésénél.

Szobonya László Budapest, Mező László Dombóvár, Huszti Lajos Soltvadkert, Uglyai Sándor Miskolc. **Panaszuk orvoslása végett az illetékes szerveknél eljárunk.**

Gratulálunk a világbajnoknak

A leningrádi ifjúsági vívó-világbajnokságon Kamuti László személyében vasutas versenyző szolgáltatta számunkra az első kellemes meglepetést. A BVSC tehetséges törzsöje mindvégig nyugodtan, magabiztosan vívott, — és ami ritkaság —, veretlenül nyerte az 1960. évi ifjúsági törvívó világbajnokságot.

A „kis" Kamuti ezzel a győzelmével egyszersmind a világ legjobbjai közé nőtt fel. Annál is inkább, mivel az idei VB-n nemcsak a technikai felkészültségből, hanem nyugodtságból és állóképességből is jelesre vizsgázott.

E kitűnő teljesítményhez a vasutas sportkedvelők nevében is gratulálunk az ifjú világbajnoknak.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném I. emeleti egy szoba, konyhás, gázos, parkettás lakásomat kizárólag Budapest környéki kertes kis házban, nem szolgálati lakással. Balogh Lajosné, Bpest, XIII., Mohács utca 10. I. 26.

— Szombathelyi 2 szoba, konyha, gázos lakásomat elcserélném hasonló budapestire. Erdősi. Érdeklődni napközben telefonon 220—660 418 melléken, este 18—20 óráig Bp., II., Fő u. 63—65. I. 4. sz. alatt.

— Elcserélném I. emeleti egy szoba, konyhás, gázos, parkettás lakásomat kizárólag Budapest környéki kertes kis házban, nem szolgálati lakással. Balogh Lajosné, Bpest, XIII., Mohács utca 10. I. 26.

— Szombathelyi 2 szoba, konyha, gázos lakásomat elcserélném hasonló budapestire. Erdősi. Érdeklődni napközben telefonon 220—660 418 melléken, este 18—20 óráig Bp., II., Fő u. 63—65. I. 4. sz. alatt.

HÍREK

Akinek inge, vegye magára

Lapunkban nem egyszer foglalkoztunk már az ismeretterjesztő előadásokkal. Elmondtuk, hogy az előadói kör tagjai, tanárok, orvosok, jogászok és különböző szakemberek évek óta rendszeresen előadásokat tartanak a szolgálati helyeken, munkásszállásokon.

Ez a munka nem valami öncél, hanem a dolgozók általános műveltsége emelésének egyik eszköze.

Ezt nagyon sokan tudomásul vették és veszik minden külön kommentár nélkül. Budapesten és sok vidéki helyen eredményesen folyik az ismeretterjesztő munka. A Nyugati és a Keleti pályaudvaron, a Bp. Építési Főnökségnél, a Magasépítési Főnökségnél, Óbudán — és még sorolhatnánk tovább — mozgalmi és szolgálati vezetőknek egyaránt szívügyük az ismeretterjesztés.

De akadnak még olyanok is — bár kis számmal —, akik nem értik meg a tanításnak, a nevelésnek ezt a formáját. A Budapest Ferencvárosi Pft. Főnökség XII. szakaszán minden eszközzel tiltakoznak az ismeretterjesztő előadások ellen, de nem különb a helyzet a főnökségnél sem.

Sorolhatnánk még azokat a gazdasági és szakszervezeti vezetőket, akik tüntető távolmaradásukkal nem nagyon segítik az ügyet, de reméljük, nem kerül arra sor, hogy névszerint is megírjuk —, mert bizunk, hogy belátják helytelen magatartásukat, s nem fosztják meg a dolgozókat a tanulás, a művelődés lehetőségétől.

— **Eredményesen dolgoztak az első negyedévben a kálkápolnai** vasutasok. A 105 százalékos üzemszintet 108.56 százalékra teljesítették. A jó eredmények elérésében nagy szerepe van a szakszervezetnek és a közelmúltban megalakult KISZ-szervezet jó munkájának.

— Új, modern forgalmi irányító berendezést kapott az újjáépített Tapolca állomás. A szolgálattevők az új berendezés segítségével könnyebben és gyorsabban végzik munkájukat.

— **Vidám kabaré estet** rendezett április 17-én a hatvani vasutasok Liszt Ferenc Kultúrotthonának színjátszó csoportja.

— **Komplexbrigád szerződést kötöttek** Budapest-Nyugati, Miskolc-Gömöri pályaudvar és Győr állomás dolgozóival a MÁV Autófuvarozási Főnökség dolgozói és vezetői.

— **20 000 forintos céljutalmat tűzött ki** a budapesti igazgatóság vezetője azoknak a szolgálati helyeknek, ahol a legjobb eredményeket érik el a kulturált utazás feltételeinek megteremtésében, a szolgálati hely csinosításában.

— **Több mint százezer facsemetét ültettek** az őrházak kertjében és a vasútvonalak mentén az elmúlt hetekben.

— **Tovább folynak a korszerűsítési munkálatok Füzesabony állomáson.** Jelenlegi felvételi épületet tatarozzák. A tetőzetet és az esővíz levezető csatornákat is megjavítják.

— **Düme Imre forgalmi és Kovács István kocsirendező brigádja** tűzte célul a szocialista brigád cím megszerzését Várpalota állomáson. A két brigád az első negyedévi tervét 103.5 százalékra teljesítette.

— **Szakmai továbbképzést kezdeményeztek** az év elején Veszprém-külső fűtőház KISZ-fiataljai. Az egész éven át tartó továbbképzés során Lóki Béla üzemmérnök foglalkozik a fiatalokkal.

— **Szakmai továbbképző előadássorozat indul** Miskolcon a Tiszai pályaudvar klubhelyiségében.

— **Jól sikerült operett estet** rendeztek április 25-én Szegeden a MÁV Petőfi kultúrotthonban.

— **Az eredményesen zárult felszabadulási műszak után újabb sikerek elérését tűzték célul** maguk elé a balassagyarmati fűtőház dolgozói. A KISZ-szervezet például tisztasági hetet szervez.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

17. számból: 109 367/1960. I 2. B. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójának. november 7-ének munkaszüneti nappá nyilvánítása.

109 666/1960. I/2. B. Egészségügyi és szociális intézményekben az éjszakai potlékra jogosultságnak egyes munkakörökre való kiterjesztése.

110 068/1960. AI. C. Az 1960/61. évi háztartási tüzelőanyag kivételezése.

18. számból: 105 700 1960.. AI. C. A háztartási tüzelőanyagokból kiszolgáltatandó mennyiségek.

108 570/1960. AI. C. Hulladékfa kiszolgáltatása háztartási célra az 1960/61. tüzelési évben.

131 354/1959. Egyes hulladékanyagok gyűjtése és értékesítése.

Kultúrális seregszemle a szegedi vasútforgalmi technikumban

Három vasúti technikum, a pályafenntartási, a vasútgépészeti és a forgalmi technikum diákjai hazánk felszabadulásának 15. évfordulója tiszteletére meghirdetett

tanulmányi és kulturális seregszemlén vettek részt

április 21-én Szegeden.

A matematikai versenyt a vasutgépészeti, a helyesírási és az irodalmi versenyt a forgalmi technikum tanulói nyerték. A szavalóversenyben az öt legjobb eredményt elért tanuló részesült díjazásban. A zenekari versenyben a pályafenntartási technikum tanulói bizonyultak a legjobbnak. A tánc versenyben a szegedi fiatalok jeleskedtek. Nagy sikert arattak bodrogközi táncszámukkal. Dicséretet érdemel a forgalmi technikum énekkara is.

A pontversenyben a szegedi vasútforgalmi technikum végzett az első helyen,

második a vasútgépészeti technikum, harmadik a pályafenntartási technikum.

A seregszemle befejezése után **Máté Sándor**, az I 2. szakosztály vezetője mondott köszönetet a versenyen részt vevő 250 diáknak és mindazoknak, akik a seregszemle előkészítésében részt vettek, majd kiosztotta a győzteseknek és helyezetteknek járó jutalmakat.

Sziládi Sándor
Szeged

Nagyobb gondot a társadalmi tulajdon védelmére

Napjainkban a vasúton is sok szó esik a társadalmi tulajdon védelméről. Oktatásokon, megbeszéléseken hívják fel a dolgozók figyelmét a társadalmi tulajdon védelmére, a népi vagyon megóvására. Mégis előfordul, hogy egyesek megdézsmálják a közös tulajdont.

Így történt ez márciusban *Békéscsaba* állomáson is, ahol G. D. vonatfékező, megfeledkezve magáról, feltörte az egyik vagont, és két ládát elvitt a közeli temetőbe, hogy ott elrejtse. Amikor a ládák felnyitása után látta, hogy olyan tárgyat tartalmaznak, amit nem tud értékesíteni, a lopott holmit otthagyta.

Nem tudni, mi vezette G. D. fékezőt tettének elkövetésére, annyi azonban bizonyos, hogy nemcsak saját magát, hanem családját is megszégyenítette, nem is beszélve arról, hogy az okozott kárt — ami nem kis összeg — meg kell térítenie.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztősége Budapest VI. Benczúr u. 41
Nyomdai munkálatokat végzett a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Irány Tátralomnic...

ÚTIJEGYZETEK

A Vág-völgye a vonatablakból

Mrzlina... mrzlina — kínálja a pályaudvari árus a fagylaltját Leopoldov állomáson, ahová néhány perccel korábban érkeztünk Galánta felől. Várunk. Késik a bratislavai gyors.

Jócskán a délutánba fordult az idő, amikor elindultunk. Baloldalt — a vasút karámjaként — a Kárpátok hegyláncai húzódnak. Általában a jobb oldalon sorakoznak az állomások. Nové-Mestó n. Váhon (Vágújhely) állomástól mellénk csatlakozott a Vág, ez a szeszélyes, sebes mozgású folyó.

Aztán, mintha színpad forogna, szemünk elé perdült a sziklacsúcsra épített beckói vár. Évszázados falai még állnak. A történelem, az iskolás könyvek idealizált sorai, képei úsznak a párás légben. A Vág egyetlen percre sem marad el, kullog, csörtet mellettünk, hol összébb fogott, hol szélesre tárt medrében. Egyik ablaktól a másikhoz ugrálunk, hogy el ne szökjenek a képek. Amott már a Fehér Kárpátok hegyei látszanak...

Cseska Trebová — odavissza az állomásépület feletti nagy táblán. A szürkülő estéből a panoráma díszeként fel-felbukkan fehér tornyaival Trencsén vára. Lábainál az állomásépület.

Pivó... pivó... — kínálják harsány hangon a sört. Dajmi (adjál) — mondjuk. — ennyit már megtanultunk. Tovább robog a vonat... Utitársunk a Vág egyet gondolt és átállt a vasútvonal bal oldalára. Hegy és hegy minden.. Illavát látjuk, a hajdani betyárvilág itt maradt emlékét, az örök rabságok történét. Megint egy hidon dübörgünk keresztül. A Vág visszafordult a vasútvonal jobb oldalára és ott bújkál, kanyarog tovább összomszédjai, a hegyek között — mellettünk.

Zsilina (Zsolna) állomás épülete már messziről piroslik. Lassít a vonat... Drótos vágány alatt álltunk meg. De csak néhány percre: Máris zökken a szerelvény és látjuk, hogy a múlt világ hódító gőzparipáját egy nagy zöld villanymozdony váltja fel. Indulás... „Na most nézzen!" — magyarázza egy németül jól beszélő, barátságos szlovák.

Aztán odaugrott és felhúzta az ablakot. Most egy alagút jön — kiáltja. Alig mondta ki: elsötétedett körülöttünk a világ. Egy kilométeres utat tettünk meg a hegy a gyomrában. Amikor kibújtunk, egy kicsit ijesztő volt a kép. Úgy látszott, mintha a folyóba futnánk.

Pompásan húz a gép, színével beleolvadva a terepbe. Végtelen zöld utcába győződünk a távolsággal. Sehol egy sárga, vagy még kevésbé vörös fény a jelzőkön. A hegyek is közelebb jöttek. Itt-ott fenyőerdők kapaszkodnak meg az oldalakban.

Egyre sötétedik... Az Alacsony Tátra ormait nyergeli a hold. A hegyekből aprócska patakok úgy futnak le, mintha sietős dolguk volna. Itt is ott is hidak karolják át a folyót és a fényesen kanyargó acélkígyó — a sinpár — sűrűn tünedezik el a sötét torkú alagutakban.

Ha művész ecsetje rakta képként látnánk a nagy szürkeségben ágaskodó hegyóriásokat: a nagy Krivánt és társait, a folyó tükrében fürdő holdvilágot, a meglapuló faluscskák fényeit, a szikrázó csillagos eget — valószínűtlennek tartanánk.

*Strba (Csorba) kiáltja a jegyvizsgáló. Megérkeztünk a szállásheIyre. Az állomásfőnök — bár kissé törve, de beszél magyarul. Kedves, barátságos... Valahogy elkerült. Kedves, barátságos... Valahogy elkerült. Kedves, barátságos... Valahogy elkerült

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. MÁJUS 17.

Az elnökség felhívása

Október 1-én lesz tíz éve, hogy a vasutas dolgozók társadalombiztosítási ügyeinek intézését pártunk javaslatára, kormányzatunk a Vasutasok Szakszervezetére bízta. Ezzel az elvi irányítás és a gyakorlati végrehajtás közvetlenül szakszervezetünk feladatává vált. Felsőbb szerveink az eddigi ténykedés alapján megállapították, hogy a vasutas dolgozók ezt az állami feladatot a szakszervezet irányításával általában helyesen oldották meg.

Évi 500 millió forint

Az elmúlt 10 év alatt a vasutas társadalombiztosítás is olyan fejlődésen ment keresztül, amely kapitalista viszonyok között elképzelhetetlen. Ma már évente több mint 500 millió forintot fordít kormányzatunk a vasutasok társadalombiztosítására. Ez tízszerese az 1952. évinek.

Az állam által adott összeg kezelése és célszerű felhasználása nem könnyű feladat elé állítja szakszervezetünk vezető szerveit, és a szolgálati helyek társadalombiztosítási aktivistáit.

Bár számottevők eredményeink, mégis jelentősek azok a fogyatékosságok, amelyeknek kiküszöböléséhez elengedhetetlenül fontos szervezeteink és aktivistáink még jobb hozzáállása, a szakképzettség növelése, a munka nagyobb mérvű társadalmasítása. Ezért fordulunk az évforduló alkalmával üzemi szervezeteink vezetőihez, társadalombiztosítási aktivistáinkhoz és az összes vasutas dolgozóhoz: *segítsenek és tevékenyen működjenek közre a társadalombiztosítási munka színvonalának emelésében, a fogyatékosságok felszámolásában.*

A hiányosságok kiküszöbölése valamennyi vasutas dolgozó érdeke, mert azok megszüntével az eddiginél is nagyobb segítséget tudunk nyújtani a rászorultaknak és biztosíthatjuk a szolgáltatások további emelésének feltételeit.

A leggyakoribb hiányosságok:

1. *A törvényesség nem érvényesül megfelelően a társadalombiztosításban.*

2. *Nem kielégítő a szakszervezeti bizottságok ellenőrző, segítő, felvilágosító, nevelő munkája.*

3. *Vontatott az üzemegészségügy terén fellelt hibák megszüntetése.*

4. *Az ügyintézés felületes munkája* (rossz záradék stb) *miatt sokszor késedelmesen kapják meg a dolgozók a szolgáltatásokat, aminek következménye, hogy többen hosszabb-rövidebb időn át szolgáltatás* (táppénz, bér, vagy nyugdíj) *nélkül maradnak.*

5. *Sok a felületesen elbírált — esetleg indokolatlan — szolgáltatás.*

6. *Még ma is sok az indokolatlanul táppénzes állományban levő dolgozó.*

A fentiek kiküszöbölését a társadalombiztosítási tanácsok csak a becsületes dolgozókra támaszkodva és azok segítségével tudják megoldani.

Minden dolgozó ismerje a rendeleteket

Le kell leplezni az álbetegeket, a jógósokat, viszont elvtársi segítséget kell adni az arra rászorulóknak. Ellenőrizni kell a szolgáltatások törvényszerű pontos betartását. A társadalmi ellenőrzés színvonalának emelése érdekében rendszeresen oktatni kell az aktivistákat a megjelenő rendelkezésekből és gondoskodni kell, hogy a dolgozók is megismerjék ezeket.

Állandó kapcsolatot kell tartani az orvosokkal és gondoskodni arról, hogy az orvosi rendtartás, az üzemorvosi ügyrend maradék nélkül érvényesüljön. Csökkenteni kell az adminisztrációt, hogy ezzel is segíthessük a gyors ügyintézést. Ellenőrizni kell a nyilvántartások pontos, helyes vezetését.

A helyileg megoldhatatlan hiányosságra hívják fel a társadalombiztosítási osztály figyelmét és kérjék a segítségét azok megszüntetéséhez. Tegyenek javaslatot a munka jobbá tételére, s úgy dolgozzanak, hogy a dolgozók elégedettek legyenek a társadalombiztosítás ügyvitelével.

A tízéves évforduló legyen kiinduló pontja a hibák végleges megszüntetésének.

Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége

A csúcstalálkozóra

A BÉKÉÉRT

Azt kérded tőlem, hogyan harcolhat
a békéért egy dolgozó?
Hisz az egy porszem, mit elsodorhat
szennyes árjával a folyó...

Gyújtsál csak meg egy gyufaszálat,
a sötétség már tovavágtat.
Egy hangtól megtörik a csend,
egy jeltől megbomlik a rend.
A magas kőfal téglából épül,
a fal leomlik habarcs nélkül.
A gép kis csavarokból áll,
millió holttest a korall.
Sok, sok kis vízcsepp tenger árja,
a test atomok milliárdja.
Hát mit jelent egy dolgozó?
— gátja közt rohan a folyó!...

A helyeden szilárdan állj,
körmölj, dalolj, vagy kalapálj,
de végezd el, mi rád van bízva
s a szemed mindig tartsd jól nyitva
Ne mondd csak, hanem akarj békét,
ne emlegesd a munka végét —
és állj sorba, ha hív a párt:
az utat mindig velünk járd!...
És soha, soha ne nézz hátra,
gyengének van csak gyermekálma!
Az erős büszkén néz előre,
az önzés elmaradt már tőle...
Tovább építve új világunk,
az elértekre úgy vigyázunk.
Uj magot hintve puha földbe
és gyermekeink szűz lelkébe,
új nemzet sarjad hazánk fáján,
az öreg Duna—Tisza táján
minden újjá lesz, minden szépül:
hidd el, itt már a BÉKE épül!...

Bánkfalvi Gyula
Szeged

GÉPESÍTETT SÍNCSERE

A *budapest—hatvani* vonalon *Tura* térségében is megkezdődött a hosszúsinesítés. *A mozgó pályafenntartási főnökség* dolgozói a legújabb módszerek szerint, törpedaruk segítségével végzik a 360 méteres sínszálak legombolását.

Vajon azok a pályaépítők, akik hosszú éveken át kézi erővel végezték a síncserélést, megbarátkoztak-e a gépekkel, az új eljárásokkal? Ezt figyelték meg egyik nap a helyszínen a munkavezetői tanfolyam hallgatói. Megfigyeléseikről, tapasztalataikról az alábbiakban számolunk be az olvasóknak.

A hegesztőtelepen

A pályaépítők a reggeli órákban indulásra készen várták a vágányzár kezdetét *Tura* állomáson. Mivel a törpedarus szerelvény indulásáig volt még időnk, megtekintettük a hézagnélküli felépítménycsere igen fontos állomását, a hegesztő-telepet. A telepen a hegesztők 24 méteres sínszálakból hegesztették össze a végtelen hosszúnak tűnő új síneket. Ott munkálták meg a hegesztési varratokat és szerelték fel a sínszálakat a törpedarukra.

A nyílt pályán

Amint Tura állomáson áthaladtak a reggeli személyvonatok a szolgálattevő közölte az építésvezetőséggel a vágányzár kezdetét. A törpedarus szerelvény tolómenetben elindult a munkahely felé. A pályán is a törpedaruk segítségével történt mind az új, mind a régi sinek mozgatása.

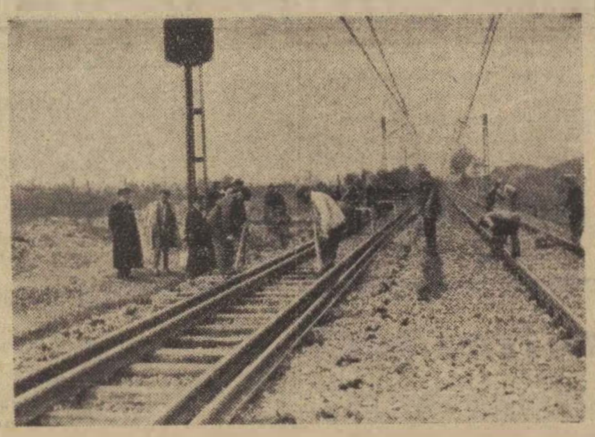
A megérkezés után percek alatt megtörtént a sinek leeresztése. Jó volt látni, amint a munkavezetők — kezükben jelző zászlócskával —, szinte hangtalanul irányították a munkafolyamatokat. Azelőtt „*hórukk*"-ra történt, s a kiabálástól egymás szavát sem értették.

A hosszúsinek lerakása után következett csak a tulajdonképpeni síncsere. A pályatest mentén elhelyezett álló bakdarukat a cserélendő felépítmény fölé helyezték, kiemelték a régi sineket, majd a hegesztett sínszálakat két fogással a megtisztított alátét lemezekre helyezték. Ezután megtörtént az illesztési hézagnak megfelelő hosszirányú eltolás és munkához láttak a síncsavarrögzítő-gépek.

Persze a gépesítésnél még akadnak hibák. Egyik-másik gép gyakran felmondja a szolgálatot. A törpedarukra is nagyobb hajtókerekeket kellett volna tervezni, az emelő lánc is lehetne szélesebb, mert munka közben állandóan igazgatni kell. Helyes lenne a kisdaruk hajtókerékfogantyúját is forgósra alakítani, mivel jelenleg nehézkes a kerék meghajtása és forgatás közben is beszorul.

Meggyőződésünk, hogy az új gépeken rövidesen elvégzik a kívánt tökéletesítéseket. Ezzel újabb percekkel, esetleg órákkal meg lehet majd rövidíteni a felépítménycserét.

Kleman Vilmos—Lóczi János



A guruló törpedarukról mindkét sínszálat leengedték a pályatestre

Könnyen megvalósítható

A menetrendet lapozgatva több olyan rajzos karikatúrával találkoztam, amely a kulturált utazásra, a tisztaság megóvására hívja fel a figyelmet. Tekintve, hogy menetrenddel csak kevesen rendelkeznek, javaslom, hogy *ezt a helyes ötletet a kocsikban található fényképek, totó, lottó és egyéb színes reklámrajzokhoz hasonlóan valósítsák meg.* Egy-egy kellemes hangú figyelmeztető, rajz, karikatúra hiztosan segítene a nevelésben.

Milyen szépen hangzanának például ilyen rajzos felhívások: *Kedves utas, vigyázz a kocsik tisztaságára, ne szemetelj! Utitársaidra is légy figyelemmel, az ablakokat csak az egyik oldalon tartsd nyitva!* stb., stb.

Papp Tivadar
Miskolc

★

Az adott szó kötelez

Veresegyház állomás és a VIII-as pályamesteri szakasz dolgozói május 1 tiszteletére vállalták, hogy a szakszervezeti helyiség melletti terepet társadalmi munkában rendbehozzák, majd egy röplabda- és egy tekepályát építenek.

A nagy fogadkozás ellenére mindössze néhányan jelentek meg a társadalmi munkán. Ha így megy, még a vasutasnapig sem készül el a teke- és a röplabda-pálya.

Ülést tart a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetősége május 27-én ülést tart az alábbi napirendi pontokkal:

1. *Tájékoztató az előző központi vezetőségi ülés óta végzett munkáról.* Előadó: *Soproni József.*

2. *A központi vezetőség mellett működő orvos-egészségügyi szakosztály jelentése a vasút üzemegészségügyi helyzetéről.* Előadó: *Krekó Ferenc.*

3. *A központi vezetőség mellett működő agitációs- és propaganda bizottság jelentése a szakszervezet agitációs és propaganda munkájáról.* Előadó: *Gulyás János.*

4. Előadás: *A nemzetközi szakszervezeti mozgalom egységének kérdései a jelenlegi nemzetközi helyzetben.* Előadó: *Gróf József.*



A Budapesti Építési Főnökség ferencvárosi építésvezetősége végzi Kelenföld-pályaudvaron az átmenő fővágányok korszerűsítését. Képünkön: Kiss IV. István KISZ-brigádja a negyedik vágány talajcseréjét végzi. A brigád átlagos teljesítménye 110% fölött mozog.

Az éves terv teljesítéséért

A celldömölki fűtőház legutóbbi termelési tanácskozásán a dolgozók úgy határoztak, hogy tovább folytatják a szocialista munkaversenyt.

A fűtőház utazószemélyzete a többi között vállalta, hogy az év végéig *300 000 tonna túlsúlyt továbbít. Gyimesi József* és *Györkös Sándor* mozdonyvezető szocialista brigádja vállalta, hogy az év végéig — brigádonként — 120 tonna szenet takarítanak meg. Az utazószemélyzet többi tagja sem akar lemaradni. Úgy határoztak, hogy havonta 111 százalékra teljesítik a széntakarékossági tervet.

További eredményes munkára ösztönzi mozdonyvezetőinket az is, hogy az igazgatóság területén *május elseje tiszteletére indított mozdonytisztasági és karbantartási versenyt a celldömölki fűtőház nyerte.*

Kismihók Róbert
Celldömölk

Kis vasút az ipari vásáron

Hiradástechnikai iparunk a május 20-án nyíló ipari vásáron nemcsak a közönség által is jól ismert cikkeit, hanem az úgynevezett nehéz gyártmányait is bemutatja.

A Telefongyár például korszerű vasútbiztosító berendezést mutat be. Az üzem mintegy 3x4 méteres asztalon elkészítette egy vasútállomás makettjét, amelyen játék villanyvonatokkal, váltókkal és fényjelzőkkel működés közben mutatják be a korszerű biztosítóberendezést.

Új értékelési módszer a kelenföldi brigádoknál

A napokban a *kelenföldi pályaudvaron jártunk.* Hamarosan a szocialista munkabrigádokra fordult a szó. A főnökhelyettestől tudtuk meg, hogy a címért harcoló brigádok külön naplót vezetnek.

A sikerek, balsikerek, rossz és jó pontok tára ez a füzet, amelyet a brigádvezető vezet. Tartalmazza a hét fő pontból álló állomási versenyszerződést, valamint a brigád külön vállalását. A vállalás teljesítéséért jó pont, a lemaradásért, balesetért, a fegyelemlazításért stb. rossz pont jár.

Az egymásközti ellenőrzésre is nagyon alkalmas ez a napló, amely a versenynyilvánosságnak új módszere.

— Magam sem hittem, hogy ilyen élő, nagyszerű versenyt szül a könyv felfektetése, a versenymozgalom újjászervezése — mondja *Eged István* párttitkár. *Köztudomású, hogy állomásunknak nehéz a helyzete. Mi vagyunk Ferencváros előrendezője, tárolója. Csak nagyon éber szolgálattal és összefogással érhetünk el jó eredményeket.*

Török Géza oktatótiszt arról beszélt, hogy az ügyeletes, a rendelkező, az engedélyes távirász és a gépkísérő alkot egy brigádot. A kocsimester, a tolatásvezetők és a váltóőrök egy másikat. Ez szolidaritást és fegyelmet parancsol.

Székely János kocsimester büszkén vallja, hogy 1959. november 7-re az elsők között határozták el, hogy versenyre kelnek a szocialista brigád címért.

— Összetart bennünket a szerződés — vélekedett *Zubor István* váltóőr. *Nem tűrünk közöttünk haszontalan embert. S az eredmány máris megvan: javult a munka, csökkent a vonatfeltartások száma.*

★

Reméljük, hogy rövidesen úgy üdvözölhetjük a kelenföldi brigádokat, mint a megtisztelő cím birtokosait.

Először a legfontosabb feladatokat oldják meg

Néhány nappal a középszervi választások után Somogyország fővárosába, *Kaposvárra* látogattunk. Célunk: megnézni, hogyan látott munkához az új megyei bizottság.

Farkas Lajos, a megyei bizottság titkára azzal kezdte a beszélgetést, hogy a szervezett vasutasok helyesnek tartják a megyei bizottságok létrehozását, mert mint az elmúlt hónapok tapasztalatai is bizonyítják, meggyorsult az ügyintézés, a dolgozók közelebb kerültek a szakszervezet felsőbb vezetéséhez.

Eljutnak minden alapszervezethez

— Bár a sok értekezlet miatt a megyei bizottság függetlenített titkára ritkábban jut el a megye székhelyétől távoleső szolgálati helyekre, mégis sokkal szorosabb a kapcsolatunk a szakszervezeti bizottságokkal, mint korábban a területi bizottságoknak volt — mondotta. — *Szorosabb azért, mert a megyei bizottság minden egyes tagja, sőt nálunk a póttagok is kaptak feladatot. A vezetőségi tagok megoszlása földrajzilag is helyes. Össze tudjuk fogni a megye valamennyi szolgálati helyét.*

— Milyen feladatokat tűztek maguk elé?

— A szocialista munkaversennyel, a tervek teljesítésével megyénkben eddig nem volt különösebb probléma. 1959. második felében több szolgálati hely is teljesítette az élüzem szintet. Ezek közül Kaposvár állomás élüzem lett, hét szolgálati hely pedig vezérigazgatói elismerésben részesült. A szocialista brigádmozgalom is szépen fejlődik. A megyében 60—70 brigád küzd a megtiszteltető címért.

Több száz aktíva segítségével

Farkas elvtárs ezután kérdezés nélkül sorolni kezdte a legfontosabb tennivalókat. Első helyen említette a társadalombiztosítás helyzetét és a törvényesség betartását. Majd arról beszélt, hogy a nőkkel és a fiatalokkal való foglalkozást hogyan akarják megjavítani. A kéthónapos munkaterv egyéb feladatokat is tartalmaz. Az ismeretterjesztő előadásokat például minden jelentősebb szolgálati helyen szeretnék meghonosítani. Szorosabb kapcsolatokat kívánnak létesíteni a termelőszövetkezetekkel is.

— A munkatervben szereplő feladatokat a különböző reszortbizottságok végzik majd az aktívák segítségével. Hogy célkitűzéseinket maradéktalanul teljesítsük, arra legfőbb biztosíték a lelkes aktívahálózat. Megyei bizottságunk létrejöttével több száz aktivát sikerült csatasorba állítanunk — mondotta.

A beszélgetés során még számos olyan probléma szóba került, amely mint megoldásra váró feladat a munkatervben is szerepel. Valamennyi felsorolásától azért tekintettünk el, mert a fentiekből is kitűnik, hogy a Somogy megyei bizottság az április 14-én megtartott küldöttgyűlés után a legfontosabb feladatok megoldását tűzte célul maga elé.

Köszönöm a hallásjavító készüléket

A közelmúltban tranzisztoros hallásjavító készüléket kértem a szakszervezettől. Az 1800 forintos készüléket április 25-én díjtalanul megkaptam.

Hálás vagyok a szakszervezetnek, köszönöm a segítséget.

Ungi János málházó
Pannonhalma

Három kép egy szocialista brigádról



Az Északi Járműjavítóban több mint 40 brigád harcol a szocialista brigád címért. Közülük eddig hármat találtak alkalmasnak a cím viselésére, köztük a Hidas-brigádot. Hidas János tiztagú brigádjával a villamos mozdonyok rudazatának javítását végzi. A fényképezőgép lencséje munka közben örökítette meg a brigádot

★

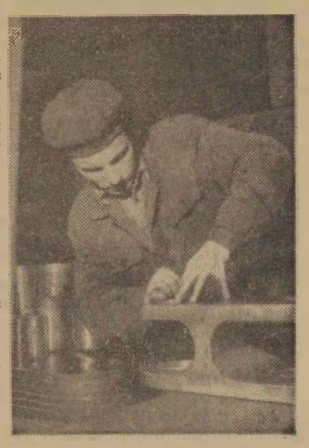
A brigád egy része a rudazatok felszerelésén dolgozik

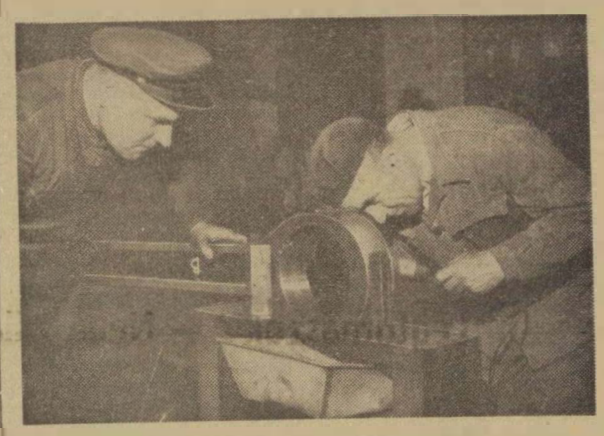
★

Haypál László, a brigád legfiatalabb tagja Kandó-háromszög kúpos perselyének rögzítését végzi

★

Nemes Ferenc művezető és Szabó Ignác egy villamosmozdony segédhajtó rúdfejének mágneses repedésvizsgálata közben





Még egyszer a dolgozók iskoláiról

Az 1959/60-as tanév végéhez közeledünk. Néhány hét és több, mint kilencezer vasutas dolgozó tesz vizsgát különböző fokú állami iskolákban.

Az előző években évente mindössze 500—700 vasutas dolgozó tanult napi munkája után. Szakszervezetünk központi vezetősége felhívására ebben az esztendőben pártunk művelődéspolitikai irányelveinek valóra váltása során

megsokszorozódott a továbbtanulók száma.

Az általános iskola I—IV. osztályában közel 200, az V—VI. osztályában 1200, a VII. osztályában több mint 3500, a VIII. osztályában 1541, a gimnáziumokban 865, különböző technikumokban 1200, egyetemen 271, főiskolán 33, dolgozó folytat tanulmányokat.

Nehéz a felelősségteljes vasúti szolgálat mellett a tanulás. Most, a tanév utolsó heteiben pedig

kettőzött erőre és akaratra van szüksége minden tanulónak,

ha sikeresen akar számot adni egy év munkájáról. De a szakszervezeti bizottságok, a szolgálati vezetők sem lehetnek tétlenül. Fokozottan kell segítenünk, ébren tartaniuk a tanulási kedvet a vizsgák idején.

Az oktatás megszervezésével nem tettük túl magunkat a gondokon.

Fokozni kell a felvilágosító munkát az utolsó hetekben is a lemorzsolódás ellen.

Néhány szolgálati helyen a továbbtanulásra jelentkezettekkel való rendszeres foglalkozás és a segítés hiánya megbosszulta magát. *A Szolnoki Járműjavítóban* például 100 jelentkezőből csupán 28, *a Keleti Műszaki Kocsiszolgálatnál* 50 jelentkezőből 20 folytatja a tanulást.

De akadnak jó példák is. *A Hídépítő Főnökség, a Vasanyagjavító Vállalat* dolgozói közül minden jelentkező sikeresen készül a vizsgára! Dicséretére válik ez a tanulóknak, a munkás kollektíváknak és a szakszervezeti bizottságnak egyaránt. Az előző héten olvashattuk, hogy a *Landler Járműjavítóban* is sikeresen vizsgáztak az üzemi iskolások.

A rendszeres tanulás, a rendszeres segítés meghozza az eredményt. Erről tanúskodik a *ferencvárosi állomáson* és a *Déli-pályaudvaron* elért 2 kiváló-, 15 jó- és 39 közepes rendű vizsgaeredmény.

Dolgozók és tanárok készülnek most a vizsgákra. Szinte velük együtt készüljenek a szakszervezeti bizottságaink és a szolgálati vezetők.

Sokat segíthetnek az oktató- és vezénylőtisztek is.

Sok példa szól emberségük és jó munkájuk mellett. Csak közös örömünkre szolgálhat, hogy egyre kevesebb lesz az olyan vezető a vasúton, mint *Kecskemét* állomásvezénylője, aki *Herczeg Zsigmond* vonatkísérőt még szabadnapjában is vezényelte és megakadályozta a vizsgán való részvételét.

Segíteni, s nem akadályozni kell a továbbtanuló dolgozókat!

A pártszervezetek, a szakszervezeti bizottságok és a szolgálati vezetők együttesen sokat tehetnek és kell is tenniök az elkövetkezendő napokban, hogy az idei tanév sikeres befejezésével segítsék pártunk művelődéspolitikai irányelveinek megvalósulását. Az idei tanév eredményes befejezése, a tanulók eredményei már sikeres kezdetét jelentik a következő tanév előkészítésének.

Kovács János

A gyöngyösi pályamunkásokról

Az utóbbi időben a gyöngyösi pályamesteri szakasz dolgozói előtt is megnőttek a feladatok. *Szerdahelyi János* pályamester 29 pályamunkással végzi a gyöngyös—vámosgyörki vonalszakasz fenntartási munkáit. A szakasz dolgozói a múlt évben a harmadik helyen végeztek a szakaszok egymásközötti versenyében. Az idén sem akarnak lemaradni. Az első negyedévi tervet maradéktalanul teljesítették.

A pályamesterrel folytatott beszélgetés közben a szocialista brigádmozgalom is szóba került. Szerdahelyi elvtárs elmondotta, hogy a szakasz dolgozói *három brigádban versenyeznek a szocialista brigád cím elnyeréséért.*

Bezzeg Lajos, Gyöngyös

Forintok a felvételi épület végében

Tévedés ne essék, a forintok nem váltópénz, vagy bankjegy formájában hevernek Kaposvár állomáson a felvételi épület végében.

Ha így lenne — meggyőződésem — régen felszedték volna. De mivel nem készpénzről, hanem berendezési tárgyakról van szó, az emberek mindennap elmennek mellette. Jóllehet, egyesek fejcsóválással, vagy megjegyzéssel fejezik ki rosszallásukat a gondatlan gazdák iránt.

De ez sajnos nem változtat a helyzeten. A sörapartival felszerelt kerekeken mozgó kis söntéspult és egy fagylaltos kocsi — az Utasellátó tulajdona — egész télen át ott hevert gazdátlanul a szabad ég alatt, kitéve az időjárás viszontagságainak.

Különleges teherkocsikat kap a MÁV

A MÁV megrendelésére a győri *Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban* elkészítették a harminc köbméteres tartálykocsi első darabjait. Az ásványolaj-termékek szállítására alkalmas tartálykocsikból az év végéig kétszázat gyártanak.

Az új típusú sertésszállító kocsikból hatszázat gyártanak a következő években. A készülő új cementszállító kocsival 40 tonna cementet lehet továbbítani ömlesztett állapotban. A kohászati üzemek részére többféle különleges tehervagont gyártanak és új sósavszállító kocsit is terveznek.

Irány Tátralomnic...

ÚTIJEGYZETEK

Útban a Lomnici-csúcs felé

Strbától csak egy-két állomás Poprád-Tatry. A város nyurga házai szinte hivogatnak. Jó volna körülnézni, de máris indulunk Tátralomnic felé.

Kicsit döcög ez a vicinális. De rövidesen szemtől szembe állunk a híres Lomnici-csúccsal.

Sziklakőből rakott csinos kis épület a lanovka fejállomása. A szlovák vasutasok barátsága soronkívül biztosította a feljutást.

Rövid sorbanállás után jutottunk be a nyolc-tíz személyes lengő kis kocsiba. Ülőhely nincs benne, mindenki állva kapaszkodik.

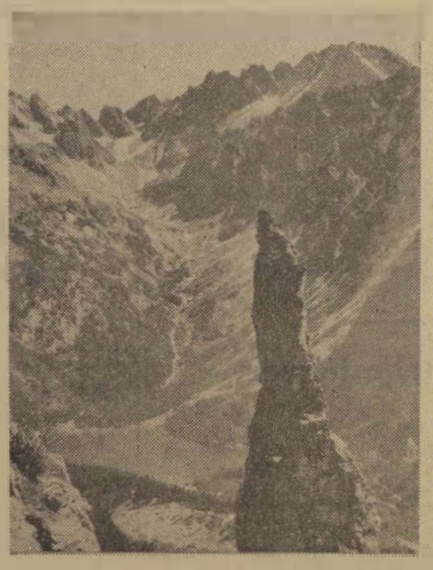
Aztán sisteregni kezd a felvonó motor és megindul a menet. Néhány perc múltán már ég és föld között lengünk. Egyre kisebbek lesznek a lent maradt emberek és egyre nagyobb a hegy. Már az ösztövér fenyők is tünedeznek. A Meteorológiai és Csillagvizsgáló Intézetnél — 1700 méter magasban — néhány percre megáll a lanovka. Itt már alig van növényzet.

Egy sekély, kristálytiszta hegyi tavacska fenekén sok-sok csehszlovák korona, ilyen és olyan pénzdarab hever. Mondják: aki pénzt dob a tóba, az visszatér a Magas Tátrába. Én is dobtam bele... Kíváncsi vagyok, teljesül-e a jóslat.

Megint sisteregni kezd a motor és tovább emelkedünk. A kísérő szerint Európa egyetlen kötélpályája ez, amely alátámasztás nélkül teszi meg a közel 1000 méteres utat. Néha a sziklák szinte oldalba verik a lengő kis kalitkát. Egy-egy riadt zerge bámulja a mindent legyőző embert. Élénkzöld moha az egyetlen növény. A sziklarepedésekben még ott van a tavalyi hó.

Még egy utolsót zökken a kocsink és fenn vagyunk 2645 méter magasban, a csúcsállomáson. A hegyóriás fejebúbjára épített keskeny műúton jár-kel a túrista.

Tiszta az idő. Délkeletre Krasznahorka büszke vára bújkál a homályban. Keletre valamilyen lengyel városka körvonalai bontakoznak ki. Előttünk Poprad-Tatry és a környező falucskák úgy hatnak a magasból, mint játékkockák.



Enyhe szél kerekedett, és mintha megirigyelte volna a sok szépséget, nagy kerek felhőt görgetett a csúcs felé. Egyetlen pillanat alatt úgy éreztük magunkat, mintha nedves lepedőbe burkoltak volna. Sötét lett, alig láttunk tovább az orrunknál. Percekbe telt, míg elvonult a világossziirke, lompos felhő.

Még egy-két pillantás körbe-körbe, azután indult is vissza a lanovka a felhőkarcoló sziklák, a moha, a tavalyi hó birodalmából az emberlakta lankásra, Tátralomnicra.

GERGELY JÓZSEF
(Folytatjuk.)

Joggyakorlat — elvi döntések

Tévesen kifizetett munkabér értelmezése

Tévesen kifizetett munkabérről és ezzel kapcsolatban az Mt. V. 125. §-ának alkalmazásáról fogalmilag csak akkor lehet szó, ha a munkáltató saját elhatározásából folyósít illetményt a dolgozónak, azonban tévedés folytán helytelen összegben. Ettől eltérő és a tévesen kifizetett munkabér fogalma alá nem vonható az az eset, amidőn a munkáltató nem akar a dolgozónak munkabért fizetni, de őt erre kötelező és végrehajtható hatósági határozat folytán a végrehajtás elkerülése érdekében teszi ezt, vagyis éppen magát a teljesítést is végrehajtási úton kényszerítik ki tőle. Ezekben az esetekben azt az általános jogszabályt kell alkalmazni, hogy az alapul szolgáló határozat megváltoztatása, vagy hatályon kívül helyezése esetén az okafogyott szolgáltatást az azt felvevő fél visszatéríteni tartozik. *(Fővárosi Bíróság 45. pf. 22 662/1958 sz. döntése.)*

Mit mond a paragrafus az újításokról?

Mikor áll fenn a munkaköri kötelezettség?

Az iparágban már alkalmazott megoldás előterjesztése munkaköri kötelessége a vállalati igazgatónak, főmérnöknek, főkönyvelőnek, az illetékes miniszter által megjelölt hasonló munkakörben alkalmazott dolgozónak, továbbá az irányító szerv szakelőadójának és a nála magasabb beosztásban alkalmazott dolgozónak.

Ha a felsorolt dolgozók olyan javaslatot nyújtanak be, amelyet az iparágban előzően már bármikor alkalmaztak, vagy alkalmazzák, nem lehet javaslatként elfogadni még akkor sem, ha a javaslattétel szerinti megoldást a javaslattétel időpontjában az iparágban már régebben nem alkalmazzák.

Ha a dolgozó egy munka elvégzésére megbízást kap és ő a kapott megbízástól eltérőleg kedvezőbb eredményre jut, mintha a megbízás értelmében járt volna el, ilyen esetben nem minősíthető szolgálati kötelességnek. Ezt sem lehet merev szabálynak tekinteni, mert ha a megbízás nyilvánvalóan szakszerűtlen volt és a helyes eljárás kézenfekvő a javaslat munkaköri kötelességnek minősülhet.

Nem szabad a munkakört a munkaköri kötelességgel összetéveszteni. A javaslat munkakörébe tartozhat a javaslattevőnek, ennek ellenére mégsem minősíthető munkaköri kötelességnek. Például egy gép javításával foglalkozó dolgozónak munkakörébe tartozik egy új fejlettebb technológia kidolgozása, de nem tartozik újításjogi szempontból a munkaköri kötelességei közé. Fontos kérdés ennek a helyes értelmezése, mert helytelen gyakorlat következtében a dolgozók eltávolodnának saját munkaterületükről. A mozgalomnak az a célja, hogy a dolgozó figyelmét elsősorban saját munkaterületére irányítsa.

A munkaköri kötelesség csak a saját vállalatra korlátozódik. Ha a javaslatot más szervnél vagy vállalatnál terjesztik elő munkaköri kötelesség fennforgását megállapítani nem lehet. Például: Ha egy újítást tapasztalatcsere során más vállalathoz átvisznek, az újítási díj munkaköri kötelesség részbeni fennforgása címén nem szállítható le még akkor sem, ha az első megvalósítás helyén ezen a címen az újítási díjat csökkentették.

(Ezeket a problémákat a 29/1959. Korm. Rend. 1. § 4, 5, 6. bekezdése tartalmazza.)

Tisztasági őrjárat egy távolsági személyvonaton

Lapunk előző számában a 2-es gyorson vizsgáltuk a kulturált utazás feltételeit. Legutóbb egy távolsági vonat szerelvényén tartottunk tisztasági őrjáratot. Sajnos személyvonataink tisztasága messze elmarad a gyorsvonatoké mögött. *No, de ne vágjunk az események elé.*

A *Budapest—Mohács* között közlekedő 1912. sz. távolsági személyvonatnak vasárnap reggel nem volt sok utasa. Még a *Kelenföldön* felszállók is válogathattak az ülőhelyekben. Válogattak is, mert azok, akik éjszakai műszakból utaztak hazafelé, olyan fülkébe húzódtak, ahol aludni is lehetett.

Meddig marad tiszta a kocsi?

A kitakarított szerelvény menetrend szerint indult a *Déli pályaudvarról*. A tisztaságot sajnos nem sokáig őrizték az utasok. Különösen gyorsan szemetes lett az Utasellátó büfékocsijában a pült előtere. Ehhez kétségtelenül az is hozzájárult, hogy a hulladékgyűjtő kosár feneke rossz volt, s ahogy beledobták az összegyűrt papírtányérokat, és szalvétákat, úgy ki is hullt belőle.

Amint távolodtunk Budapesttől, egyre többen szedték elő az útra csomagolt elemózsiát. S ahogy fogyott a reggeli, úgy gyarapodott a padlózaton a szemét. Az utasok egy része lustaságból, kényelemszeretetből, vagy ki tudja miért, a padok alá dobja a szemetet. S mivel ezért senki sem figyelmezteti őket, a cigerettavéget is egymás után tapossák el a lehullott hamuval együtt.

Az egyik fülkében *Simontornyáig* három utas 15 széttaposott cigerettavéget „termelt" a padlóra. Mi lesz, ha ez a három derék magyar *Mohácsig* utazik — gondoltuk.

Pesze nem ez az egyedüli vonat, ahol szemetelnek az utasok. Az igazság kedvéért meg kell mondanunk, hogy vannak olyan távolsági vonatok is, ahol sokkal rosszabb a helyzet, ahol piszkosak az ablakok, ahol nem lehet bezárni a kapcsolószekrények ajtaját, s a világítás sem tökéletes.

A jegyvizsgálók ügyeljenek a tisztaságra is

Mit lehetne tenni? Hogyan lehetne biztosítani a távolsági vonatok tisztaságát? — kérdezhetné bárki.

Nem könnyű a felelet. Talán nem is lehet kész receptet adni, mert a kulturált utazás megteremtése sokoldalú munkát igényel, s az utasok sem egyformák. De a megoldást lehet és kell is keresni.

Napjainkban még nevelni kell az embereket. Talán hatásos nevelési eszköznek bizonyulna, ha a kocsikban olyan feliratok is helyet kapnának, amelyek udvarias hangnemben a rendre, a tisztaságra intenék az utazóközönséget.

De a jegyvizsgálóknak sem jelentene többletmunkát, ha a jegyek kezelése közben udvariasan figyelmeztetnék a szemetelő utasokat. Mondhatnánk úgy is, hogy a kocsikban a jegyvizsgálók legyenek a tisztaság őrei. s ha a szép szó nem használ, akkor bírságoljanak. Azok az utasok. akik szándékosan a kocsik padlózatára szórják a cigarettavégeket és egyéb hulladékot, megérdemlik a büntetést.

Amikor a kultúrált utazás megteremtéséről beszélünk, egyről nem szabad megfeledkezni: *ennek a feladatnak a megoldása jórészt ránk, vasutasokra vár.*

Az Utasellátó is felkészült a nyári forgalomra

A nyári üdülési idény megkezdése előtt *dr. Harsányi Zoltánné*, az Utasellátó igazgatója tájékoztatta a sajtó képviselőit a vállalat felkészüléséről.

Elmondotta, hogy 69 melegkonyhás éttermet, 128 söntést, 394 boltot, illetve pavilont készítettek elő a csúcsforgalomra. Legjelentősebb feladatnak tekintik a Balatonra utazók jó ellátását. *Balatonszárszón* korszerű éttermet, *Balatonfüreden* pedig büfét nyitottak. *Székesfehérvárott* a 6. és 7. vágányok peronján új büfét létesítenek.

Intézkedett a vállalat a bazáráruk választékának bővítése végett is. A vásárlás megkönnyítésére május 15-től Budapesten a *Keleti-* és a *Nyugati-pályaudvaron*, valamint a nagyobb vidéki pályaudvarokon és üdülőhelyeken szakosítják és tájjelegű, magyaros népművészeti tárgyakkal látják el a pavilonokat.

A torlódások elkerülésére bővítik az előre csomagolt áruk választékát. A bor-, a sör- és a hűsítőital-ellátás is jobb lesz az eddiginél. Az ismert hűsítő italok mellett az idén először árusítanak jégbehűtött Vita-Colát. Azokon a személyvonatokon, amelyeken büfékocsi van, kakaót is árusítanak, a kisgyermekkel utazók a gyorsvonatok étkezőkocsijában tejbegrízt, a betegek diétás ételt rendelhetnek.

Az utazással egy időben kulturáltabbá teszik a pályaudvarok ellátását és továbbfolytatják az italbolt jellegű restik átalakítását kisvendéglőkké.

A szolnoki vonatkísérők munkájáról

Szolnok állomás vonatkísérői, a többi dolgozóhoz hasonlóan, mindent megtesznek a tervek teljesítéséért. KISZ-brigádom például a szolnoki ipartelepek, a cukorgyár, a kénsavgyár, a kőolajipari vállalat, a MEZŐKER stb. kiszolgálását végzi. Valamennyien arra törekszünk, hogy minél gyorsabban rendeltetési helyére állítsuk a kocsikat.

A szolgálat ellátása után *a társadalmi munkából is kivesszük a részünket.* A múlt év őszén száz munkaórát dolgoztunk az újonnan alakult termelőszövetkezetekben. Jelenleg a *Lenin Tsz-nek* egy modern, fűthető csirkenevelőt építünk. Hasonlóan részt vállalnak a tsz-ek patronálásából a többi vonatkísérők is.

A társadalmi munkához tartozik az is, hogy állomásunk területén vasgyűjtést szerveztünk és a fásítás napjaiban 120 facsemetét ültetett el a KISZ-brigád.

Nagy Endre, Szolnok

Sokgyermekes édesanyákat látott vendégül az elnökség

Szakszervezetünk elnöksége május 6-án, az anyák napja alkalmából 20 édesanyát látott vendégül.

Az elnökség nevében *Gróf József*, a szakszervezet titkára üdvözölte az ország különböző szolgálati helyeiről meghívott édesanyákat. Rövid, szívhez szóló beszéde után a Benczur utcai vasutas óvodából négy kisfiú és négy kislány tánccal és verssel köszöntötte az édesanyákat. akik közül a nyolc gyerekes *Milyó Andrásné*, a békéscsabai TBKE takarítónője a helyi szakszervezeti bizottságban és a nőbizottságban is végez társadalmi munkát.

Az ugyancsak nyolcgyerekes *özv. Mucska Vilmosnénak* és a hatgyermekes *özv. Kovács Józsefnénak*, de a többi sokgyerekes munkásanyának sem könnyű a szolgálat mellett a háztartás vezetése és a gyerekek nevelése.

A meghívott 20 édesanyának összesen 106 gyereke van.

A családias kis ünnepség végén Gróf elvtárs pénzjutalomban részesítette a munkában helyt álló édesanyákat.

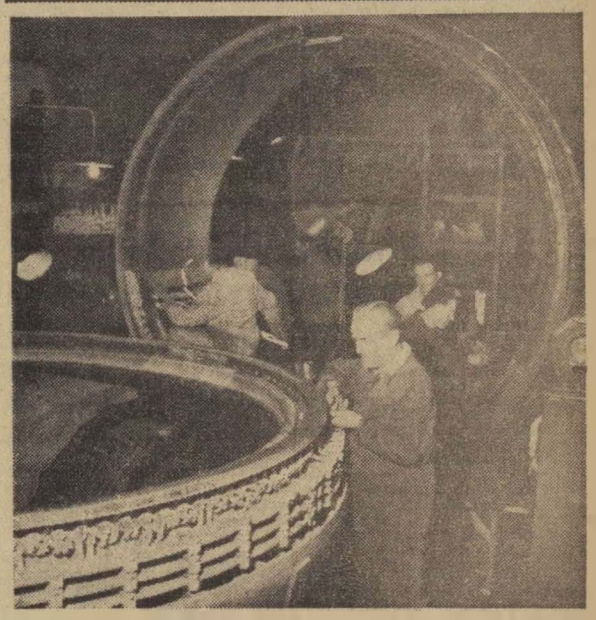
A makói szállítmányozási dolgozók eredményei

A jó kapcsolat megteremtése az üzemekkel, vállalatokkal, termelőszövetkezetekkel, a pontos kiszolgálás, a lelkiismeretes munka közelebb hozza a szállítható feleket a vasúthoz.

Így cselekszenek Makó állomáson is Karsai Károly szállítmányozási irányító vezetésével. Hogy a jó kapcsolat milyen eredményeket hozott, azt az alábbi példák is bizonyítják. Míg 1959-ben az őszi forgalom idején 526, addig februárban 508, márciusban pedig 580 tonna árut szállítottak.

Jó munkájukért a budapesti központi szállítmányozási szervek is elismerésüket fejezték ki. A legutóbbi termelési tanácskozáson pedig Makó állomás dolgozói egyhangúlag elfogadták azt a javaslatot, mely szerint kiváló dolgozó oklevélre terjesztik fel Karsai Károlyt.

Sziládi Sándor
Szeged



Az Északi Járműjavító villanymozdony villamosjavító részlegénél id. Nyirati József a 197 927-es főmotor állórészének újragombolyítását ellenőrzi. A munkát május 1 tiszteletére terven felül végezték

Légtornászok? — Nem, villanyszerelők!

A vasút légtornászai. Így nevezik a kívüllállók a villamosvonal-felügyelőség tatabányai alsói állomásának villanyszerelőit. Nem véletlenül kapták ezt az elnevezést. A Budapest—Hegyeshalom közötti vonalon utazó, vagy az állomásokon vonatra váró utasok gyakran látják őket munka közben. Nemegyszer lélegzetvisszafojtva figyelik, amint macskaügyességgel mozognak ég és föld között a felsővezetéken.

— *Milyen érzés fenn dolgozni a magasban, az alig újjnyi vastag vezetékeken?* — érdeklődtünk *Molnár Tibor* SZB-titkártól, aki rutinos embernek számít a szakmában.

— Nem kellemes — volt a válasz. — A felsővezeték szerelése, javítása és karbantartása egyáltalán nem könnyű. Szereléseknél például a többi között a hőingadozásra is kell számítani. Nem beszélve arról, hogy gyakran olyan mozdulatokat végzünk, amelyekhez hasonlót csak a cirkuszban lehet látni.

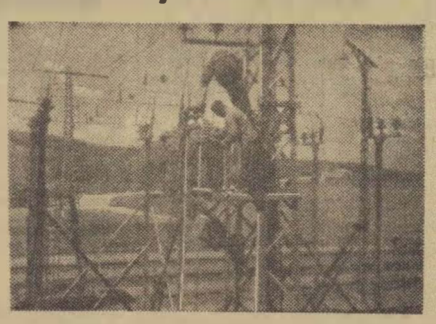
— Különösen nehéz a helyzetünk a téli hónapokban. A vezeték főként csapadékos időben síkos, sok veszélyt rejt magában. Ilyenkor fokozottabb óvatosságra van szükség, bár jóllehet, a védőöv megvéd a súlyosabb balesetektől. Munka közben azt a körülményt is figyelembe kell vennünk, hogy a vasút üzemeltetése miattunk ne szenvedjen csorbát.

— *Tehát nemcsak nehéz, hanem veszélyes is ez a munka* — vetettük közbe.

— A felsőbb szervek mégis azt válaszolták kérésünkre, hogy nekünk nem jár a veszélyességi pótlék, mert mi nem végzünk veszélyes munkát. Még bőrkesztyűt sem kaptunk, pedig a téli hónapokban nagy szükség lenne rá. Száraz, hideg időjárásban valósággal odatapad a kezünk a vezetékhez.



Molnár Tibor olyan nyugodtan ül a felsővezetéken, mint huszár a nyeregben



A rohamjárőr Szár állomáson javítja a felső vezetéket

— *Ezek szerint nem nehéz kitalálni, hogy a villamosvonal-felügyelőségeknél dolgozó villanyszerelőknek nem elég csupán a szakmát ismerni.*

— Ez pontosan így igaz — hagyja helyben az SZB-titkár. — Nálunk a szakismeret mellett bátorságra, ruganyosságra is szükség van. Az alacsony és a nehézsúlyú szerelők nem felelnek meg a követelményeknek. Éppen ezért arra törekszünk, hogy olyan fiatalokkal pótoljuk az idősebbeket, akik megfelelő testalkatúak, könnyedén, otthonosan mozognak a vezetéken.

Molnár Tibor egyébként 1945 óta dolgozik az alállomáson. Amikor megkérdeztük, hogy a 15 esztendő alatt milyen élményben volt része, így válaszolt:

— Nagyon sokban. Hogy a sok közül melyik munka volt a legérdekesebb, legizgalmasabb? Nem tudnám pontosan megmondani. Minden esetre a felszabadulást követő időszak sokáig emlékezetemben marad. A győri rendezőpályaudvaron sorra megmásztuk a 28 méter magas oszlopokat és a 70—80 méter széles kereszttartókat. Ugy hímbálództunk a magas felsővezetékeken, mint a fecskék a villanydróton. Lentről káprázatos látvány volt.

No, de térjünk vissza a mához. Az alállomásnak napjainkban is akad dolga bőven. A vezeték-karbantartást, a javításokat és a szereléseket 55 vonalkilométer hosszú szakaszon három, egyenként hat fős járőr végzi. Ezenkívül van egy 15 fős rohamjárőrük, amely mindig oda száll ki. ahol sürgős a munka.

A „légtornász"-járőrök hol itt. hol ott tűnnek fel fedett vágánygépkocsijukkal, amit saját maguk alakítottak át egy nyitott tehervágánygépkocsiból. Bármerre járnak, bárhol dolgoznak, mindenütt akad csodálójuk a bátor villanyszerelőknek, a vasút légtornászainak.

Nagyobb gondot az utasítások szerkesztésére

Az utasítások és a szabályok arra valók a MÁV-nál, hogy a vasutasok aszerint végezzék munkájukat, azok szellemében lássák el a szolgálatot. A sok-sok bekezdésből, pontokból és alpontokból álló könyvek nélkülözhetetlenek a vasútnál.

Sajnos néha hiba is akad az utasításokban. Apróság az egész, de azért nem árt beszélni róla.

Mint ismeretes az utasításokat év közben elég gyakran változtatják, helyesbítik. Ilyenkor a szolgálati helyeken egy sor dolgozó ollóval és ragasztóval felszerelve lapozza a könyvet és keresgéli, hogy a helyesbítésnek szánt szöveget melyik pont, hányadik bekezdése, illetve alpontja helyére ragassza. Nem beszélve arról, hogy az utasítások gyakori változtatása baleesetet is előidézhet.

Mi lenne, ha megfontoltabban, előrelátóbban szerkesztenék meg az utasításokat?

Németh Pál, Szerencs

A jó eredmények titka a balesetmentes munka

A miskolci igazgatóság dolgozói 1959-ben is jó munkát végeztek, de a balesetek miatt sok pontot levonta tőlük, így rendszerint hátul kullogtak az igazgatóságok egymásközti versenyében.

A területi bizottság a szakszervezeti bizottságokon keresztül indított harcot a balesetek megelőzéséért. A következetes munka már az idén megérlelte gyümölcsét. Az első negyedévben a miskolci igazgatóság végzett az első helyen, ezzel elnyerte a KPM és a szakszervezet vörös vándorzászlaját.

A siker azonban nem kápráztat el bennünket. Továbbra is azon fáradozunk, hogy maradéktalanul teljesítsük a tervfeladatokat, fegyelmezetten, balesetementesen dolgozzunk.

Az ünnepségen, amely lelkes hangulatban folyt le, pénzjutalmat osztottak ki a legjobb eredményt elért dolgozók között.

Uglyai Sándor, Miskolc

A Munka májusi számából

A szakszervezeti mozgalom folyóiratának májusi száma vezércikkében a proletariátus nemzetközi ünnepét, május elsejét méltatja. Közli a lap a SZOT titkársága ülésének anyagából az 1959. évi bérhelyzet alakulásáról szóló tájékoztatót. Az *Elméleti kérdések* sorozatban *Fonó György* a békés egymás mellett élés politikájáról ír. *Varga János „A mezőgazdaság szocialista munkaversenyének kibontakozásáért"* címmel a MEDOSZ központi vezetősége határozatának végrehajtásáról számol be. *Fenyvesi János* az egészségügy fejlesztéséről hozott párthatározat végrehajtását ismerteti az építőiparban. *Donáth Béla* az *országos munkavédelmi hét jelentőségével foglalkozik.* A nemzetközi részben összeállítást olvashatunk *„Országok — május elsejék"* címmel a május elsejék történetéből. Közli a lap *Randé Jenő* tanulmányát a csúcstalálkozóról. A kulturális rovatban *Kis Tamás* az értelmiség nevelőtevékenységéről ír. *Gyulai Károly* és *Katona Mihály* a szakszervezetek műszaki propaganda tevékenységének néhány időszerű kérdésével foglalkozik. Útmutatót közöl a lap a technikai szakkörök munkájához. *Rajk András* zeneéletünk eseményeivel. *Bogáti Péter* pedig az új külföldi regényekkel foglalkozik.

Az igazgatóságok egymásközti versenye

A március havi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett teljesítménye a következő.

1. Miskolc	97,54%
2. Pécs	96.12%
3. Budapest	95,77%
4. Szombathely	94,72%
5. Szeged	91.90%
6. Debrecen	90,14%

Az első negyedév eredménye

Felszabadulásunk 15. évfordulójának tiszteletére indított versenyben, illetve az első negyedév eredményei alapján a Miskolci Igazgatóság végzett az első helyen. Ennek eredményeként elnyerte a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Szakszervezet Elnöksége vörös vándorzászlaját és az ezzel járó 100 000 Ft pénzjutalmat.

A második helyezett Pécsi Igazgatóság 75 000 Ft. a harmadik helyezett Szombathelyi Igazgatóság pedig 50 000 Ft pénzjutalomban részesült.



Az olimpiai sportjelvényért

A tavasz beköszöntével országszerte megkezdődtek az olimpiai jelvényszerző versenyek. Egyre több dolgozó kabáthajtókáján csillog már az olimpiai sportjelvény.

Cegléden Lakatos István KISZ-titkár, Gál Sarolta és a többiek hetekkel ezelőtt munkához láttak. Az olimpiai eszméről, illetve az olimpiák történetéről Ferenczi Ferenc, az egyesület gyaloglója tartott előadást, majd a jelentkezéseknek megfelelően hetenként egyszer olimpiai jelvényszerző versenyt rendeznek a Ceglédi VSE sporttelepén. Eddig 120-an szerezték meg a jelvényt.

Debrecenben is jól halad a munka. Április végéig a Debreceni VSC-nél mintegy 250, a Járműjavítóban 155, a DMTK-nál pedig 87 jelvény talált gazdára. Az állomásiak és a társszolgálati ágak kissé megkéstek a szervezéssel, de mint ígérték, még ebben a hónapban hozzálátnak az olimpiai jelvényszerző versenyek megrendezéséhez.

A Székesfehérvári Járműjavítóban is hetenként egy délutánt szentelnek az olimpiai jelvényszerző versenynek. Eddig több mint 80 dolgozó szerezte meg a jelvényt. A MÁV Előre sportirodájában a napokban újabb 100 jelentkezési lapot töltöttek ki a jelentkezők. Az eredményekben nagy része van Trenyovszki elvtársnak, a sportkör vezetőjének, aki szívén viseli az üzem dolgozóinak tömegsportját.

Pécsett is a vasutasok járnak élen az olimpiai jelvényszerző versenyek szervezésében. Eddig közel hatszázan jelentkeztek a szervező, illetve operatív bizottságoknál.

Meglepő viszont, hogy a vasúti szolgálati helyek közül a létszámban legnagyobb Landler Jenő Járműjavítóban úgyszólván még semmit sem tettek. Az Északiban is csak néhány idősebb dolgozó, a Törekvés egykori sportolói szerezték meg a jelvényt.

SPORTHÍREK

Több éves szünet után újból megalakította ökölvívó szakosztályát a Komáromi VSC. A szakosztály megalakulásához az SZMT mellett működő sportbizottság is nagy segítséget nyújtott. A fiatalokkal Horváth Ferenc, a fűtőház hegesztője foglalkozik.

★

A vasutas természetjárók előtt is lehetőség nyílt a vízitúrázásokra. A BVSC népszigeti vízitelepén biztosítottak számukra hat túrahajót és kabinokat.

★

21 méter széles, 3 méter magas gyakorlófal épül a BVSC Erzsébet királyné úti teniszteleppén. A teniszfalat a versenyzők ütésellenőrző gyakorlásra használják. Az építésből — főként a földmunkából —, a szakosztály felnőtt versenyzői is kivették részüket.

A szegedi vasútforgalmi technikum nyerte a sportosztály vándorserlegét

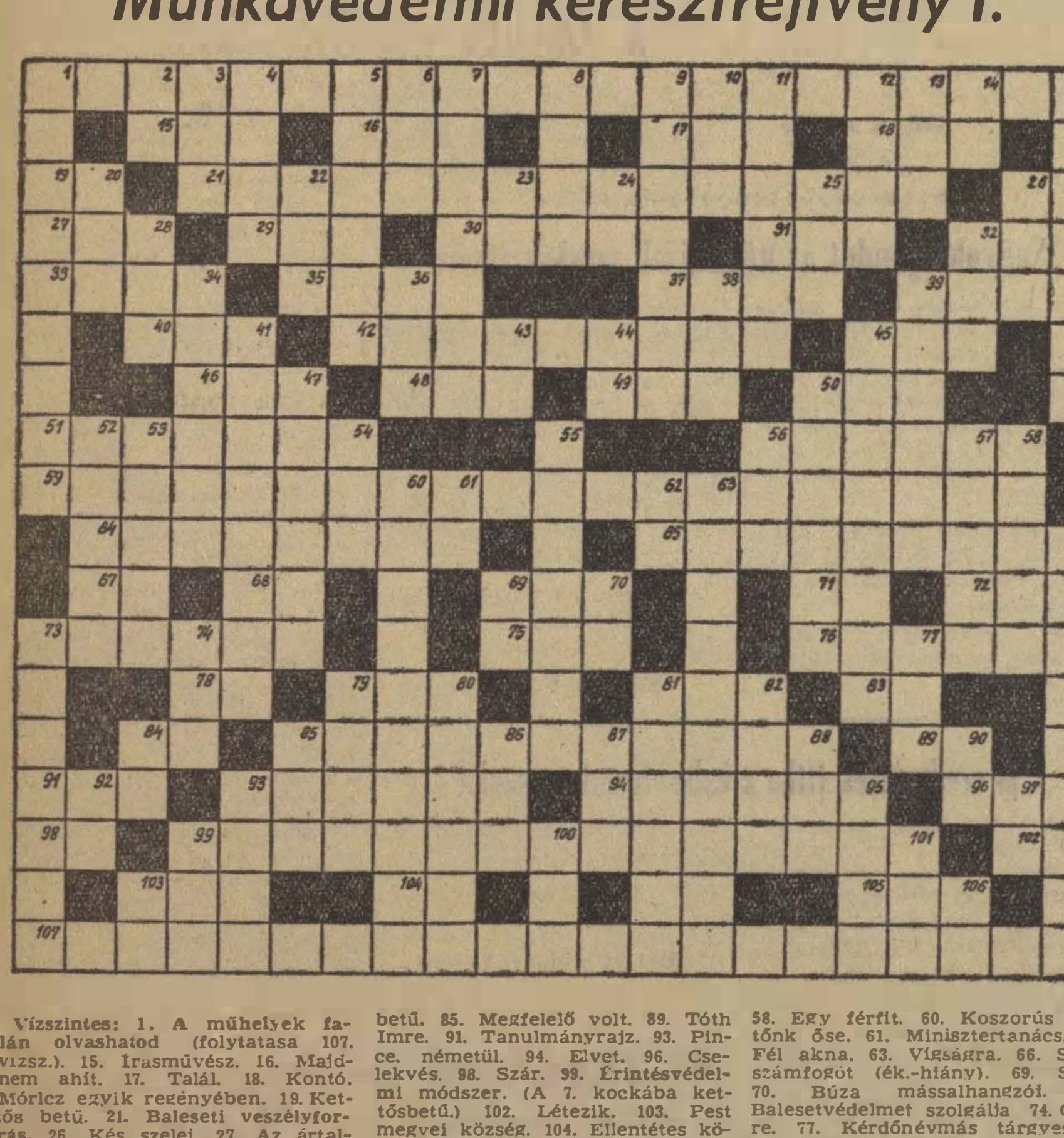
A vártnál jóval nagyobb sikerrel zárult a vasuti technikumok első spartakiádja. Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint hogy a döntőt megelőző házibajnokságokon a három technikumban mintegy 800 diák küzdött a továbbjutásért. A döntőben több mint 250-en mérték össze tudásukat.

Május 2-án és 3-án a hét sportágban megrendezett verseny kétnapos budapesti döntőjén nemcsak az tűnt fel, hogy sokan indultak, hanem az is, hogy a fiatalok lelkesen, sportszerűen küzdöttek. Az sem mellékes, hogy néhány figyelemre méltó eredmény is született.

Elsősorban a szegedi vasútforgalmi technikum versenyzőiről kell beszélni. A hét sportágból ötöt ők nyerték. A labdarúgást veretlenül nyerték, atlétikában, sakkban, asztaliteniszben és tornában is ők végeztek az első helyen. Különösen figyelemre méltó eredményt ért el Flórián Tibor, aki távolba 623, magasba pedig 165 cm-t ugrott.

A szegedi diákok jó szereplésükkel méltán nyerték meg a sportosztály vándorserlegét. Az összesített pontverseny egyébként így alakult: 1. Szegedi vasútforgalmi technikum 304, 2. Budapesti pályafentartási technikum 235,5, 3. Budapesti vasútgépészeti technikum 225,5 ponttal.

Munkavédelmi keresztrejtvény I.



Vízszintes: 1. A műhelyek falán olvashatod (folytatása 107. vízsz.). 15. Írásművész. 16. Majdnem ahit. 17. Talál. 18. Kontó. Móricz egyik regényében. 19. Kettős betű. 21. Baleseti veszélyforrás. 26. Kés szelei. 27. Az ártalmak egyik fajtája. 29. A Tisza mellékfolyója. 30. Az nem lúg. 31. Rövid intő. 32. Kies az elején. 33. Ne mi, ne ti... 35. 1960-ban. 37. Kevert róna. 39. Pinty, németül. 40. Vajon nő? 42. Nemcsak itt van rá szükség. 45. Karika. 46. Hangtalan sólet. 48. „Mindent tisztít". 49. Eisenhower beceneve. 50. Vepor eleje. 51. Szabályos görbe. 56. Ördögi. 59. Ezért került sor a rejtvényversenyre. 64. Legnagyobb folyónk mente. 65. A második napszak közepe. 67. Furcsa indulatszó. 68. Személyes névmás. 69. Község Somogy megyében. 71. Tisztelt Cím. 72. Erdélyi város 73. Pecsétes. 75. Évszak. 76. Te lány! 78. Német személyes névmás. 79. Fordított egy. 81. Két személyes névmás. [illegible]. Római kettő. 84. Kimondott betű. 85. Megfelelő volt. 89. Tóth Imre. 91. Tanulmányrajz. 93. Pince, németül. 94. Elvet. 96. Cselekvés. 98. Szár. 99. Érintésvédelmi módszer. (A 7. kockába kettősbetű.) 102. Létezik. 103. Pest megyei község. 104. Ellentétes kötőszó. 105. Autómárka.

Függőleges: 1. Felhasznál. 2. Sporteszköz. 3. Zűrös zűr. 4. Becézett női név. 5. Felforgató. 6. Német névelő. 7. Óceán. 8. Súlyos sebet okoz 9. Madárnak. 10. Indulatszó. 11. Eloson. 12. Férfinév. 13. Hegedűművészünk családi neve. 14 Vízsz. 72. a két végén. 20 Záhonyi Atlétikai Egylet 22. Dohányos teszi. 23. Vízszélek. 24. Nógatás. 25. Átrakó eleje. 26. Keserv. 28. Közeledik. 32. Francia kanonok. 34. A mozdony kenyere. 36. Fél étvágy. 38. Leó keverve. 39. Főtartó. 41. Szállítószalag. 43. Mutatószó. 44. Igekötő. 45. Pest megyei községbe való. 47. Fordítva takarított. 50. Óvott. 52. Ujjong 53. ...kálló. 54. U. S. A. 55. Szülési szabadság jogalapja. 56. Napszak. 57. Ide. 58. Egy férfit. 60. Koszorús költőnk őse. 61. Minisztertanács. 62. Fél akna. 63. Vígság ra. 66. Szerszámfogót (ék.-hiány). 69. Szár. 70. Búza mássalhangzói. 73. Balesetvédelmet szolgálja 74. Gyere. 77. Kérdőnévmás tárgyesete. 79. Beleegyezem, idegen szóval. 80. Földre zuhansz. 81. Tipp (végén fölös betű). 82. Icce, németesen. 84. És, latinul. 85. Fél kettős! 86. Odaérkezel. 87. Kevert ige. 88. Rag. 90. Azonos mássalhangzók. 92. Ásvány. 93. Nap. 95. Nem egészen szabályos darab. 97. Kimondott betű. 99. Furcsán kér. 100. Vízsz. 29. keverve. 101. Német Ön. 103. Esztendő. 106. Emkál

Beküldendő: vízszintes 1. 21. 59. 99. Beküldési határidő: június 1

Aki mindhárom keresztrejtvény helyes megfejtését a szerkesztőség címére beküldi, részt vesz a jutalomsorsolásban.

I. díj: Egyhetes külföldi hajóút.

II. díj: Kéthetes balatoni üdülés.

III. díj: Kéthetes mátraházi üdülés.

A nyiregyházi vasutasok kulturális életéből

Az utóbbi időben mozgalmas kulturális élet folyik Nyíregyháza állomáson. A színjátszók például május elsején a nyíregyházi bedőbokori termelőszövetkezetet keresték fel és mintegy 500 néző előtt sikerrel mutatták be a *Bástyasétány 77* című operettet.

A szakszervezeti bizottság és a KISZ közös rendezésében május 6-án jól sikerült anyáknapi ünnepséget rendeztek a vasutas kultúrotthonban. Az szb. vezetősége és a KISZ-fiatalok virággal kedveskedtek az édesanyáknak, majd az óvodások és az általános iskolások vidám műsorral és tánccal köszöntötték őket.

Makara Sándor
Nyíregyháza

Három vautas képzőművész kiállításáról

Hosszú évek óta élénk képzőművészeti élet folyik a szegedi igazgatóság területén. A legjobb vasutas képzőművészek munkájában már több alkalommal gyönyörködhetett a nagyközönség.

A napokban a Szegeden dolgozó *Bede István, Drégelyi József* és *Gasztány Aurél* festményeiből, akvarelljeiből rendeztek kiállítást az igazgatóság KISZ-szervezetének és nőbizottságának segítségével.

A jól sikerült kiállítást többszáz vasutas dolgozó, illetve családtag tekintette meg.

A kiállítás túlnőtt Szeged határain, mert amint tudomást szereztek róla a hódmezővásárhelyi vasutasok, a szakszervezeti bizottság közbenjárására ***Vásárhelyen is kiállítást rendeztek*** a három vasutas képzőművész munkáiból. A látogatók közül többen vásároltak képeket.

Sziládi Sándor, Szeged

NEMZETKÖZI HÍREK

A moszkvai földalatti vasút 1961-ben 136 km-re fog növekedni. A bővítésnél a fősúlyt a külvárosokra és az új lakónegyedekre helyezték. Jelenleg a hálózat 85 km. A földalatti naponként 2,7 millió utast szállít, négyszer annyit, mint a berlini és másfélszer annyit, mint a londoni.

•

Egy normál nyomtávú vasútvonalat építenek a Szovjetunió segítségével Irakban, Bagdad és Baszra között. Az építési egyezményt az iraki államvasutak igazgatója és az építkezést végző szovjet üzem már aláírta. A nyugati vasútvállalatok ajánlatait nem fogadták el.

•

Kína leghosszabb kelet-nyugati vasútvonalát, a Lunghái vasutat áthelyezik, hogy a Hoanghónál létesülő óriási Sanmen-George vízierőműnek helyet adhassanak. Az éjjeli és a nappali műszakokban kereken 100 000 embert foglalkoztatnak azért, hogy az új kettősvágányú vonalat még a folyam áradása előtt elkészítsék. A régi pályatestet 214 km hosszúságban az új víztároló vizével elárasztják.

•

Új pályaudvart építenek Kelet-Szlovákiában, Kassától északra. Az állomási vágányok hossza 36 km lesz.. A munkátok 1970-ig tartanak. Az új pályaudvar a cseh—szovjet áruforgalom gyorsabb lebonyolítását szolgálja majd.

•

Befejezték az indonéz vasutak államosítását, amely korában holland tulajdonban volt.

ÚJ KÖNYVEK

Nemes Dezső: **Magyarország felszabadulása** (Kossuth). — Landler Jenő: **Válogatott beszédek és írások** (Kossuth). — Gyulai István —Pintér István—Rudnyánszky István — Zala Tamás: **Árnyék Európán** (Kossuth). — Varga Sándor: **Nyugat-Berlin a kirakat mögött** (Kossuth). — Krivelov: **Könyv a Bibliáról** (Kossuth). — Majakovszkij **Válogatott versei** (A Világirodalom Gyöngyszemei) (Móra). — Szüts László: **A tejút mezőin** (Magvető). — Mikszáth Kálmán: **Vidám írások,** 1—2. kötet (Vidám Könyvek) (Magvető). — Szövérdy Gyula: **Pogány tüzek** (Zrínyi). — Hetés Tibor: **Munkásezredek előre!** (Táncsics). — Barta Lajos: **Öten a hóban** (Szépirodalmi). — Győry Dezső: **A nagy érettségi** (Magvető). — Mocsár Gábor: **Ördögdomb** (Magvető). — Tömöry Márta: **Új vizeken járok** (A Galilei Kör története) (Gondolat). — Diószegi Vilmos: **Sámánok nyomában Szibéria földjén** (Gondolat). — Slowecki: **Mazepa** (Világirodalmi Kiskönyvtár) (Európa). — Defoe: **Robinson Crusoe** (A Világirodalom Klasszikusai) (Európa). — Giovanni Pascoli **Válogatott versei** (Janus Könyvek) (Európa). — Kooppen: **Halál Rómában** (Európa). — Kántor Zsuzsa: **Práter utca** (Móra). — Fekete István: **Pepikert** (Gondolat).

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

HÍREK

Két kapus — kétféle ember

A Keleti-pályaudvar lépcsőire nehezen vonszolta fel magát egy középkorú asszony. Mindkét kezében egy-egy bőrönd. A bőröndökbe kapaszkodva egy-egy apró emberke totyogott.

Egyszer csak a kisebbik — 3—4 esztendős legényke — önállósította magát és szökellő ugrásokkal eltűnt a tömegben. Az anya riadtan — a csomagokat és a másik gyermeket otthagyva — utána indult. Mikor visszatért a szökevénnyel, már a csomag és a gyermek mellett ott állt egy deresedő hajú kapus, aki korát meghazudtoló fürgeséggel belekapaszkodott a két táskába és felrakta a kis családot a csarnok 4-en álló szerelvényre.

Csak azt sajnálom, hogy nem szorítottam meg a kezét.

★

Kelenföldről utaztam Tárnokra. A hangszórón közölték a vonat érkezését. Minden utas izgul. Én is. Mikor indul a tárnoki vonat? — kérdeztem jó civilesen az őrtálló kapust.

„Bejár, szálljon fel, mit spekulál?" — adta meg a választ barátságtalan képpel.

Persze, persze... — igaza van, mit spekulálok és mit érzékenykedem — gondoltam. Nem vehet a hátára, hogy becipeljen a kocsiba. De azért egy kicsit elállt a szavam, s így nem tudtam megmondani, hogy valakit várok. Bizonytalankodó alaknak tarthatott, mert mérgesen végignézett rajtam, aztán egy nagyot legyintett, ami tökéletesen azt fejezte ki, hogy az ördög vigyen el.

Csak azt sajnálom, hogy nem kérdeztem meg a nevét.

— lyf —

★

— **Jól sikerült munkás-paraszt-találkozót** rendeztek május elsején az Uj-Miskolci Pályafenntartási Főnökségen. A főnökség dolgozói a mezőkövesdi Búzakalász Termelőszövetkezet dolgozóit látták vendégül.

— **Társadalmi munkában bölcsődét** építenek a kaposvári csomópont dolgozói. Április 25-én, 26-án és 27-én több mint ötven vasutas szorgoskodott az építkezésnél.

— **A Budapesti Magasépítési Főnökséghez tartozó építésvezetőségek egymásközti versenyében** az első negyedévben a székesfehérvári építésvezetőség, a villanyszerelő építésvezetőség és a Landler építésvezetőség végzett az első helyen.

— **Uttörőzászlót adományoztak** a kaposvári Sétatér utcai Általános Iskolának a kaposvári vasutasok. A zászlóátadásra kis ünnepség keretében került sor.

— **Túlteljesítették május 1. tiszteletére tett vállalásukat** Gyöngyös állomás dolgozói. A vállalt 105 helyett átlag 109 százalékra teljesítették a tervet.

— **Népiülnök-választás Tapolca állomáson.** A tapolcai vasutasok Bognár Károly és Csehi József vezető-főellenőröket választották a tapolcai járásbíróság népi ülnökeinek.

— **Uj, korszerű éttermet nyitott az Utasellátó Balatonszárszón,** az állomás szomszédságában. Az új étteremben kitűnő hideg és meleg ételek és italok várják a vendégeket.

— **Már a vasutasnapra készülnek a szombathelyi fűtőház dolgozói.** A május 7-én megtartott röpgyűléseken vállalták, hogy az élüzemszintet tényezőnként 1 százalékkal túlteljesítik, az önköltség fajlagos tervezetét 3 százalékkal csökkentik. A mozdonyszemélyzet további szénmegtakarításra tett vállalást.

— **103,27 százalékra teljesítette első negyedéves Eti-tervét a Debreceni Járműjavító.** A termelékenységi tervet azonban a termelési mutatók január és február havi kedvezőtlen alakulasa miatt csak 100 százalékra sikerült teljesíteniük. Az önköltségi terv teljesítésében némi lemaradás mutatkozik.

— **Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter május 10-én meglátogatta az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemet,** ahol találkozott az egyetem közlekedési-üzemmérnöki karának hallgatóival.

— **KISZ-szervezet alakult Kazincbarcika állomáson.** Az alapszervezet 28 taggal kezdte meg működését.

— **Uj közlekedési izotóplaboratóriumot avattak május 11-én.** Az új létesítmény, amelyet Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter adott át rendeltetésének, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet irányítása alatt fog működni.

★

— **Társadalmi munkában tatarozták kultúrotthonukat** a somogyszobi gócpont dolgozói. A társadalmi munka értéke mintegy 300 000 forint. A tatarozáshoz a községi tanácstól építőanyagot kaptak.

— **Pécs állomás szakszervezeti bizottsága** a nőbizottsággal közösen családias ünnepségen vett búcsút a nyugdíjba menő Varga Károlynétól, aki 40 és Nagy Lajostól, aki 43 évet töltött a vasút szolgálatában.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

19. számból: 109 665/1960. I/2. B. Termelőszövetkezetek szervezésére felkért dolgozók napidíjának elszámolása.

104 863/1960. I/8. D. Menetkedvezmény a Budapesti Ipari Vásár látogatói részére.

20. számból: A közlekedés- és postaügyi miniszter 11/1960. (Közl. Ért. 8.) KPM számú utasítása a KPM felügyelete alá tartozó vállalatok 1960. évi anyagi érdekeltségének rendszeréről. (503 669/1960.)

110 553/1960. I 2. B. Az 1960. évi üzemi jutalék kifizetésének és számfejtésének szabályai.

Lakáscsere

— **Budapesti zöldövezeti, kétszobás,** nem szolgálati főbérleti lakásomat elcserélném két különálló egyszoba konyhásra. (Esetleg társbérletek is lehetnek.) Érdeklődni: 30—75/183 mellék. Illés Tiborné. 8—16 óráig lehet.

— **Váci, központi fekvésű,** 2 szoba összkomfortos főbérleti, nem szolgálati lakásomat, budapesti MÁV szolgálati vagy magánlakásért elcserélném. Érdeklődés: Bárkányi Tibor. Vác. Kossuth utca 5. Telefon: 22—15 (Akkumulátor telep).

A szerkesztőség üzeni

Makara Sándor Nyíregyháza. Pintér Lajos Vácrátót. Sziládi Sándor Szeged. Zomi Lajos Pécs. Fekete Ferenc Komárom. Bognár Károly Tapolca. Németh Pál Szerencs. Bezzeg Lajos Gyöngyös. Kismihók Róbert Celldömölk. Pálfi Zoltán Győrszabadhegy. Uglyai Sándor Miskolc. Behán Rózsa Kazincbarcika. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Balogh Imre Gyoma. Marincsák Mihály Kisvárda. Németh Pál Szerencs. Mihály Elek Vinár. **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Nyerges Teréz Budapest. Klimó Sándor Hatvan. **Levélben válaszolunk.**

Lakatos Béla nyíregyházi villamosvezető: Közölje pontos címét!

A szentes—hódmezővásárhelyi vonalon



— Add gyorsan az ünneplőmet anyjuk! Gyorsvonatot nem illik hétköznapi ruhában fogadni.

ÉRDEKLŐDÉS



— Pirike ennyire érdekli magát az ipari vásár, hogy minden nap felutazik?
— Igen. No meg a Jani is Pesten szolgál.

(Pusztai Pál rajzai.)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. JÚNIUS 2.

A vasút üzemegészségügyi helyzete a központi vezetőségi ülés napirendjén

A szakszervezet központi vezetőségének május 27-i ülésén *Végh Lajos* elnök megnyitója után *Soproni József* főtitkárhelyettes rövid külpolitikai tájékoztató után beszámolt a legutóbbi központi vezetőségi ülés óta végzett legfontosabb munkáról.

A számotadás után a KV mellett működő orvosegészségügyi szakosztály jelentése alapján került sor a vasút üzemegészségügyi helyzetének megvitatására. Ennek során a központi vezetőség megvizsgálta, hogy az MSZMP Politikai Bizottságának a dolgozók egészségügyi és társadalombiztosítási helyzetéről 1959. február 18-án hozott határozatát miként hajtották végre, illetve milyen fogyatékosságok akadályozzák az egészségügyi helyzet javítását.

Legfontosabb a betegség megelőzése

A vita során elhangzott javaslatok, vélemények és a jelentés alapján a központi vezetőség az alábbi feladatok végrehajtását tűzi az orvosegészségügyi szakosztály, a szakszervezet társadalombiztosítási és munkásvédelmi osztálya elé:

1. Az eddigieknél fokozottabban a szakszervezet tevékenységének homlokterébe kell állítani a betegségeket és a baleseteket megelőző tevékenységet.

Ennek biztosítására gondoskodni kell arról, hogy az üzemi és a higiénikus orvosok elsődleges tevékenysége a betegség megelőzése legyen. Állandóan vizsgálják a szolgálati helyek egészségügyi helyzetét, a baleseti veszélyforrásokat. Tegyenek hatékony intézkedéseket azok felszámolására, az anyagi lehetőségek keretein belül, a szakvezetők, üzemi szervezetek öntevékenységére támaszkodva.

Az üzemi orvosok többet foglalkozzanak a foglalkozási megbetegedésben, az idült betegségekben szenvedőkkel. Rendszeresen vizsgálják egészségi állapotukat, kísérjék figyelemmel, hogy az orvosi utasítások szerint élnek-e.

2. Az üzemi szervezetek társadalombiztosítási tanácsainak egészségügyi albizottságai nyújtsanak nagyobb segítséget az üzemi orvosoknak a szolgálati helyek egészségügyi fogyatékosságainak feltárásában. Tartsanak rendszeres egészségügyi vizsgálatot. Támaszkodjanak a dolgozók véleményére, s következetesen küzdjenek a saját erőből megszüntethető hiányosságok gyors felszámolásáért. Az adott anyagi lehetőségeket figyelembevéve, tegyenek javaslatot a felsőbb szervek felé a nagyobb jelentőségű, de helyileg meg nem oldható hibák megszüntetésére.

3. Az orvosegészségügyi szakosztály szorosabban működjön együtt a KV mérnök-technikusi szakosztályával, és szociális bizottságával. Az együttműködésen keresztül biztosítani kell, hogy minden létesítménytervet egészségügyi szempontból is felülvizsgáljanak, erre vonatkozóan az üzemi orvosok, egészségügyi szakemberek megtegyék észrevételeiket.

A szakszervezeti bizottságok társadalombiztosítási tanácsai tartsák kötelességüknek, hogy üzemi szinten létesítmény építését addig ne engedjék megkezdeni, míg meg nem győződtek arról, hogy a tervezettel kapcsolatban az egészségügyi szakemberek észrevételeit figyelembe vették.

4. A központi vezetőség felkéri az illetékes szakvonali szerveket, hogy hatékony intézkedéssel biztosítsák, hogy az üzemi orvosok „az üzemorvosi rendtartás" szerint működjenek. El kell érni, hogy 1961 végére a vasút egész területén csak üzemorvosi vizsgával rendelkező üzemi orvosok működjenek.

A központi vezetőség szükségesnek tartja felhívni a miniszter elvtárs figyelmét, hogy az üzemegészségügy fejlesztéséhez elengedhetetlenül szükséges az orvosi óraszám növelése.

15 éves üzemegészségügyi tervet

5. Az orvosegészségügyi szakosztály az 1959-ben meghirdetett pályázatra beérkezett pályaműveket dolgozza fel, s annak alapján készítsen tervezetet a vasút 15 éves üzemegészségügyi fejlesztéséről, s azt a szociális bizottsággal együttműködve tárgyalja meg a szakvezetéssel. A kidolgozott javaslatot az elnökség elé kell terjeszteni. Az elnökség gondoskodjon, hogy ezeket a vasút terveinek készítésénél figyelembe vegyék.

A megyei bizottságok társadalombiztosítási bizottságai valamennyi szolgálati helyen mérjék fel az üzemegészségügyi hiányosságokat, s a sürgősségi sorrendet figyelembevéve, reális igényekkel készítsenek 15 éves perspektivikus tervjavaslatot.

6. Az orvosegészségügyi szakosztály a munkavédelmi osztállyal együttműködve mérje fel a laktanyák és szálláshelyek fogyatékosságait és készítsen tervet a hiányosságok fokozatos megszüntetésére.

A szakszervezeti bizottságok munkásellátási bizottságainak szállásügyi albizottságai és a társadalombiztosítási tanácsok egészségügyi albizottságai adjanak ebben hatható támogatást az üzemi orvosoknak és az orvosegészségügyi szakosztálynak. Munkájuk során széleskörűen támaszkodjanak a dolgozók véleményére.

Hatékonyabb egészségügyi propagandát

7. Az üzemegészségügyi helyzet javítása, de különösen a dolgozók mozgósítása csakis jó propaganda és agitáció útján érhető el. Ezért ennek színvonalát emelni kell. Gondoskodni kell a dolgozókat mozgósító plakátok, brosúrák, filmek készítéséről, kiállítások szervezéséről.

Meg kell szervezni a foglalkozási ártalmakban és idült betegségekben szenvedők orvosi tanácsadását, oda kell hatni, hogy a beteg dolgozók az orvosi utasításokat maradéktalanul betartsák.

Mindezek mellett elengedhetetlenül szükséges a szóbeli agitáció, a dolgozókkal való állandó kapcsolat megteremtése, segítségnyújtás az üzemegészségügyi szabályok betartásához.

Fel kell vetni a felelősséget mindazok felé, akik az üzemegészségügy javítását — különösen, ha erre a lehetőségek megvannak — elhanyagolják, vagy eltűrik a vonatkozó szabályok megsértését. Felelősségre kell tenni azokat is, akik az üzemi orvosok, a dolgozók, a szakszervezeti szervek helytálló javaslatait, észrevételeit figyelmen kívül hagyják.

Nagyobb nyilvánosságot kell biztosítani a sajtóban az üzemegészségügyi kérdéseknek. Következetesen kell küzdeni egy-egy nyilvánosság előtt felvetett probléma végső és megnyugtató megoldásáért.

A napirend lezárása után a központi vezetőség tudomásul vette az agitációs és propagandabizottság tájékoztatóját a szakszervezet agitációs és propagandatevékenységéről.

A KV-ülés végül meghallgatta *Gróf József* titkár előadását *A nemzetközi szakszervezeti mozgalom egységének kérdéseiről a jelenlegi nemzetközi helyzetben.*

Két szocialista brigád

A Magasépítési Főnökség Keleti-pályaudvar felújításán dolgozó építésvezetőségének két brigádja még a múlt esztendő közepén elhatározta, hogy megszerzi a szocialista brigád címet. Fáradozásuk nem volt hiábavaló. A két brigádnak termelési tanácskozáson odaítélték a megtisztelő címet.

Ha valaki megnézi a brigádnaplókat, amelyben a teljesítményeket jegyzik, azt láthatja, hogy a *Vörös Csillag* és a *Szabadság* brigád havonként 100,2—117,2% között teljesítette tervét. Nyolc hónap alatt munkájuk ellen minőségi kifogás nem merült fel, fegyelemsértés, igazolatlan mulasztás nem fordult elő a brigádban.

A közös munka, a vállalt célkitűzésért folytatott küzdelem egységbe kovácsolta a brigádok tagjait. Azok, akik a munkásszálláson laknak, munkaidő után együtt szórakoznak, együtt nézik a televízió adásait. Az olvasott könyvekből és sajtótermékekből vitát rendeznek. A szakmai oktatáson is együttesen vesznek részt. A gyakorlati munkával párhuzamosan *Hajas* mérnök az építőanyagok szerkezetével is megismerteti őket.

A szocialista brigád címért folyó verseny is hozzájárult ahhoz, hogy a Keleti-pályaudvar építésvezetősége az utóbbi időben gazdaságosan teljesíti a tervét.

Tóth Mihályné

Három ország határán

A magyar—osztrák—csehszlovák határ találkozásánál fekszik Rajka, határállomásaink közül az egyik legkisebb.

Az állomáson mindössze hatan teljesítenek szolgálatot. De a kis kollektíva nagy odaadással, határtalan lelkesedéssel dolgozik. Tennivalójuk akad bőven, hiszen a Hegyeshalom—Rusovce vonalon nagy nemzetközi forgalom bonyolódik le. Ezenkívül a Rajka környékén levő állami gazdaságok és termelőszövetkezetek termékeit is itt rakják vagonba.

Az elmúlt hónapokban különösen a fajlagos kocsimozgatásban értek el szép eredményeket. A tervet 145 százalékra teljesítették, a kocsikihasználásban 108 százalékot értek el. A lelkes kollektívát Bató Elek állomásvezető irányítja.

Mezei Jenő, Győr

Hungária néven új gyorsmotorvonat közlekedik Berlin és Budapest között

— A Hungária expressz érkezik Szob—Prága—Berlin felől a csarnok negyedik vágányára. A vágány mellett kérjük vigyázni!

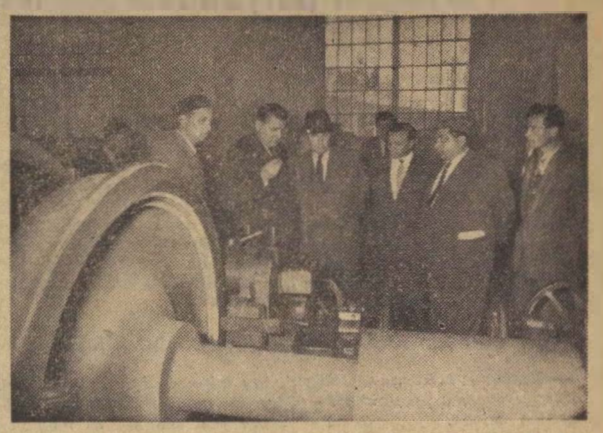
Május 17-én, este 22 órakor hangzott el első ízben ez a figyelmeztetés a *Nyugati-pályaudvaron.* Alig telt el néhány perc, megérkezett a motorkocsiból és két pótkocsiból álló szerelvény, a Hungária-expressz.

A próbaút jól sikerült. A 100—120 km sebességgel közlekedő nemzetközi gyorsmotorvonat percnyi pontossággal tette meg a közel ezer kilométeres utat. A motorvonatot próbaútjára elkísérte a *Német Demokratikus Köztársaság* közlekedési és vasúti szakembereinek delegációja, valamint az a személyzet, amely május 29-től a nyári menetrend életbe lépésétől a Hungária expresszen teljesít szolgálatot.

Ez a gyorsmotorvonat jelentősen megrövidíti az utazási időt Berlin és Budapest között. Mint *Bács István* főfelügyelő elmondotta: *a Hungária a határállomásokat is beleszámítva, a Berlin Budapest közötti 997 kilométeres távon kilenc szer áll meg. A vonat Berlinből reggel 7,37 órakor indul és este 22,15-kor érkezik a Nyugati-pályaudvarra. Budapestről vissza reggel 7-kor indul és 21,52 órakor érkezik Berlinbe.*

Kádár János elvtárs látogatása Debrecenben

Május 13-án Kádár János, az MSZMP Központi Bizottságának első titkára, Kállai Gyula, a Politikai Bizottság tagja, a Minisztertanács első elnökhelyettese és Sándor József, a Központi Bizottság tagja Debrecenbe látogatott.



A vendégek a járműjavítóban tartott nagygyűlés után végigjárták az üzemet.



Bíró Béla, a vállalat igazgatója ajándékot ad át Kádár Jánosnak. (MTI Foto, Vigovszki Ferenc felv.)

Nemzetközi hosszúsinesítési konferencia Budapesten

A Vasúti Főosztály és a Közlekedéstudományi Egyesület közös rendezésében június 15—21 között, a hézagnélküli vasúti felépítményekkel kapcsolatban nemzetközi konferenciát rendeznek Budapesten.

Az I/6. szakosztályon szerzett értesülések szerint a konferencián részt vesznek a *Szovjetunió, Csehszlovákia, Lengyelország, Franciaország, a Német Szövetségi Köztársaság, a Német Demokratikus Köztársaság* és az *Osztrák Vasutak* szakemberei, akik előadást is tartanak.

A konferenciát azzal a céllal rendezik, hogy megvitassák a hézag nélküli felépítmény alkalmazásának elvi és gyakorlati kérdéseit, majd kicseréljék a tapasztalatokat.

A külföldi vendég részére a hatvani delta vágányban vágánykivetődési kísérletet mutatnak be, majd néhány korszerűsítés alatt álló vonalszakaszon a 6. szakosztály bemutatja, hogy hazánkban milyen technológiai eljárásokkal végezzük a hosszúsinesítést, a hézag nélküli felépítménycserét.

Izotóp-laboratórium a Vasúti Tudományos Kutató Intézetben

A közlekedés műszaki fejlesztésének szakemberei még 1958-ban elhatározták, hogy a közlekedési tárca keretén belül is megvalósítják a rádióaktív izotópok alkalmazását. 1959-ben az *Országos Atomenergia Bizottság* anyagi és erkölcsi támogatásával az izotóp-laboratórium meg is épült a *Vasúti Tudományos Kutató Intézetben* és az intézet egyik osztályaként működik 1960. március 15-e óta.

A laboratóriumot a közelmúltban *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter is meglátogatta és elismerését fejezte ki a laboratórium dolgozóinak.

Milyen vizsgálatok folynak a laboratóriumban?

A laboratórium jelenleg 15 főnyi személyzettel, *Marosi Béla* okl. gépészmérnök irányításával dolgozik és a közlekedés csaknem egészét érintő témákkal foglalkozik. Ilyenek:

1. *Radiográfia.* Ennek keretében kazánok, hidak és hajótestek hegesztési varratainak, öntvényeinek és az ólombronz csapágyak belső hibáit lehet megállapítani roncsolás nélküli eljárással.

2. *Falvastagság- és rétegvastagság-mérés.* Itt olyan módszer kidolgozása van folyamatban, amellyel izotóp segítségével egyoldalról (un. reflexiós módszerrel) lehet zárt tartányok (kazán, légtartány, hajótest stb.) falvastagságát mérni. Ezzel a módszerrel igen nagy megtakarítást lehet majd elérni az eddigi hagyományos vizsgálatok költségeivel szemben. A rétegvastagság (műanyag, festék, zománc és galvanizálás útján készült bevonatok) mérése roncsolásmentesen az eddigi hagyományos módszerekkel lehetetlen volt. Ezt kívánja megoldani a kidolgozás alatt álló reflexiós izotópos módszer.

3. *Kopásvizsgálatok.* Ez kiterjed majd csapágy, féktuskó, abroncs és sín kopásállóságának vizsgálatára.

4. *Talajvizsgálat.* A közlekedés több területét érintik majd ezek a vizsgálatok. Éspedig az út- és pályaépítés, az alapozás problémáit stb. Ennek keretében vizsgálat alá kerül a talajtömörség, vízáramlás és feliszapolódás mérése izotóppal.

5. *Autóradiográfia.* Ezzel a tengelycsapok szulfidálásánál a kén-, az ólombronz csapágyak hőnfutásánál pedig a rézbeszivárgás mélységét és eloszlását kívánja a laboratórium vizsgálni.

A távlati tervek

A későbbiekben a laboratórium kiterjeszti vizsgálatait az *Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézettel* kooperálva a gumikopás és korrózió befolyásoló jelenségek vizsgálatára.

A laboratórium távlati tervei: áramforrás nélküli világítótestek előállítása izotópok segítségével, vasúti és útjelzőknél történő alkalmazásra, továbbá tengelyszámlálás és kocsiszám felírás automatikus regisztrálással, szintén izotópok segítségével.

Hogyan lehetne javítani az ebéd minőségét a Nyugati-pályaudvar üzemi étkezdéjében

Az utóbbi időben sok a panasz a *Nyugati pályaudvar* üzemi étkezdéjére. A dolgozók az ebéd minősége, az étkezde tisztasága, higiéniája miatt emelik fel szavukat.

A panaszok nyomán ellátogattunk a Nyugatiba. Először *Veres Géza* szb-titkártól kérdeztük meg: *minek tulajdonítható, hogy üzemi konyhájukon romlott az ételek minősége.*

A dolgozók panasza jogos — válaszolta. — *A konyhán jelenleg nincsenek meg a feltételek, hogy ízletesebb ebédet főzzenek. 1959 márciusában a földgázzal üzemeltetett gáztűzhely csővezetéke felrobbant. Emiatt megtiltották a földgáz használatát. S mivel a városi gáz bevezetésére nincs pénz, a tűzhelyet és az emeletes sütőket nem lehet üzemeltetni. A konyhaszemélyzet naponta 800—1000 fő részére kénytelen gőzüstökben és a gázzsámolyokon főzni.*

Valóban többe kerül a leves, mint a hús?

— Ezek szerint a gáztűzhely hiánya okozza a problémát? — vetettük közbe.

— *Részben igen. Akadnak azonban egyéb bajok is. Ilyen a nyersanyagbeszerzés. A tavaszi hónapokban a legnagyobb nehézséget a zöldségféleségek biztosítása okozza. Tároló helyiség hiányában nem tudunk zöldséget tartalékolni.*

Harsányi Tiborné, a konyha dolgozója ott kezdte, ahol az szb-titkár abbahagyta.

— *Ilyenkor tavasszal gyakran előfordul, hogy többe kerül a leves, mint a hús* — mondotta. *A 3,80 forintból csak akkor lehet kijönni, amikor árubőség van a piacon. Szakács legyen a talpán, aki ebből bőséges és ízletes ebédet tud készíteni.*

— *Elmondok egy példát* — folytatta. — *Ha a második fogásban sertéshús szerepel, egy személyre 10 dekát számítunk. Ez 2,80 forint. Ehhez főzelék vagy köret és zsír is kell. A levesbe pedig fűszerre és zöldségre van szükség és még rezsiköltségek is felmerülnek. Tessék kiszámítani mibe kerül egy ebéd. Csoda-e, ha eddig 14 000 forint ráfizetésünk van, amit a nyáron kell behoznunk.*

Értesülésünk szerint a dolgozók szívesen fizetnének akár 4 forintot is az ebédért, ha jobbat kapnának.

— *Az ebéd árának emelésével nem oldódna meg végképpen a probléma. Ide tűzhely kell, mert sült és vagdalthúsnál mindig ráfizetünk. A gázsámolyok gyorsan sütnek. Alig tesszük a húst a forró zsírba, máris összezsugorodik.*

Nem minden a tűzhelyen múlik

A sokat emlegetett tűzhely, amelynek értékét 18 000 forintra becsülik végeredményben megvan, csak éppen nem használják. A már említett robbanás után kikerült az étkezde egyik sarkába. Ott porosodik azóta is. Ugy látszik az még senkinek sem jutott eszébe, hogy elvigyék olyan helyre, ahol használni tudnák és a Nyugatiba adnának helyette egy villanytűzhelyet.

Az igazgatóság mint felettes szerv többet is törődhetne a Nyugati üzemi konyhájával. Annál is inkább, mert nemcsak a tűzhely hiánya okoz problémát, hanem egyéb felszerelési tárgyakban is hiány van. Egy hónappal ezelőtt például mindössze három ép ivóvizes poharuk volt. A leveses tálak, tányérok — rendszerint selejteset kapnak — egymás után hullanak szét a forró mosogató vízben.

A konyhaszemélyzet munkaruhája is szegényes. Törlőruhákkal és takarítóeszközökkel is szűken látják el őket. Régóta problémát okoz a mosogatóban dolgozók bakancsellátása. Nem beszélve arról, hogy mindössze egy mosdótál áll a 23 fő konyhaszemélyzet rendelkezésére.

Ha már itt tartunk azt is fel kell vetni, hogy a Nyugati pályaudvar üzemi konyháját annak idején ideiglenes jelleggel hozták létre a ceglédi váróterem végében. Ez meg is látszik rajta. Az étkezde ugyanis inkább hasonlít egy szerelőcsarnokhoz, mint a mai követelményeknek megfelelő étkezdéhez. Az üvegtetőzeten állandóan beszáll a por, a korom.

Mindettől függetlenül az étkezési idő alatt a felszolgálók nagyobb gondot fordíthatnának az asztalok tisztántartására, még akkor is, ha a dolgozók egy része sürgeti az ebéd felszolgálását.

Összegezve a leírtakat: *a Nyugati pályaudvar dolgozói joggal elvárják a felettes szervektől, hogy üzemi konyhájukban biztosítsák az ízletes ételek elkészítésének feltételeit.*

V. F.

Vasutasok segítsége a mezőgazdaságnak

A szervező munkában való részvétel után a vasutas dolgozók egyre több helyen részt kérnek a termelőszövetkezetek erősítéséből is.

A Közlekedéstudományi Egyesület szombathelyi szervezetének vasutas tagjai például munkabizottságot alakítottak a termelőszövetkezetek műszaki megsegítése céljából. Csupán egy hónap alatt

a társadalmi munkájuk értéke eléri a 180 000 forintot.

Munkájukban szerepel többek között *Ják* község tagosítási tervezete, a *sorokpolányi* és a *gyulamajori* tsz-ek részére istálló-átalakítások tervezése, *Söptén* egy istálló, valamint egy csibenevelő tervezése. Ezenkívül a *horvátzsidányi*, a *lipárti*, a *celldömölki*, a *sárvári* és a *tanakajdi* termelőszövetkezetek részére végeztek tervezési munkát.

A *miskolci fűtőház* a szerződésben foglaltak szerint a bőcsi Petőfi Termelőszövetkezetnek

kijavított több vetőgépet és kisgépet.

Megjavítottak egy benzinmotort, melegágyi üvegkereteket készítettek. A Haladás Termelőszövetkezetben hegesztési, lakatos és vízvezetékszerelési munkálatokat végeztek.

Mezőkövesd állomás dolgozói a helyi Búzakalász Tsz részére

az új bekötőút építéséhez érkezett terméskő kirakásánál segédkeztek.

A felsoroltakon kívül számos vasúti szolgálati hely dolgozói keresik fel a termelőszövetkezeteket, s nyújtanak politikai, kulturális és gazdasági segítséget.

Miért volt szükséges a társadalombiztosítás irányításának átadása a dolgozók kezébe

Október 1-én lesz 10 éve, hogy kormányunk a szakszervezetben tömörült dolgozókra bízta a társadalombiztosítás irányítását. Visszapillantva az egy évtizedre, lemérhető az a fejlődés, amit ezen a téren elértünk. S bizonyítva látszik az is, hogy helyes volt az intézkedés.

•

A felszabadulás előtt az uralkodó osztály szükséges rossznak tartotta a társadalombiztosítást. Igyekezett az ebből adódó terheket a dolgozókra hárítani. A régi társadalombiztosítás különbséget tett a munkás és a kinevezett állományú dolgozók, a három évnél rövidebb és hosszabb szolgálati idővel rendelkezők között. Akiknek a szolgálati ideje nem érte el a három évet, a betegség első három napjára sem bért, sem táppénzt nem kaptak. Betegség esetén valamennyi dolgozó 28 napig csak 60 százalékos táppénzt kapott.

Nem volt mentes a betegbiztosítás a bürokráciától sem. A dolgozók nagy része nem tudta, hogy milyen juttatás jár neki, hiszen nem volt olyan szerv, amely erről köteles lett volna őket tájékoztatni. Jellemző, hogy igazának keresését a dolgozó a bíróságnál foganatosíthattha volna, de természetes, ott legtöbbször a dolgozó kárára történt a döntés.

A felszabadulás után is kísértett egy ideig a múlt átka. Ezek kiküszöbölését célozta pártunk javaslatára a kormányzatnak az az intézkedése, hogy 1950. október 1-én létrehozta a szakszervezeti társadalombiztosítást. Ennek létrejöttét a politikai és gazdasági téren elért eredmények tették lehetővé. Hiszen ezzel egy időben bővítették a szolgáltatásokat, s fokozatosan csökkentették a dolgozókra rótt biztosítási terheket.

A társadalombiztosítási ügyek ellátása állami jellegű feladat, s egyben megtiszteltetés, jó iskola a szakszervezetek számára. A társadalombiztosítási ügyek üzemi irányításába bevont dolgozók egyre inkább megtanulnak az állam által rendelkezésre bocsátott anyagi alapokkal felelősen gazdálkodni. Helyes törekvésük ezt a munkát az emberek igényeinek megfelelően egyszerűbbé, gyorsabbá, bürokráciamentessé tenni.

Az új ügyvitellel az ügyintézés közelebb került a dolgozókhoz, egyre többen tartják a saját maguk ügyének. Éppen ezért gátlás nélkül felvetik a hiányosságokat és javaslatot tesznek ezek megszüntetésére. A múlt rendszer gyakorlatától eltérően egyre szélesebb aktívahálózat munkálkodik azon, hogy minden dolgozó tudomására hozzák: mikor és milyen mérvű szolgáltatás illeti meg őket.

Ha valakit sérelem ér, ma már nem kell a bírósághoz fordulnia, mert azt vagy a helyi üzemi társadalombiztosítási tanács, vagy másodfokon a szakszervezeti középszerv saját hatáskörében hivatott elintézni, a bíróság kiiktatásával.

A társadalombiztosítási munka ilyen intézése alkalmas arra, hogy a kormányzat állandóan tudomást szerezzen a dolgozók véleményéről a társadalombiztosítást illetően. Ilyen jelzések birtokában hathatósabb intézkedést tud tenni a problémák megoldására, a gátló körülmények megszüntetésére.



A közelmúltban férfinapot tartottak a BVKH II. osztályában. Az osztály dolgozó női virággal, ajándékokkal, no meg derűs „beolvasásokkal" kedveskedtek a férfiaknak.
(Kovács László felv.)

Mit mond a paragrafus az újításokról?

Ki tekinthető az újítási javaslat szerzőjének, vagy társszerzőjének

Az újítási javaslat szerzőjének — az ellenkező bizonyításig — azt a személyt kell tekinteni, akinek javaslata a megvalósító szervhez először érkezett be. Előfordulhat az az eset, hogy az újítás szerzője nem az, aki a javaslatot benyújtotta. Ha bizonyítható, hogy az újítást bejelentő személy a valódi szerzőtől a javaslatot eltulajdonította, újítónak nem a bejelentőt, hanem a valódi szerzőt kell tekinteni a bizonyítás után. Az újító javaslatát ezért ne hozza nyilvánosságra benyújtás előtt.

Az újítónak fontos érdeke, hogy a javaslatát a megvalósításra illetékes szervhez jelentse be. Az újítás szerzősége nem kizárólagos jellegű, csak arra a vállalatra, intézményre korlátozódik, ahová a javaslatot benyújtották. Ebből következik, hogy amennyiben lényegében azonos javaslatot két személy, két különböző helyen, egymástól függetlenül nyújtott be, mindegyik javaslattevőt az illető hely viszonylatában önálló szerzőnek kell tekinteni. Ha valaki javaslatát más személy javasolja, más helyen való megvalósításra, az eredeti javaslattevőt kell újítónak tekinteni.

Társszerzőség elismerését kérheti az, aki valamely feladat megoldásában a javaslat benyújtójával együtt ugyanabban az időben, vagy később akár a benyújtótól függetlenül is részt vett.

A jogszabály a társszerzőségnek két esetét ismeri. Az egyik eset az önkéntes társszerzőség. Ez a közös munka alapján a részvevők megegyezésével jön létre. A másik a törvény erejével előírt társszerzőség, amikor sem közös munka, sem megegyezés nem volt, de az egyes javaslattevőket a jogszabály előírása alapján, vagy annak szelleme értelmében kell társszerzőként elismerni. Pl. valaki benyújtott egy újítást, mely elvileg a kitűzött feladatokat megoldotta, de még számos kísérletre volt szükség, hogy a javaslatot üzemszerűen megvalósíthassák.

Ha egy dolgozó szakértői tevékenységet meghaladó önálló szellemi tevékenységnek minősülő olyan megoldást produkál, ami a javaslatot továbbfejleszti, tökéletesíti, üzemszerű megvalósíthatóságát eredményezi, — az egyszemélyi elbíráló az ilyen dolgozók között megállapodás hiányában is társszerzőségi viszonyt állapíthat meg. Többször előfordul, hogy ugyanannak a problémának a megoldására több javaslat érkezik. A javaslatok lényegileg azonos megoldásokat tartalmaznak és mindegyikből egy-egy rész megvalósításra kerül. Ilyenkor társszerzőséget kell megállapítani. Ha több javaslat ugyanazon problémát műszakilag különböző módon old meg, közülük azt kell elfogadni, amely a megoldásra legalkalmasabb.

A szerzőségi, illetve társszerzőségi vitákban a javaslatot elfogadó szerv vezetője dönt. Ha valamely érdekelt a döntést sérelmesnek tartja, igényét polgári peres úton érvényesítheti. A pert nem a határozatot hozó szerv ellen kell folyamatba tenni, hanem a másik érdekelttel szemben. A társszerzőségi arány megállapítása elleni panasszal is a bírósághoz kell fordulni.

Ha az újítási javaslatot benyujtó személlyel szemben később valaki társszerzőségi igényt tamaszt és ezt a vezető, vagy a bíróság elismeri, a javaslatot benyujtó szemely az általa már elvett díjat, vagy díjrészletet csak akkor köteles a társszerzőnek elismert személlyel megosztani, ha a díjfelvétel időpontjában tudott, vagy tudnia kellett arról, hogy a szerzőségre, társszerzőségre más is igényt támasztott.

Az a helyes eljárás, ha az ellenérdekű felet értesítik, hogy vele szemben szerzőségi, illetve társszerzői igényt nyújtottak be. Amennyiben ezt elmulasztják, fennáll az a veszély, hogy az első határozatban foglalt személy az újítási díjat felveszi és az esetleges későbbi kedvezőbb bírói ítélet ellenére sem jut az utóbbi újítási díjhoz, mert a megvalósító szervet az újítási díj újbóli folyósítására kötelezni nem lehet.

Szerzőségi, társszerzőségi igényt és az újítói jogokat a megvalósítástól számított egy éven belül lehet érvényesíteni.

Joggyakorlat — Elvi döntések

Az első tényleges katonai szolgálatra bevonuló dolgozó bevonulási segélyét a katonai szolgálat alóli mentesítés esetén visszakövetelni nem lehet.

★

Az első tényleges katonai szolgálatra bevonuló dolgozónak a 3050/1949. (IV. 3.) Kormányrendelet 3. §. (1) bekezdése értelmében félhavi illetményét, illetve két heti munkabérét ki kell fizetni.

Ha a dolgozó legalább egy gyermek után családi pótlékot élvez, egy havi illetményt, illetve két heti munkabért kell részére folyósítani.

Felmerült a kérdés, hogyha a dolgozót a bevonulást követő néhány nap múlva leszerelik, a felvett munkabér arányos részét vissza kell-e fizetni, illetve a munka újbóli megkezdése után munkabéréből az említett címen lehet-e levonást eszközölni?

Az első tényleges katonai szolgálatra bevonulók az említett munkabért, illetve illetményt a bevonulással kapcsolatos többletkiadások fedezésére kapják, ezt rendszerint rövid időn belül el is költik, az ilyen esetben szükségessé váló ingóságok beszerzésére. Erre való tekintettel a bevonulási segélynek tekintendő illetményt, illetve munkabért — speciális rendeltetésére tekintettel — visszafizetni nem kell.

A fenti állásfoglalás egyezik a 15 314/1951. OMB. sz. elvi döntéssel, mely kimondja: Ha a munkavállaló bármilyen oknál fogva visszatér munkahelyére, tehát katonai szolgálat alól mentesítést kap, a bevonulási segélyt visszafizetni — munkabérbe beszámítani — nem lehet. *(Legfőbb Ügyészség 124. sz. állásfoglalása.)*

IRÁNY TÁTRALOMNIC...

ÚTIJEGYZETEK

Kisvasúton

Hatalmas fenyvesek között keskenynyomtávú kisvasút gördül a Magas Tátra derekán — 1000—1200 méter magasban — Tátralomnictól a Csorba tóig. Az állomások ragyognak a tisztaságtól. Az épületek faragott, színes díszítésűek. A kék és piros színek dominálnak. Itt-ott egy villa szinte csüng a hegyoldalban.

Az egyik állomásnál egy nagy épület, a „Hotel Jánosik".

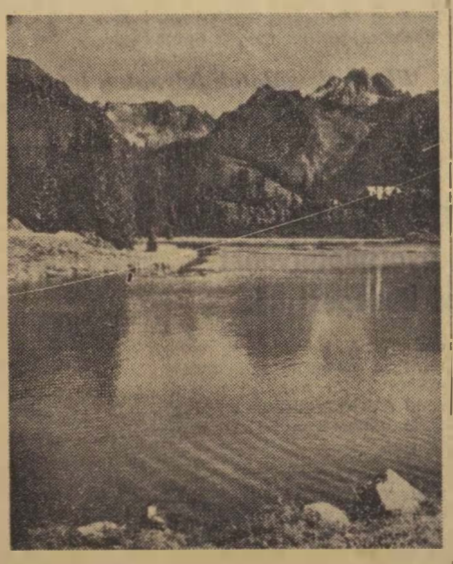
Jánosik? Jánosik? Ezt már hallottam valahol.

Igen! Szlovákia csaknem valamennyi kirakatában ott van egy kackiás, apró figura, kezében egy hatalmas baltával, és lesújt valamire, valakire.

Egy bácsika ült mellettem. Németül szólítottam meg. Csak a fejét rázta. Először a szlovák tudományomat. Mire így szól: van maga magyar? Van — mondtam — és beszélgetni kezdtünk. Ő mesélte el, hogy Jánosik egy nagyerejű pásztor volt, akinek családját elpusztították az urak. Mire társaival a hegyekbe vonult és az uraktól elszedett pénzt, vagyont a szegények, nincstelenek között kiosztotta.

„Egyébként a nevem Jánosik" — mondta a mese közben — és a kezét nyújtotta a kisöreg. Aztán igazolványt vett elő és mutatta: tessék megnézni, van igazam. Ne gondolja, hogy rokona vagyok a nagy Jánosiknak. Én csak egy szürke Jánosik vagyok a sok közül, de büszke a Jánosik névre.

Azután mégegyszer felfelé húz a kis motor a tó felé. Keskeny hegyipatakok fölé ácsolt fahidak díszítik a szemet-lelket gyönyörködtető tájat. Egy-két forduló után kijutottunk a fenyőrengetegből. Messziről látszik már Strbské-Pleso (Csorba tó), melyet a körülötte ácsorgó



A Csorba-tó.

óriások tartanak ölükben, kihegyezett fejükkel, a tükrébe kacsintgatva.

Nyaralóhely. Szállodáival, remek épületeivel a mi Lillafüredünkre emlékeztet.

Az időnk sajnos, hamar lejárt. Autóbuszon indultunk vissza Strba vasútállomásra, hogy társolyunkban egy nagyszerű élménnyel gazdagabban üljünk fel a CSD nagyvasútjára.

Gergely József

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az április havi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett teljesítménye a következők szerint alakult.

1.	*Budapest*	*98,59 százalék*
2.	*Szeged*	*96,13 százalék*
3.	*Debrecen*	*95,42 százalék*
4.	*Pécs*	*95,42 százalék*
5.	*Szombathely*	*94,72 százalék*
6.	*Miskolc*	*82,04 százalék*

Tanulságos kirándulás

Komárom állomás pártszervezetének kezdeményezésére 33 dolgozó május 16-án és 17-én ellátogatott Záhonyba és Debrecenbe. A látogatás szervezéséhez a szakszervezeti bizottságok és a szolgálati főnökök is sok segítséget adtak. A kétnapos kirándulás alatt számos olyan tapasztalatot szereztünk, amelyet idehaza hasznosítani tudunk.

Záhonyban

Vonatunk percnyi pontossággal érkezett *Záhony* állomásra. Ott csatlakozott hozzánk a debreceni igazgatóság képviselője, aki készségesen tájékoztatott bennünket mindenről. Záhony állomás jelenlegi felvételi épülete reg kinőtte már kereteit. Szinte egy kis felvonulási épület benyomását keltette. Amikor megkérdeztük, hogyan férnek el ebben a kis épületben, szerényen megjegyezték, hogy sok nehézséggel bajlódnak, de már nem sokáig, mert az ötéves terv alatt több millió forintos beruházással új felvételi épületet kapnak.

A vonatok fogadására a széles és normál vágánycsoportok egyaránt megtalálhatók. Egy-egy vágány befogadóképessége 280 tengely. A vonatok összeállítására, a szerelvények beállítására és kihúzására 3 széles és 5 normál nyomtávú tolatómozdony áll rendelkezésükre. A záhonyiaknak is nagy problémát okoz a Szovjetunióból érkező árufeleségek normál nyomtávú kocsiba való átrakása. Ez az ömlesztett áruknál különféle helyen más-más típusú csuszdákon történik.

A darabáruk és a nehézgépek átrakása portáldarukkal történik. Megfigyeltük, hogy egy kombájnt a hozzá tartozó alkatrészekkel együtt a daru 20 perc alatt emelt át egyik kocsiból a másikba, s ez alatt a rögzítést is elvégezték. Ugyanakkor egy normál vasúti kocsit kokszszal 5—6 perc alatt raknak meg a csatornarendszerű csuszdák segítségével. Természetesen egyidőben különböző rakodóhelyeken történik a rakodás, s ennek következtében naponta mintegy 1000 kocsit raknak meg.

Az is meglepett bennünket, hogy a behaladó szovjet szerelvények milyen hatalmas mennyiségű árut szállítanak egyszerre. Például az egyik szerelvény eleje már a záhonyi rendezőpályaudvaron járt, de a végét még nem lehetett látni. Csak nagyot néztünk, amikor közölték velünk hogy Baksajev mozdonyvezető 332 tengellyel 5832 tonnát továbbított.

Debrecenben

Záhonyból Debrecenbe mentünk. A debreceni igazgatóság és a szakszervezet megyei bizottsága munkatársainak kalauzolása mellett először megtekintettük a város nevezetességeit, majd délután az állomást és a gurítót mutatták meg.

Csoportunk két napot töltött Záhonyban, illetve Debrecenben. Elmondhatjuk, hogy sokat tanultunk, sok élményben volt részünk. A kirándulás megszervezéséért köszönetet mondunk állomásunk pártszervezetének, a szakszervezeti bizottságoknak és a szakvonali vezetőknek. Ugyancsak köszönjük a záhonyiak és a debreceniek vendégszeretetét.

Molnár István
Komárom

A megtisztelő címért

A szegedi igazgatóság területén 257 brigád — 1965 fővel — tűzte célul maga elé a szocialista brigád cím elnyerését. *A 257 brigád közül eddig 11 nyerte el a megtisztelő címet.* Ezek a brigádok nemcsak a termelési feladatokat oldották meg, hanem a kollektív szellem elmélyítésében, az önképzésben, a gyengébbek segítésében is nagy lépést tettek.

Szeged állomáson két brigád nyerte el a címet. 35 brigád pedig még versenyez a cím elnyeréséért. *Szentesen* ugyancsak kettő, *Makón* pedig három brigádnak ítélték oda a kitüntető címet.

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy azokon a helyeken, ahol nem ismerték fel idejében a szocialista brigádmozgalom célját, jelentőségét, ott csak nagy nehézségek árán, lassan bontakozik ki ez az új versenyforma.

Csongrád megye területén mind a mozgalmi szervek, mind a szolgálati vezetők idejében munkához láttak, állandóan figyelemmel kísérik a brigádok vetélkedéseit, eredményeit. Nem véletlen, hogy eddig ebben a megyében bontakozott ki legnagyobb mértékben a szocialista brigádmozgalom az igazgatóság területén.

Sziládi Sándor Szeged

NEM ADJÁK FEL A HARCOT

A múlt év első felében teljesítették az élüzem szintet, mégsem részesülhettek elismerésben *Szentes állomás* dolgozói. A második félévben is jól dolgoztak. A balszerencse azonban megint közbeszólt. Egy baleset miatt estek el az élüzem címtől.

A szentesi vasutasok — bár sokat bosszankodtak a sikertelenségen — továbbra sem adták fel a harcot. Az 1960-as évet is azzal az elhatározással kezdték, hogy becsületes munkával teljesítik az élüzem szintet.

Már februárban 5,7 tonnával jobb volt a kocsikihasználásuk havi átlaga az előző év hasonló időszakánál. A legutóbbi hónapokban is jó eredményeket értek el. Különösen a *Virágos Kiss Imre* és *Hargitai Ferenc* vezette szocialista brigádok dolgoznak jól. A két brigádra egyébként is büszkék a szentesiek.

Cserháti József
Szeged

Mindenki értesülhet az eredményekről

A múlt év második felében *Kaposvár* állomás is elnyerte az élüzem címet. A kaposvári vasutasok az első negyedévben is jól dolgoztak, túlteljesítették az élüzem szintet.

Különösen jó eredményt értek el a kocsikihasználásban és a személyvonatok menetrend szerinti közlekedtetésében.

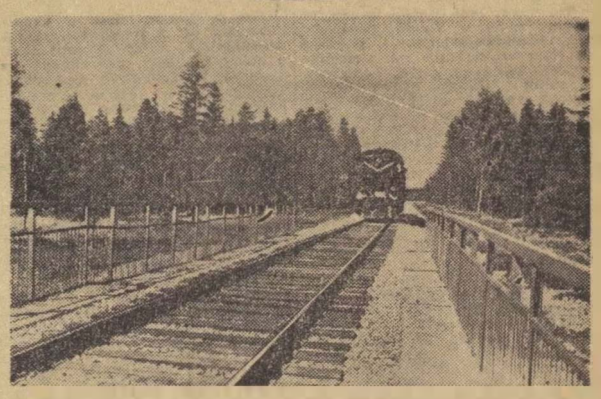
Áprilisban a személyvonatok 99,6%-át közlekedtették menetrend szerint.

Vajon minek tulajdonítható, hogy az utóbbi hónapokban kimagasló eredményeket érnek el?

Horváth Gyula szb-titkár és *Sántha László* üzemgazdász a szolgálati főnökök és a mozgalmi szervek jó együttműködésének tulajdonítja az eredményeket. Ezenkívül a VII. pártkongresszus tiszteletére kibontakozott szocialista munkaversenynek is nagy része van abban, hogy az állomáson megnőtt a dolgozók munkakedve, jobban érdeklődnek a feladatok és problémák iránt.

A szocialista brigád-mozgalomban 26 brigád vesz részt.

A szakszervezeti bizottság írásos propagandamunkája is jó hatással van a versenymozgalomra. A központi versenytáblán havonként cserélik az eredményeket. De megtalálhatók az eredmények és a feladatok a különböző szolgálati helyeken is. Így minden dolgozó figyelemmel kísérheti, hol tartanak a tervek teljesítésében.



Az épülő Szputnyik-városba vezető új vasútvonal a Szovjetunióban.

Jól dolgoznak a tiszaszederkényi vasutasok

Tiszapalkonyán már teljes kapacitással dolgozik az erőmű. A *Tiszavidéki Vegyikombinát* építése is megkezdődött. Egész kis város kezd kibontakozni a gyárak közelében, az alföldi pusztaságon.

Az új szocialista létesítmény kiszolgálását *Tiszaszederkény* állomás dolgozói végzik. Szerényen, lelkiismeretesen dolgoznak. Pedig nem könnyű a munkájuk. Annál is inkább, mivel naponta több száz kocsi beállításáról, kihúzásáról kell gondoskodniuk.

Hogy mégis jó munkát végeznek, azt a legutóbbi komplexbrigád-értekezlet is bebizonyította. Az erőmű, az építést végző vállalatok és a Tiszavidéki Vegyikombinát vezetői elismerésüket fejezték ki a tiszaszederkényi vasutasok jó munkájáért. Az állomás dolgozói áprilisban a kocsitartózkodásban 126, a kocsimozgatásban 125, a kocsikihasználásban pedig 118%-ra teljesítették a tervet.

A balesetmentes szolgálat ellátása és a tervek teljesítése mellett a szabadnapos dolgozók az állomás vezetőjével együtt állandóan szépítik, csinosítják a felvételi épület környékét.

Bakó János
Miskolc

A tulajdonos jelentkezett

Eger állomáson történt. Még öt perc volt a vonat indulásáig, amikor megszólalt a hangosbemondó és közölte, hogy jelentkezzen az az egyén, aki a jegypénztár ablakánál hagyta pénztárcáját. Egy perc sem telt el, egy nő rohant be sápadt arccal a forgalmi irodába.

Besznák Lajos, a Miskolc Tiszai pályaudvar létszámába tartozó tartalékos személypénztáros vette észre, hogy valaki a pénztárablak párkányán hagyott egy pénztárcát. Nyomban magához vette és bevitte a forgalmi irodába. Azonnal elhangzott a felhívás és a tulajdonosa még a vonat indulásáig kézhez kaphatta pénztárcáját az iratokkal és 600 forint készpénzzel együtt. Becsületes cselekedet volt!

T. L.

Egy régi kívánság teljesült

Nem tartozik a könnyű, a tiszta foglalkozások közé a kocsirendezők munkája. Különösen nem a komlói szénpályaudvaron, ahol a fekete szén még feketébbre festi a dolgozókat. Bizony a 12 órai szolgálat után némelyik úgy néz ki, mint a kéményseprő.

Ilyenkor jólesik a fürdés, a zuhanyozás, a tisztálkodás. A szénpályaudvar kocsirendezőinek már nem kell a váltóőri helyiségekben kannából mosakodniok. A napokban teljesült egy régi kívánságuk. 65 000 forintos költséggel öltöző, mosdó, fürdő és zuhanyozó épült a számukra. A modern, lapostetős kis épületre, amely szerényen húzódik meg a nagy épületek között, büszkék a szénpályaudvar kocsirendezői.

Várnai László, Pécs

Püspökladányiak a munkavédelmi hónap sikeréért

Püspökladány állomás szakszervezeti bizottsága, a párt- és KISZ-szervezet, valamint a szolgálati vezetők segítségével gazdag programot, intézkedési tervet dolgozott ki a júniusi munkavédelmi hónapra. Tervüket érdemes közelebbről is megnézni.

Eszerint május közepén operatív bizottságot hoztak létre, majd KISZ-taggyűlésen beszélték meg, hogyan foglalkozhatnak a KISZ-fiatalok a vonali balesetek megelőzésével. Május 23-tól 31-ig a szolgálati vezetők és oktatótisztek a megbeszéléseken és oktatásokon ismertették a munkavédelmi hónap jelentőségét és felhívták a figyelmet az óvórendszabályok betartására. Ezzel egy időben az ellenőrző brigádok a munkavédelmi felügyelők vezetésével

munkavédelmi őrjáratokat szerveztek.

Júniusban minden munkaterületre kiterjedő üzemi szemlét tartanak az üzemorvos, az üzembiztonsági megbízott, a szakszolgálat vezetője, a szakszervezeti bizottság munkavédelmi felügyelője és a pályamester bevonásával. Június 6-án a dolgozók részére

munkavédelmi ankétot rendeznek filmvetítéssel egybekötve.

Végül a munkavédelmi hónap tapasztalatait július 1-én konferencián értékelik.

Ha terveiket, célkitűzéseiket mind megvalósítják, Püspökladány csomóponton jó szolgálatot tesznek a munkavédelemnek, elősegítik a balesetmentes szolgálat megteremtését.

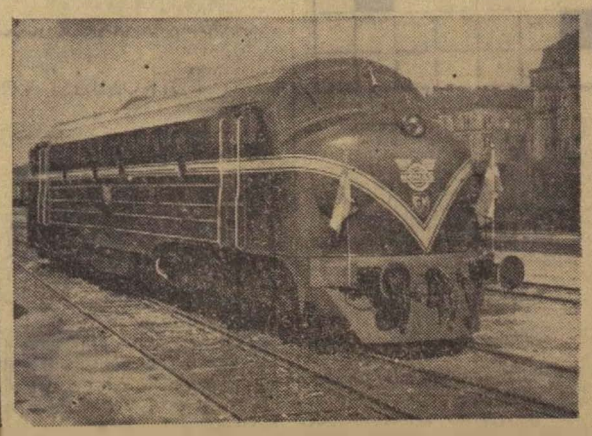
Régi munkatársak találkozója

A ferencvárosi fűtőház szakszervezeti bizottságának kezdeményezésére baráti összejövetelt rendeztek a közelmúltban. Az összejövetelen a fűtőház egykori dolgozói találkoztak. Olyan emberek, akik a felszabadulás utáni időszakban sokáig a fűtőházban dolgoztak és onnan kerültek gazdasági vezető állásba, párt- és szakszervezeti funkcióba, vagy nyugdíjba.

A meghívottakat *Kádár Miklós*, a ferencvárosi gócpont pártbizottságának titkára köszöntötte, majd *Huszár József*, a fűtőház SZB-titkára mondott beszédet.

A részvevők felelevenítették a múltat, beszéltek a felszabadulást követő nehéz napokról, majd azokról az eredményekről, melyeket a fűtőház 15 év alatt elért.

Cseke Imre



Svéd diesel-villamosmozdony érkezett a Budapesti Ipari Vásárra. A személy- és tehervonatok vontatására egyaránt alkalmas, közel 2000 lóerős mozdony maximális sebessége óránként 100 km.
(MTI Foto, Lajos György felv.)

SAJÁT SORSUK KOVÁCSAI

A szakszervezet központi vezetősége két évvel ezelőtt határozatot hozott a vasutas dolgozók általános műveltségének emelésére.

A határozatot követően a szakszervezeti bizottságok sorkalatos programja lett a határozat élettel telítése. Túlnyomó többségük élt a lehetőséggel, s ma sok ezer vasutas dolgozó készül az általános iskolai vizsgákra, vagy már boldogan mutatja az iskolai bizonyítványt.

Vácott elbeszélgettem *Konkoly Gyula* elvtárssal, a szakszervezeti bizottság titkárával. Jó hírük, eredményeik vannak, s az a cél, hogy példájukat az elmaradók kövessék.

Akik éltek a lehetőséggel

— A szakszervezet felhívására megkezdtem a szervezési munkát — kezdte. — *Oktatótiszti beosztásomat is felhasználtam és rövidesen 49-en jelentkeztek az általános iskolai tanulmányok folytatására. Persze, a kezdeti nekilendülés, később vesztett erejéből. A nehézségek mellett megjelentek a tudálékosok, a rosszmájúak. Rontotta a számarányt, hogy többen katonai szolgálatra vonultak. A tanulók száma rövidesen 35-re apadt.*

— Csárádi Zoltán állomásfőnök, Oszlár Béla párttitkár és az ugyancsak tovább tanuló Gajárszki Imréné kultúrfelelős megértő támogatásával sok akadályon jutottunk át. A tanulók száma később ismét emelkedett az új felvételesekkel.

— A problémák egy részét nem az oktatási anyag sokrétűsége, hanem elsősorban a tanulók szolgálati és tanulási idejének összehangolása okozta — folytatta Konkoly Gyula. *A szocialista munkabrigád címért indított versenyben azonban a dolgozók vállalták, hogy a brigádhoz tartozó tanulókat segítik, elvégzik helyettük a munkát a heti egyszeri iskolai foglalkozás idején. A vonatkísérőknél tanulókör is alakult. Ilyen szellem mellett érthető, hogy vannak kitűnő tanulóink. Ferenczi Sándor jegyvizsgáló például kitűnő félévi bizonyítvánnyal büszkélkedhet.*

— Kapcsolataink a pedagógusokkal a lehető legszívélyesebbek — mondotta. — *Fáradhatatlanul támogatnak bennünket, a tanulókkal személy szerint is foglalkoznak. A nőnapon, a pedagógusnapon sok virág, a hála színpompás csokrait kapják a vasutasoktól.*

És mit mondanak a tanulók?

Gajárszki Imréné boldogan újságolta, hogy a fizikának mennyi hasznát veszi szolgálati helyén, a Távközlőfenntartási Főnökségen. A bátorsága is megjött — mint mondotta — és a nyáron jelentkezik akkumulátorkezelői és pénztárkezelői tanfolyamra.

Alexa András, Zoltán öcscsével nemrégen került ide *Berentéről*. Ott kezdték a VIII. osztály anyagát. Mikor *Konkoly* elvtárs értesült róla, még aznap beiratta a két testvért a váci iskolába.

Nyolc általános nélkül mozdulni is nehéz

Arra a kérdésre, hogy vajon értelmét látja-e igyekezetének, Alexa András arcán mosoly fut át, úgy válaszolja:

— Nyolc általános nélkül mozdulni is nehéz. Csak így tudom letenni a szakvizsgákat és megalapozni a jövőmet a vasúton.

Harminchat kilométerrel odébb, *Budapest Déli-pályaudvaron* hasonlóan szép eredményekkel dicsekedhetnek. Itt *Kiss Imre* elvtárs volt a lelke az egész munkának. Hatvankét jelentkezővel indultak. Sokan közülük már technikumi és gimnáziumi továbbtanulásra jelentkeztek. Meghatóünnepség volt a vizsgák után, ahol *Csamangó Henrik* elvtárs, a budapesti igazgatóság vezetője is megjelent a boldog családtagok és az ünnepeltek körében.

— Vonatkísérőink 25 százalékát érinti a továbbtanulás — mondotta Kiss Imre. — *Erre kötelezi őket a balatoni utasforgalom kulturáltsága. Egyénileg is hasznos a tanulás, hiszen legutóbb például nyolc dolgozót minősítettek át magasabb szakcsoportba. A csomóponton iskolabizottság működik, s ebben valamennyi szolgálati ág dolgozói képviselve vannak. Már a jövő évi tervünkkel foglalkozunk és remény van rá, hogy most sem vallunk szégyent.*

Asztalán három mozdonyvezető bizonyítványára mutatott. — *Ők is most jelentkeztek* — mondotta — és majd jönnek a többiek is.

Ahol még birkóznak a feladatokkal

Persze, nem mindenütt megy ilyen jól és zavartalanul. *A Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* dolgozóinak mintegy felét érintené a nyolc általános iskola folytatása, illetve befejezése. Mégsem történik semmi. Miért? Annak idején *Berkesi János* elvtársat, a szakszervezeti bizottság titkárát SZOT-iskolára vitték, helyettese pedig — miután nem tudott megbirkózni a feladattal, éppen az állomány 95 százalékának kinnlakása miatt — belenyugodott abba, hogy mindenki a lakóhelyén levő iskolánál jelentkezzen. Ezzel voltaképpen az irányítás, ellenőrzés kicsúszott a kezéből. Berkesi elvtársnak, most, hogy visszatért, szinte elölről kell kezdeni a szervezést.

*

A tapasztala azt mutatja, hogy mozgalommá vált a vasutas dolgozók körében az általános iskola nyolc osztályának elvégzése, annak ellenére, hogy gondot okoznak a szervezésben a szolgálati beosztásból, a szétaprózottságból és a lakóhely távolságából eredő nehézségek.

Az új iskolai év sikerének alapja, hogy már most kezdjük meg a szervezést, számoljuk fel a gátló körülményeket.

Szelecsényi István



Kamuti Jenő nyerte Magyarország férfi tőrvívóbajnokságát

Magyarország 1960. évi egyéni férfi tőrbajnokságának döntőjébe négy BVSC vívó verekedte be magát. Közülük Kamuti Jenő szerepelt a legjobban.

A tavalyi bajnok bizonytalan kezdés után feljavult. A döntőben először klubtársait győzte le, s bár később Nyomárkaitól vereséget szenvedett, mégis sikerült megszereznie a magyar bajnokságot. A bajnoki címért vivott küzdelemben Gyuriczával szemben ellenállhatatlanul rohamozott és 5:1 arányban megérdemelten nyerte a csörtét. Jó szereplésére jellemző, hogy a döntőben mindössze nyolc találatot kapott.

Jól szerepeltek a többiek is. Kamuti László a harmadik, Czvikovszky Ferenc a hatodik, Pap Csaba a nyolcadik helyen végzett. Kamuti Laci — az ifjúsági világbajnok — ebben az erős felnőtt mezőnyben is kitűnően küzdött, de Czvikovszky és Pap is kezdi már visszanyerni régi formáját.

SPORTHÍREK

Tíz éves fennállását ünnepelte május 13-án a Vasúti Főosztály SC tornaszakosztálya. A jelenleg 28 tagú szakosztály női versenyzőinek többsége férjes asszony. Közülük többen gyermekükkel együtt vesznek részt a könnyed mozgáson alapuló edzéseken. A szakosztályban ugyanis elsősorban egészségügyi testedzéssel foglalkoznak, bár dr. Vermes Vilmosné edző olyan terveket sző, hogy később versenyeken is részt vesznek majd. A jubileumi ünnepségen a régi tagokat megjutalmazták és ezúttal adták át az olimpiai jelvényt is a versenyzőknek.

Jól sikerült a Lokomotív Természetbarát Egyesület idei első csillagtúrája. A kedvezőtlen időjárás ellenére is 17 osztály 352 versenyzője gyült össze a dobogókői turista- és vikendházakban, az egyesület zászlaja alatt és vett részt a túrán. Bár a tervezett közös rendezvényt az eső miatt el kellett halasztani, a túra a barátság elmélyítését így is jól szolgálta. A vasutas természetjárók legközelebb június 11-én és 12-én újból nagyszabású találkozót rendeznek. Ezúttal bonyolítják le az 1960. évi csapatbajnokság küzdelmeit.

Uszótanfolyamot indít a Vasúti Főosztály SC a BVSC Szőnyi úti uszodájában. A tanfolyamot azzal a céllal rendezik meg, hogy az olimpiai jelvényszerző versenyek keretében minél többen eleget tehessenek az úszásban előírt követelménynek.

A Szolnoki Járműjavító dolgozói társadalmi munkában egy röplabda-pályát építenek.

Az olimpiai jelvényszerző versenyek elősegítésére operatív bizottságot alakítottak a Landler Járműjavítóban. A bizottságban a Testvériség vezetői, az üzem tömegsport felelősei és a KISZ-vezetőség sportfelelőse vesz részt. Az operatív bizottság már hozzálátott a szervezéshez. Az olimpiai előadásra, illetve élménybeszámolóra a tervek szerint június 13-án kerül sor filmvetítéssel egybekötve a kultúrotthonban.

Egy kiselejtezett vasúti személykocsiból társadalmi munkában négyrészes öltözőt építenek a Vasanyagjavító Tahi úti labdarúgó-pályáján. Az öltözők létrehozásán néhány sportszerető dolgozóval az élen Nagy József lakatos csoportvezető, a sportkör elnöke fáradozik.

Csúcsforgalom a Keleti Utasellátóban

Ritkán látott nagy forgalmat bonyolított le május 22-én, a Budapesti Ipari Vásár megnyitását követő első vasárnap, illetve a magyar—angol labdarúgó-mérkőzés napján az Utasellátó Keleti pályaudvari étterme.

A pincérek, a felszolgálók, a büfések és az árudák dolgozói reggeltől estig úgyszólván megállás nélkül dolgoztak. A nagy forgalomra jellemző, hogy ezen a napon 13 980 pohár sört, 10 200 adag fagylaltot, 2360 fröccsöt, 3550 pohár hűsítő italt, 9800 liter ásványvizet, 5100 feketét, 1650 adag levest, 1200 adag sültet, 1560 adag bécsiszeletet és 4350 darab különféle tésztát szolgáltak fel és összesen mintegy 130 000 forintot forgalmaztak.

Hogy szemléltetőbb legyen a kép, az étterem egy átlagvasárnap 45—50 ezer forintot forgalmaz.

A szabályok megsértése miatt szaporodnak a közlekedési balesetek

Május 27-én a Parlamentben tartott sajtótájékoztatón megdöbbentő adatokat közölt a sajtó munkatársai előtt a közlekedési balesetek alakulásáról *Földvári László*, közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes.

1959-ben közúti baleset miatt 637-en vesztették életüket. Az idén tovább rosszabbodott a helyzet. Az év első négy hónapjában Budapesten 1245 baleset történt, 58 százalékkal több, mint a múlt év hasonló időszakában. Vidéken a balesetek száma 17,8 százalékkal emelkedett. Az év első négy hónapjában 121-en vesztették életüket közúti balesetek következtében, 901-en súlyos, 800-an pedig könnyebb sérülést szenvedtek.

Vannak, akik a motorkerékpárok, személy- és tehergépkocsik nagyméretű növekedésében látják a balesetek elszaporodását. Kétségtelen, ma majdnem nyolcszor annyi gépjármű közlekedik hazánkban, mint 1938-ban. Ennek ellenére tévednek azok, akik azt hiszik, hogy a balesetek emelkedése törvényszerűen együtt jár a közúti közlekedés élénkülésével, a gépjárműpark növekedésével.

Budapesten a balesetek 68 százalékát a gépjárművezetők, 29 százalékát pedig a gyalogosok okozták azzal, hogy tudatosan vagy hanyagságból, nemtörődömségből, vagy ittasság miatt megszegték a közlekedési szabályokat, s csak mindössze 3 százaléknak az oka műszaki hiba. Vidéken hasonló a helyzet.

Az aggasztóan megnövekedett közlekedési balesetek arra indították a belügyi és a közlekedési szerveket, hogy a legrövidebb időn belül hozzálássanak a közlekedési fegyelem megjavításához és különféle intézkedésekkel, ha kell szigorú bírsággal is óvják az emberek életét, testi épségét.

A sajtótájékoztató nem adott számot a vasúti balesetekről, de tudjuk, hogy itt is van mit tenni. A most folyó munkavédelmi hónap során elemezzük a megtörtént baleseteket, derítsünk fényt minden baleseti veszélyforrásra, s minden vasutas dolgozó induljon harcba a balesetek számának csökkentéséért.

Egy gondozott állomás

A kulturált utazás megteremtésének egyik része a pályaudvarok, állomások, szolgálati helyek tisztasága.

A felvételi épületek környékének csinosítására különösen a vidéki állomásokon nyílik sok lehetőség. A legtöbb helyen ezt ki is használják. Ma már nagyon sok olyan szolgálati hely van, ahol minden év tavaszán újjávarázsolják a korábban kialakított parkokat, virágágyakat.

Ezek közé tartozik *Cegléd* állomás. Amint beköszöntött a tavasz, *Somogyvári Ferenc* állomásfőnök vezetésével hozzáfogtak az állomás területének csinosításához.

A szorgalmas munka nem volt hiábavaló. A várótermek, a peronok valósággal ragyognak a tisztaságtól. A hársfasor előtti virágágyakban pompáznak az árvácskák.

A virágokat a dolgozók ápolják, a rendre és a tisztaságra is vigyáznak. Mindezt azért teszik, mert maguk és az utazóközönség számára egyaránt otthonossá, széppé szeretnék varázsolni az állomás környékét.

Új könyvek

Rideg Sándor: **Kristóf rózsafái** (Táncsics Könyvtár. — Galina Nyikolajeva: **Útközben, I—II.** (Táncsics Könyvtár). — Botond-Bolics György: **Korunk csodái.** — Bihari Klára—Barát Endre: **Bahcsiszeráji látomás** (Útikalandok sorozat). — Bengt Danielsson: **A boldog sziget** (Útikalandok sorozat). — Simon Magda: **Százházas lakodalom.**

Utánnyomásban megjelenő munkavédelmi kiadványok:

Ipari üzemek szellőztetése. — A hegesztés legfontosabb biztonsági előírásai. — Szerelőipari balesetelhárító és egészségvédő óvórendszabály. — Faipari balesetelhárító és egészségvédő óvórendszabály. — Építőipari balesetelhárító és egészségvédő óvórendszabály. — Óvórendszabály a benzolmérgezés megelőzésére. — Egészségvédő óvórendszabály az ólommérgezés megelőzésére.

HÍREK

> A IX. pedagógusnap alkalmából szeretettel köszöntjük gyermekeink nevelőit, tanítóit, a vasutas dolgozók művelődését segítő pedagógusokat.
>
> Munkájukhoz további sikereket kívánunk!

— **Befejezés előtt a celldömölki felvételi épület korszerűsítése.** Az épület belsejében már csillog, ragyog minden. Helyére került a két darab 5x3 méteres alumínium öntvény dombormű, a Képzőművészeti Alap kivitelezésében. Az újjávarázsolt felvételi épületet a tervek szerint június 30-án adják át rendeltetésének.

— **A pápai vasutas KISZ-fiatalok kultúrműsort adnak a környező falvakban.** Legutóbb Takácsi termelőszövetkezeti községbe látogattak el, ahol a művelődési otthonban háromórás műsorral szórakoztatták a község dolgozóit.

— **Átépítik a Thököly úti vasúti felüljárót.** Mindkét vágánynak külön-külön hidat készítenek. Az építkezés már megkezdődött.

— **A pécsi vasutas kultúrotthonban vendégszerepelt a szegedi Petőfi kultúrotthon kultúrcsoportja május 14-én.** A színjátszók a közeljövőben Makóra látogatnak el.

— **Áprilisban is teljesítették az élüzem szintet Kazincbarcika állomás dolgozói.** Különösen szép eredményt ért el Lővei Lajos szolgálattevő brigádja. A kocsitartózkodásban 123.1, a kocsimozgatásban pedig 127,5 százalékra teljesítették a tervet.

— **A magyar vasút technikai fejlesztése szovjet tapasztalatok nyomán** címmel tartott előadást a szegedi Petőfi kultúrotthonban Borsodi János, az igazgatóság vezetője és helyettese. Az előadás után a szovjet vasutak eredményeit és fejlődését ismertették.

— **A vasutasnap előtti feladatokról tartott megbeszélést** Horváth Lajos főfelügyelő, osztályvezetőhelyettes Tapolcán, a szakszervezeti bizottság helyiségében. Az értekezleten jelen voltak Tapolca góc szolgálati főnökei, valamint a párt- és szakszervezeti aktívák.

— **Még ebben az évben hozzáfognak Pécs állomás felvételi épületének korszerűsítéséhez.** A jelenlegi jegypénztárak helyén tágas csarnokot létesítenek, amelyből az utasok közvetlenül kijutnak a peronra.

— **A török vasutak statisztikája szerint 1959-ben mintegy 16 millióan vették igénybe a vasúti közlekedést.** Az utasok közül azonban több mint 6 millió jegy nélkül utazott. A csalások megakadályozására a jövőben a jegyvizsgálók már a vonatok indulása előtt megkezdik a jegykezelést.

— **Éjszakai gyorstehervonatokat állítottak forgalomba május** 16-tól az idénytermékek, zöldáruk szállítására. Ezzel lehetővé válik, hogy a fővárosi háziasszonyok még több friss idényterméket vásárolhassanak reggelenként a piacokon.

— **Hetekkel ezelőtt megkezdték a felkészülést a nyári forgalomra** a Hámán Kató fűtőházban. Az utazó személyzet szolgálati idejének csökkentését új fordák beállításával igyekeznek megoldani. A mozdony javítások meggyorsítása érdekében egy csőlágyító- és egy edzőkemence építéséhez láttak hozzá.

— **A nemzetközi helyzet időszerű kérdéseiről** tartott előadást Gróf József a szakszervezet titkára a kispesti nyugdíjas csoport május 11-i taggyűlésén.

— **Ifjúsági béketalálkozót** rendezett a Fejér megyei KISZ-bizottság és Úttörő Szövetség Sztálinvárosban, május 22-én, a város tízéves fennállásának ünnepén. A részvevőket nyolc különvonat szállította. A vasutasok a forgalmat példamutatóan bonyolították le.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

21. számból: Felhívás „Országos Munkavédelmi Hónap" rendezésére.

110 862/1960. I/3. A. A családi üdültetés szabályozása.

22. számból: 106 493/1960. I/2. B. A balesetmentes szolgálat jutalmazására kiadott 9070/52/1951. I/4. A. sz. rendelet kiegészítése.

23. számból: 430/56/1960. V. K. SZ. O. A tűzrendészeti munka megjavítása.

100 191/1960. I/8. A. Rakodással képzett irányvonatok premizálásának újabb szabályozása.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném,** Szombathely Gárdonyi Géza u. 4. sz. alatti szoba, konyha, kamrás, kertes magánházamat, Budapest-környéki hasonlóra. Érdeklődni lehet 7—15.30 óráig a 330—173-as telefonon, Hodányi Ilona néven. Az esti órákban Bp., IX., Gubacsi út 91. félemelet 14. sz. alatt.

— **Elcserélném** egyszoba, konyha, kamra, ipari áramos, napfényes szép főbérletem budai vagy Pest belterületi, lehetőleg központi fűtéses MÁV szolgálati hasonlóra, vagy garzon lakásra. Értékkülönbözetet térítem. Czirják Imréné, Bp., X., Kelemen u. 35. I. 1.

Munkavédelmi keresztrejtvény II.



Vízszintes: 1. A munkavédelem fontos része (folytatása függ. 1.) 18. Nem mindegy, hogy milyen a munkahelyen. 19. Boy, fonet. 20. Amerikai helyeslés, fordítva. 21. Tróját. 23. Egyszerű gép. 25. Ilyen munkafeltételeket köteles biztosítani a szolgálati főnök. 28. Igekötő. 30. Vércsatornák. 31. Vajon itt? 32. Dudadal (ék.-fel.). 34. Tagadószó. 36. Bárd szélei. 37. Háziállat, névelővel. 38. Fél Zala. 40. Cudar időjárás. 41. A harmadik személlyel. 43. A verskellék. 44. Egyetlen legális baloldali párt Görögországban. 46. I-vel női név. 48. Szovjet város. 49. A Tatabánya labdarúgója. 50. Ravasz állat. 52. Puskával teszi. 53. Névelő. 54. Két betű az abc végéről. 55. Aki mozgat. 56. Salétromsav sója. 58. Becézett apa. 59. Rézvég. 60. Névelő. 61. Góca keverve. 62. Névutó. 63. Hegység Európa határán. 64. Fordítva szovjet város. 66. Kúszó növények. 68 Közelkeleti név. 69. Korholom. 71. Állati lak. 72. Figyel. 73. Iránymutató. 74. Erdély régi lakója. 75. Zürrel. 77. 150, római számmal. 78. Vissza: egyenlő, idegen nyelven. 80. Ásvány. 81. A művész munkadarabja. 84. Ez a szemle a balesetmegelőzést szolgálja. 86. Vissza: kohójáról nevezetes község. 88. Üreg. 89. A nagy folyami. 90. Kislányok kedvence. 91. Békés megyei község.

Függőleges: 2. Igekötő. 3. Derékszíja. 4. Vissza: mutatószó. 5. Heves megye székhelyére. 6. Nem tőlem. 7. S. B. 8. Mozgósítás, latinul. 9. **Erre is támaszkodjon a munkavédelem.** 10. **Az üzemi balesetelhárítást szabályozó rendelet száma.** 11. Régi űrmérték. 12. Húzd. 13. Győzelem. 14. Elütött. 15. Francia asszony. 16. Ruhatisztító. 17. Csontot köt össze. 22. Ital. 24. Személyes névmás. 26. Z. T. 27. Halkan segít! 29. Lecipel. 33. Szár. 35. Távolodik. 37. Lélek tükréről. 39. Reléi. 42. Éneklő hang. 43. Majolika magánhangzói. 45. Iratcsomó. 47. **Foglalkozási megbetegedés.** 49. Középeurópai Kupa. 51. Borsod megyei község. 53. Vízszintsüllyedés. 55. A sokszorosított címzés. 57. Ák. 58. Erdélyi város. 60. Vissza: a Nagy Antillák egyik sztgete. 63. Azonos magánhangzók. 64. Űz fémje. 65. Fűszeres. 67. A Gellérthegy régi neve. 68. Erősít. 69. S. A. 70. Matrac fele. 73. Beteg. 75. A kukorica tudományos neve. 76. Fordított férfinév. 78. Lő, népiesen. 79. Egzotikus madáré. 82. Fogoly. 83. Nem áll. 85. Folyó Ausztriában. 87. Sós Henrik.

Beküldendő: Vízszintes 1. 25, függőleges 9. 10. 47. **Beküldési határidő:** június 15.

Aki mindhárom keresztrejtvény helyes megfejtését a szerkesztőség címére beküldi, részt vesz a jutalomsorsolásban.

I. díj: egyhetes külföldi hajóút.
II. díj: kéthetes balatoni üdülés.
III. díj: kéthetes mátraházi üdülés.

Az eddigi eredmények biztatóak

Kál-Kápolnán is megkezdődött a vágányhálózat korszerűsítése. A munkálatok miatt sok nehézség gátolja az állomás dolgozóit a tervteljesítésben. Mégis reménykednek abban, hogy az első félévben sikerül teljesíteni az élüzemszintet.

Az eddigi eredmények biztatóak.

Áprilisban élüzemszint felett teljesítették a tervet.

Különösen figyelemre méltó eredményt értek el a tehervonatok menetrend szerinti indításában. 120 tehervonatból mindössze egy késett. Ebben nagy része van *Tóth Tibor* KISZ-brigádjának és a *Gyóni*-brigádnak. De a *Girind*-brigádnak sincs szégyenkeznivalója.

A szolgálat mellett a termelőszövetkezetek segítésére is jut idejük a káli vasutasoknak.

Jó kapcsolatot teremtettek a községben levő *Március 15-e* termelőszövetkezettel.

Az állomás dolgozói április végén egy televíziós készüléket kaptak. Az adásokat családostul megtekinthetik.

Takács Tibor
SZB-titkár, Kál-Kápolna

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

A szerkesztőség üzeni

Várnai László Pécs, Cseke Imre Budapest, Tóth Mihályné Budapest, Takács László Kál-Kápolna, Mezei Jenő Győr, Kismihók Róbert Celldömölk, Tótka Károly Szeged, Behán Rózsa Kazincbarcika, Bognár Károly Tapolca, Sziládi Sándor Szeged, Lőcsei János Kispest, Bakó János Miskolc, Molnár István Komárom. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Uglyai Sándor Miskolc, Szentgáll István Gyöngyös. **Tudósításuk későn érkezett.**

Kismihók Róbert Celldömölk, Kökény János és társai Pusztavám. **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Illés Gyula Pécs. Verse késve érkezett. A novella átdolgozva és megrövidítve közlésre alkalmas. **Ramoda ?, jegykiadóőr:** Közölje szolgálati helyének pontos címét, mert csak úgy tudunk válaszolni.

Parkosítási verseny



— Most már egészen biztos, hogy mi nyerjük a versenyt.

Kezdődik az üdülési idény



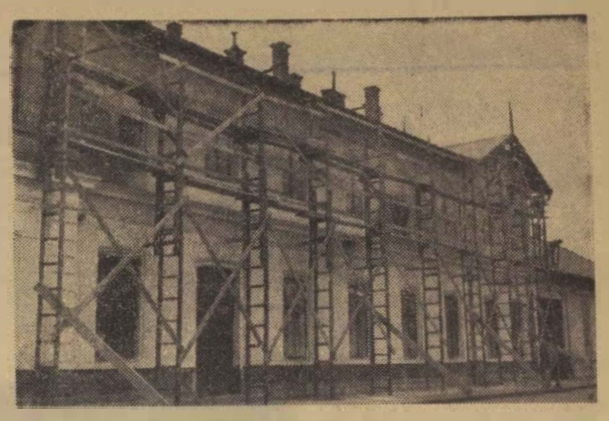
— Köszönjük a meleg vizet, így már fürödni is lehet.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. JÚNIUS 16.



Amikor a felvétel készült még állványerdő vette körül a kelenföldi pályaudvar felvételi épületét. A külső részről azóta már eltűntek az állványok. Az épületet új köntösbe öltöztették a kőművesek.

A szakszervezeti tagság alapján járó anyasági és temetési segélyek kifizetésének összekapcsolása a társadalombiztosítás alapján járó segélyekkel

A szakszervezeti intézményes segélyek (szülési és temetési) folyósítása 1956. január 1-től 1957. április 30-ig együttesen történt a társadalombiztosítás alapján járó segélyekkel. A segélyeknek ilyen módon való folyósítása azt jelentette, hogy a szakszervezeti tagok a társadalombiztosítási és a szakszervezeti segélyt egyszerre kapták meg.

1957. május 1-től ismét külön választották a segélyek folyósítását és a szakszervezeti bizottságok folyósították a szakszervezeti tagság alapján járó segélyeket. Ez a rendszer mind az alapszervezetekre, mind a szakszervezeti tagokra hátrányos volt. Az alapszervezetek, főként a kisebbek, a segélyezést nem tudták megoldani s így a területi bizottságoknak kellett a folyósítást eszközölni. Ez az alapszervek önállóságát nemhogy erősítette volna, inkább gyengítette. Ezenkívül felesleges adminisztrációt okozott a területi bizottságoknál.

Hátrányos volt ez a folyósítási rendszer a dolgozók szempontjából is, mert két helyen kellett kérni a segélyeket s a jogosságot is két helyen kellett igazolni.

Ki, milyen segélyt kap?

A SZOT elnökségének határozata alapján 1960. július 1-től a társadalombiztosítás terhére és a szakszervezeti tagság alapján járó anyasági és temetési segélyt együttesen kell elszámolni és folyósítani. A segélyek elszámolása és folyósítása a társadalombiztosítási ügyintézők feladata.

Az anyasági és temetési segélyeknek 1960. július 1-től három fokozata lesz:

a) *alapsegély* (társadalombiztosítási segély),

b) *felemelt segély* (társadalombiztosítási segély és a szakszervezeti segély együtt),

c) *segélykülönbözet* (szakszervezeti segély).

Az a biztosított, aki társadalombiztosítási és a szakszervezeti segélyre is jogosult, felemelt segelyt kap.

Az a biztosított, aki 12 hónapos szakszervezeti tagsággal nem rendelkezik, de társadalombiztosítási segélyre megvan a jogosultsága, csak alapsegélyt kap.

Az a biztosított, aki társadalombiztosítási segélyre nem jogosult, de legalább 12 hónapos szakszervezeti tagsága fennáll, csak segélykülönbözetet kap.

Hogyan igényelhető a segély?

Sem a társadalombiztosítás terhére járó, sem a szakszervezeti tagság alapján járó segély összegében változás nincs, csak a segély igénylése és folyósítása tér el az eddigi gyakorlattól.

A biztosítottnak anyasági vagy temetési segély igényével a társadalombiztosítási ügyintézőhöz kell fordulni. Ha az igénylő felemelt segélyre vagy segélykülönbözetre jogosult, az ehhez szükséges szakszervezeti tagságra vonatkozó igazolást a szakszervezeti bizottság adja ki az úgynevezett adatközlő lapon.

Felemelt segélyre vagy segélykülönbözetre akkor jogosult a szakszervezeti tag, ha

a) *legalább 1 éve tagja a szakszervezetnek,*

b) *tagdíját — tagdíjosztályának megfelelően* (vagy jogfenntartó díját) — *rendszeresen fizette és hátraléka nincs.*

Az a biztosított tehát, aki mind a társadalombiztosítás terhére, mind a szakszervezeti tagság alapján járó segélyre az igényét megszerezte, az új rendelkezés szerint gyorsabban és kevesebb utánjárással kaphatja meg az igényelt segélyeket.

A szakszervezeti bizottságok új gazdasági rendszere

A szocializmus alapjainak lerakásáért folyó harcban, a dolgozók érdekében kifejtett tevékenységében szakszervezeti bizottságaink gazdaságilag is megerősödtek. Javult a költségvetési és pénzügyi fegyelem, csökkent az ügyviteli költség. A szakszervezeti káderek politikai, szakmai képzettsége lehetővé teszi olyan gazdasági rendszer kialakítását, amely az eddiginél fokozottabb önállóságot biztosít az alapszervezeteknek.

Az új gazdasági rendszer bevezetése 1960. július 1-től kezdődik. Az új rendszerben a szakszervezeti bizottságok már nem a területi bizottságoktól, hanem a kijelölt OTP fiókoktól vásárolják a szükségletnek megfelelő mennyiségű és címletű bélyegeket. *1960. július 1-től a szakszervezeti bélyegeken az idő jelzés* (év, hónap) *megszűnik,* ami azt jelenti, hogy a tárgyhóban megmaradt bélyegeket nem kell megsemmisíteni, hanem azokat a következő hónapban el lehet adni.

1960. július 1-től az alapszervezetek tagdíjrészesedése egységesen 35% lesz. Az intézményes segélyeket 1960. július 1-től a VSZTO kifizető helyek folyósítják a központ terhére.

Mire használhatják fel az alapszervezetek a visszamaradó 35 százalékos alapszervi részesedést?

Az alapszervezetek a megnövekedett tagdíjrészesedést — a szakszervezeti központ általános gazdasági irányelveinek figyelembevételével — olyan feladatok megoldásához használják fel, amelyek az adott üzem szakszervezeti munkájának segítségéhez, fejlesztéséhez szükségesek. Az alapszervezetek gazdálkodásának demokratikus módszerei azonban csak úgy fejleszthetők, ha nagyobb pénzeszközök felhasználásakor még jobban figyelembe veszik a tagság javaslatát és igényeit.

A visszamaradt tagdíjrészesedés — a tagság által jóváhagyott költségvetés alapján — felhasználható a kulturális kiadások fedezésére, valamint kultúrotthonok támogatására, a sportmunkához szükséges költségekre, az alapszervhez tartozó sportkör támogatására, különösen a tömegsport rendezvényekre. Szociális (*társadalombiztosítási, munkásellátási, munkavédelmi*) feladatokra, rendezvényekre (*nőnap, gyermeknap, télapóest, fenyőfa ünnepség*), valamint szociális intézmények (*óvoda, bölcsőde*) támogatására és egyéb szociális célokra, rendkívüli segélyek fizetésére, az alapszerv ügyviteli munkájához szükséges kiadásokra (*irodaszerek, tagdíjkarton kezelés, mankópénz stb.*) beszerzésekre és szervezői munka költségeire, az alapszerv függetlenített funkcionáriusok illetményére és SZTK járulékára.

Hogyan biztosíthatjuk a számvitel rendjét?

Az alapszervezetek 1960. július 1-től az I. és II. pénztárkönyv helyett pénztár- és banknaplót vezetnek. A pénztár- és banknaplóban a gazdasági eseményeket felmerülésük időpontjában jegyzik be. A napló lezárására havonta kerül sor.

A pénztár- és banknapló vezetése és a bizonylati fegyelem biztosítása a gazdasági felelős feladata. *A gazdálkodás menetéről beszámolót kell készíteni. A beszámolók elbírálása a szakszervezeti tagság jogkörébe tartozik.* A taggyűlés határoz a számadások elfogadása kérdésében. Az alapszervezeteknek 1960 július havi pénzgazdálkodásáról a felsőbb szervek részére a pénztár- és banknaplót, valamint a bizonylatokat már nem kell felküldeni. Ezentúl a központ revizorai a számadásokat a helyszínen vizsgálják.

A szakszervezeti bizottságok tagdíjbélyeg ellátásának módja az üzemen belül a tagdíjmunka politikai és adminisztratív részét nem érinti. A tagdíjbélyegek szétosztása a bizalmiak között ugyanúgy történik, mint eddig.

Az alapszervek önállóságának és pénzügyi hatáskörének kibővítésével egyidejűleg *növekszik a számvizsgáló bizottságok feladata és felelőssége.* A számvizsgáló bizottságok feladata kiterjed a számvitel ellenőrzésére, a pénzügyi munka és tagdíj ellenőrzésével kapcsolatos feladatokra. Fontos feladata a számvizsgáló bizottságnak ezeken felül ellenőrizni, hogy az alapszervi bevételek felhasználása megfelel-e a költségvetés szerinti gazdálkodás követelményeinek és a tagság jogos igényeinek.

Minden szakszervezeti funkcionárius feladata, hogy a bevezetendő új gazdasági rendszer alapján tovább fokozzák a szakszervezeti munka színvonalának emelését, a tagság érdekeinek és igényeinek szem előtt tartásával.

1965-re befejeződik a pályafenntartási munka gépesítése

Felkerestük *Papp Károly* igazgatót, a KPM I/6. szakosztályának vezetőjét, s kértük, tájékoztasson bennünket a pályamunkák gépesítésének helyzetéről és az elkövetkezendő évek terveiről.

★

Az elmúlt 15 évben hatalmas feladatokat kellett megoldanunk — kezdte nyilatkozatát Papp elvtárs. — 1945-ben szétrombolt vasutat, két földkotrót és néhány tehervágánygépkocsit örököltünk.

A pályafenntartás gépesítése 1948—49-ben kezdődött el, nagyobb ütemben pedig 1953-ban folytatódott. A felszabadulást követő években mindenekelőtt a szétrombolt vágányhálózatot kellett újjáépítenünk. A kétvágányú pályák 41 százaléka, az egyvágányú vonalak 24 százaléka pusztult el. Romokban hevert a rácstartó hidak 85 százaléka.

Évente 50 millió forint

1953-ig évente általában 10—16 milliót fordítottunk gépesítésre. 1953—59-ben ez az összeg 20—25 millió között mozgott. Idén és a második 5 éves terv éveiben 50 millióra emelkedik a gépesítésre fordítandó összeg.

A gépesítés során először a földmunkát gépesítettük. Ma már 7 nagy teljesítményű földkotró, 6 földgyalu, 6 földtoló és 60 dömper áll rendelkezésünkre. Ezután az elszennyeződött ágyazat tisztításának gépesítése következett. 1953-ban két nagy teljesítményű ágyazatrostáló gépet szereztünk be. Ágyazatrostálást már csak gépi erővel végzünk.

A következőkben a talpfaaláverést gépesítettük. Jelenleg 6 nagy teljesítményű aláverő gépünk van. A tehervágány-gépkocsik számát 60-ra emeltük. Megkezdtük a pályamesteri kézi hajtókák kiselejtezését és a jövőben csak gépi meghajtásúakat szerzünk be.

Ezenkívül számos kisgép beszerzését is folyamatba tettük. A vibrátoros aláverő szerszámok száma 400. Megvannak a táplálásukhoz szükséges villamos erőgépek is. Gépesítettük ezenkívül a talpfafúrást, a sínvágást, a sínfúrást és a síncsavar-lehúzást hazai gyártmányú gépekkel.

A hazai pályafenntartási kis- és nagygépek szériagyártására a Vasanyagjavító Vállalatot alakítottuk át, mely 1958-ig kitérők javításával foglalkozott. Erre azért volt szükség, mert — amint említettem — 1960—65 között évente 50 millió forintot fordítunk gépesítésre.

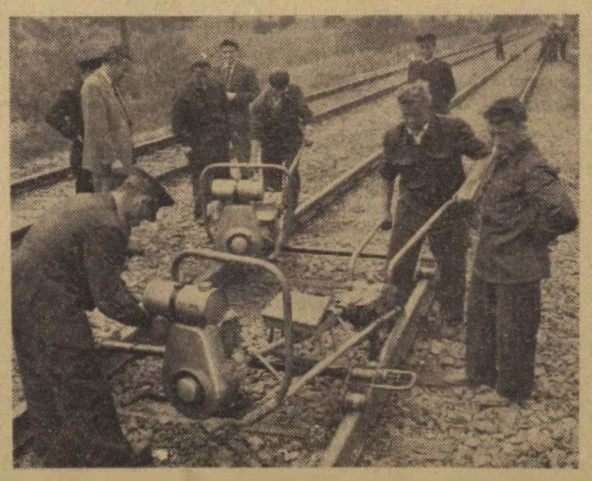
Minden nehéz fizikai munkát gépesítünk

A második 5 éves tervben ugrásszerűen megnövekszik a vasúti pályafenntartási munkák gépesítése. A nagy teljesítményű aláverőgépek számát 16-ra, a rostálógépekét 9-re, a tehervágány-gépkocsikét 200-ra, az ágyazattömörítő gépekét 35-re, a nagy teljesítményű földkotró, földtoló, földnyesők számát 10—10-re, a dömperekét 100-ra, a nagy dieselvontatókét 8-ra és végül a pályamesteri motoros hajtókák számát 400-ra kívánjuk emelni.

A nagygépeken kívül számos kisgép legyártását is tervezzük. Ezek egyrészről a nagy teljesítményű gépek előkészítő munkálatait végzik, másrészről fenntartási gépek. A kis teljesítményű aláverőgépek számát pl. 60-ra, a vibrátoros aláverőgépekét 900-ra emeljük. Beszerzünk ezenkívül több száz sínvágó, sínfúró, csavarozó és még sok más gépet. Ezekkel a beruházásokkal az építési és pályafenntartási szolgálat gépesítése 1965-ben befejeződik.

A gépesítésnek nagy népgazdasági jelentősége van. A gépesítés kiküszöböli a nehéz fizikai munkát, javítja a minőséget, növeli a termelékenységet, meggyorsítja a felújítást. Azon leszünk, hogy terveinket a kitűzött határidőre befejezzük és ezzel véglegesen felszámoljuk a magyar vasúti pályafenntartási munka elmaradottságát — fejezte be nyilatkozatát Papp Károly elvtárs.

M. F.



A síncsavarhúzás is géppel történik a Tura—Aszód között folyó vágánykorszerűsítési munkálatoknál.

(MTI Foto, Lajos György felv.)

Korszerűsítik a szombathelyi rendező-pályaudvart

A régi, kikopott váltókkal és sínmezőkkel nehezen tudták a nagy forgalmat lebonyolítani a szombathelyi rendezőpályaudvaron. Ezek a nehézségek azonban nem sokáig akadályozzák a dolgozók munkáját. A celldömölki 9-es számú építésvezetőség ugyanis még a múlt év őszén megkezdte a rendezőpályaudvar korszerűsítését. Az eddigi 11 sínpár helyett 13-at létesítenek. A 34,5 kg/méter súlyú síneket pedig 48 kg/méter súlyú sínekkel cserélik ki. Az építésvezetőség dolgozói 6 sínpárt már kicseréltek.

A síncsere mellett új villamos jelzőberendezést szerelnek fel, új akkumulátortöltő műhelyt és tárolót, valamint munkásszállást építenek. Az építésvezetőség az év végéig befejezi a munkálatokat.

Kismihók Róbert
Celldömölk

Szorgalmas munka folyik a gyöngyösi fűtőházban

A legutóbbi négy hónap átlageredményei alapján a gyöngyösi fűtőház dolgozói is teljesítették az élüzem-szintet. A gazdaságos modonyfelhasználásban 105 helyett 124 százalékra, a szénmegtakarításban 112 helyett 113,2 százalékra teljesítették a tervet.

A fűtőház nyolc mozdonya üzemképes állapotban várja az egyre növekvő szállítási feladatokat. Ha figyelembe vesszük, hogy a mozdonyszemélyzet tagjai és a fűtőház dolgozói távolról járnak be szolgálati helyükre és emiatt néha a vezénylés is nehézségekbe ütközik, különösen értékesek a fenti eredmények.

A fűtőház dolgozói a terveljesítés mellett a társadalmi munkából is kiveszik részüket. Társadalmi munkában készítették el a mozdonykerékpár-emelőt és a vizsgáló aknát. Ebből a munkából derekasan kivette részét *Pataki Dezső, Kiss János, Szaniszló Ferenc, Bognár János,* hogy csak néhány nevet említsek. Jutott idejük a fűtőház környékének rendbehozására is. Mintegy 10 vagonra való szemetet távolítottak el szolgálati helyükről, majd a fűtőház elé virágos kertet varázsoltak.

A fűtőház dolgozói továbbra is azon fáradoznak, hogy teljesítsék az élüzem-szintet és még szebbé varázsolják második otthonukat.

BEZZEG LAJOS
Gyöngyös

Magasan az élüzem szint felett

A szolnoki rakodási főnökség a múlt év első és a második félévében végzett eredményes munkájáért vezérigazgatói elismerésben részesült. A dolgozók az idén is szorgalmas munkát végeznek. Februártól júniusig havonta 115—130 százalék között teljesítették a tervet.

A jó eredmények elérésében nagy része van a négy szocialista brigád címért harcoló brigádnak. A brigádok szinte fej-fej mellett harcolnak a megtisztelő címért.

Zsigmond János,
SZB-titkár, Szolnok

A szovjet technika hónapja Szegeden

A szovjet technika hónapja alkalmából *A szovjet közlekedési technika fejlődése, valamint szovjet tapasztalatok alkalmazása a magyar vasutak területén* címmel szervezett előadást a szegedi igazgatóság. A két előadás iránt igen nagy volt az érdeklődés. A szegedi MÁV Petőfi Művelődési Otthont zsúfolásig megtöltötték a különböző beosztású dolgozók.

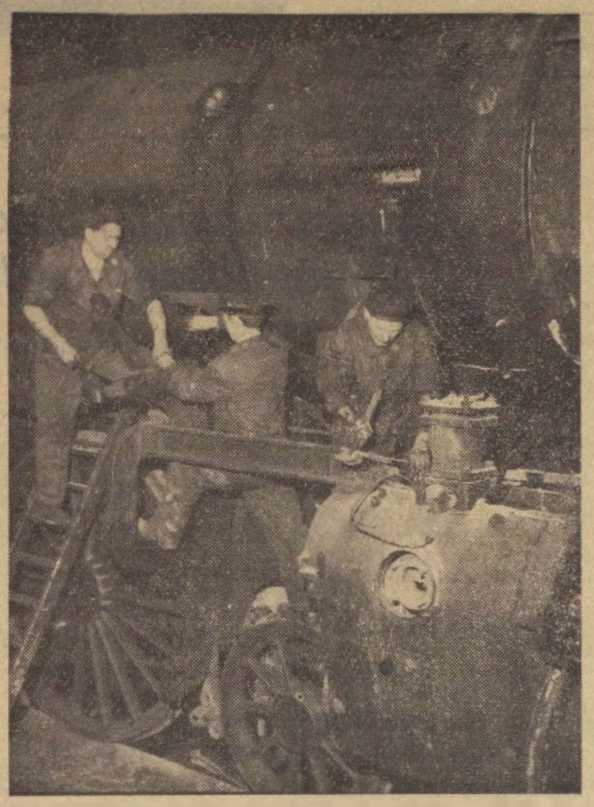
Borsodi János, az igazgatóság vezetője azokról a módszerekről és tapasztalatokról beszélt, amelyek felhasználásával nekünk is sikerül teljesíteni a szállítási feladatokat. Még akkor is, ha szállítási eszközeink nem fejlődtek olyan arányban, mint amilyen arányban megnőtt a vasút személy- és teherforgalma.

Azok a szovjet tapasztalatok és módszerek, amelyeket a felszabadulás utáni években vasutunk területén is bevezettünk, számos helyen ellenállásba ütköztek. A későbbiek során azonban mindenki előtt bebizonyosodott, hogy az 500 kilométeres és a 2000 tonnás mozgalom, az irányvonatok közlekedtetése, a mosástól-mosásig mozgalom bevezetése, továbbá a vasútépítésben, a pályafenntartásnál és egy sor más területen alkalmazott szovjet módszerek azon túl, hogy jelentősen megkönnyítették dolgozóink munkáját és meggyorsították a vonatok közlekedését, anyagi megtakarítást is jelentettek a vasútnak és a népgazdaságnak.

Hasznosak voltak azok a tapasztalatcserék is, amelyek a Szovjetunióban járt magyar vasúti szakemberek és a nálunk járt szovjet szakemberek találkozásain, megbeszélésein kialakultak.

Kiss Károly igazgatóhelyettes a Szovjetunió közlekedéséről, annak technikai fejlődéséről tartott előadást. A Szovjetunióban már az első ötéves terv idején 24 százalékkal több árut szállítottak, mint korábban bármikor. Éppen a nagyfokú szállítási feladatok követelték meg, hogy hozzáfogjanak a vasúti közlekedés korszerűsítéséhez, új módszerek bevezetéséhez. A dieselesítés, a villamosítás, a vonatok terhelésének növelése, az automatizálás, a felépítmény korszerűsítése, mind hozzájárult a gazdaságosság hatásfokának növeléséhez. A szovjet vasutakat ma egyáltalán nem véletlenül emlegetik az elsők között a világon.

Sziládi Sándor
Szeged



Lendvai László mozdonylakatos brigádja az Északi Járműjavítóban az elsők között nyerte el a szocialista brigád címet. Képünkön a brigád három tagja — Nagy Ferenc, Rozmán István és Kovács László — a 328—022-es sorozatú mozdony gerendely leszerelésén dolgozik

Szakszervezetünk 1959. évi gazdálkodásáról

A szakszervezeti teendők egyik fontos része, hogy a politikai munka elvégzéséhez szükséges anyagi fedezetet előteremtsük és ebből eredően a gazdasági feladatokat megoldjuk.

A dolgozók nagy része érdeklődik az iránt, hogy a vezető szervek és a szakszervezet alapszervezetei milyen célokra fordítják az általuk befizetett tagdíjat. Cikkünkben erről kívánjuk tájékoztatni a szakszervezeti tagságot.

★

A tagdíjbeszedési tervet alapszervezeteink 12,5 százalékkal túlteljesítették, ami azt bizonyítja, hogy a szakszervezeti funkcionáriusaink és a tagság a szakszervezet gazdasági erősítését is szem előtt tartják.

Emelkedett a szervezettség és a tagdíjbevétel

A tagdíjfizetés túlteljesítését segítette a szervezettség növekedése is. A múlt évben a MÁV összdolgozóinak száma 4904 fővel, a szervezett dolgozók száma 8223 fővel növekedett. *A szervezettség tehát 2,34 százalékkal emelkedett.*

A tagdíjmorál alapszervezeteink a tagdíjbeszedési lehetőségek figyelembevétele alapján képezték. A politikai nevelő munkával párosult a dolgozók napi problémáival való fokozottabb törődés. Ez lemérhető a tagdíjmorál 6,27 százalékos emelkedésében. A jó munkát alátámasztja az a tény is, hogy a szervezett dolgozók számának 150 514 főre való növekedése mellett a fizetési készség a tervezett 83,01 százalékról 99,88 százalékra emelkedett, ami azt jelenti, hogy *átlagosan havonta 150 336 fő fizetett tagdíjat.*

A tagdíjmorál javulása még nagyobb arányú is lehetett volna, ha a tervezett egy főre eső havi átlag tagdíjat teljesítik. Az egy főre eső átlagtagdíjat besorolás alapján 13,56 forintra terveztük. A tervet nem teljesítettük, aminek legfőbb oka, hogy a szakszervezeti bizottságok egy része belenyugodott abba, hogy egyes tagok alacsonyabb tagdíjosztályú bélyeggel rendezzék tagdíjfizetési kötelezettségüket. Így *az egy főre eső tagdíj 12,12 forint volt a múlt évben.*

A beszedett tagdíj 55 százalékát közvetlenül vagy közvetve az alapszervezeteknek juttattuk vissza, míg a fennmaradó részt területi bizottságaink, intézményeink és a központ használta fel.

A szakszervezet 1959. évi összkiadásának 68,2 százalékát használták fel alapszervezeteink, a tervezett 65,8 százalékkal szemben. A területi bizottságok és a szakszervezeti központ a fennmaradó 31,8 százalékkal gazdálkodott.

Több millió szociális és kulturális célokra

Az alapszervezeteknél felhasznált összegből *több mint 3 300 000 forintot fordítottunk kulturális célokra.* A sportcélú kiadások is meghaladták a 800 000 forintot. Ebben az összegben az önálló kultúrotthonok és sportegyesületek költségei nem szerepelnek. *Ezek igazgatói alapból, valamint a szakszervezeti tartalékalapból 11 600 000 forintot kaptak.* Szociális célokra (beteglátogatás, gyermekek megajándékozása, nemzetközi nőnap, stb.) több mint 1 700 000 forintot költöttek alapszervezeteink.

A szakszervezet anyagi eszközei lehetővé tették, hogy a szakvonali és társadalombiztosítási segélyektől függetlenül szülési segélyben több mint 6800 dolgozót, rendkívüli segélyben közel 5300 dolgozót, temetési segélyben 2650 szakszervezeti tagot részesítsünk. Összesen közel 15 000 dolgozó. *a tagságnak kb. 10 százaléka kapott segélyt, átlagosan 240 forint körüli összegben.*

Bővítjük az üdülőhálózatot

Jelentős összeget fordított szakszervezetünk az üdültetésre is. 1959-ben a meglévő üdülőink fejlesztésére, berendezéseik kicserélésére és külföldi csereüdültetésre közel 1 500 000 forintot fordítottunk. Ezen kívül több mint 600 000 forinttal hozzájárultunk a Hajdúszoboszlón épülő szakszervezeti gyógyüdülő költségeihez, 400 ezer forintot pedig a *Budapest* nevű dunai üdülőhajó költségeihez adtunk.

Balatonakarattyán szakszervezetünk megkezdte egy modern üdülőtelep kialakítását, ami előre láthatólag 1961 nyarán lép teljes kapacitással üzembe. Ennek építésére 1959-ben több mint 1 400 000 forintot fordítottunk.

A szakszervezeti munkával kapcsolatos ügyviteli költségek a teljes kiadási összeg 19,3 százalékát tették ki az 1958. évi 22,9 százalékkal szemben. Az ügyviteli kiadásoknál a tervhez viszonyítva mégis túllépésről kell beszélnünk, ami az alapszervezeteknél jelentkezik. (A költségvetésben nem tervezett feladatokat oldottak meg — választási munka — s az így jelentkező túllépés nem vethető fel hiányosságként.)

Az 1959. évi gazdálkodásról megállapíthatjuk, hogy egyes feladatoknál szervezeteink jó munkát végeztek. Elsősorban a szervezettség növekedésében, a fizetési készség emelésében, az alapszervezeteknél folyó tervszerű gazdálkodásban, valamint a dolgozók szociális, kulturális körülményeinek javításában.

★

A szakszervezet 1959. évi gazdálkodását a számvizsgáló bizottság értékelte és azt helyesnek találta. Felhívja azonban az alapszervezetek figyelmét arra, hogy az egy főre eső átlagos tagdíj tervszámának betartására fokozottabb figyelmet fordítsanak. Ez csak úgy érhető el, ha szakszervezetünk minden tagja — még utólag is — a kiszabott besorolás szerinti tagdíjat megfizeti. Szükséges ez egyrészt azért, mert az átlagos tagdíjnál mutatkozó lemaradás az ismertetett eredményeket nagyban rontja, másrészt csak ennek betartása esetén jogosultak a tagdíjbevételi tervek túlteljesítéséért visszatérítésekre.

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG IRÁNYELVEI AZ AGITÁCIÓS ÉS PROPAGANDAMUNKA JAVÍTÁSÁRA

A szakszervezet központi vezetősége 1960. május 27-i ülésén az agitációs és propagandabizottság jelentése alapján tárgyalta a szakszervezet agitációs és propagandamunkáját.

A központi vezetőség a Magyar Szocialista Munkáspárt Politikai Bizottságának 1960. április 19-i határozatát, a SZOT és az elnökség idevonatkozó határozatait, valamint a tárgyalás alapjául szolgált jelentést figyelembe véve az alábbiakban szabta meg az agitációs és propagandamunka hatékonyabbá tétele érdekében az irányelveket.

I.

1. Az agitációs és propagandamunka célja: megértetni a vasutas dolgozók szerepét, felelősségét a szocializmus alapjainak lerakásában, a szocializmus építésének meggyorsításában, a vasút szállítási terveinek határidő előtti, leggazdaságosabb teljesítésében. Ezt csak a termelés és termelékenység állandó emelésével, az önköltség csökkentésével érhetjük el.

2. Világossá tenni, hogy a mezőgazdaság szocialista átszervezése, az új termelési viszonyok kialakítása a mezőgazdaságban, az egységes termelőszövetkezeti paraszti ság kiformálása anyagi támogatás nélkül lehetetlen.

3. Feladata ismertetni, hogy az 1960-as év termelési eredményei az életszínvonal megszilárdítását, a második ötéves terv jó megalapozását szolgálják.

4. Ismertesse az agitáció a szocialista tábor erejét, egységének jelentőségét, az egyén megnyilatkozásának, helytállásának jelentőségét a szocialista tábor végső győzelme, a béke fenntartása szempontjából.

5. Az agitációs és propagandamunkában nincs helye a parancsolgatásnak. A vezetők az eddiginél is jobban támaszkodjanak a dolgozók véleményére, javaslatára.

6. Az agitációban továbbra is a szóbeli agitációt kell a fő formának tekinteni. Nagyon fontos, hogy az agitációban a nyílt, őszinte hang érvényesüljön, ennek egyik feltétele, hogy az eredmények mellett ne hallgassuk el a nehézségeket sem. Foglaljon el az agitációban még nagyobb helyet az apró munka, a dolgozók ügyes-bajos dolgaival való foglalkozás.

II.

A fenti célkitűzéseket az alábbiakkal segíthetjük valóra váltani:

1. A megyei bizottságoknál és a szakszervezeti bizottságoknál ma még jórészt csak névleg szerepelnek a propagandabizottságok, illetve az agit-prop. felelősök. Ezek munkáját tartalommal kell telíteni, tevékenységi körüket, mozgósító erejüket az egész területre kiterjeszteni. Emellett figyelembe kell venni: anélkül nem érhetünk el megfelelő eredményeket, ha az agitációs és propagandatevékenységet az egész szervezet feladatává nem tesszük.

2. A termelési tanácskozások, szakszervezeti rendezvények — elsősorban a taggyűlések — alapos előkészítésével elérni, hogy ezek a dolgozók véleménynyilvánításának, a javaslatok, észrevételek megtételének fórumává váljanak. A szakszervezeti bizottság kísérje figyelemmel a tanácskozásokon elhangzott javaslatok sorsát, gondoskodjon arról, hogy a dolgozók kérdéseikre, javaslataikra mindenkor választ kapjanak.

3. A szocialista brigádmozgalom kiszélesítését és tisztaságát a SZOT és a szakszervezet elnökségének irányelvei alapján biztosítsák. Az adott lehetőségek felhasználásával teremtsék meg a szocialista brigádok anyagi és erkölcsi megbecsülését. A szocialista brigádmozgalom támogatása mellett az eddiginél lényegesen többet foglalkozzanak a dolgozók nagyobbik részét felölelő munkaverseny-mozgalommal.

4. A munkaverseny nyilvánosságának biztosítása, az élen járók népszerűsítése egyik húzóerő a versenyben. Használják ki jobban az e téren adódó lehetőségeket is. Számoljuk fel a szemléltető agitációban tapasztalható elmaradottságot. Készítsünk minél több színes, rajzos karikatúrát, a termelés eredményeit, a szakszervezet munkáját bemutató tablókat.

5. A múlt év teljesítményei alapján első ízben az idén került sor a vasúton üzemi jutalék kifizetésére. Ennek fegyelmező hatását mindenki látja, mégsem használjuk ki megfelelően az ebben rejlő agitációs lehetőségeket. Az üzemi jutalék, valamint a vasút teljesítménye és az egyén hozzáállása közti összefüggést az eddiginél jobban kell tudatosítani.

6. Az agitáció minden eszközével — szóbeli, írásos, szemléltető — harcoljanak a munkafegyelemsértés, táppénzcsalás, a népgazdaság vagyonának elherdálása ellen.

7. A júniusi munkavédelmi hónap tapasztalatait a dolgozókkal együtt értékeljék. Ezek alapján dolgozzanak ki intézkedési tervet a baleseti veszélyforrások megszüntetésére, a balesetek számának csökkentésére. Legfőbb tennivaló e tekintetben, hogy a balesetelhárításért, a betegszázalék csökkentéséért folyó küzdelem a munkavédelmi hónap után se veszítsen lendületéből. Aktivizálják a társadalombiztosítási tanácsot, a munkavédelmi bizottságot, azok albizottságait a fenti célkitűzések elérése érdekében.

8. Biztosítsanak nagyobb nyilvánosságot az újító- és tapasztalatcsere-mozgalmaknak, az élen járó munkamódszerek elterjesztésének.

9. A szakszervezeti munka nyilvánosságának lehetősége minden szakszervezeti bizottságnál megvan. Sok helyen azonban nem élnek a lehetőségekkel. A szakszervezeti bizottságok vizsgálják felül eszközeiket — faliújság, tabló, röplap, sajtó, hangszóró stb. — és minden tőlük telhetőt kövessenek el a szakszervezet tevékenységének széleskörű tudatosítása érdekében.

10. A szakszervezeti munka társadalmasításával egy időben folyik a hatáskörök leadása a közép- és alapszervezetekhez. A megnövekedett feladatoknak az illetékes választott szervek csak úgy tudnak eleget tenni, ha állandóan emelik a vezetés színvonalát, ha minden kérdésben kikérik a dolgozók véleményét, tovább javítják az alapszervezetek és a mozgalom alapjainak munkáját.

Mit mond a paragrafus az újításokról:

Az újítási javaslatok bejelentése és kezelése

Az újítási javaslatokat a megvalósításra illetékes szervhez kell benyújtani. A javaslattevő érdeke, hogy javaslatának benyújtása helyesen történjen, mert a szerzői vitáknál sokszor az dönti el a szerzőség kérdését, hogy a javaslatot a megvalósítás helyén ki nyújtotta be először.

Ha a javaslatot nem a megvalósításra illetékes szervhez nyújtják be, akkor az újítási előadó 8 napon belül köteles a javaslatot a megvalósításra illetékes szervhez továbbítani és erről az újítót értesíteni. Több szervnél történő benyújtás esetén meg kell jelölni mindazokat a szerveket, amelyeknél a javaslatot már bejelentették.

Mit tartalmazzon a javaslat

Az újítási javaslatnak nemcsak a gondolat puszta felvetését kell tartalmaznia, hanem a megoldás módját is. A javaslatot tehát úgy kell megszövegezni, hogy a megoldás eszközét és módját, valamint a gazdasági kihatásokat (ráfordítás, gazdasági eredmény) is tartalmazza. A javaslatot szóban is elő lehet terjeszteni. Ilyen esetben az újítási előadó jegyzőkönyvbe foglalja az előadottakat és egy példányt ebből átad az újítónak.

A javaslatnak tartalmaznia kell még a benyújtó nevét, lakhelyét, foglalkozását, és munkaadójának megjelölését. Több javaslattevő esetén a szerzőség arányát is meg kell jelölni.

Az újítási előadó az átvett javaslatot köteles azonnal az újítási naplóba bevezetni és az átvételről az újítónak elismervényt adni. Az elismervénynek tartalmaznia kell: a naplóba történt bejegyzés sorszámát, a benyújtás keltét, az újító nevét, foglalkozását (beosztását), lakhelyét, a javaslat tárgyát. Több javaslattevő esetén a naplóba, valamennyi nevét be kell jegyezni, mindegyiknek elismervényt kell adni, feltüntetve azon a társszerzők neveit.

A javaslatbenyújtás keltét általában a naplóban való bejegyzés határozza meg. Az olyan javaslatoknál, amiket értekezleteken terjesztettek elő, nem a naplóban való bejegyzés, hanem az értekezlet időpontja határozza meg a benyújtás keltét. A szerzőséget, az elsőbbséget ettől a naptól kell figyelembe venni.

A javaslat benyújtása újításként, csak a bejelentés helyén biztosít elsőbbséget. Előfordulhat tehát, hogy egy helyi jellegű javaslat, melyet Miskolcon elfogadnak és díjaznak és utána több helyen is benyújt az újító, a többi helyen elutasításra kerül, mert elvileg azonos javaslatot ott már előbb benyújtottak.

Az újítási előadó minden beérkező javaslatot köteles naplózni még akkor is, ha ugyanolyan tárgyban hozzá már érkezett be javaslat. Helytelen és szabálysértő az a gyakorlat, ha a naplóba azért nem vezetnek be javaslatot, mert hozzá hasonló már beérkezett.

Joggyakorlat — Elvi döntések

Meghalt dolgozó ki nem vett szabadságának megváltása

Az MT. V. 102. §-ának 1. bekezdésében foglaltak szerint, ha a munkaviszony évközben szűnik meg és a dolgozó évi szabadságából már többet vett igénybe, mint amennyi abban az évben a vállalatnál eltöltött idővel arányos volna, munkabéréből emiatt levonni nem szabad. Ugyanezen szakasz 2. bekezdésében foglaltak szerint pedig, ha a dolgozó a szabadságát még nem vette igénybe, szabadságának a munkában töltött teljes naptári hónapokra eső arányos részét meg kell váltani.

A Legfelsőbb Bíróság Polgári Kollégiuma 715. számú állásfoglalásában úgy határozott, hogy a fenti rendelkezéseket alkalmazni kell akkor is, ha a munkaviszony évközben a dolgozó halála folytán szűnik meg. Az elhalt dolgozó ki nem vett szabadságának a munkában töltött teljes naptári hónapokra eső arányos részét ugyancsak pénzben meg kell váltani és a meghalt dolgozó örököse a ki nem vett szabadság pénzbeli ellenértékét öröklés jogcímén igényelheti.

Július 30—augusztus 14:

Nemzetközi vasutas képzőművészeti kiállítás a Műcsarnokban

A képzőművészeti szakkörök tagjai, a magyar és külföldi tárlatlátogatók számára egyaránt érdekesnek ígérkezik a július 30-tól augusztus 14-ig a Műcsarnokban megrendezésre kerülő nemzetközi vasutas képzőművészeti kiállítás.

A szakszervezet kultúrnevelési osztálya a béke és a barátság jegyében, a különböző nemzetek vasutas képzőművészeti kultúrájának seregszemléjeként a Vasutasok Nemzetközi Intellektuális és Művészeti Szövetségének (FISAIC) égisze alatt rendezi meg a kiállítást.

Az elmúlt években már több esetben jutott a Műcsarnokba egy-egy vasutas művészi alkotása. Most azonban 15 ország vasutasai együttesen mutatkoznak be képzőművészeti alkotásaikkal a magyar közönségnek.

A kiállításon Ausztria, Csehszlovákia, Dánia, Finnország, Franciaország, Görögország, Jugoszlávia, Lengyelország, Luxemburg, Német Demokratikus Köztársaság, Német Szövetségi Köztársaság, Olaszország, Svájc, Svédország, Szovjetunió és természetesen Magyarország vasutas amatőr képzőművészeinek közel 400 műalkotásával ismerkedhetnek meg a látogatók.

A kiállításon Franciaország közel 100 folyóméteren állítja ki vasutasai munkáit. A lengyel vasutasok alkotó készségéről 40—50 műalkotás tesz tanúbizonyságot. Finnország vasutasai a festmények, grafikai munkák mellett domborműveket is hoznak a kiállításra. Szorgalmas előkészületekről kaptunk hírt Dániából, Jugoszláviából és a Német Szövetségi Köztársaságból. Nagy szorgalommal készülnek a szovjet vasutasok, akik előreláthatólag a képzőművészet minden ágában változatos anyaggal képviselik hazájuk amatőr képzőművészeti mozgalmát.

Nem kisebb az igyekezet a magyar vasutasok között sem. Budapesten, Miskolcon, Szegeden, Szombathelyen és az ország más szolgálati helyein is szorgalmasan készülnek a kiállításra. Az amatőr képzőművészetben már több év óta ismert tehetséges munkások mellett most újabbak is bemutatkoznak. A magyar vasutasok több mint 100 műalkotással vesznek részt a nemzetközi kiállításon.

Nagy jelentőségű állomása lesz a nemzetközi vasutas képzőművészeti kiállítás nemcsak a vasutas, de az egész magyar amatőr képzőművészeti mozgalomnak is.

Már javában folynak az előkészületek a kiállítás megrendezésére. A nemzetközi zsűri, melynek egy francia, egy svájci és három magyar tagja lesz, július 28-án ítéli majd oda a legjobb művekre a vasutasok nemzetközi szabadidő egyesületének arany koszorúját, s a hazánkban alapított díjakat.

Kovács János

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lap tartalmából a vasutas dolgozók és a szakszervezeti bizottságok figyelmébe ajánljuk a következőket:

24. számból: 110 468/1960. I/3. A. Kiegészítő rendelkezések a Vasúti Ruházati Utasításhoz.

113 068/1960. I/2. C. Felvétel a vasúti technikumok levelező tagozataira az 1960/61. iskolai évben.

A munkavédelmi hónap intézkedései a Landler Járműjavítóban

A Landler Járműjavító ÜV. vezetősége május 6-án megtartott vállalati baleseti konferencián tárgyalta a SZOT titkárságának határozatát a munkavédelmi hét, illetve hónap szervezéséről. Ennek alapján a vállalat főmérnöke felhívta az osztályvezetők figyelmét, hogy dolgozzák ki a munkavédelmi hétre, illetve hónapra vonatkozó irányelveket.

Az üzem szakszervezeti bizottsága munkatervet készített, melyben részletesen megszabta a feladatokat, s kibővített szb-ülésen hoztak határozatot a végrehajtásra.

Az osztályokon megtartott baleseti konferenciákon részt vettek a műszaki vezetők, a mozgalmi szervek képviselői. A munkavédelmi felügyelő és biztonsági megbízott gyakorlati segítséget nyújtott a munkavédelmi hét előkészítéséhez. Ismertették az osztályokon lévő baleseti veszélyforrásokat és foglalkoztak az üzemszemléken felvetett problémák megoldásával és a megelőzés lehetőségeivel.

Még május 23-án az öntödei dolgozók részére munkavédelmi filmeket vetítettek, melyet összekötöttek a baleseti oktatással. A propaganda munkájukhoz a hangosbemondót is felhasználják. Naponta egy-egy órán át foglalkoznak a balesetek alakulásával és az elért eredményekkel.

A munkavédelmi hét és hónap alatt benyújtott munkavédelmi újításokat soron kívül tárgyalják.

A munkavédelmi hónap sikeres befejezése érdekében a vállalatvezetés a mozgalmi szervekkel versenyfeladatokat dolgozott ki az osztályok számára. A versenypontokat úgy állapították meg, hogy azok a munkavédelmi és balesetelhárítási munkát előbbreviszik. A versenyben kitűnt aktívákat és műszaki vezetőket megjutalmazzák.

A munkavédelmi hónap befejeztével értékelik a tapasztalatokat, s megszabják a balesetmentes munka eléréséhez szükséges tennivalókat.

Egy elutasított újítás

A *hatvan—salgótarjáni* vonalon *Nagybátony és Mátraverebély* között korábban hézagnélküli felépítményt létesítettek. A pályafenntartási dolgozók féltő gonddal ügyelnek erre a szakaszra. A teherkocsikból kihulló apró szén miatt azonban fennáll a veszély, hogy a pálya ott is elsárosodik.

Kalmár Károly, a hatvani pályafenntartási főnökség dolgozója újításban javasolta, hogy a szenes kocsikra szereljenek fel résléceket, mert szerinte így meg lehetne akadályozni a szén elszóródását és a pálya idő előtti tönkremenését.

Az újítási javaslatot azzal utasították el, hogy ez régi probléma a vasúton. Meglepő! Ha régi probléma, akkor miért nem oldják meg? Miért nem szerelnek fel a teherkocsikra résléceket vagy másféle védőeszközt?

Az idén is Balatonalmádiban lesz az országos vasutas ifjúsági találkozó

A KISZ központ szervezési osztálya és a szakszervezet elnöksége mellett működő ifjúsági bizottság karöltve az igazgatóságok és a területi jellegű megyei bizottságok mellett működő ifjúsági bizottságokkal, *július 17-én Balatonalmádiban rendezi meg a VI. országos vasutas ifjúsági találkozót.*

A találkozó, amely minden bizonnyal kifejezi majd a vasutas fiatalok állásfoglalását a béke megvédése mellett, délelőtt ünnepi nagygyűléssel kezdődik. A gyűlés után a legjobb öntevékeny vasutas kultúrcsoportok, népi táncosok, zenekarok szórakoztatják majd a fiatalokat. A kultúrműsor közben a legjobb vasutas tornászok, súlyemelők, ifjúsági vívók, birkózók és a MÁV Repülőklub versenyzői tartanak bemutatót.

A találkozóra az igazgatóságok székhelyéről különvonatok viszik a fiatalokat.

100 ezer forint értékű társadalmi munkát vállaltak a zalaegerszegi fűtőházban

A régi kézi meghajtású mozdonyfordító helyett új, korszerű villamos fordítót kap a zalaegerszegi fűtőház. A fűtőház dolgozói elhatározták, hogy *100 ezer forint értékű társadalmi munkát végeznek a fordító építésénél.*

Az építkezés május elején kezdődött. Azóta mintegy 20 ezer forint értékű társadalmi munkát végzett el a lelkes kollektíva. Először a régi sineket szedték fel. Ebből öt párat a külső területen levő felszíni fordító köré építettek be, majd a gödrös területet töltötték fel.

A fordító építése alatt a fűtőházba nem járhatnak be a mozdonyok és a motorok. Így a javításokat a szabad ég alatt végzik a szerelőbrigádok. A nehézségek elhárítására maris *több újítást vezettek be.*

Eddig minden jel arra mutat, hogy a zalaegerszegi fűtőház dolgozói maradéktalanul teljesítik vállalásukat.

A munkavédelmi hét alatt fegyelemből jelesre vizsgáztak a kaposvári csomóponton

Az országos munkavédelmi hét alatt május 26-án üzemszemlét tartottak a *kaposvári* csomóponton. A bizottság sorra járta a szolgálati helyeket, a raktárakat, a szociális létesítményeket. Még a szerszámokat is gondosan megvizsgálták.

Ahol rendellenességet tapasztaltak, ott elbeszélgettek a dolgozókkal. Megmagyarázták, hogy milyen veszélyt rejt a rossz, hibás szerszám használata. A kocsirendezők munkáját is figyelemmel kísérték.

A bizottság a *pályafenntartási főnökség területén* találta a legnagyobb rendet és tisztaságot. A fűtőháznál viszont akadt egy-két apróbb hiányosság.

A munkavédelmi hét alatt az állomás dolgozói fegyelemből jelesre vizsgáztak. A jó tapasztalatokat a június 1-től kezdődött munkavédelmi hónap idején is összegyűjtik és továbbra is harcolnak a balesetek ellen.

A pályafenntartási főnökség kultúrhelyiségében *kiállítást rendeztek.* Fényképeken és szemléltető eszközökön mutatják be a szabálytalanul végzett munka következményeit és még nagyobb elővigyázatosságra intik a dolgozókat.

Új műhelyekkel bővült a celldömölki fűtőház

Régóta húzódó probléma oldódott meg a közelmúltban a celldömölki fűtőházban. Egy új kovácsműhely és egy modern talpeszterga-műhely épült mintegy 270 000 forintos költséggel.

Mindkét létesítményben korszerű gépeket állítottak munkába. A fűtőház dolgozói örülnek az új műhelyeknek. Érthető, hiszen korábban még abban az esetben is a járműjavítóba küldték a kerékpárokat, ha azokon talpesztergálást kellett végezni. Ilyenkor több hetes kiesést jelentett az alig néhány napos munka.

K. R.

A nehézségek ellenére is megbirkóznak a feladatokkal a Bács-Kiskun megyei bizottság

Kecskeméten, a város központjában levő *Ciffra-palotában* székel az SZMT. Ott kapott helyet a vasutasszakszervezet megyei bizottsága is. Az iroda, amelyet az SZMT rendelkezésükre bocsátott, megfelel a célnak. *Gajda Mátyás*, a megyei bizottság titkára, mégis úgy érzi ott magát, mint egy hajótörött.

Nehéz az érintkezés a szakszervezeti bizottságokkal

Arról van ugyanis szó, hogy a megyei bizottság irodájában üzemi telefon nincs.

— Bizony, előfordul, hogy napjában többször is meg kell tenni a Ciffra-palota és az állomás közötti, mintegy 400 méteres távolságot — tájékoztat a megyei bizottság titkára. Emiatt nagyon sok bosszúságom van, mert megtörténik, hogy mire kiérek az állomásra, már megszakad a vonal.

— Megyei bizottságunk munkáját az is megnehezíti, hogy egyik-másik szakszervezeti bizottságot csak két nap alatt lehet megjárni. A különböző munkabizottságok létrehozása is éppen emiatt ment nehézkesen.

A Bács-Kiskun megyei bizottság azonban az említett nehézségek ellenére is igyekszik úgy dolgozni, hogy megfeleljen a bizalomnak. Üléseiket rendszeresen megtartják. Legutóbbi ülésükön, május 24-én, a szolgálati helyek első negyedévi tervteljesítését és a szervezettség alakulását vitatták meg, első ízben írásos jelentés alapján. Örömmel állapították meg, hogy azok a szolgálati helyek, amelyek 1959 második félévi jó munkájukkal kiérdemelték az élüzem címet, vagy vezérigazgatói elismerésben részesültek, az első negyedévben is teljesítették az élüzemszintet.

A szervezettséget illetően azonban akad még tennivalója a megyei bizottságnak. A megye területén működő 35 szakszervezeti bizottságban 4296 szervezett dolgozót tartanak nyilván. Ugyanakkor a szolgálati helyeken 5000 fölött van a tényleges vasutasok száma.

— Ellenőrzéseink során olyan jelenségeket is észleltünk, hogy egyes helyeken nem a besorolás szerint fizettek tagdíjat a dolgozók — mondotta. A legkirívóbb esettel *Kunszentmiklós-Tass* állomáson találkoztunk, ahol márciusban például 40 százalékos volt a tagdíjfizetési készség. Csupán azért, mert a gazdasági felelős nem sokat törődött a szakszervezeti bizottság gazdasági ügyeivel. Ezt a tűrhetetlen állapotot azóta megszüntettük.

Legfontosabb a bizalmi munka javítása

Az elmúlt hetekben a szocialista brigádmozgalommal is sokat foglalkozott a megyei bizottság.

— Miután láttuk, hogy a szolgálati helyek többségénél nem ismerték fel a szocialista brigád-mozgalom jelentőségét és sablonos, nem ellenőrizhető szerződések gyártásával a mennyiségre törekedtek, néhány helyen értekezletet, megbeszélést tartottunk — folytatta. Ezekre a megbeszélésekre meghívtuk a szakszervezeti bizottságok termelési felelőseit, a szocialista brigád címért harcoló brigádok vezetőit és a szolgálati főnököket. *Jelenleg a megyében 68 brigád harcol a megtisztelő címért.*

A bizalmiakkal való rendszeres foglalkozást és az ifjúság nevelését is célul tűzte maga elé a megyei bizottság. A bizalmiakkal eddig egyedül *a kecskeméti pályafenntartási főnökséghez* tartozó szakszervezeti bizottságok foglalkoztak példásan. Még a pályamesteri értekezletekre is meghívják őket.

A bizalmimunka megjavítását a szervezési munkabizottságnak adták feladatul. Az idén szeretnék elérni, hogy a bizalmiaknak a bélyegek eladása és a tagdíj beszedése mellett egyéb feladatokat is adjanak a szakszervezeti bizottságok.

A Bács-Kiskun megyei bizottság most arra törekszik, hogy a második félévben még szervezettebben végezze munkáját. Júliusban elsőnek a munkavédelmi hónap tapasztalatait beszélik meg.

V. F.



A Déli-pályaudvar személyforgalma alaposan megnőtt a nyári menetrend bevezetésével. Reggeltől estig úgyszólván egymást érik a ki- és behaladó vonatok. Képünkön Vágvölgyi József térfelvigyázó a II-es toronyból utasítást ad egy érkező vonat fogadására



A kocsirendezők sem panaszkodhatnak. Uracs János kocsimester irányításával azonban gyorsan halad a vonatok rendezése

Egy bizalmi portréja

Értekezleteken, tanácskozásokon gyakran hangzik az a megállapítás, hogy nem könnyű dolog a bizalmiak munkája. Ez így igaz. De az is igaz —, hiszen számos példa bizonyítja —, hogy egyre több az olyan bizalmi, aki nemcsak a bélyeg eladásával foglalkozik, hanem a csoportjához tartozó dolgozók ügyes-bajos dolgaival is. Ilyen bizalminak ismerik *Pápa* állomáson *Pápai Jánost*, a segédhivatal vezetőjét.

AKIHEZ BIZALOMMAL FORDULHATNAK

Rozsnyai Jenő SZB-titkár szerint, csoportjának bármelyik tagja fordul hozzá segítségért, tanácsért, soha sem tagadja meg a segítségnyújtást.

— *Többször előfordult, hogy bizalmi társai is hozzáfordultak egy-egy vitás kérdés tisztázása végett* — mondotta az SZB-titkár. — *Különösen segélyezésben és hasonló ügyekben kérik a tanácsát.*

Könnyű neki, hiszen ő hivatalból ismeri a paragrafusokat — mondhatná valaki.

Szolgálati beosztásánál fogva, valóban ismernie kell a paragrafusokat. Pápai János munkáját azonban nem ezen keresztül mérik le a szakszervezeti bizottság vezetői és a dolgozók, hanem elsősorban azon, hogy szolgálati elfoglaltsága mellett hosszú évek óta önzetlenül teljesíti a szakszervezeti bizottságtól kapott társadalmi megbízatást.

Pedig éppen az ő csoportja a legnépesebb és összetételében is a legkülönbözőbb. A forgalmi személyzet mellett hozzátartoznak a takarítók, a váltótisztítók és a tartalékosok is.

MINDEN KÉRDÉSRE VÁLASZT ADTAM

Pápai János 1945 óta tagja a szakszervezetnek. Egyideig gazdasági felelősként is dolgozott a szakszervezeti bizottságban. 1956. után ismét bizalminak választották.

— *Mindig arra törekedtem, hogy rászolgáljak a bizalomra* — mondotta. — *Amiben tudtam, segítettem. Ha valamivel nem voltam tisztában, megkérdeztem feletteseimtől, de a hozzám intézett kérdéseket soha sem hagytam válasz nélkül. Persze, nem mindig ment ilyen símán a munka. Az ellenforradalom után bizony sok nehézséget okozott, míg szakszervezeti bizottságunk rendezte sorait. Pápán sokan hátat fordítottak a szakszervezetnek. Ezért a szervezettség növelése okozta a legnagyobb gondot.*

Mint a beszélgetés során kiderült, ma Pápa állomáson alig akad olyan dolgozó, aki ne lenne tagja a szakszervezetnek. S, hogy ez így van, abban nem kis része van Pápai Jánosnak, aki nemcsak a bizalmi munkában, hanem a szakvonali feladatok maradéktalan elvégzésében is példát mutat.

Sport

Jól sikerült olimpiai nap a Landler Járműjavítóban

Az olimpiai jelvényszerző versenyek szervezésére még májusban operatív bizottság alakult a Landler Járműjavítóban. A bizottság, amely nagy akaraterővel látott munkához, a Testvériség vezetőiből, a szakszervezeti bizottság és a KISZ-szervezet sportfelelőseiből tevődött össze. Eddigi munkájuk egyik kézzelfogható bizonyítéka a június 13-án megrendezett olimpiai nap volt.

Az üzem Elem utcai kultúrotthonában mintegy 480-an hallgatták végig dr. Mező Ferencnek, a Nemzetközi Olimpiai Bizottság tagjának Athéntől—Rómáig címmel megtartott érdekes előadását. Az előadás után levetítették. Az év sportja és az Athéntől—Helsinkiig című sportfilmeket.

Az operatív bizottság a nyár végéig mintegy 800 dolgozót szeretne bekapcsolni az olimpiai jelvényszerző mozgalomba.

SPORTHIREK

Nemzetközi férfi egyéni törvívóversenyt rendeztek június 4-én és 5-én Bolognában a Giovannini Kupáért. A versenyen a legjobb magyar törvívók is pástra léptek. Közülük Kamuti Jenő szerepelt a legjobban. Nagyszerű vívással sorra legyőzte ellenfeleit és megérdemelten nyerte a kupát.

★

Az idén is Marcaliban rendezték meg a hagyományos Balaton Kupa ifjúsági kötöttfogású birkózóversenyt. A BVSC 14 versenyzővel vett részt a küzdelmekben. Közülük Dekleva, Steer. Pollák, Pintér és Bordás első, Száraz és Beck második, Horváth, Velencei és Lengyel a harmadik helyen végzett. Az összetett pontversenyt 34 ponttal a BVSC nyerte az MTK előtt. (Az MTK-nak 17 pontja volt.) Így a kupát harmadszorra is — tehát most már véglegesen — sikerült elnyerniük.

★

A Magyar Honvédelmi Sportszövetség tapolcai repülőklubjának előkészítő szakosztálya, amelynek kilenc vasutas dolgozó is tagja, szorgalmasan készül a versenyekre. Idei terveik között szerepel az 1000 méteres csoportos célbaugrás országos rekordjának megdöntése. A szakosztály tagjait Somogyi István, Tapolca állomás szolgálattevője oktatja.

Soproni fiatalok Komáromban

A komáromi fűtőház KISZ-szervezete a múlt évben több ízben rendezett kirándulást az ország különböző városaiba. Jártunk *Sopronban, Siófokon, Egerben, Miskolcon, Pécsett* és *Aggteleken*. A soproni kiszisták májusban viszonozták látogatásunkat.

KISZ-szervezetünk vezetősége szeretettel fogadta a soproniakat. A délelőtt városnézéssel telt el. A komáromi városi tanács egy dolgozójának kalauzolásával megismertettük vendégeinkkel városunk nevezetességeit. Kísérőnk elmagyarázta a városhoz tartozó várrendszer és az ásatások során előkerült római korabeli leletek történetét.

Délután a fűtőház által patronált *Koppánymonostori* Dózsa Tsz-be látogattunk el. *Musitz József* a tsz elnöke, országgyűlési képviselő ismertette a 10 éves tsz működését, eredményeit.

A jól sikerült kirándulás után a soproni fiatalok kedves emlékkel búcsúztak a komáromi kiszesektől.

RÉTFALVI OLGA
Komárom

Balatonkenese várja a vasutas fiatalokat

Mint ismeretes, a szakszervezet új ifjúsági üdülőt építtet *Balatonkenesén*. A régi egyemeletes faházzal szemben felépült üdülőben jelenleg a szakszervezeti bizottságok gazdasági felelősei ismerkednek a július 1-től bevezetésre kerülő új számviteli rendszerrel.

A tanfolyam befejezése után, vagyis

július 18-tól augusztus 28-ig egyhetes turnusokban ifjúsági munkatábort szervez a szakszervezet elnöksége és az ifjúsági bizottság.

A nagy területen fekvő üdülőtelep ugyanis meglehetősen elhanyagolt állapotban van, a hozzá vezető út is rossz. A munkatáborba jelentkező fiatalokra vár az a feladat, hogy segítsenek az út megjavításában, a terep rendezésében és az új üdülő környékének parkosításában.

A táborban a napi munkaidő 4 óra lesz.

A munkáért a fiatalok szállást és napi négyszeri bőséges, választékos étkezést kapnak.

Sportolási és szórakozási lehetőségről az ifjúsági bizottság és az üdülő vezetősége gondoskodik. Vitorlás-, evezős- és motorcsónak, valamint rádió és televízió áll majd a fiatalok rendelkezésére. A sportolni vágyó ifik számára asztaliteniszezési és röplabdázási lehetőséget is biztosítanak.

Azok a 15—30 éves korú fiatalok — nemre való tekintet nélkül —, akik részt kívánnak venni a balatonkenesei ifjúsági munkatáborban — évi biztosított szabadságuk terhére —

szolgálati helyük szakszervezeti bizottságánál jelentkezhetnek.

A jelentkezők névsorát a szakszervezeti bizottságok július 5-ig terjesszék fel a területi jellegű megyei bizottságok mellett működő ifjúsági bizottsághoz. A kimutatásnak tartalmaznia kell a jelentkezők nevét, szolgálati helyét, beosztását, életkorát, a munkában való részvétel időpontját.

Ha egy-egy turnusra több a jelentkező, mint amennyit az üdülőben el lehet helyezni, akkor a csoportok beosztásánál az ifjúsági bizottság nem tudja figyelembe venni a jelentkező által megjelölt időpontot.

Hogy a csoportok beosztása zavartalanul folyhasson és a beutaló lapokat idejében megkaphassák a jelentkezők, a területi jellegű ifjúsági bizottságok a jelentkezők névsorát azonnal továbbítsák a szakszervezet szervezési osztályára.

A KAPOSVÁRI KISZ-BRIGÁD

1958-ban KISZ-brigád alakult a *kaposvári pályafenntartási főnökségnél*. Az ifibrigád azóta is lelkiismeretesen dolgozik. A múlt évben a városi KISZ-bizottság oklevelét az idei év első negyedében pedig a KISZ-bizottság vándorzászlaját nyerték el.

Az első negyedben a cukorgyári kitérőcseréknél mutatott kifogástalan munkával vívtak ki az elismerést. A több mint egymillió forintos munkát az előírt ütemtől eltérően kellett elvégezni. A főnökség három brigádja vállalta, hogy április 4-ig egymillió forint értékű munkát végez el és 250 000 forintot takarít meg. A 11 tagú KISZ-brigád vállalta, hogy az összeg 10 százalékát ők takarítják meg. Szavukat betartották: *megtakarításuk több mint 30 000 forintra rúg.*

A brigád nemcsak a termelésben, hanem a tanulásban, a szakmai ismeretek elsajátításában is szép eredményekkel dicsekedhet. *Kilencen járnak szakmai továbbképzésre. A múlt esztendőben hárman szerezték meg a szakma ifjú mestere címet.* Az idén heten készülnek a vizsgára. Akiknek hiányzik a 8 általános iskolájuk, rövidesen megszerzik.

A brigád nem túri a lazaságot. Egy társukat azért zárták ki soraikból, mert gyakran a pohár fenekére nézett. Kezdetben sokat foglalkoztak vele, de mivel a szép szó nem használt, kiközösítették a kollektívából.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

HIREK

A szabály, az szabály

A Dunakeszi Járműjavítóban dolgozom. Mivel szeretem a festészetet, szabadidőm nagy részét festészettel töltöm. Előfordul, hogy képeimet vidéki kiállításokra is elküldöm. Eddig minden ment zökkenő nélkül. A képek szállítása anyagi megterhelést nem jelentett, mert személyzeti jeggyel utazom. Május közepén azután alaposan megjártam.

Elfeledkeztem arról a szabályról, hogy a vasúti személykocsikba csak minden irányban 70 centimétert meg nem haladó csomagot, kézipoggyászt lehet bevinni. Vácott nyugodt lelkiismerettel felszálltam a 231-es személyvonat utolsó négytengelyes kocsijába egy 80x80 centiméteres festménnyel.

A kocsi utolsó szakaszában négyen utaztunk. Utitársaim is vasutasok voltak. A csomagtartók üresen ásítoztak. Csak fejem felett feküdt a 10—10 centivel túlméretezett vászon. Lehet, hogy éppen emiatt tünt szemébe a jegyvizsgálónak, mert az levetette velem és udvariatlan hangnemben kioktatott, majd Váctól—Dunakeszi Gyártelepig megfizettette a büntetést.

Hiába magyaráztam, kérleltem, utitársaim is hasztalan beszéltek, ő hajthatatlan maradt. Hát igen, a szabály az szabály. Itt nincs méltányosság. Csak azt nem értem: miért lehet a 2 méteres si- és horgászfelszerelést bevinni a kocsiba? Ugyancsak meglepett az is, hogy az én derék jegyvizsgálóm az utánfizetési jegyzékre miért irta a mindössze ?,–3 kg-os súlyú képről, hogy az 20 kg súlyú.

Kedves illetékesek, nem lehetne ezen az elavult szabályon változtatni?

Cseténvi Antal művezető
Dunakeszi

— Gondosan felkészült a munkavédelmi hónapra Szeged állomás szakszervezeti bizottsága. A szóbeli és szemléltető agitációs és propaganda anyagok mellett filmvetítést is rendeznek és anekdotákon beszélik meg a tapasztalatokat.

— A pécsi vasutasgyerekek részére a kultúrotthonban rendeztek meg a gyermeknapi ünnepséget. A vidám ünnepségen a palotabozsoki úttörők is jelen voltak. A műsor után városnézésre került sor.

— Jól sikerült operettestet rendeztek május 30-án a szegedi Petőfi kultúrotthonban. Az estén a szegedi MÁV-szimfonikusok zenekara és a Nemzeti Színház meghívott művészei adtak műsort.

— Egésznapi műsorral ünnepelték a gyermeknapot Tapolcán a szakszervezet nótanacsa rendezésében. A Batsányi kultúrotthonban rendezett ünnepségen a gyerekek szülőkkel együtt kellemesen töltötték el a napot.

— A kulturált utazás feltételeinek biztosítására igen nagy gondot fordítanak Szeged állomás dolgozói. Emelték az oktatások színvonalát és az előírt szakoktatások mellett tanulóköröket szerveztek.

— 50 gyermeket láttak vendégül a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-ben a gyermeknap alkalmából. A gyerekeknek az üzemet is megmutatták, majd filmvetítést rendeztek számukra.

— Szeged állomás kultúrcsoportja június 4-én Makón vendégszerepelt. A csoport nagy sikerrel adta elő a Fiuk, lanyok, kutyak című vígjátékot.

— Ifjúsági munkabrigádot alakított a termelőszövetkezetek patronálására a celldömölki fűtőház Asztalos János KISZ-szervezete. A brigád vállalta, hogy segítséget nyújt az iszákfai tsz-ben az istálló építéséhez. A fiatalok közül sokan jelentkeztek a középdunántúli televíziós reléállomás építésére alakult KISZ-munkatáborba is.

— A szocialista brigádmozgalomról részletes tájékoztatót közöl a Debreceni Járműjavító júniusi, harmadik számú versenyhíradója. A tájékoztató nagy segítséget nyújt a brigádoknak ahhoz, hogy megismerjék az új versenyformát, valamint azt, hogyan kell a brigádoknak szocialista módon élni és dolgozni.

— Szocialista Kultúráért Érdeméremmel tüntették ki Vas megye legnagyobb üzemi férfi kórusát, a 63 éves MÁV Haladás kórust — a Szombathelyi Járműjavító dalárdáját — több évtizedes eredményes munkásságáért.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Füzi Gergely Szentes, Kismihók Róbert Celldömölk, Sziládi Sándor Szeged. Bezzeg Lajos Gyöngyös, Csetényi Antal Dunakeszi, Szentgáli István Gyöngyös, Leitl Ferenc Pécs, Tótka Károly Szeged, Bognár Károly Tapolca, Bakó János Miskolc, Uglyai Sándor Miskolc, Zsigmond János Szolnok, Rétfalvi Olga Komárom: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Mihály Elek Vinár, Szász Károly Győr, Németh Pál Szerencs, Miklós László Pásztó, Kismihók Róbert Celldömölk, Bánhegyi Tibor Diósgyőr: **Levélben válaszolunk.**

LAKÁSCSERE

Elcserélném Keleti-pályaudvaron levő 2 szoba, fürdőszobás, nagyméretű lakásomat szoba, komfortos, nagyméretű magánlakásra. Lehetőleg Budán. Szoba, hallosra ráfizetek. Dombos Tiborné. Kerepesi út 2. II. emelet.

Szabadszállásról állomásfőnök cserélne Pécs környékére. Molnár István. Pécs, Toldi u. 2.

Úttörő-kiránduló járatot terveznek az egriek a volt GV-vonalán

Eger északi részén, a TÜZÉP-telep szomszédságában új állomásépületet kapott a keskenyvágányú vasút, amely a város és *Szarvaskő* között közlekedik. A pályát és a meglevő kocsiparkot eddig nem tudták teljesen kihasználni. Éppen ezért a városi tanács vezetői úgy határoztak, hogy a kisvasutat is bekapcsolják az idegenforgalomba.

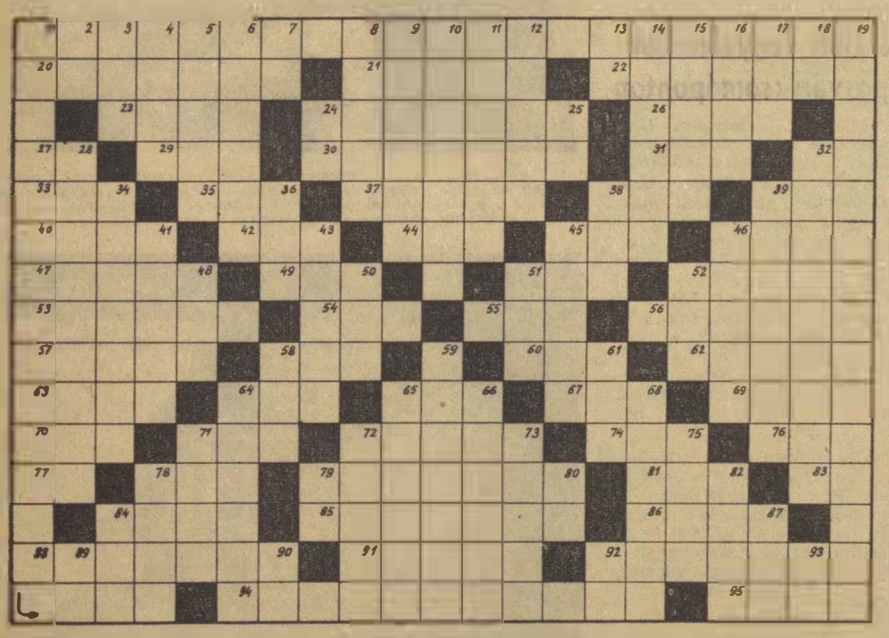
A tervek szerint a vonalon, amely az *Almár-patak* völgyében, a romantikus *Bükk* erdős tájain halad keresztül, egri úttörők teljesítenének forgalmi és jegykezelői szolgálatot.

A miskolci igazgatóság támogatja az egri városi tanács kezdeményezését. S ha a minisztérium is egyetért a tervvel és hozzájárul egy úttörő-kiránduló kisvasút létesítéséhez, Eger még többet tud nyújtani a városba érkező hazai és külföldi érdeklődőknek.

MEGJELENT A MUNKA JÚNIUSI SZÁMA

A szakszervezeti mozgalom folyóiratának e havi száma több, érdeklődésre számot tartó cikket közöl. „A tizedik évfolyam derekán" címmel Brutyó János köszönti a jubiláló folyóiratot. Horn Dezső: Magasabb követelmények — magasabb színvonalú vezetés című tanulmányának első részét közli a lap, amelyben a vezetés módszereit elemzi. Dr. Pál Ferenc az orvosok és egészségügyi alkalmazottak körében végzett nevelőmunkáról, Boldog István a SZOT VII. teljes ülése határozatának végrehajtásáról a vas- és fémiparban számol be. A műszaki fejlesztés anyagi ösztönzésével foglalkozik Ángyás János és Harangozó Ede cikke. A gazdag kulturális mellékletből kiemelkedik Hegedüs Géza: Mi a műveltség, ki a művelt ember című tanulmánya, Vidor Miklós megemlékezése Kafka Margitról és Kulcsár Ödön: A nacionalizmus ellen, a szocialista hazafiságért című cikke. Érdekes a külpolitikai rovatban Musztafa Saar, az UGTAN (a Fekete Afrikai Dolgozók Általános Szövetsége) vezetőségi tagjának nyilatkozata. A folyóirat ezenkívül több kulturális cikket, könyv- és színműbírálatot és hasznos tanácsot közöl.

MUNKAVÉDELMI KERESZTREJTVÉNY III.



VIZSZINTES: 1. Enélkül kevés eredményt érhet el a munkavédelmi felügyelő. 20. Nem szórakoztató. 21. Mint Tihany leánya. 22. Másutt szükség lenne ilyen anyagra. 23. Kossuth-díjas festőművész családi neve. 24. Rákényszerít, francia szóval (utolsó kockába két betű). 26. Tengeráram. 27. Kérdőnévmás. 29. Azonos másalhangzók. 30. Lelkésztanítók. 31. Így kezdődik az ihlet. 32. Kád szélei. 33. . . . iteátrum. 35. Nógrád megyei község. 37. Végtagját. 38. Kocsiban van! 39. Üde betűi keverve. 40. I. M. Ü. F. 42. Évszak. 44. Volt népművelési miniszter családi neve. 45. Szovjet folyó. 46. Akarom. 47. Kártékony állat. 49. Ide is szoktak dobni. 51. Régi úrmérték. 52. Házmester ő? 53. Nem szorul támogatásra. 54. Felforgat. 55. Faüreg. 56. Elvevé a szeme fényét. 57. Ritka férfinév. 58. Fürdő, németül. 60. A bunáéval egy a hangja. 62. Viszlza: a levegőben mozog. 63. Állj! 64. Jövendőlő. 65. Asszonyt. 67. Találat a vívóversenyen. 69. . . un. volt francia köztársasági elnök (1 = r). 70. Ő földet forlat. 71. A Tisza mellékfolyója. 72. Mázolsz (nem éppen magyarosan). 74. . . . Ráby. 76. Férfinév. 77. Kés szélei. 78. Mázol. 79. Televíziós felvevőgépek. 81. Állatkert Berlinben. 83. Hangtalan tagadás. 84. Műtrágya fajta. 85. Két szó: taktus és mezőgazdasági eszköz. 86. V-vel mesterség. 88. Ritka férfinév. 91. Időmérőim. 92. Cukorbetegek gyógyszere. 94. Baranya megyei községbe való. 95. Község a gödöllői járásban.

FÜGGŐLEGES: 1. Az ember védelmét szolgálja. 2. Nem kedvel. 3. Égítest. 4. Mérgező gáz. 5. . . . izáció. 6. Összeillesztés. 7. Kötőszó. 8. Híres magyar zeneszerző volt. 9. Balti nemzet. 10. Jugoszláv város. 11. Veszprém megyei helységben. 12. Figyelmeztetőt a tengeren. 13. Fordított mutatószó. 14. Becézett női név. 15. Vissza: asztaliteniszütő-fajta. 16. Kártyafigura. 17. Golyóscsapágymárka. 18. Állam Vasutak. 19. Járműpark. 24. Állati lak. 25. Kál betűi keverve. 28. Ellenálló képesség. 32. Egyik nagy pályaudvarunkon. 34. Budapest. 36. Nyílás. 38. Tó, lengyelül. 39. A zaj mértékegysége. 41. Vissza: a keleti népek kedvenc étele. 43. Állomás a hatvan—miskolci vonalon. 41. Tanult belőle. 46. Kibujik a földből. 48. Római 500. 50. 50. 50. Okos. 51. Állami bevétel. 52. A Duna mellékfolyója (ék-hiány). 58. Nem fémes elem. 59. Közeledik-e? 61. Forda. 64. Munkavédelmi hónap. 65. Erdélyi szél. 66. Tágas területelk. 68. Szardinia-márka. 71. Intelmében van. 72. Negatív elektród. 73. Delibes operája. 75. Vadonélő állat. 78. Vissza: halászó szerszám. 79. Kő, némely vidéken. 80. Kicsinyítőképző. 82. Ha megfordítod, üvegzáró. 84. K. A. É. 87. Névutó. 89. Részvénytársaság. 90. Kettősbetű. 92. I. Y. 93. Csontokat köt össze.

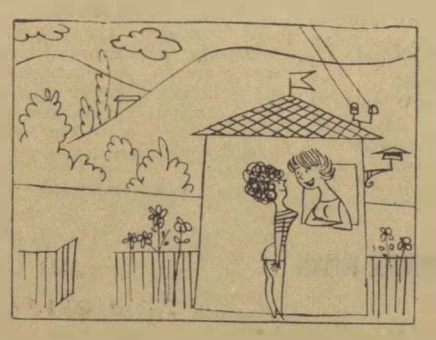
Beküldendő: vízszintes 1., függőleges 1., 19., 39., 64. **Beküldési határidő:** június 28.

Aki mindhárom keresztrejtvény helyes megfejtését a szerkesztőség címére beküldi, részt vesz a jutalomsorsolásban.

I. díj: egyhetes külföldi hajóút.
II. díj: kéthetes balatoni üdülés.
III. díj: kéthetes mátraházi üdülés.

A helyes megfejtéseket és a nyertesek nevét lapunk július 2-i számában közöljük.

ELŐRELÁTÁS



— Bevezettem a harangjelzőt a nyaralóba. Nem árt, ha az ember hallja, mikor érkezik a férje.

UDVARIASSÁG



— Tessék igyekezni, mindjárt indulunk!

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. JÚLIUS 2.

A X. vasutasnap megünneplésére készülünk

Június 23-án a Budapesti Vasutas Csomóponti Pártbizottság és a szakszervezet megyei bizottsága közös titkári értekezletet hívott egybe, ahol a X. vasutasnapra való felkészülés politikai feladatairól, az őszi forgalomra való felkészülésről és szervezeti kérdésekről tárgyaltak a részvevők.

Császár László elvtárs, a csomóponti pártbizottság titkára beszámolója első részében arról beszélt, hogy a vasutasnapi politikai munkában az ez év április 19-i politikai bizottsági határozatból kell kiindulni. 15 éves eredményeinket, a vasutas dolgozók életében bekövetkezett változásokat, a VII. pártkongresszus mutatta perspektívának megfelelően kell feldolgozni a helyi politikai munka kialakításában.

Fordítsanak nagyobb gondot párt- és szakszervezeti-szerveink az apró munkára — mondotta.

Meg kell teremteni a határozatok szellemének és a végrehajtás munkájának egységét.

A párt mindig nagy gondot fordított a vasútra. A Horthy-rendszer nem csinált szívügyet abból, hogy 1880-ban beépített sínéken ment a vonat, hogy favázas kocsik közlekedtek, hogy vödörből mosakodtak a munkások, hogy szalmán aludt a nehéz munkát végző pályamunkás.

Ilyen vasutat hagyott ránk örökségbe a Horthy-fasizmus, háborús pusztítással tetézve. Innen indultunk, s ma ott tartunk, hogy a legkorszerűbb házagnélküli felépítményt alkalmazzuk, korszerű személy- és teherkocsikat állítunk munkába, gépesítjük a nehéz fizikai munkát, szociális és kulturális létesítmények szolgálják a dolgozók pihenését, szórakozását. A második ötéves tervben minden eddiginél jobban előtérbe kerül a közlekedés korszerűsítése.

A továbbiakban a második félév szállítási feladatairól esett szó.

Az első féléves tervek teljesítésében nagy lendítő erőt jelentettek a szocialista cím elnyeréséért harcoló brigádok.

Amellett hogy példamutatóan dolgoztak, egymás segítésében és műveltségük gyarapításában is jó eredményeket értek el. Ezután a munkaversenyben kitüntettek számát részletezte az előadó, s többek között elmondotta, hogy 1957-től a vasúton 17 500-an kaptak kiváló dolgozó oklevelet, 4700-an pedig jelvényt. Jutalmazásukra 13 millió forintot fordítottunk.

Az igazgatóságok egymásközötti munkaversenyével kapcsolatban elmondotta, hogy az első öt hónap alatt a budapesti igazgatóság területén a személyszállító vonatok menetrendszerűsége 93,7 százalékos volt. A tervhez képest tehát lemaradás van. Még mindig sok az olyan üzemzavar, mint a gőzfejlesztés, befékeződés, tömlőszakadás, melyet gondos munkával minimumra lehetne csökkenteni.

A második félévben is a meglevő berendezések jobb kihasználását kell feladatul tűzni.

Az idén az átlagos terhelés növelésével az igazgatóság területén 4600 vonattal kevesebb közlekedett. 16,8 tonnára teljesítették az egy kocsira eső átlagos terhelést.

A kulturált utazás és a tisztaság problémáiról szólva dicsérettel emlékezett meg a *Landler Járműjavító* dolgozóinak mozgalmáról, akik 5000 órát fordítottak társadalmi munkában a gépek, a munkahelyek és az üzem rendbentartására. Ugyancsak megdicsérte *Budafok-Háros* állomás dolgozóit a társadalmi munkában való részvételért.

Mint Császár elvtárs mondotta, az eredmények mellett még sok a probléma az utazás kulturáltságát illetően. A vasutasnapi felkészülést használjuk fel arra is, hogy a szolgálati helyeket, a várótermeket, a személykocsikat állandóan tartsuk tisztán. A legjobb szolgálati helyek jutalmazására az igazgatóság vezetője 20 000 forintot tűzött ki. Használjuk fel az anyagi érdekeltséget is a kulturáltabb utazás megteremtése érdekében.

Ezután a vasutasnappal kapcsolatos szervezési feladatokat ismertette. Az ünnepségek előkészítésére július 16-ig

minden nagyobb csomóponton operatív bizottságot kell létrehozni.

A bizottságok dolgozzák ki a helyi kulturális, sport és egyéb ünnepségek programját. A vasutasnapi ünnepségek keretében kell megtartani az élüzem, a vezérigazgatói elismerés átadásának ünnepségeit is. Ugyancsak ebben az időben kerülhetnek átadásra a jutalmak, a kiváló dolgozó kitüntetések és a soronkívüli kinevezések is.

A hozzászólók a vezetők segítségét kérték a vasutasnapi műszak sikeréhez,

majd hosszasan tanácskoztak az őszi forgalomra való felkészülést akadályozó problémákról, s elmondták javaslataikat a vasutasnapi felkészülést illetően.

Az értekezleten részt vett a Budapesti Pártbizottság részéről *Lantos Zoltán* elvtárs, a PTO helyettes vezetője és *Borbély Sándor* elvtárs. Felszólalt *Sárvári Mihály* elvtárs, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője is.

Az értekezlet *Parti József* elvtárs, a szakszervezet Pest-Nógrád megyei bizottsága titkárának zárszavával ért véget.

Tarján Szilveszter,
a Budapesti Vasutas Csomóponti Pártbizottság másodtitkára

Egy nappal a határidő előtt

A Hídépítési Főnökség dolgozói ismét „eltemetnek" egy háborús emléket, újjáépítik a *villányi Karasica hidat.* A munkálatok annyira előrehaladtak, hogy június 5-én 6 órától 7-én 18 óráig tartó vágányzár idejére tervezték a provizórium kivételét.

Onódy Miklós építésvezető ismertette a dolgozókkal a vágányzár időpontját, valamint az elvégzendő feladatokat. *Grabant Gyula* javaslatára a dolgozók vállalták, hogy a X. vasutasnap tiszteletére a tervezettnél előbb befejezik a munkát. A pályafenntartási és a műhelyi dolgozók is csatlakoztak a vállaláshoz.

A hídépítők a vállalást túlteljesítették. A munkát a vállalt 6 óra helyett kerek egy nappal előbb, vagyis június 6-án 18 órárra befejezték. Munkájukkal mintegy 50 000 forintos megtakarítást értek el.

Növeli teljesítményük értékét, hogy éjjel-nappal, zuhogó esőben, átázott ruhában is dolgoztak.

VÁRNAI LÁSZLÓ
Pécs



A VI. országos vasutas ifjúsági találkozó műsora

Mint már közöltük, július 17-én *Balatonalmádiban* kerül sor a VI. országos vasutas ifjúsági találkozóra. A találkozó délelőtt 10 órakor ünnepélyes megnyitóval kezdődik a parkban. A megnyitót *Soproni József*, a szakszervezet főtitkárhelyettese tartja. Ezután *Balogh István*, a KISZ Központi Bizottságának titkára mond ünnepi beszédet.

Az ünnepi beszéd után a szabadtéri színpadon egésznapos kultúrműsor és sportbemutató kezdődik.

Kultúrműsor

A kultúrműsorban fellépnek: a szolnoki fűtőház Szocialista kultúráért jelvénnyel kitüntetett művészegyüttese, a szegedi Petőfi kultúrotthon művészeti csoportjai, a MÁV szimfonikusok zenekara, a MÁV Tisztképző Intézet énekkara, a Debreceni Járműjavító népi tánccsoportja, a tapolcai Batsányi kultúrotthon gyermekegyüttese, a Szombathelyi Járműjavító pengetős zenekara. 15 órától a Pályafenntartási Technikum tánczenekara játszik a kisszínpadon.

Sportműsor

A sportbemutató 13 órakor kezdődik a szabadtéri színpadon. A Testvériség és a Debreceni VSC férfi és női tornászai, a BVSC ifjúsági vívói és ifjúsági birkózói, valamint a Testvériség súlyemelői tartanak bemutatót.

Ugyancsak délután kerül sor a MÁV Sportrepülő Klub bemutatójára. A klub tagjai műrepülő bemutatót tartanak, majd ejtőernyős ugrást végeznek.

A különvonatok indulása

A találkozóra Budapestről kettő, a vidéki igazgatóságok székhelyéről és Szolnokról egy-egy különvonat viszi a fiatalokat Balatonalmádiba. *A vonatok oda- és visszaindulásának időpontja:*

Indulás: Július 16-án *a Pécsről* 21,20-kor induló vonat Dombóváron, Simontornyán, Sárbogárdon és Pusztaszabolcson áll meg és 17-én 4,20-kor érkezik Almádiba. A *Debrecenből* 22 órakor induló vonat Hajdúszoboszlón, Püspökladányban, Karcagon, Kisújszálláson és Törökszentmiklóson áll meg és 4,23-kor érkezik Almádiba. A *Miskolcról* 23,20-kor induló vonat Nyékládházán, Füzesabonyban, Kál-Kápolnán, Vámosgyörkön és Hatvanban áll meg. A *Szegedről* 23,40-kor induló vonat Kiskunfélegyházán, Kecskeméten és Nagykőrösön áll meg és 4.23-kor érkezik Almádiba. A Szombathelyről 4,30-kor induló vonat Sárváron, Celldömölkön és Tapolcán áll meg. Érkezik: 9,23-kor. A *Szolnokról* 1.30-kor induló vonat Cegléden áll meg és 6.05-kor érkezik Almádiba. A *Budapest-Keleti pályaudvarról* 5 órakor induló vonat 8 órakor, a 6.53-kor induló pedig 9,50-re érkezik Almádiba.

Visszaindulás Balatonalmádiból július 17-én: Pécsre 17,35-kor. *Debrecenbe* 19,10-kor, *Szolnokra* 17,35-kor, *Miskolcra* 17,20-kor, *Szegedre* 21,15-kor, *Szombathelyre* 20,18-kor, *Budapestre* 18,40-kor és 21,48-kor. A különvonatok visszafelé is azokon az állomásokon állnak meg, mint odautazáskor.

Híradás a tapolcai fűtőházból

Budapest—Tapolca, valamint Budapest—Keszthely—Tapolca között továbbított vonatok gépjeit jórészt a tapolcai fűtőház adja. Mivel a vonatok nagyrészét még gőzmozdonyok viszik, a fűtőházban bőven akad munka.

Az utazószemélyzet és a lakatosok azonban állják a sarat. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint hogy *a fűtőházak egymás közötti versenyében áprilisban az első helyen, a mozdonyok karbantartási és tisztasági versenyében pedig a második helyen végeztek az igazgatóság területén.* Négy hónap alatt 1910 tonna szenet takarítottak meg. Ez a fűtőház két heti szénfogyasztásával egyenlő.

A jó eredményekben nagy része van a szolgálati vezetők és a mozgalmi szervek közötti jó együttműködésnek. A dolgozók pedig páratlan szorgalommal végzik a mozdonyok javítását és karbantartását.

DANCS JÓZSEF Tapolca

Példamutató női brigád

Az angyalföldi pályafenntartási főnökség IX-es pályamesteri szakaszának női segédmunkás-brigádja zömében fiatal lányokból áll. A brigád igen jó munkát végez. A közelmúltban például 17 tonna kavicsot 80 perc alatt raktak ki Vácrátót állomáson.

Egyes brigádtagok munkaidő után szívesen segítenek Vácrátót-állomás parkosításában is. Köszönet érte. **R. S.**

A munkavédelmi hónap tanulságai Ferencváros állomáson

A ferencvárosi pályaudvaron a hírdetmények is elárulják: június — munkavédelmi hónap. Ennek kapcsán keresték fel a legilletékesebbeket.

— Mi a munkavédelmi hónap tanulsága — tettük fel a kérdést — Kovács V. Lajos személybalesetesnek.

— *1959 júniusában kilenc baleset volt az állomás területén* — egy csonkulás és nyolc egyéb sérülés — mondja. *Eddig, — bár még néhány nap hátra van a hónapból — csak egy személyi baleset történt. De éppen ez az egy nagyon alkalmas a hibák megvilágítására. Sajnos, a személyi baleseteknél csaknem minden esetben megállapítható a vigyázatlanság, a szabálysértés, — ez áll egyetlen balesetesünk Bacsó János esetében is.*

Az éremnek két oldala van

A guruló kocsikat a vágányféktől függetlenül saruzni kell. A saruk helyes és időben történő elhelyezése a jó szolgálat titka. De nem mindig így történik! Bacsó könnyelműen olyan időben tette le a féksarut, hogy már nem tudott elugrani, kihajolni a kocsi elől s így a kocsi sarka megütötte.

Későn tette le a sarut... Igaz. De nézzük az érem másik oldalát, hogy miért? Gondolkozik, hogy mondja-e. Aztán folytatja.

— *Gyakran kevés a saruállító, a féklejáró és a kocsirendező. Két vágánynál többet nem volna szabad saruzni egy sarusnak, mégis előfordul, hogy négy vágányra jut egy ember. Ilyen körülmények közt tudatosan, a felsőbbségünk tudtával sértjük meg a munkavédelmi szabályokat. Kevés a féklejáró is. A gurításvezető kényszerül a tempó érdekében szabálytalanul, fékező nélkül elguritani a kocsit. De az sem valami szabályos, ha egy-egy tartalék mozdonynál 1 + 2 vagy 1 + 1 ember dolgozik.*

De a hibák mellett is hasznos volt ez a néhány hét. Mindenki a fedélzeten volt. A pár' és szakszervezet vezetői gyakrabban látogatták a munkaterületekeket. Az oktatótisztek és reszortvezetők rövid oktatások keretében és szolgálatba lépések előtt a szabályszerű munkára hívták fel a dolgozók figyelmét. Magam is minden adminisztrációs munkát félretéve naponta kijártam Gubacsra, a Keletire és a Nyugatira.

Sokszor nagy a hajrá, de tagadom azt, hogy a vasútnál nem lehet szabályszerűen dolgozni. Itt van például — a többi között — Tóth V. János kocsimester, aki minden körülmények között a szabályok betartására törekszik.

Megtűrt szabálytalanságok

Igen, a szabály... — kapcsolódik a beszélgetésbe *Szabó Imre* főintéző, a tárgyi balesetek „atyamestere". Nem következett volna be a néhány nap előtti baleset sem, ha *Túri II. István* tolatásvezető betartotta volna azt a sokat emlegetett szabályt, hogy a szándékolt mozgás előtt a tolatásvezető tartozik a bejárandó vágányutat áttekinteni. A váltóőrök is felelőtlenek és figyelmetlenek voltak.

De a megtörtént baleset ellenére is kedvezőbb a helyzet, mint 1959 júniusában. A munkavédelmi hónapban, forint értékét illetően is felére csökkentek a balesetek. Jóllehet ebben az évben havonta általában 20 000-el több kocsi gurul, mint tavaly, ami azt bizonyítja, hogy a forgalom növekedése nem feltétlenül jelenti a balesetek számának növekedését is.

Amint beszélgetünk, látjuk, hogy egy 411-es mozdony elejét és tetejét fékezők lovagolják. Ránéztem a munkavédelmisekre. Megértették.

— *Sajnos valamennyien eltűrjük, pedig jól tudjuk, hogy veszélyes és a munkavédelmi szabályokba ütközik. Egyszer nincs szolgálati kocsi, máskor nincs idő valamilyen más kocsit felvenni* — magyarázta Kovács V. — *miközben elindultunk az oktatóterem felé.*

A teremben 20—25 fiatal vasutas tartózkodott. Jó volt hallani, hogy ezek az emberek, akik a hónap elején még nem voltak állományban, tudják, hogy a vasúton harc indult a balesetek ellen, s ennek elindítója a júniusi munkavédelmi hónap.

— gergely —



A Dunakeszi Járműjavító a fóti Vörösmarty Termelőszövetkezetet patronálja. Képünkön egy aratógép javítása közben láthatjuk a dunakeszi vasutasokat.

(MTI Fotó Lajos György felv.)

Akit a halál markából hoztak vissza

A fék élesen csikorog... A hátborzangató csikorgásba kétségbeesett kiáltás vegyül. A tartalék néhány méter után megáll, személyzete ijedten ugrik le. Másfelől is emberek rohannak a baleset színhelyére.

Juhász Gábor, a Nyugati pályaudvar 19 éves kocsirendezője eltorzult arccal, véresen fekszik a mozdony alatt. Mire kiemelik, már a MÁV-kórház mentője is megérkezik.

— Június 22-én valamivel 12 óra előtt hozták be a mentők gerincoszlop és bordatöréssel, valamint tüdősérüléssel Juhász Gábort — tájékoztat G. Á. adjunktus, a MÁV-kórház baleseti-sebészeti osztályán. *— Mivel a baleset súlyosnak látszott, azonnal munkához láttunk. A beteg 19 és 20 óra között válságos állapotba került. Már-már úgy tűnt, hogy nem sikerül megmenteni az életét. Mi persze nem adtuk fel a harcot, mindent elkövettünk, hogy a fiatalembert megmentsük. Gyorsan felhívtam a Központi Baleseti Intézetet és az ott kapott tanácsok alapján 22 órára sikeresen befejeztük a műtétet.*

Juhász Gábort tehát mintegy félnapos küzdelem után a halál markából hozták vissza a MÁV-kórház orvosai.

★

A hófehér kórházi ágyon mozdulatlanul fekszik a beteg. Már jobban érzi magát. S mivel halkan beszélnie is lehet, látogatót is fogadhat. Azirányt érdeklődtünk, vissza tud-e emlékezni a baleset körülményeire.

— Igen, jól emlékszem mindenre — volt a válasz. *— Az eszméletemet nem vesztettem el teljesen. Mint minden nap, ezen a délelőttön is a személyvonatokat rendeztük. 11 óra után egy szerelvényt vittünk a rendezőbe. Amikor kiértünk, leléptem a mozgó vonatról, az egyik váltót átdobtam, majd mint aki jól végezte dolgát, vissza indultam. Alig léptem azonban át az egyik sínszálat, a hátamon hatalmas ütést éreztem és elvágódtam a két sínszál között a vágánytengelyben. A fékező mozdony szalkládája néhányszor megforgatott. Iszonyú fájdalmakat éreztem, többre nem igen emlékszem.*

— Nem vette észre a közeledő mozdonyt?

— Nem néztem körül. Amikor a szerelvényről leléptem, nem láttam közelben mozgó gépet, vagy kocsit. Fogalmam sincs, honnan került elő a tartalék. Ők sem vehettek észre, mert nem fütyültek.

★

Nem zavartuk tovább Juhász Gábort. A súlyos kimenetelű baleset azonban elgondolkoztató, sőt nagyon is tanulságos. Meglepő, hogy a fiatal kocsirendező, aki mindössze egy éve van a vasútnál, mennyire vigyázatlanul mozgott a nagyforgalmú pályaudvaron. Arra nem is gondolt, hogy egy ilyen helyen, ahol ki-be járnak a szerelvények, ezer és ezer veszély leselkedik azokra, akik figyelmetlenül közlekednek a sínek között.

Érthetetlen az is, hogy a tartalék sem fütyült és társai sem figyelmeztették, hogy vigyázzon, mert gép közeledik. Eszerint ők sem voltak figyelmesek.

★

Sajnos a vasútnál gyakran játszódnak le hasonló jelenségek, hasonló vigyázatlanságból eredő balesetek. Szomorú, hogy a MÁV-kórház 1959. március 1-én létesített 24 ágyas önálló baleseti osztályán úgyszólván állandóan telt ház van. A kórház statisztikája szerint 1960 márciusában, áprilisában és májusában a múlt év hasonló időszakához viszonyítva számszerűleg ugyan nem volt emelkedés, de a sérülések súlyosságát illetően rosszabbodott a helyzet.

G. Á. adjunktustól, aki készségesen tájékoztatott bennünket a balesetekről, a baleseti osztály nehéz munkájáról a többi között azt is megtudtuk, hogy a legtöbb sérülés a végtagokat, főleg a lábakat éri.

— Előfordult már, hogy öt betegünkből három dupla amputált volt. Persze vannak más természetű sérülések is. Megtörtént, hogy 2—3 napig csend van, de a következő éjjel már több balesetest hoznak be a mentők.

★

A MÁV-kórház orvosai mindent elkövetnek, hogy mielőbb felgyógyultan kerüljenek vissza családjukhoz a balesetet szenvedett vasutasok. De ugyanakkor arra kérik a dolgozókat, hogy munkahelyükön körültekintőbben dolgozzanak, jobban vigyázzanak maguk és dolgozótársaik testi épségére!

Sajnos, elsősorban azok fogadkoznak az elővigyázatosságot, a szabályok szigorú betartását illetően, akik már mulasztásuknak kárát vallották. De legyen jajkiáltásuk figyelmeztető minden vasutas dolgozóhoz: *egy pillanatra sem feledkezzetek meg az elővigyázatosságról, tanuljatok a szerencsétlenül járt társaitok példájából!*

Visi Ferenc

Bepillantás a budapesti kultúrvárótermekbe

Déli-pályaudvar

A Déli-pályaudvaron kicsi, de barátságos helyiség a kultúrváróterem. A falakon *Petőfi, Ady, József Attila, Liszt, Rákóczi, Kossuth* képei. Rende., fegyelmet parancsoló miliő. Az asztalok körül hírlapokba és könyvekbe mélyednek az utasok. Matt — hangzik az egyik sarokban.

Suttogva beszélgetünk. *Gránát Margit* ügyeletes könyvtáros enyhe hosztalgiával panaszolja, hogy amolyan senki földje a kultúrváróterem. Nem cserélik a könyveket. Szükség volna ifjúsági regényekre és néhány jó novellaskötetre. Ne lepődjön meg — mondja —, *Ady, József Attilát*, vagy *Arany Jánost* nem talál nálam. Valami olyasmit érzünk, hogy ezt a kultúrmunkát, amit itt végzünk, nem tekintik hasznosnak az illetékesek — teszi hozzá.

Egy szőke fiatalember — kihangsúlyozva, hogy a pécsi gyorsig — egy *Kosztolányit* vett ki. A társa, egy fekete képű diák *Képes Sportot* kért.

— Nincs — hangzik a válasz.

A gyereknek megnyúlt az ábrázata, aztán beérte egy *Népsporttal*.

— A napi- és hetilap menynyiségben elég, de minőségben lehetne jobb. Idegen nyelvű lapokat is tudnánk használni. A televíziós készülék nagy közkedveltségnek örvend. Adáskor megtelik a terem, legtöbbjük nem is utas.

— Hiányzik a kapus. A pályaudvari belépők ára bőven fedezné a kapus bérét — mondja a könyvtáros.

Keleti-pályaudvar

A kultúrváróterem is magán viseli a pályaudvar klaszszikus architektúráját. Talán éppen ez a baj! Nagy. Sokan kultúrigény nélküli váróteremnek használják. Szó fér a tisztasághoz is. Személyzethiány miatt kétszer 8 órás szolgálatot teljesítenek a könyvtárosok, tehát a nap egyharmadában váróteremmé süllyed a helyiség.

A korábbi előjegyzések arról tanúskodnak, hogy naponta átlagosan 200 utas igényel könyvet, folyóiratot. Most nem mutatható ki az igénylés mértéke, mert az igazgatóság megtiltotta az előjegyzés vezetését — mondja *Kilinyi Károlyné* könyvtáros.

Az egyik asztalnál öt diáklány üldögél. Könyv, újság surran a kezükben. Kérdésünkre egy kék szemű, bronzvörös hajú gödöllői kislány, *Fürti Anna* válaszol.

— Nagyobb csendet kellene parancsolni itt. Sok az olyan utas, aki nem tartja be a szabályt. Itt eszik, szemetel. Több Ludast, Fülest és Világ Ifjúságát kérünk — mondja, s közben eligazgatja rakoncátlan hajfürtjeit.

Itt is sok a keresetlen könyv. Verses- és rövid lélegzetű könyvek pedig elkelnének.

— Televízió? — Hát... — és elhúzta a szót Kilinyiné. *— Először is gyakran rossz. Másodszor főleg a környék lakói nézik peronjeggyel vagy anélkül. Jó lenne egy rádió. Az ellenforradalom alatt eltűnt és még nem tudtuk pótolni.*

Jó szolgálatot tesz az MTI képes híradója. Kevésbé a kapus, aki a ki-bejáró utasoktól, látogatóktól nem kéri a jegyet...

Nyugati-pályaudvar

Inkább váróterem, mint kultúrváróterem ez a helyiség. Zajos, hangos. Nem nagyon alkalmas *„irodalmi elmélyülésre"*. Mégis sokan igénylik a nagy asztalon sorba rakott napi- és hetilapokat, könyveket. Átlagosan 150 olvasó utast tartanak nyilván. Alig kevesebb sakkozót. A sakkosok egyik fellegvára a Nyugati. Tíz sakk forog kézen. Itt is, ott is kibicek állják körül az asztalokat. Kopognak a táblák.

— Korábban sokan játszottak pénzre, ez most már nem jellemző, de még előfordul — mondja *Vidra Gézáné* könyvtáros. *— Sok a televízióbarát is.*

Éppen a Vörös és fekete filmkockái peregnek az ernyőn. Sorban, fegyelmezetten ülnek az utasok, mint egy moziban. Szórakoznak, művelődnak azok, akik napjuk egy részét váróteremben kényszerülnek tölteni.

★

Csak bepillantottunk a szocialista társadalmunk teremtette új világba, a kultúrváróterembe. De sokat megtudtunk... Főleg azt, hogy többet kellene törődni ezekkel a nagyszerű létesítményekkel. Elsősorban a folyóiratok számát, választékát kell bővíteni, s odahatni, hogy a kultúrváróterembeli lapokkal még a „vezetők" sem elégítsék ki úgy a kultúrszomjukat, hogy rendszeresen elvitetik azokat a szolgálati helyükre.

—e—

Segített a szakszervezet

Kupkai Árpád, a békéscsabai VII-es pályamesteri szakasz dolgozója, egyik alkalommal meghatottan mesélte, hogy 3000 forint értékű hallásjavító készüléket kapott a szakszervezettől. Végtelenül örült a készüléknek, mert vele tisztán hallja a beszédet.

A beszélgetés végén Kupkai Árpád megkért, hogy nevében a sajtón keresztül mondjak köszönetet a szakszervezetnek a szép ajándékért.

Boldizsár Gyula

A külföldi szakemberek elismerően nyilatkoztak a házagnélküli felépítmények elméletéről és kivitelezéséről

A KPM I/6. szakosztálya és a Közlekedéstudományi Egyesület június 15—21-e között nemzetközi ankétot rendezett a Tudományos Akadémián, *A házagnélküli vasúti felépítmény építése és fenntartása* címmel.

A konferencián a *Szovjetunió, Csehszlovákia, Lengyelország, a Német Demokratikus Köztársaság, Franciaország, a Német Szövetségi Köztársaság* és az *Osztrák Vasutak* 21 küldötte vett részt. A küldöttek, — akik közül többen előadást is tartottak — hazájukban a házagnélküli felépítmény létesítésével foglalkozó szakemberek. Magyar részről mintegy 130 pályafenntartási szakember hallgatta végig az előadásokat.

A konferencia befejezése után felkerestük *Papp Károlyt*, a 6. szakosztály vezetőjét, akitől három kérdésre kértünk választ.

1. Milyen elgondolás alapján került megrendezésre hazánkban ez a konferencia?

— Egy évszázadig háborítatlanul uralkodott a rövidsínű illesztéses felépítményi rendszer, amely az üzemi sebességek emelését, az üzembiztonság és a kényelem fokozását csak korlátozottan tette lehetővé, fenntartása mégis aránytalanul nagy költségeket igényelt — kezdte nyilatkozatát Papp elvtárs.

A vasút első évszázadának végén azonban akadtak olyan bátor szakemberek, akik megalkották a házagnélküli vágányt. Azóta évről-évre több ország vasútja lépett az új útra. Ma már tízezrek foglalkoznak a házagnélküli felépítmény elméleti és gyakorlati kérdéseivel.

Hazánkban részben külföldi, részben hazai irodalom alapján 1955 óta foglalkozunk hosszúsínesítéssel. Tekintettel arra, hogy a házagnélküli felépítmény építése során számos olyan kérdés került felszínre, amelyekre választ sem a külföldi, sem a hazai szakirodalom nem tudott adni, szakosztályunk a Közlekedéstudományi Egyesülettel karöltve még 1958 végén elhatározta, hogy 1960-ban Budapesten egy konferenciát szervez a házagnélküli felépítmény kialakításában élenjáró európai országok képviselőinek részvételével.

Az elképzelés az volt, hogy kölcsönösen kicseréljük a tapasztalatokat. Örömmel mondhatom, hogy a konferencia beváltotta a hozzá fűzött reményeket. A külföldi szakemberek előadásaikban több olyan általunk még ismeretlen kérdést világítottak meg, amely minden bizonnyal pozitív irányba fogja befolyásolni további előrehaladásunkat.

2. Melyik előadás volt a legtartalmasabb? A konferencia tapasztalatait, hogyan hasznosítják majd a gyakorlatban?

— Az előadásokat rangsorolni nem lehet, mert mindegyik alaposan, mélyrehatóan elemezte a házagnélküli felépítmény kialakításával kapcsolatos elméleti és gyakorlati kérdéseket. Az előadásokból szerzett tapasztalatok alapján már a közeljövőben számos intézkedés várható a jelenleg hazánkban érvényes fektetési és fenntartási utasítások módosítását illetően. Ezzel párhuzamosan több új eljárás bevezetésére is sor kerül.

3. A külföldi szakembereknek néhány munkahelyen bemutatták, hogy nálunk milyen technikai eljárások alapján folyik a hosszúsínesítés. A vendégek hogyan vélekedtek a látottakról?

— A konferencia részvevőinek egy kétvágányú pálya felújítása során kialakítandó házagnélküli felépítményt, valamint egy meglévő pálya hegesztésével kapcsolatos technológiai eljárást mutattunk be. Ezenkívül a hatvani deltában egy kivetődési kísérletet is láthattak, mely nagy elismerést váltott ki a szakemberek között.

Vendégeink szinte kivétel nélkül elismerően nyilatkoztak a MÁV pályafenntartási és építési szakszolgálat, valamint a Vasúti Tudományos Kutató Intézet eddig elért eredményeiről. A szovjet szakemberek szerint a házagnélküli felépítmény kialakításában, s az ezzel kapcsolatos elméleti kérdések kísérletekkel való alátámasztásában élenjárunk. A francia küldöttek is elismeréssel nyilatkoztak az alkalmazott technológiai eljárásokról. De a többi küldöttet is meglepte pályafenntartási szakszolgálatunk előretörése.

Összegezve: a konferencia számunkra igen tanulságos volt, nagymértékben elősegíti majd az előttünk álló feladatok sikeres végrehajtását — fejezte be nyilatkozatát Papp elvtárs.

— vl —



A részvevők a Tudasi előkészítő telepen megtekintették a gyorshegesztési eljárást.

(MTI Foto Lajos György felv.)

JOGSZABÁLYOK

A felsőoktatási intézmények levelező- és esti tagozatain továbbtanuló dolgozók kedvezményei (19/1960. IV. 13. Korm. sz. rend.)

1960. évi szeptember hó 1-től a felsőoktatási intézmények levelező és esti tagozatain továbbtanuló dolgozókat az alábbi kedvezmények illetik meg:

1. *Levelező tagozatokon:*

a/ Vizsgákra való felkészülésre egyetemeken főiskolákon és akadémiákon tanévenként 30 munkanap. tanító és óvónőképző intézetekben 24 munkanap tanulmányi szabadság.

b/ A kötelező foglalkozásokon és vizsgákon való részvétel miatt kiesett munkaidőt átlagkeresettel fizetett igazolt távollétnek kell tekinteni (műszaki, agrár, természettudományi és idegen nyelvi szakokon legfeljebb évi 30 napot, más szakokon legfeljebb 18 napot, a tanító és óvónőképző intézetekben legfeljebb évi 12 napot).

c/ A szakdolgozat, vagy diplomaterv készítése, az államvizsgára, illetve a diplomaterv megvédésére való felkészüléshez a műszaki, agrár és természettudományi szakokon évi 36, más szakokon évi 24, a tanító és óvónőképző intézetekben évi 12 munkanap külön tanulmányi szabadság.

2. *Esti tagozatokon:*

a/ A vizsgákra való felkészülésre tanévenként 24 munkanap tanulmányi szabadság;

b/ a kötelező esti foglalkozásokon való részvétel biztosítására, tanulmányi idő alatt a 8 oras munkaidővel dolgozó munkahelyeken alkalmazott hallgatók részére, műszaki, agrár és természettudományi szakon a hét négy napján napi 2—2 óra, más szakokon a hét három napján napi 2—2 óra fizetett munkaidőkedvezmény, amit indokolt esetben egy napra összevonva is igénybe lehet venni.

c/ A szakdolgozat, vagy diplomaterv készítésére. az államvizsgára, illetve a diplomaterv megvédésére való felkészüléshez a levelező tagozatok hallgatóival azonos külön tanulmányi szabadság.

Mit mond a paragrafus az újításokról

Az újítási javaslat tárgyának kifüggesztése

Az újítási előadó a benyújtott újítási javaslatról közleményt készít, melyet a szolgálati hely hirdető tábláján, az újítási híradón, vagy egyéb alkalmas helyen hoz a dolgozók tudomására.

A hirdetményt a benyújtástól számított két napon belül kell közzétenni.

A közleménynek tartalmaznia kell a javaslat tárgyát, a javaslattevő nevét, a bejelentés időpontját. A kifüggesztett közlemény nem tartalmazhat utalást az újító által javasolt megoldásra.

A kifüggesztés időtartama nyolc nap.

Honvédelmi érdekű javaslatokat nem szabad kifüggeszteni. A vezető fontos népgazdasági érdekből más természetű újítások titkos kezelését is elrendelheti.

Az újítási javaslatok tárgyának kifüggesztése és a dolgozókkal minél szélesebb körben való megismeretésének célja egyrészt az, hogy elejét lehessen venni a szerzői jogviták-nak. A dolgozók így látják, hogy ki, mikor. milyen tárgyú javaslatot nyújtott be és ehhez bárki észrevételt tehet, melyet az elbíráláskor az egyszemélyi elbírálónak figyelembe kell venni.

A kifüggesztés célja másrészt az, hogy a szolgálati hely dolgozói tudjanak arról, hogy milyen javaslatokat nyújtottak be és mik kerülnek elbírálásra.

Csökkentsék a lajosmizsei vonalon közlekedő személyvonatok zsúfoltságát

Pénteken délután a *Nyugati pályaudvaron.* A pénztárak előtt nem állnak hosszú sorok, de az indulási oldalon már megélénkült a forgalom. Megszólal a hangszóró:

— *Figyelem, személyvonat indul 15 óra 57 perckor Lajosmizsére, a külső 3. vágányról.*

— *Hallod Gyuri? Három perc múlva indul a vonatunk,* — figyelmezteti utitársát egy 20 év körüli fiatalember. — *Lépjünk ki, mert nem érjük el.*

Az eddig kényelmesen sétáló legények meggyorsítják lépteiket és felszállnak a lajosmizsei szerelvény utolsó kocsijába. Alig helyezték magukat kényelembe, a vonat elindult.

Kispestig igen, de utána

A 10 kéttengelyes kocsiból álló 3736-os személynek a Nyugatiban aránylag kevés utasa volt. Egyik-másik kocsiban még az ablaknál is akadt ülőhely, de *Kispesten* már a peronon, a lépcsőkön, sőt még az ütközőkön is tömören álltak a munkából hazafelé igyekvők.

Ilyen zsúfolt vonaton nem könnyű a jegyvizsgálók dolga. Az egymást sűrűn követő megállóknál a le- és felszállásnál szinte állandóan közelharcot kell vívniok az utasokkal. Ha a kocsi belsejében kezelik a jegyeket, jobbrmán a peronig sem jutnak el, máris tovább indul a vonat.

A riporter is nehéz helyzetbe került. Kispestig még csak sikerült egyik kocsiból átjutni a másikba, de utána mindennemű kísérlet kudarcba fulladt.

Sajnos ezen a vonalon egyrészt a zsúfoltság, másrészt a tisztaság hiánya miatt nem beszélhetünk kulturált utazásról. A szerelvények aránylag tisztán indulnak el a Nyugati pályaudvarról, néhány megálló után azonban úgy néz ki a kocsik padlózata, mintha heteken keresztül nem takarítanák. S mint megtudtuk, nemcsak a 3736-os, hanem a 3716-os, a 3714-es, a 3724-es és a 3744-es vonatokon is hasonló a helyzet.

Emberfürtök a lépcsőkön

Szombaton délután a Budapestről induló és hétfőn reggel a bejövő vonatoknál még rosszabb a helyzet — mondja az egyik jegyvizsgáló. — Ezeken a napokon jóval több az utas, mint a hét többi napján. És mert senki sem akar lemaradni, ha a kocsiban nincs hely, ellepik a lépcsőket és az ütközőket, nem törődve a baleseti veszéllyel. Ha figyelmeztetjük az utasokat, kórusban kiáltják: *adjon a MÁV több kocsit.* Mit lehet erre válaszolni? Hiszen végeredményben igazuk van. Ha a szerelvények hosszabbak lennének, nem kellene naponta százaknak a lépcsőn utazni.

Másnap, szombaton délután Kispest állomásfőnökével beszélgettünk az utazási körülményekről. Neki is az a véleménye, hogy több kocsi beállításával enyhíteni lehetne a szerelvények zsúfoltságát.

— *A 3716-os és a 3717-es vonatszerelvénye, amikor négytengelyes kocsikból áll, ugyanannyi kocsiszám mellett „elnyeli" az utasokat* — mondotta. — *Ha minden vonat 2—3 kéttengelyes kocsival többet kapna az előirtnál, ezen a vonalon is kultúráltabbá lehetne tenni az utazást.*

*A Vörös Csillag Traktorgyáron, a Lőrinci Hengermű*n *és a Kistexten* kívül még nyolc kisebb-nagyobb üzemből ezrek járnak dolgozni a lajosmizsei vonalról. A kispesti állomást nem véletlenül nevezték el kis Kelenföldnek. Igaz, hogy csak megnövekedett személyforgalma hasonlít Kelenföldéhez. Az állomás kicsi, korszerűtlen, régen kinőtte kereteit. Időszerű lenne a most folyó vágányhálózat korszerűsítésével egyidőben bővíteni a WC-t és átépíteni a roskadozó I-es váltóőrhelyet, mert az inkább hasonlít csőszkunyhóhoz, mint váltóőrhelyhez.

A budapesti igazgatóság III. osztályának, illetve a 8. szakosztálynak valamilyen módon segítenie kellene azon, hogy csökkenjen a lajosmizsei vonalon közlekedő személyvonatok zsúfoltsága, mert a mostani állapotok súlyos balesetekhez vezethetnek.

— v —

Köszönet a gondoskodásért

Május végén két hetet töltöttünk a szakszervezet *balatonszántódi* üdülőjében. Mivel első ízben voltunk ebben az üdülőben, meglepett bennünket az a figyelmesség, amellyel az üdülő személyzete, s főként *Ócsai Ferenc* gondnok a beutaltakat körülvette.

Újonnan festett, ragyogóan tiszta szobákban kaptunk elhelyezést. Az ételek is ízletesek, változatosak voltak. Egyszóval a két hét alatt mindent megkaptunk, ami a kellemes pihenéshez kellett.

Négy dolgozó társam nevében ezúton is köszönetet mondok az üdülő dolgozóinak és Ócsai Ferenc gondnoknak, aki példásan vezeti az üdülőt.

Esküdt János,
Dombóvár, Fatelítő ÜV.

Hasznos volt az átszervezés

A miskolci rakodási főnökséget —, mint önálló szolgálati főnökséget —, április 1-én megszüntették. A főnökség fizikai és adminisztratív dolgozóit a Tiszai pályaudvar létszámába, illetve felügyelete alá helyezték.

Mint minden átszervezésnél, itt is jelentkeztek a kezdeti nehézségek, de ezeket rövid idő alatt sikerült felszámolni.

Míg áprilisban az egy jelenléti órára eső mozdított súly 14,29, addig májusban 16,13 q volt. Az egy főre eső kirakott kocsik mennyisége pedig 13,7-ről 16 kocsira emelkedett. Az átszervezés tehát hasznos volt.

Bakó János Miskolc

Az 1960. évi üzemi jutalékra jogosultság egyéni feltételei

A Hivatalos Lap 20. száma közli a MÁV üzemi jutalékszabályzatról szóló rendeletet. Lapunkban a rendelet III. fejezetét folytatásban közöljük.

1. Üzemi jutalékra valamennyi munkaviszonyban álló havibéres és órabéres (időbérrendszerben, teljesítmény-bérrendszerben, vagy prémiumos bérrendszerben foglalkoztatott) dolgozó jogosult, aki

a) *az üzemi jutalék fizetésének alapját képező évben a Magyar Államvasutaknál, mint vállalatnál* — ide nem értve az üzemi vállalatokat és költségvetési szerveket — (a továbbiakban: MAV-nál) *legalább hat* (a munkaviszony közbeneső fennállása mellett, kétszer három) *hónapon át rendes állományi létszámba tartozó dolgozóként ténylegesen folyamatosan dolgozott és;*

b) *az üzemi jutalék fizetésének alapját képező év december havának 31. napján állományi létszámba tartozott.* (Hivatalos Lap 1958. évi 19. szám. 107980/1958. I/4. A. sz. rendelet).

2. Az Államvasutak területén működő függetlenített üzemi párt- és tömegszervezeti tisztségviselők (funkcionáriusok) részére — csomóponti pártbizottságig, illetőleg szakszervezeti bizottságig bezárólag —, ugyanúgy kell az üzemi jutalékot fizetni, mintha az Államvasutak állományi létszámába tartoznának és ténylegesen ott dolgoznának.

Az idegen vállalatoknak kölcsönadott dolgozók abban az esetben jogosultak üzemi jutalékra ha az őket foglalkoztató vállalattól nem kapnak nyereségrészesedést.

A költségvetési szervek dolgozói közül a MÁV területén üzemegészségügyi munkát végző dolgozók is jogosultak üzemi jutalékra, azonban csak olyan mértékben, amilyen mértékben üzemegészségügyi munkát végeznek. Ennek értelmében a teljes munkában töltött idejük arányában jogosultak üzemi jutalékra a MÁV területén az üzemorvosok, az üzemi ápolók, a kerületi orvosok és az egészségügyi járőrök. Munkában töltött idejük és az általuk végzett üzemegészségügyi feladatok mértékének arányában jogosultak üzemi jutalékra a MÁV területén működő ellenőrző orvosok és az igazgatósági egészségügyi főcsoport egyes dolgozói (igazgatósági főorvos és üzemegészségügyi munkát végző többi dolgozók). Az üzemi jutalék mértékét erre nézve külön rendelet határozza meg.

Jogosultak üzemi jutalékra a MÁV kezelésében levő bölcsődék és napközi otthonok dolgozói is, akiknek munkabérét elsődlegesen a MÁV fizeti és a költségvetésből térítik.

Az üzemi jutalékra jogosultság egyéb feltételeit a fent felsorolt esetekben is vizsgálni kell.

Tényleges munkában töltött időnek kell tekinteni a ledolgozott időn kívül;

a) a fizetéses szabadságot és a szülési szabadságot,
b) a nem tényleges katonai szolgálatot,
c) az ülnöki megbízatást,
d) azt az igazoltan mulasztott időt, amelyre munkabér jár. (Mt. 69. §.);
e) a mozgalmi szervek és az Államvasutak részéről történt iskolára küldés idejét,
f) a foglalkozási betegség, vagy a dolgozó hibáján kívül bekövetkezett üzemi baleset miatt betegállományban töltött időt.

A népgazdasági érdekből —, illetőleg a MÁV és az üzemi vállalatok, vagy vasúti költségvetési szervek között történt áthelyezés esetén a dolgozó a MÁV-nál eltöltött ideje alapján — ha az egyébként folyamatos —, akkor is jogosult arányos összegben üzemi jutalékra, ha ez az idő kevesebb, mint hat hónap. A népgazdasági érdekből történt áthelyezéssel azonosnak kell tekinteni az illetménynélküli szabadság engedélyezését, vagy beszüntetését a MÁV-tól, a párt- vagy tömegszervezethez, felső államigazgatási szervekhez való átengedés, vagy onnan visszarendelés megfelelő eseteiben.

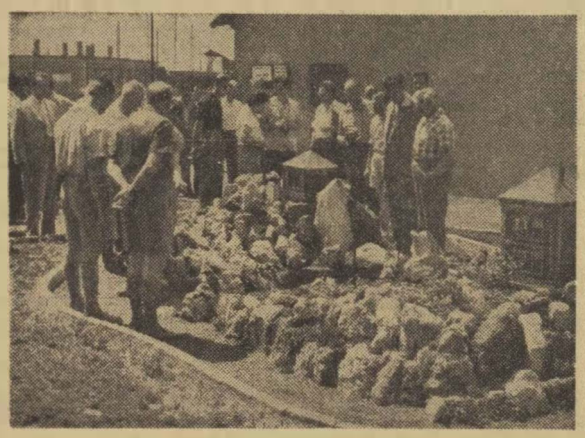
Az a dolgozó, aki év közben az előzőkben nem említett okból betegállományban, illetőleg a dolgozó anyákat kötelezően megillető fizetésnélküli szabadságon (Mt. 98., 98/A., 98/B §) volt, ténylegesen munkában töltött ideje alapján akkor is jogosult arányos összegű üzemi jutalékra, ha ez az idő kevesebb, mint hat hónap. Ugyanezt a szabályt kell alkalmazni az év közben elhalt dolgozó esetében is.

A hat (kétszer három), havi ténylegesen ledolgozott idő akkor folyamatos, ha azt a dolgozó minden hiányzás nélkül, vagy az előzőekben felsorolt távollétekkel megszakítva dolgozta le. A fizetésnélküli szabadság előzőekben nem említett esetei —, ha a dolgozónak az év folyamán nincsen meg a legalább kétszer három hónap ténylegesen és folyamatosan ledolgozott ideje —, kizárják az üzemi jutalékra való jogosultságot.

3. Üzemi jutalékra jogosult az a dolgozó is, aki az előzőkben előírt hat, (kétszer három) havi folyamatosan ledolgozott időnél rendelkezik, azonban december 31-én nem tartozik állományba, feltéve, hogy

a) nyugellátásban részesül,
b) betegállományban, illetőleg a dolgozó anyákat kötelezően megillető fizetés nélküli szabadságon van,
c) határozott időre, vagy meghatározott munka elvégzésére alkalmazták és szerződése lejárt,
d) a MÁV-tól népgazdasági érdekből áthelyezték, vagy a MÁV-tól üzemi vállalathoz, illetőleg költségvetési szervhez helyezték,
e) tényleges katonai szolgálatra vonult be,
f) munkaviszonya létszámcsökkentés, illetőleg átszervezés miatt (Mt. 29. § 1. b.), *a dolgozó részéről történt azonnali felbontással* (Mt. 32. §.), *vagy a dolgozó elhalálozásával szűnt meg.*

(Folytatjuk)



Oszták vasutas vendégek a ferencvárosi fűtőház kis kertjében. (Simay István felv.)

ÉBER VASUTASOK

Szob határállomáson történt. Az állomásra teherszerelvény érkezett. A magyar és csehszlovák kocsivizsgálók nyomban munkához láttak. Hosszúnyelű kalapácsaikkal sorra kopogtatták a kerekeket, ellenőrizték a féktuskókat és betekintettek az üres kocsikba is.

A szerelvény közepén az egyik kocsiban üres ládák voltak. *Krizsán János* szobi kocsivizsgáló — mintha valaki felhívta volna figyelmét — alaposan szemügyre vette a ládákat. Miközben szemlélődött, észrevette, hogy az egyik láda alatt két fiatalember rejtőzik.

Nyomban felszólította őket, hogy jöjjenek elő. Egyikük ki is mászott, de ahogy lelépett a kocsiról futásnak eredt. Néhány méter után azonban beleütközött a csehszlovák kocsivizsgálókba, akik feltartóztatták.

A két fiatalt bekísérték az őrsre, ahol hamarosan kiderült, hogy otthonról elszöktek, s már harmadik napja csavarogtak a környéken. Azt is bevallották, hogy üzletekbe betérve élelmiszereket loptak.

A tehervonatra azzal a szándékkal szálltak fel, hogy külföldre szökjenek. A két fiatal terve azonban meghiusult. Az esemény után a szobi határőr alegység parancsnoka szabad pártnapon mondott köszönetet az éber vasutasoknak.

Takács József fhdgy,
Szob

A LENDVAI-BRIGÁD

Az Északi Járműjavító mozdonyszerelő csarnokában csak hosszas barangolás után találjuk meg a *Lendvai*-brigádot. Nehezen indul a beszélgetés, mindenki néz, hallgat, tudni akarja jövetelünk célját.

A feszültség azonban csakhamar feloldódik, s Lendvai László a brigád 26 éves vezetője, ha szűkszavúan is, de beszélni kezd.

— *Nem volt könnyű dolog* — mondja. *Az üzemben 45 brigád versenyez a címért és eddig csak háromnak sikerült a címet elnyerni.*

A munka nevel, átalakít

A brigád eredményeinek titka az összeforrottság, a több éves közös munka. Tagjai ma már nemcsak munkatársak, hanem „családtagok" is. A brigádot 1957 szeptember elsején alakították, de néhányan már 10 éve együtt dolgoznak. Közösen vállaltak részt a jóból, a rosszból.

A vállalásokat rendszeresen túlteljesítik. Az átlaguk a 109 % körül mozog. Munkájuk selejtmentes. A baráti segítségnek megkapó részleteit jegyezték meg róluk.

Elgondolkoztató, hogy a munka milyen nagyszerű dolgokra képes. Néhány évvel ezelőtt a mozdonyszerelők munkáját jóformán semmibe vették. Ha valakit fegyelmileg áthelyeztek, akkor ide került. Ha róluk volt szó, csak legyintettek egyet.

Ma a Lendvai-brigád az üzem büszkesége. Nemcsak a mindennapi munkából, de a politikai feladatok megoldásából is derekasan kiveszi a részét. Ott voltak a KISZ bölcsőjénél, amikor 1957. március 21-én megalakult. Lendvai László ma is az üzem KISZ-titkára.

Lendvaiékra nemcsak az öregek, hanem a fiatalok is büszkék. A 8 tagú brigádban öregek és fiatalok egyaránt találhatók. Nagy tiszteletnek örvend *Rozmán Pista* bácsi, akit csak néhány esztendő választ el a nyugdíjtól. Ő a fiatalok istápolója, nevelője. Munkája egyenesen aranyat ér.

Pista bácsi a legnagyobb szakértelmet igénylő munkán dolgozik. Övé a gépezet, ő szereli a dugattyú- és tolattyúházat.

— *Ez adja a gépnek az erőt* — magyarázza büszkén.

A gép másik oldalán *Nagy Feri* szorgoskodik. Jó tanítványnak bizonyul. Mi tagadás nemcsak a saját munkáját végzi el, hanem másoknak is segít. Nagymester a szabályozófej tolattyújának kiszerelésében. Erre nagyon büszkék a többiek is, mert ez a munka nagy ügyességet kíván.

Skultéti Imre és *Kovács László* szereli le a kéményt, a homokolót, a tápfejet, a fűtőhidakat, a lövettyűket és a konyhát. *Fecske András*a fékberendezés és a hamuláda. Ő a legkormosabb, de egyben a legvidámabb is.

A szórakozásban is együtt

A brigád tagjai segítik egymást. Beteg társaikat meglátogatják és elvégzik helyettük a munkát. Bármi történjék is, egy mozdonyt két és fél, három nap alatt szétszednek.

A brigád tagjai szabad idejükben is egyek. Gyakoriak a brigádnapok, amikor összejönnek a férjek, a feleségek és a gyerekek. Mindig kellemesen emlékeznek vissza a közösen töltött vidám délutánokra. Részt vettek már közös hajókiránduláson is és éppen most készülődnek a másikra. Nem hiányzik programjukból egy-egy színházi előadás sem. Legutóbb a *Pesti embereket* látták.

Szeretnek tanulni is. A politikai oktatáson kívül most arra törekszenek, hogy a brigád minden tagjának két vagy három szakmája legyen. Ősszel beiratkoznak a dieseltanfolyamra, mert azé a jövő — mint mondják.

A Lendvai-brigád tagjai megérdemlik a szocialista brigád címet. Nemcsak a munka frontján, hanem a szocialista embertípus formálásban is nagyszerű eredményeket értek el. *Kívánjuk, hogy nagyon hosszú ideig őrizzék meg a büszke címet, megérdemelt, becsületes munkájuk kitüntetését.*

M. F.

Minden funkcionáriushoz jusson el a Munka című folyóirat

A *Munka* a szakszervezeti mozgalom havonként megjelenő folyóirata, a mozgalom elvi kérdéseinek fejtegetése mellett minden számában hasznos gyakorlati útmutatást is közöl. Éppen ezért olvasása a szakszervezeti funkcionáriusok munkájához szinte elengedhetetlenül szükséges.

Ennek ellenére a szakszervezeti bizottságainknak mintegy fele még eddig nem rendelte meg a folyóiratot. De még olyan megyei bizottságunk is van, ahol nem ismerik.

Éppen ezért felhívjuk a megyei bizottságok, valamint a szakszervezeti bizottságok figyelmét, hogy ahol ez ideig nem tették meg, *sürgősen fizessék elő a folyóiratot.* Nem hiányozhat a Munka a könyvtárakból, a művelődési otthonokból sem.

Jelenleg folyik a folyóiratra az előfizetés gyűjtés. *Kérjük a megyei bizottságokat; hassanak oda, hogy valamennyi szakszervezeti funkcionáriushoz eljusson a folyóirat.*



A szocialista brigád címért versenyez a ferencvárosi fűtőháznál Viola József mozdonylakatos brigádja. Képünkön a brigád tagjai közül: Szőcsényi József, Rózsavölgyi Sándor, Gyánti János, Viola József, Harc László. (Simay István felv.)

Sport

VÉGRE SIKERÜLT!

A debreceni vasutasok és a város sportkedvelő közönsége évek óta nagy várakozással tekintett a Debreceni VSC labdarúgó csapatának szereplése elé. Érthető, hiszen a csapat az utóbbi években állandóan ott kopogtatott az NB I. ajtaján, de nem sikerült bejutni.

Az idei bajnokságban a Kecskeméti Dózsa csapata volt a legnagyobb vetélytárs. A két csapat párharcából a DVSC került ki győztesen. Az NB II. keleti csoportjában az első helyen végzett és bejutott a legjobbak közé.

Most Debrecenben nagy az öröm. De a gondok is megnőttek. A DVSC és a város vezetői egyaránt azon fáradoznak, hogy olyan együttest kovácsoljanak össze, amely méltóan képviseli majd az NB I-ben a várost, az egyesületi és a vasutas színeket.

Orgován László
Debrecen

*

(Mi is osztozunk a debreceniek örömében. Kívánjuk, hogy a DVSC jó szereplésével öregbítse a vasutas labdarúgás hírnevét. A szerk.)

BÚCSÚ AZ NB I-TŐL

Befejeződött az 1959/60. évi labdarúgó bajnokság. Eldőlt a bajnokság és a kiesések sorsa. Sajnos mi inkább az utóbbiban vagyunk érdekelve. A labdarúgó évad nagy hajrájában mindkét NB I-es csapatunk elvérzett. Csupán az ad némi vigaszt, hogy a Debreceni VSC csapata bejutott az NB I-be. Így a következő bajnokságban is szerepel vasutas csapat a legjobbak között.

Miután a kérdés már eldőlt nézzük meg röviden, mi okozta a Szombathelyi Haladás és a BVSC kiesését. Előrebocsátjuk, hogy mindössze egy-két részkérdést szeretnénk boncolgatni.

A kívülállók úgy látják, — a Népsport is úgy írta, hogy a Szombathely és a BVSC kiesését nem kis részben az okozta, hogy a két vasutas csapat a hajrára az összefogás helyett demoralizálódott. Ezt azzal bizonygatják, hogy a kiesés szempontjából döntő fontosságú mérkőzéseken egyik csapat sem játszatta erősségeit. A Szombathelyből Novákot, a BVSC-ből Csernait hagyták ki. Csernait egyébként néhány héttel ezelőtt házi fegyelmi útján eltiltották a szerepléstől.

Bizonyos fokig talán ez is közrejátszott. A hiba gyökere azonban sokkal mélyebbre és messzebbre nyúlik.

Elmaradt a jó hajrá

A rutinos játékos gárdával ren[illegible]ző Szombathelytől megszok[illegible] már, hogy az évközben nyúj[illegible] gyengébb teljesítményt jó hajrá követte. De ugyanakkor féltettük is a csapatot. Féltettük, mert tudtuk, hogy ha egyszer rosszul jön ki a lépés — ebben egy kedvezőtlen sorsolás is közrejátszhat — nem tudnak kikeveredni a csávából.

Nos, ez az idén bekövetkezett. A Haladás kiesése annál is szomorúbb, mert a csapat két évvel ezelőtt sikeresen fiatalított és sokáig versenyben volt a legjobb vidéki csapat címért is.

Hogy a fiatalítás utáni sikeres szereplés csak tiszavirág életű volt, abban sok minden közrejátszott. A többi között: egyes fiatal, tehetséges játékosoknak, Novákéknak, Pálnak és a többieknek fejükbe szállt a dicsőség. Úgy gondolták, hogy nekik akkor is megy a foci, akkor is biztos a helyük a csapatban, ha sportszerűtlenül élnek, ha nem edzenek rendszeresen.

Tévedtek. A pályán mutatott játékukkal bizonyították be, hogy nem tudják azt nyújtani ami bennük van, amit a szakvezetők és a szurkolók joggal várnak tőlük.

A gyakori edzőcsere sem megoldás

Baj volt a Haladásnál a szakvezetéssel is. A gyakori edzőváltozás sem tett jót a csapatnak. Kiss Gábor távozása után Szabó Imre a csapat egykori játékosa látta el az edzői teendőket. Mivel a játékosok tőle nem nagyon függtek, a csapatban tovább romlott a szellem.

Az őszi idény után ismét edzőcsere történt. Turay András került Szombathelyre. A vezetők bíztak abban, hogy a keménykezű Turaynak sikerül felhozni a csapatot és elkerülik a kiesést. A kedvezőtlen sorsolás, a sérülések és egyéb külső és belső tényezők miatt azonban neki sem sikerült megmenteni a csapatot a kieséstől.

Bizonyos mértékig a BVSC-ben is hasonló akadályok gátolták a csapat jó szereplését. A különbség az volt, hogy itt csak Csernai és esetenként Gerencsér magatartása befolyásolta a többiek teljesítményét. A sportszerűtlen életmódot folytató, öntelt Csernainak még akkor is helye volt a csapatban, amikor, olyan rossz formában volt, hogy szinte lézengett a pályán. Példa erre az őszi MTK elleni mérkőzés a Hungária körúton.

Az állandó védekezés lemondás a gólszerzésről

Moór Ede edző gyakran panaszkodott amiatt, hogy kevés olyan játékosa van, aki megüti az NB I. színvonalát. Ez részben igaz. De ezért elsősorban a szakosztály vezetői és személy szerint az edző is felelős.

Amikor a BVSC bejutott az NB I-be, a csapat lelkes, bátor támadó játéka igen jó benyomást tett a szakemberekre és a szurkolókra. A biztató szereplés azonban rövid ideig tartott. Egyes játékosok mintha elfelejtettek volna futballozni, sorozatosan rosszul játszottak. **A csapat harcrendje is megváltozott. A támadás helyett állandóan 7—8 ember védekezett.** Hogy ez mennyire helytelen taktika volt, azt számos mérkőzés igazolta.

Kezdetben sok baj volt az edző túl szigorú, mondhatnánk rideg magatartásával.

Nagy hibát követett el azzal is, hogy nem mert olyan tehetséges fiatalokhoz nyúlni, mint az ifjúsági válogatott Aczél, Nagy Béla és mások.

Ezeket a fiatalokat régen be kellett volna dolgozni a csapatba, még akkor is, ha a két ifjúsági válogatott modorában volt kivetni való. Ki másnak, mint az edzőnek és a szakosztály vezetőnek kellett volna itt a büntetés és goromba beszéd helyett türelmes, nevelő munkát végezni. A megtévedt embereket előbb lehet szép szóval a helyes útra téríteni, mint drákói szigorral.

A két csapat, a Szombathelyi Haladás és a BVSC csakis úgy kerülhet vissza az NB I-be, ha a vezetők levonják a tanulságot, ha soraikat kemény kézzel rendezik, ha tehetséges, elsősorban saját nevelésű fiatalokból alakítják ki a jövő csapatát. S végül, ha a játékosok nevelését tapasztalt, kipróbált sportemberekre bízzák.

A járműjavítók fiataljai az idén is résztvesznek a tisztasági és takarékossági versenyben

Az elmúlt két évben a járműjavítók KISZ fiataljai sikeresen kivették részüket a tisztasági és takarékossági mozgalomból. A múlt évivel azonos feltételek mellett a budapesti vasúti csomóponti pártbizottság mellett működő ifjúsági tanács, a szakszervezet elnöksége mellett működő Ifjúsági Bizottság és az I/7 D az idén is megrendezi a versenyt.

A versenyben az *Északi*, a *Landler*, a *szolnoki*, a *debreceni*, a *dunakeszi*, a *szombathelyi*, a *miskolci* és a *székesfehérvári járműjavító*, a *Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV* és a *Vasanyagjavító* fiataljai vehetnek részt.

A verseny ideje szeptember 30-ig terjed.

A kiszesek munkáját be lehet számítani a KISZ-tagok kötelező 20 órás közérdekű társadalmi munkájába is.

A verseny értékelése a következőképpen történik: A fiatalok tisztasági és takarékossági eredményeit a tájékoztatóban közöltek szerint pontozzák, majd az elért összpontszámot elosztják az üzemben dolgozó — 30 éven aluli — fiatalok számával. Az az üzem nyeri a versenyt, ahol legmagasabb az egy fiatalra eső pontszám.

Az első helyezett 10 ezer forint pénzjutalomban és a szakszervezet elnökségének vándorzászlajában, a második 6000, a harmadik pedig 4000 forint jutalomban részesül.

Felsőbb osztályba léphet

címmel a Műszaki Élet kilencfordulós pályázatot közöl. A pályázat kérdései műszaki jellegűek. A helyes megfejtőket tárgyi jutalomban részesítik. A pályázatba menetközben is be lehet kapcsolódni.

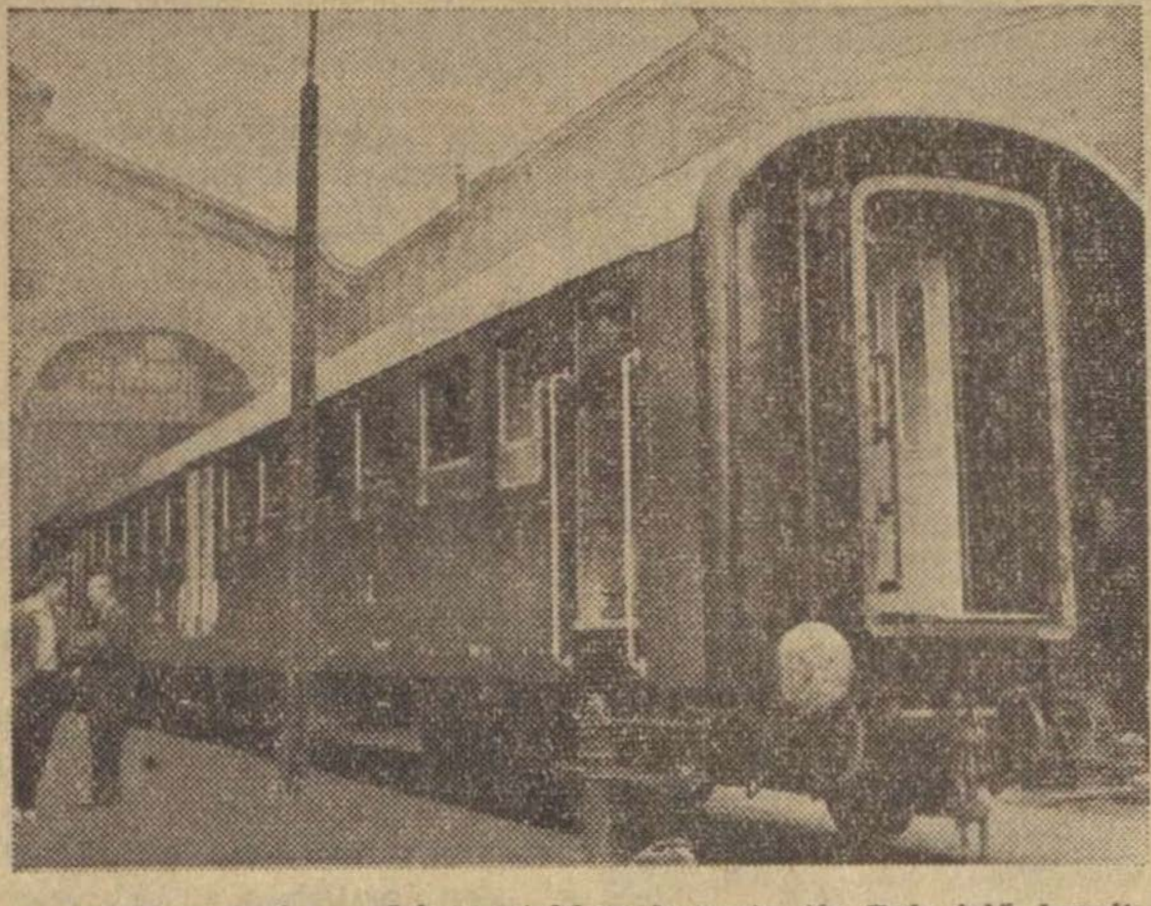
MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Új személypályaudvar a főváros távlati terveiben

A fővárosi tanács június 24-én tartott ülésén megvitatták Budapest és környéke általános rendezési tervének irányelveit. A rendezési terv irányelvei a vasúti közlekedést is érintik. Eszerint Budapest környékének vasúti közlekedését a távlati terv során villamosítják, illetve dieselesítik. A jelenlegi helyén korszerűsítik a *Keleti-* és a *Nyugati*-pályaudvart, a *Délit* pedig bővíteni kívánják. Ugyancsak korszerűsítik a *kelenföldi*-pályaudvart, *Rákosrendező* pályaudvart és *Rákos*-állomást.

Az irányelvekben szó van arról is, hogy a *Duna-parton* egy új, korszerű személypályaudvart létesítenek.

Budapesten megszüntetik a vasútvonalak és a forgalmi utak szintbeli keresztezését. A ceglédi vonal felemelésével kapcsolatban a Hungária körútnál, a Szegedi útnál és a Kacsóh Pongrác útnál, aluljárókat építenek.



A helyiforgalmú munkásvonatokhoz havonta tíz Bah jelű kocsit készítenek a Dunakeszi Járműjavítóban.
(MTI Fotó Lajos György felv.)

Kérdezz—felelek esték a celldömölki építési főnökségnél

Építési főnökségünk területén a szakszervezeti bizottság javaslatára negyedévenként kérdezz-felelek estet rendezünk az építésvezetőségeknél.

A mi játékunk nem hasonlít a dupla, vagy semmi játékhoz. Ezeken az esteken az építési főnök elvtárs ismerteti az építésvezetőségek soronkövetkező feladatait, a célkitűzéseket, a verseny állását, majd elmondja a hibákkal kapcsolatos észrevételeit. A beszámoló után vitára kerül sor.

Ezek a tanácskozások azért kapták a kérdezz-felelek est elnevezést, mert a vita kötetlen formában zajlik le. A dolgozók bátran elmondhatják javaslataikat, észrevételeiket, esetleges panaszaikat, vagy kérdéseket intézhetnek az építési főnökség vezetőjéhez.

Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a kérdezz-felelek esték beváltak a celldömölki építési főnökségnél. Gyakran tapasztaljuk, hogy olyan élénk a vita, amelyhez hasonlóra termelési tanácskozásokon, szakszervezeti taggyűléseken is ritkán van példa.

Bakos Sándor szb-titkár,
Celldömölk

A kultúrbizottság munkatervéből

Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága mellett működő kulturális bizottság olyan programot állított össze, amely minden bizonnyal elősegíti a dolgozók művelődését, a kollektív szellem elmélyítését.

A nyári idényben *Sóstó fürdőre*, *Visegrádra* és *Füzérradványra* szerveznek kirándulást. Ezenkívül nyolc TIT-előadás és több kultúrműsor rendezését tartalmazza a munkaterv. A műsoros esteken az állomás fúvós-, népi és tánczenekara is közreműködik.

Az első műsoros esten, amelyet az állomás kultúrtermében rendeztek a debreceni MÁV Filharmónikus zenekar adott hangversenyt. Közreműködött *Balogh Éva* és *Szigethi László* a debreceni *Csokonai Színház* két művésze.

A jól sikerült hangverseny után, a szakszervezeti bizottság vezetősége rózsacsokorral kedveskedett a szereplőknek, akik díjtalanul vállalták a dolgozók szórakoztatását.

Kiss János
Debrecen

Híradás a Balaton északi partjáról

Mint minden évben, az idén is megszépülve várta a *Balaton* környéke az üdülőket. Felkészült a nyári idényre a MÁV is. Méghozzá sokkal gondosabban, mint a korábbi években.

Itt-ott persze még akadnak olyan hibák is, amelyeken kis jó akarattal lehetne segíteni. Például a hajók közlekedését jó lenne a vasúti menetrendhez igazítani. Nem ártana az sem, ha az állomásokon figyelmeztető táblákat helyeznének el és felhívnák az utazóközönség figyelmét a tisztaság, a rend megóvására, mert igen sok még a szemetelő utas.

Bognár Károly Tapolca

ÚJ KÖNYVEK

A Mezőgazdasági Kiadó új kiadásban megjelentette **Gyümölcstermelés** című könyvét.

A két részből álló munkában megtaláljuk a gyümölcstermesztés valamennyi fontos tudnivalóját, a faiskolai nevelést, a telepítést, a fák gondozását, a növényvédelmet, a szüretet, az osztályozás, a szállítás tudnivalóit, az egyes gyümölcsök termesztésének módját és jelentőségét.

Ugyancsak a fenti kiadó könyvei közül ajánljuk **A szamóca, a málna és a szeder termesztése** című kötetet az egyéni termesztőknek, a termelőszövetkezetekben dolgozó vasutas családtagoknak, valamint termelőszövetkezeteket patronáló szakszervezeti bizottságok könyvtárainak.

HÍREK

A munkavédelmi rejtvénypályázat nyertesei

A júniusi munkavédelmi hónappal kapcsolatban közölt háromfordulós rejtvénypályázatunk végetért.

A helyes megfejtések: I. Használd a védőberendezéseket s a védőfelszereléseket. Űrszelvény hiány. Tíz éves a munkavédelem. Kettős szigetelés. II. Előzetes munkavédelmi ellenőrzés. Biztonságos. Újítómozgalomra. Kétezernyolcvan. Szilikózis. III. Munkavédelmi bizottság. Munkaidőcsökkentés. Gördülő állomány. Decibel. Június.

A beérkezett 212 megfejtésből, mindhárom fordulóban helyes megfejtés 72 volt. *A sorsolás alapján a nyertesei a következők:*

Az egyhetes külföldi hajóútra szóló üdülőjegyet nyerte: *Tóth István, Albertirsa, Köztársaság út 107.*

A kéthetes balatoni üdülésre jogosító üdülőjegyet nyerte: *Göndöcs Jenő, Barcs állomás.*

A kéthetes mátraházi üdülésre jogosító üdülőjegyet nyerte: *Halmai Béla Szeged, Bécsi körút 11/b.*

— **Az általános iskola VII. osztályából 60, a VIII. osztályból pedig 16 dolgozó tett sikeres vizsgát** Pécs állomáson. A tanuláshoz, az eredményes vizsgázáshoz a mozgalmi szervek és a szolgálati vezetők minden segítséget megadtak.

— **Szakszervezeti aktívák jutalmazása.** A Szolnoki Járműjavító szakszervezeti bizottsága megbeszélésre hívta össze az aktívákat A munka értékelése után a legjobbak között 5000 forint értékű jutalmat osztottak ki.

— **Társadalmi munkában strandkabin építését kezdték meg az** újszegedi tiszai hullámtérben Szeged csomópont dolgozói. Június 14-én Szeged állomásról 17 dolgozó jelent meg az építkezés színhelyén.

— **Népfront-estet rendeztek a Debreceni Járműjavító kultúrtermében.** Harmati Sándor a Hazafias Népfront Országos Tanácsának titkára számolt be a II. kongresszusról, majd a népfront-mozgalmunk időszerű kérdéseit ismertette. Ezt követően a debreceni népi együttes és a Csokonai Dalkör szórakoztatta az est mintegy 700 résztvevőjét.

— **Jól sikerült fénykép-kiállítást** rendezett Szeged állomás szakszervezeti bizottsága a munkavédelmi hónap keretében.

— **Üzemi hangverseny Debrecen állomáson.** A debreceni MÁV Filharmónikusok és a Csokonai Színház néhány tagja részvételével jól sikerült üzemi hangversenyt rendezett Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága az állomás kultúrtermében. A hangversenyen többszáz dolgozó és családtagja vett részt.

— **Országos dalos találkozóra készülnek** a szegedi és Szeged környéki vasutas énekkarok. A július 9-én és 10-én Szegeden megrendezésre kerülő találkozó előtt a vasutas dalosok szakmai bemutatót tartanak a MÁV Petőfi kultúrotthonban.

— **Munkavédelmi filmbemutatót** rendeztek június 16-án és 17-én a Szombathelyi Járműjavítóban. A filmeket 797 dolgozó tekintette meg.

— **A X. vasutasnap és az alkotmány ünnepének tiszteletére a** celldömölki építési főnökség 10-es építésvezetősége párosversenyre hívta a 6-os építésvezetőséget. A verseny feltételeit hat pontban szabták meg.

— **200 társadalmi munkaórát** vállaltak Kelenföld állomás dolgozói a pályaudvar területének csinosításából, a váltóőrhelyek környékének parkosításából.

— **1018 tonnás eredményt értek** el június első tíz napjában Ferencváros állomás dolgozói a tehervonatok átlagos terhelésében.

— **Köszönő levelet kapott a** MÁV Tisztképző Intézet műszaki tagozata az I. kerületi tanácstól és MHS-től, mert 90 hallgató társadalmi munkában résztvett **a** Gellérthegy oldalán épülő szabadtéri színpad építésében.

— **A nyári menetrend bevezetése után is figyelemreméltó eredményeket érnek el a budapesti személypályaudvarokon a személyvonatok menetrend szerinti közlekedtetésében.** A Déli pályaudvarról 99.3, a Keleti pályaudvarról 99, a Nyugati pályaudvarról pedig 98.7 százalékos pontossággal indultak a vonatok.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Dancs József Tapolca, Takács József Szob, Orgován László Debrecen, Pintér Lajos Vácrátót, Kismihók Róbert Celldömölk, Cseh Zoltán Szolnok, Bognár Károly Tapolca, Tótka Károly Szeged, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Zomi Lajos Pécs, Gerecs László Szombathely, Tóth Mihályné Budapest: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Nagy Sándor Pusztamonostor, Orbán József Tapolca, Bódogh Mihály Dombóvár, Uglyai Sándor Miskolc, Blaskó Imre Lőrinci: **Kérésüket továbbítottuk.**

Zsofcsák Jánosné Vác: Versét alkalomadtán közöljük. **Tóth József Sztálinváros:** Pontosan írja meg, hogy milyen iskoláról van szó. Egyébként felhívjuk a figyelmét a lap 2. oldalán lévő közleményre is. **Szegedi érdekeltek:** Névtelen levélre, s a pontos szolgálati beosztás ismeretének hiányában nincs módunkban válaszolni. **Füzi Gergely Szentes:** Tudomásul vettük. Máskor jobban ügyeljenek a pontosságra. **Gálos Lajos Várpalota:** Levélben válaszolunk.

Országos fotopályázat

A Magyar Honvédelmi Sportszövetség Országos Elnöksége „Sport és honvédelem" címmel fotopályázatot hirdet a magyar néphadsereg napja tiszteletére.

A beküldött pályázati munkák, művészi formában, hűen fejezzék ki néphadseregünk életét, a hadsereg és a dolgozók kapcsolatát, valamint az MHS sportmunkáját — lövész, repülős, ejtőernyős, motoros, rádiós, háromtusa, modellezés, könnyűbúvár, motorcsónak, íjász, kajak és kenu —, továbbá kiképzési tevékenységét.

A fotopályázaton részt vehetnek fotoamatőrök és hivatásos fotósok, legfeljebb 5 db 18x24 cm-es méretű, fekete-fehér képpel. A pályázatokat jeligével ellátva kell beküldeni. A csomagban el kell helyezni egy jeligés borítékot, melyben megtalálható a pályázó lakcíme és személyi adatai. **Beküldési határidő: 1960. szeptember 5. Cím: Magyar Honvédelmi Sportszövetség Országos Elnöksége szervezési és nevelési osztály, Budapest, V., Beloiannisz u. 16.**

A pályadíjak odaítélését, illetve a legjobb képek kiállításra történő kiválasztását a Magyar Honvédelmi Sportszövetség és a Magyar Fotoművészek Szövetségéből létrehozott bíráló bizottság végzi.

Pályadíjak:

Egy	I. díj:	1200 Ft
Kettő	II. díj:	800 Ft
Három	III. díj:	400 Ft

A pályadíjakon kívül még több oklevél is kiosztásra kerül. A bíráló bizottságnak jogában áll a pályázatok színvonalától függően az egyes díjakat visszatartani, vagy megosztani. A pályázatra beküldött és a kiállításon bemutatott képeket 1960. december 31-ig a pályázóknak visszaküldjük.

A kiállított képek közül, az általunk kiválasztottakat a sajtóban szokásos honorárium fizetése ellenében felhasználjuk.

A pályázattal kapcsolatos felvilágosítás 110—078 telefonszámon.

Magyar Honvédelmi Sport-Szövetség Országos Elnöksége

A RÁDIÓ NYOMÁN



— ... Csókakő, Mór, Sövénykút, Bakonysárkány, Kisbér felé a második vágányon. Bemondta Kovács IV. István kapus!

ÁTSZÁLLÓHELY



DVSC: — Milyen szép is lett volna együtt utazni az első osztályon.
(Pusztai Pál rajzai.)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM. Ára 40 fillér. 1960. JÚLIUS 15.



Milánovics István, a Kelenföldi-pályaudvar szolgálattevője, áthaladást ad a 2881-es tehervonatnak.

Levelezőink írják az első félévi terv teljesítéséről

Az elmúlt napokban több olyan levél érkezett szerkesztőségünkhöz, amelyekben arról olvashatunk, hogy egyik vagy másik szolgálati hely hogyan teljesítette első félévi tervét, hogyan sikerült elérni, vagy túlteljesiteni az élüzemszintet. Ezekből a levelekből szeretnénk átnyújtani egy csokorravalót az olvasóknak.

Túlszárnyalták a vállalást

Vácrátót állomás dolgozói még a januári termelési tanácskozáson elhatározták, hogy az első félévben 114 százalékra teljesítik a 109 százalékos élüzem szintet, továbbá az évi 5000 forintos anyagmegszabásnál 5 százalékos megtakarítást érnek el. A vácrátóti vasutasok magasan túlszárnyalták az élüzem szintet.

A kocsimozgatásban 128, a kocsikihasználásban 118, a kocsitartózkodásban pedig 117 százalékos eredményt értek el és 1400 forintot takarítottak meg.

Az állomás dolgozóinak a társadalmi munkához is igen jó a viszonya. A szocialista brigád címért küzdő három brigád 5 hónap alatt a vállalt 300 óra helyett 460 órát dolgozott. Társadalmi munkában végezték el a felvételi épület környékének a csinosítását, virágosítását.

A néhány évvel ezelőtt még piszkos, elhanyagolt kis állomás szép külsejével ma már a *Balaton* mentén is megállná a helyét.

R. S.

A szorgalmas munka megérlelte gyümölcsét

A *szolnoki rakodási főnökség dolgozói* 118,33 százalékra teljesítette első félévi tervét, az önköltség csökkentésében pedig 59 314 forintot értek el. A múlt év hasonló időszakához viszonyítva 258 kocsival és 174 546 q-val emelkedett a teljesítményük.

Az eredmények elérésében jelentős szerepe van a szocialista brigádmozgalomnak, a dolgozók fáradhatatlan, lelkiismeretes munkájának. A főnökség dolgozói joggal várják, hogy szorgalmas munkájuk elismeréseképpen ezúttal is elnyerik az élüzem címet.

ZSIGMOND JÁNOS
Szolnok

Összefogtak a berenteiek

Újból eltelt egy fél év. Állomásunk életében ezúttal harmadszor fordult elő, hogy sikerült teljesíteni az élüzemszintet. A félévi átlageredményünk 106,4 százalék. A miskolci igazgatóságtól kint járt bizottság sem talált rendellenességet, így dolgozóink bíznak benne, hogy a X. vasutasnapon kettős ünnepet ülhetünk.

Ha valaki csak a számot nézi, úgy tűnik, hogy nem nagy megerőltetésbe került ilyen eredményt elérni. Jóllehet, akadnak az országban olyan állomások, ahol ez így van. Nálunk, Berentén azonban alaposan meg kell dolgozni még a tizedekért is.

Hogy sikerült az élüzemszintet teljesíteni, abban nagy része van a mozgalmi szervek és a szolgálati vezetés jó együttműködésének, továbbá azoknak a brigádoknak, amelyek új útra léptek, a szocialista brigád címért harcolnak.

KRASZNAI LÁSZLÓ
Berente-szénpályaudvar

Egy szorgalmas női brigád

A nőmozgalom 50. évfordulója tiszteletére női brigádot alakítottak a budapesti Magasépítési Főnökségen. A brigád tagjai a többi között vállalták, hogy minőségileg kifogástalan munkát végeznek és helyettesítik a betegség miatt távolmaradókat. Azóta három hónap telt el. A havonkénti értékelésnél a csoportvezetők elismerésüket fejezték ki a brigád helytállásáért.

Szakmai tudásukat munkaügyi, rajz- és anyagszer-kezelési tanfolyamokon növelik. Részt vettek a politikai oktatásban is. Közülük hárman könyvjutalomban, ketten pedig dicséretben részesültek szorgalmukért.

TÓTH MIHÁLYNÉ
Budapest

Ötven éves a pécsi vasutas énekkar

Június 25-én, a pécsi *Liszt Ferenc Teremben* tartotta díszközgyűlését az 50 éves pécsi vasutasénekkar. A bensőséges ünnepségen a párt, a kormány, a helyi szervek, valamint a testvérénekkarok nyújtottak át kitüntetést, illetve ajándékot a félévszázados jubileumát ünneplő énekkarnak.

Az ünnepség hivatalos része után az ünnepeltek adtak műsort, majd vasárnap délelőtt dalostalálkozóra került sor az Építőipari Vállalat kultúrtermében. A találkozón a jubiláló pécsi vasutasénekkaron kívül részt vettek a *bátaszéki* és a *nagykanizsai* vasutasdalosok, a *pécsi bányász* férfikar és a *pécsi Közlekedési Vállalat* énekkara.

A *Szocialista kultúráért érdemeremmel kitüntetett* énekkarban nagyon sokan évtizedek óta tevékenykednek. *Farkas József, Polonyi István* és *Batári István* 40, *Borkai István* pedig 30 éve tagja az énekkarnak.

Leiti Ferenc
Pécs

A vasutasnapra készülnek

Négy hét választ el bennünket augusztus 14-től, a vasutasnaptól. Szolgálati helyeinken már hetekkel ezelőtt megkezdődtek az előkészületek. *Cseh Zoltán* levelezőnk, a Szolnoki Járműjavító dolgozója is a vasutasnapi felkészülésről számolt be egyik levelében.

— A vasutasnap tiszteletére egyhónapos ünnepi műszak kezdődött üzemünkben — írja. *— Augusztus 1-től szeptember 1-ig pedig újítási hónapot rendezünk. Ezzel is igyekszünk elősegíteni az újítómozgalom továbbszélesedését.*

A levél további részében a kocsiosztály munkájáról olvashatunk. Megemlíti, hogy a szekrény- és alvázlakatosok, a bádogosok, a bognárok és a mázolók jó eredményt értek el az első félévben. A bognárok például 597 köbméter OH anyagot használtak fel a kocsijavításoknál.

— A budapesti magasépítési főnökségnél a szolgálati ágak együttműködése jegyében készülnek a vasutasnapra — írja levelében Tóth Mihályné. — *A munkaversenyben nemcsak a mennyiségre, hanem a minőségre és a gazdaságosságra is nagy gondot fordítanak az építésvezetőségeknél. Ehhez igen nagy segítséget adnak dolgozóinknak a mérnökök és a technikusok, akik társadalmi munkában vállalták a betanított munkások és szakmunkások képzését. Egy műszaki dolgozókból álló előadó csoport nat kőműves, két ács és két tetőfedő vizsgáját készítette elő. Most tíz vízvezetékszerelő szakmunkásnak és lakatosnak segítenek a hegesztő vizsgákra való felkészülésben.*

Az újítási kiállításra készülünk

A pécsi igazgatóság területén is szorgalmasan készülnek a X. vasutasnap tiszteletére megrendezésre kerülő újítási kiállításra. A legújabb és legjelentősebb újítások elkészítését már megkezdték.

A mintegy 20 újítás közül első helyen kell említeni a sok munkaórát megtakarító csapszabályzót —, a 411 sorozatú mozdonyok csatló- és hajtócsapjaihoz —, a kocsihordrúgó kiemelő és szállítóberendezést, amely a csapágycsészék tisztítására, szabályozására és vizsgálatára is felhasználható. Érdekes a pécsi fűtőház újítása, a légturbinás sebességmérő próbapad, a sebességmérő órák ellenőrzésére, valamint az elszívó rendszerű hegesztőasztal, amely egészségesebb munkakörülményeket biztosít a hegesztőknek.

A felsoroltakon kívül számos olyan újítás akad, amelyek alkalmazásával a megtakarításon kívül a dolgozók munkáját is könnyítik.

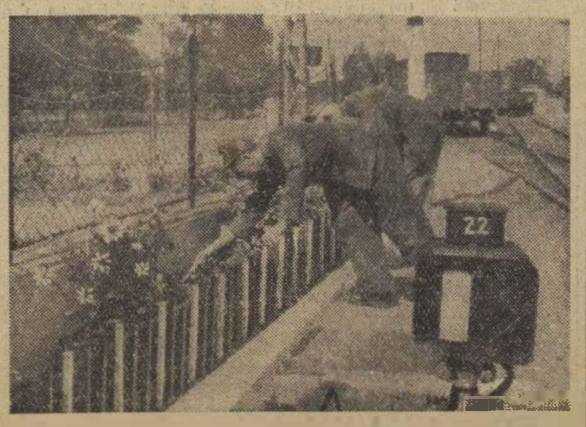
Várnai László
Pécs

Ismét megrendezik a vasutas újítási kiállítást

A vasutasnap és a szakszervezet megalakulásának 15. évfordulójára az idén ismét megrendezik az országos vasutas újítási kiállítást. A kiállításon azokat a jelentősebb újításokat mutatják be, amelyek az utóbbi két évben kerültek elfogadásra és bevezetésre.

Ezzel kapcsolatban érdemes megjegyezni, hogy például 1959-ben elfogadott 2799. újítási javaslat után az utókalkulált és eszmei megtakarítás 27 730 618 forint, a kifizetett újítási díj pedig 1 293 110 forint.

A kiállítás augusztus 14-től 31-ig lesz nyitva a Városligeti egyik pavilonjában. A kiállítás rendezősége a látogatók számára prospektust bocsát ki az újítások műszaki leírásával. A kiállításra kerülő újítások között olyanok is szerepelnek, amelyek több millió forintos népgazdasági megtakarítást eredményeznek.



Budafok-Hároson a dolgozók szépítik a felvételi épület környékét. Míg a tartalék kezel. Morvai István tolatásvezető és Horváth János kocsirendező a virágoskert szépítésén szorgoskodik.

Tennivalók a szakszervezeti munka további javítása érdekében

Az elmúlt években növekedett szakszervezeti szerveink tömegbefolyása, ereje, tekintélye. Nőtt a vasutas dolgozók bizalma a szakszervezet iránt. Mindezek hozzájárultak ahhoz, hogy jelentősen emelkedett a szervezettség, a tagdíjfizetés és a társadalmi aktívák száma.

A pozitív jelenségek mellett azonban még számos területen szükséges a munka javítása. *A SZOT elnökségének 1960 április 27-i határozata jó alapot nyújt a munka további javításához, a vezetés színvonalának emeléséhez.* A határozat alapján szükséges kidolgozni az intézkedéseket, hogy még egyszerűbbé, egységesebbé és hatékonyabbá válhasson a szakszervezeti mozgalom irányítása. Tovább fejlődjön a szakszervezeti munka társadalmi, mozgalmi jellege.

A hangsúly a cselekvésen van

A vasutas dolgozók joggal elvárják, hogy a szakszervezet méltó legyen a dolgozók alkotó tevékenységéhez, lendületéhez. Mindenkor igazodjon az előttünk álló feladatok jelentőségéhez, nagyságához. A jelenlegi időszakban vezetőszerveink munkájában legfontosabb a határozatok végrehajtásának szervezése, segítése, ellenőrzése.

A marxizmus—leninizmus tanítása szerint a vezetés három egymástól elválaszthatatlan dolgot jelent: *a kérdés helyes eldöntését, a feladatok helyes meghatározását, a döntés végrehajtásának megszervezését és a végrehajtás ellenőrzését.* A munkásosztály gazdasági és politikai hatalmának erősítése, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek állandó javítása érdekében végzendő tevékenység miként jére megvannak a hosszú időre szóló határozatok. Szükségtelen tehát, hogy az alap- és középszervek üléseinek a határozathozatalok legyenek a középpontjában. A határozat csak irányelv a cselekvésre, a hangsúly a tetteken van. Éppen ezért változtani kell azon a módszeren is, hogy a közép- és alapszervezetek tevékenységének jórészét a különféle vizsgálat és jelentéskészítés köti le.

A különféle vizsgálatok eredményének taglalása helyett a szakszervezeti szervek adjanak több gyakorlati módszerbeni segítséget a munka eredményes ellátásához. Az értekezletek számát a legminimálisabbra kell redukálni. S ezeket is csak akkor hívjuk össze, ha alaposan előkészítettük, ha megvan az előfeltétele annak, hogy ez előbbre viszi a szakszervezeti munkát, segíti a dolgozók problémáinak megoldását.

Véget kell vetni annak az állapotnak, hogy közép- és alapszervezeteink az értekezletekre és a jelentéskészítésekre hivatkozva kívánják mentegetni a mulasztásokat.

A helyszíni ellenőrzés és a segítés fontossága

Mint a SZOT határozata leszögezi, a munka középpontjába a határozatok végrehajtásának szervezését, a helyszínen történő ellenőrzését és segítését kell állítani. A közép- és alsó szakszervezeti szervek tehát az újabb határozat helyett intézkedési tervet dolgozzanak ki, amiben megszabják, hogy kinek mi a feladata, mit kell tennie a határozat gyakorlati végrehajtására.

Gondoskodni kell arról, hogy a határozatot valamennyi szakszervezeti tag megismerje és annak végrehajtásában tevékenyen részt vegyen.

Ehhez az szükséges, hogy a választott vezetők idejük nagy részét a dolgozók között töltsék. A vezetés fontos része az állandó, rendszeres ellenőrzés, a végrehajtás segítése. Az olyan ellenőrzés, amely csak megállapítja a hibákat, már elkésett, nem sokat ér.

Ne terheljük túl az aktívákat

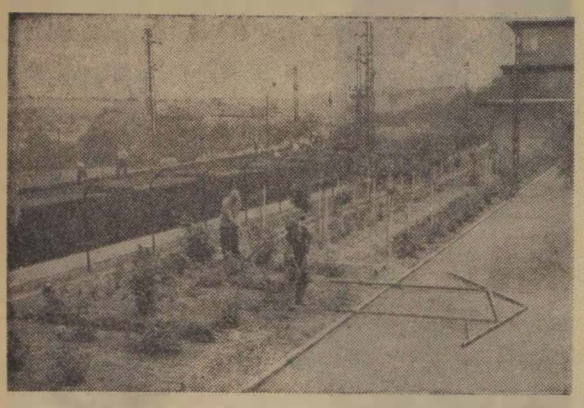
A szakszervezeti munka színvonalának emelése egyre inkább megköveteli, hogy bővítsük aktívahálózatunkat öntudatos, a dolgozók bizalmát élvező társadalmi munkásokkal. De vigyázzunk arra, hogy aktíváink ne legyenek társadalmi munkával túlterhelve. *Nagyon fontos teendőnk az is, hogy akik szinte erejükön felül vállalnak társadalmi munkát, mentesítsük őket ettől a megterheléstől.*

A funkcionáriusok, aktívák munkájának javításánál a másik alapfeltétel a rendszeres tájékoztatás. Mindig konkrét feladatokkal bízzuk meg őket, kérjük ki véleményüket, javaslataikat. Gondoskodjunk állandó szakmai és politikai oktatásukról.

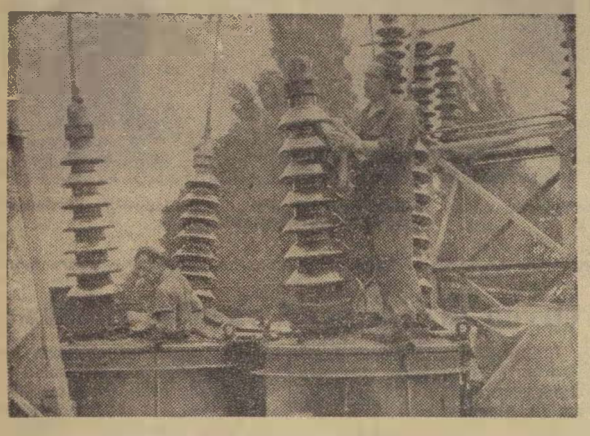
Az elmúlt években a központi vezetőség nagy gondot fordított a funkcionáriusok, aktívák oktatására. Ezt a munkát a jövőben tovább kell vinnünk. *Már most hozzá kell kezdeni az új oktatási év előkészítéséhez.*

A SZOT elnökségének határozata alapján a szakszervezeti központ intézkedési tervet dolgozott ki annak érdekében, hogy a jövőben nagyobb segítséget tudjunk nyújtani a szakszervezeti szervek munkájának javításához. Különös súlyt fektetünk a határozatok végrehajtásának ellenőrzésére, segítésére, a legjobb munkamódszerek elterjesztésére.

Két kép a torbágyi villamos alállomás életéből



A torbágyi villamos alállomás a múlt évben az elsők között végzett a budapesti igazgatóság által szervezett tisztasági versenyben. Az idén sem akarnak lemaradni. Képünkön Várhelyi Sebestyén és Pataki Imre a virágoskertet szépítik.



Turay János és Czérna Sándor állomási dolgozók karbantartó munkán.

RENDELETEK – JOGSZABÁLYOK

A dolgozók szolgálatba állítása a rokkantsági nyugdíj beszüntetése után (115662/1960. I/2. sz. rendeletből)

Ha a MÁV Nyugdíjhivatal a rokkantsági nyugdíjat beszünteti — mert a rokkantsági nyugdíjas egészségi állapotának javulása folytán már nem éri el a rokkantság megállapításához szükséges mértéket —, az illetékes MÁV-igazgatóság és a dolgozó megbetegedése előtti utolsó szolgálati főnökség akár a dolgozó jelentkezése, akár a MÁV Nyugdíjhivatal értesítése alapján köteles haladéktalanul intézkedni a dolgozó szolgálatba állítása iránt — ha szükséges, még személycsere útján is.

Olyan esetben, amikor a dolgozó munkaviszonyát rokkantságának ideje alatt megszüntették, a dolgozót újfelvételesként — előző szolgálati idejének beszámítása és utolsó rangfokozatának figyelembevétele mellett — kell szolgálatba állítani.

A fentiekből az is következik, hogy a rokkantsági nyugdíjban részesülő dolgozónak — ha szolgálatba állítása egészségi állapotára való tekintettel belátható időn belül nem várható — munkaviszonyát felmondással meg kell szüntetni, feltéve, ha annak törvényes feltételei megvannak.

A dolgozó részére a betegség miatt ki nem vett szabadságát csak a munkaviszony megszűnése után lehet pénzben megváltani. Ha a rokkantsági nyugdíjban részesülő dolgozó munkaviszonyát nem szüntették meg, az Mt. 101. § (2) bekezdése értelmében, a ki nem vett szabadságát szolgálatba állítása után 30 napon belül természetben ki kell adni. A rokkantsági nyugdíjban töltött időre szabadság nem jár.

A külföldi szakmunkás bizonyítványok honosításával kapcsolatos eljárás

(5/1960. (VI. 5.) Mü. M. sz. rendeletből)

Külföldi szakmunkás-bizonyítvány a szakmunkás-képesítést csak honosítás esetén igazolja. A honosításnak csak abban az esetben van helye, ha olyan szakmunkás-képesítést tanúsít, amely belföldön is megszerezhető, vagy korábban megszerezhető volt.

A honosítási kérelmet a munkaügyi miniszternél kell előterjeszteni, amelyhez mellékelni kell:

a) *szakmunkás-bizonyítványt és*

b) *annak hiteles fordítását.*

A kérelem előterjesztésekor a magyar állampolgárságot, személyi igazolvány bemutatásával kell igazolni.

A rendelet hatálya a külföldi középfokú egészségügyi szakképesítést igazoló okleveleket (bizonyítványok) honosítására nem terjed ki.

Vezérigazgatósági orvosi felülvizsgálaton való megjelenés biztosítása a dolgozók részére időszakos orvosi vizsgálatok kedvezőtlen minősítése elleni fellebbezés esetén

(109981/1960. I/3. C. SZ. RENDELETBŐL)

A vasútalkalmassági minősítésük ellen fellebbező dolgozók nem saját elhatározásukból, hanem az A/2. Szolgálati Utasítás V. fejezet A. 63—69. pontjában kötelezően előírt időszakos orvosi vizsgálat következményeként kénytelenek felülvizsgálatukat kérni.

Ezért az időszakos orvosi vizsgálatok alkalmával kedvezőtlen minősítést nyert és e döntés ellen fellebbező dolgozók részére — előzetes megkeresés alapján IX/a. mintájú szolgálati menetjegy kiállításával és szolgálatmentesség biztosításával — a szolgálati főnökségek kötelesek biztosítani a vezérigazgatósági orvosi felülvizsgálaton való megjelenését.

A társadalombiztosítás üzemi vitelének megszervezése és a dolgozók bevonása ebbe a munkába

A 100 főt meghaladó szolgálati helyeken a társadalombiztosítási tanács elnökét titkosan, a tanács reszortfelelőseit pedig nyílt szavazással választják. A 100 főt meg nem haladó üzemben csak felelőst választanak az egyes reszorton belüli feladatok elvégzésére pedig aktívákat szerveznek.

Az üzem nagyságához mérten a társadalombiztosítási tanács tagjainak száma 5—19 fő, de nem lehet több a szakszervezeti bizottság létszámánál.

Az albizottságok

A társadalombiztosítási tanácsot a szakszervezeti bizottság működési idejére választják. A tanács munkáját a tanács elnöke irányítja. A tanács tagjaiból jelölik ki az egyes albizottság vezetőit.

Valamennyi társadalombiztosítási tanácsnál létre kell hozni az üzemegészségügyi, a beteglátogatási, a segélyezési és az üdültetési albizottságot.

Az 500 főt meghaladó szakszervezeti bizottságnál az előzőeken kívül a propaganda- és az ellenőrzési albizottságot, a 800 főt meghaladó szakszervezeti bizottságnál pedig a nyugdíjügyi albizottságot is létre kell hozni.

A társadalombiztosítási tanács reszortfelelőseiből vitásügyi bizottságot kell alakítani.

A bizottság létszáma 3—5 fő, akik a társadalombiztosítási tanács elnökének elnökletével táppénzkérelmek tekintetében, túlfolyósítások esetén a jó és rosszhiszeműség kérdésében hoznak első fokon határozatot.

A társadalmi aktívák

A társadalombiztosítási tanács sokrétű munkáját csupán az albizottságok tagjaival elvégezni nem tudja, ezért

valamennyi albizottságnak széleskörű aktivahálózatot kell kiépíteni.

Az aktívák száma függ a dolgozók számától, az üzem szervezeti felépítésétől, stb. Az aktívák szervezésénél arra kell törekedni, hogy azok ne legyenek túlzottan elfoglalva. Annyi aktívát szervezzünk be, amennyi részére rendszeres munkát tudunk biztosítani.

Általánosságban javasoljuk, hogy az üzemegészségügyi albizottság az egészségügyi berendezések, építmények és felszerelések számától függően annyi aktívát szervezzen, hogy az egészséges munkakörülményeket, az egészségügyi létesítményeket, a felszereléseket a munkahelyeken naponta maximum 5—10 perces társadalmi munkával ellenőrizhessék, s hiányosság esetén annak kiküszöbölésére intézkedni tudjanak.

A beteglátogatási albizottság általában bizalmi csoportonként szervezzen egy-egy beteglátogatási aktívát, amelyben nők és férfiak egyaránt vegyenek részt.

A segélyezési albizottság az üzem nagyságához mérten 5—10 fős bizottságot szervez, amelyben szakszolgálati áganként és műhelyrészenként egy-egy dolgozó képviseli a műhely, illetve a súlyponti munkakör dolgozóit. Az üdültetési albizottság szolgálati áganként és műhelyrészenként szervezzen egy-egy aktívát.

A propaganda albizottság az üzem nagyságához mérten 5—10 fős bizottságot szervez, amelyben szakszolgálati áganként és műhelyrészenként egy-egy dolgozó képviseli a műhely illetve a súlyponti munkakör dolgozóit. Az üdültetési albizottság szolgálati áganként és műhelyrészenként szervezzen egy-egy aktívát.

A propaganda albizottság foglalkozzon a szakszervezeti társadalombiztosítás népszerűsítésével. Az eredmények mellett tegye szóvá például az indokolatlan gyógyszerigénylést és egyéb túlkapásokat is. Az albizottság 3—5 tagból álljon. Jó, ha az albizottságnak a bizottság tagjain kívül vannak aktívái is, pl. faliújságszerkesztők, plakátrajzolók, stb.

A társadalombiztosítási szolgáltatások helyi ellenőrzését a szakszervezeti bizottság részéről a társadalombiztosítási tanács ellenőrzési albizottsága látja el. Tagja 3—5 megfelelő képzettségű dolgozó legyen.

A nyugdíjügyi albizottság — melynek létszáma ugyancsak 3—5 fő — segíti a nyugdíjazás előtt álló dolgozókat abban, hogy munkaviszony igazolásaikat összegyűjtsék és ellátási igény iránti igényüket időben előterjeszthessék.

Kölcsönös segítséget

Az így kiépített társadalombiztosítási tanács a feladatok ellátásának gyorsítására egy konkrét feladat elvégzésére az állandó aktívákon kívül másokat is bevonhat. A társadalombiztosítási tanács azzal segíti legjobban az albizottságok vezetőit, az aktívák munkáját, ha tevékenységüket rendszeresen ellenőrzi és időnként beszámoltatja őket munkájukról.

A dolgozók viszont azzal tehetik még eredményesebbé a az albizottságok munkáját, ha javaslataikat, bírálataikat közlik azokkal.

Vasutasszakszervezeti vezetőket tartóztattak le Japánban

Az amerikai—japán biztonsági szerződés elleni tüntetések megszervezése miatt sorozatos letartóztatásokat hajtanak végre *Japánban*. Július első napjaiban a *Tokiótól* északra fekvő *Maebasiban* 19 vasutasszakszervezeti vezetőt tartóztattak le.

A szervezett magyar munkások nevében tiltakozunk a japán kormány népellenes intézkedése ellen, s a világ haladó gondolkozású dolgozóival együtt követeljük a letartóztatott vasutasszakszervezeti vezetők szabadon bocsátását.

Új alkotmány a Csehszlovák Szocialista Köztársaságban

A Csehszlovák Szocialista Köztársaságban néhány héttel ezelőtt közzétették az új alkotmánytervezetet. A dolgozók széleskörű vitája után az elmúlt héten a nemzetgyűlés elfogadta a köztársaság új alkotmányát.

Az új alkotmány deklarálja a csehszlovák nép győzelmét a szocializmus építésében elért eredményeit.

Az új alkotmány abból indul ki, hogy a politikai és gazdasági hatalom egyedüli birtokosa és minden eredmény megteremtője a dolgozó nép. Dokumentálja a cseh és a szlovák nép erkölcsi és politikai egységét. Kifejezésre juttatja azt az elhatározását, hogy a világ valamennyi népével együtt akar élni a békés egymás mellett élés elvei szerint.

VÍZHIÁNY KISNÉMEDI MEGÁLLÓHELYEN

Kisnémedi megállóhelyen idestova egy éve vízhiánnyal küzdenek. A megállóhelyen levő kút elszennyeződött, forrása eldugult. A kutat tisztítani kellene, de a megállóhely dolgozói ezt hiába kérik.

A megállóhelyen lakó két család a közeli tsz kútjára jár ivóvízért. Az utazóközönség, sajnos, egy pohár vízhez sem juthat Kisnémedin.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

28. számból: 117 046/1960. I/2. B. A MÁV Központi Létszámhivatal működésének megszüntetése.

117 196/1960. I/2. B. Az élüzem cím elnyeréséért folyó verseny 1960. évi célkitűzéseinek módosítása.

KEDVES FIGYELMESSÉG

Vasárnap délelőttönként vidám gyermeksereg kacajától hangos a kisbéri vasutasok kultúrterme. Az állomás szakszervezeti bizottsága lehetővé tette, hogy míg az édesanyák otthon készítik a jó vasárnapi ebédet, addig gyerekeik megtekinthetik a televízió délelőtti adását.

Június első vasárnapján közel 100 gyerek gyűlt össze a kultúrteremben. Ez a nap sokáig emlékezetes marad a gyermekeknek. A szakszervezeti bizottság az adás szünetében ugyanis szendviccsel és málnaszörppel vendégelte meg a vasutas-gyerekeket.

FODOR FERENC
SZB-titkár

Vasutasok a mezőgazdaságért

A celldömölki fűtőház dolgozói tevékenyen kiveszik részüket a termelőszövetkezetek megsegítéséből. *Nemeskeresztúron* tizenegy dolgozó villamosította a tsz 100 férőhelyes malacnevelőjét. Ezután az 50 férőhelyes hízómarha-istálló villamosításához és a víz bevezetéséhez fogtak hozzá.

Izsákfán 50 férőhelyes sertésfiaztatót építettek. A szerfás istállók építkezésein mintegy 117 napot dolgoztak. A fűtőház dolgozói szabad idejükben és vasárnapokon végzik a vállalt társadalmi munkát.

KISMIHÓK RÓBERT

A vállalást túlteljesítették

Állomásunk dolgozói az év elején vállalták, hogy az első félévben teljesítik az élüzemszintet. Az első félévet lezártuk és örömünkre magasan túlszárnyaltuk a 105 százalékos élüzem-szintet. A második negyedévben a kocsitartózkodásban 114,8, a kocsimozgásban 118,5, a kocsikihasználásban pedig 111,5 százalékos eredményt értünk el.

Az eredményeknek az a titka, hogy a dolgozók között igen jó a kollektív szellem. S ami a legfontosabb, állomásunkon mindenki tanul, képezi magát. Most újabb sikerekkel készülünk a X. vasutasnapra.

PÁSZTOR ANDRÁS

Mit mond a paragrafus az újításokról

Az újítási javaslatok elbírálása

Az elbíráló a kifüggesztési határidő utolsó napjától számított 30 napon belül köteles a javaslat felől érdemben határozni. Az esetek nagy részében az elbíráló nem dönt azonnal érdemben, hanem szakvéleményt kér a javaslatra. Ilyen esetben a kifüggesztés időtartama alatt köteles intézkedni és kijelölni a szakvéleményező személyt és határidőt kitűzni a szakvélemény megadására, mely 30 napnál hosszabb nem lehet. A szakvélemény beérkezése után 15 napon belül érdemben kell a javaslat felől dönteni.

Milyen legyen a szakvélemény

A szakvéleménynek elsősorban a vezető részére kell támpontot nyújtani az érdemi elbíráláshoz. Ezen túl segítenie kell az újítót szakmai tanácsadással. A helyes szakvélemény kidomborítja az újítási javaslat lényegét. Ha vannak olyan részmegoldások, amelyek műszakilag vagy egyéb szempontból helytelenek, ezeknek a módosítására tanácsot, útbaigazítást ad.

Helytelen az a szakvélemény, amely a javaslatnak csak a hibás részeit emeli ki és ezek előtérbe állításával a javaslat elutasítását javasolja. A helyes szakvéleménynek a javaslat jó és rossz oldalait egyformán kell mérlegelni, nemcsak műszakilag, hanem gazdaságossági szempontból is. A helyes szakvéleményt úgy lehet kialakítani, ha a szakvéleményező közvetlen kapcsolatba lép az újítóval. A megbeszélés módot ad arra, hogy tisztázzák a vitás problémákat, amiket a leírásnál esetleg nem lehet tisztán, félreérthetetlenül és szavatosan leírni.

A szakvélemény beérkezése után a vezetőnek egyértelműen kell állást foglalni. A vezető határozatában a javaslatot

a) *kísérletre (próbára) alkalmasnak, vagy*

b) *megvalósításra alkalmasnak minősíti vagy*

c) *elutasítja.*

A vezető határozatát írásban köteles közölni az újítóval. A javaslat elutasítása esetén az elutasítást részletesen indokolni kell.

Az újítások gyors elbírálásáért, bevezetéséért, illetve az előfeltételek biztosításáért, valamint az újítási díjak határidőn belül történő folyósításáért a megvalósító szerv vezetője felelős. Ezenfelül ügykörén belül minden dolgozó felelős a maga munkájáért.

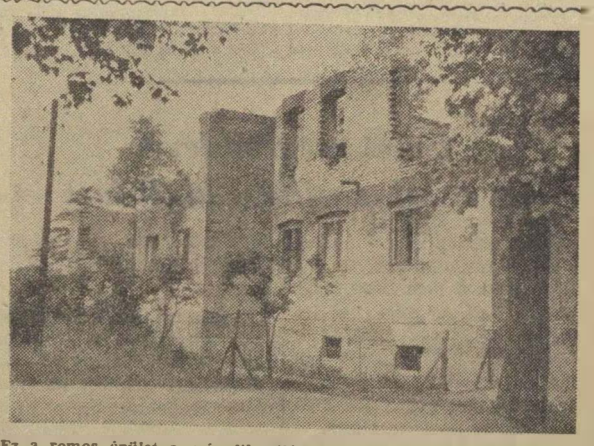
A vezető felelőssége

A megvalósító szerv vezetője az újítási ügyek intézését a főmérnök (műszaki vezető) hatáskörébe utalhatja. Ez azonban a vezetőt nem mentesíti az ellenőrzéssel járó felelősség alól.

Az újító kérésére a lehetőség határain belül módot kell adni arra, hogy a dolgozó munkaidőn kívül az üzemi berendezés felhasználásával kísérleteket folytasson javaslatának megalapozására.

Az újítási javaslat tartalmát mindaddig nem szabad nyilvánosságra hozni, míg a vezető érdemben nem határozott a javaslat sorsáról. Ha a javaslatot találmányként is bejelentették, azt nyilvánosságra hozni mindaddig nem szabad, amíg erre az *Országos Találmányi Hivatal* engedélyt nem ad.

Az újítót ügyének állásáról kívánságára megfelelően tájékoztatni kell.



Ez a romos épület a második világháború óta csúfítja Tatabánya-alsó képét. A budapest—hegyeshalmi nemzetközi fővonal mentén levő romházban két vasutas család lakik. 15 év után megszületett a döntés, mely szerint 1960. június 1-én a budapesti magasépítési főnökség hozzáfog az újjáépítéshez. Azóta másfél hónap telt el, de az építkezésnek nyomát sem látni. Így nem készül el az épület a tervezett időre, október 31-re.

Néhány megjegyzés a Heves megyei bizottság üléséhez

A Heves megyei bizottság július 6-án tartotta legutóbbi ülését. Elöljáróban leszögezhetjük, hogy

valamennyi napirendi pont vitatása helyes és időszerű volt.

A tárgyalás érdembeni részével nem is kívánunk foglalkozni, az ülésről azonban érdemes néhány szót ejteni.

Általános tapasztalat, hogy az üléseken lassanként kialakul a hozzászólók tábora, akik alapos felkészültségről tesznek tanúságot és a vitát helyes mederbe terelik. Kihasználják azt a lehetőséget, hogy a fontosabb jelentéseket írásban megkapják.

Nem így tesz azonban a bizottság egy része. Passzivitásukra mi sem jellemzőbb, hogy az írásos anyag elolvasására sem szakítanak időt. Éppen ezért a tárgyalás előtt felolvassák a vitatandó anyagot.

Hagyjuk el ezt az időthúzó felolvasást, s olvassa el valamennyi tag az anyagot odahaza és alaposan.

A jelentések, bár sokrétűen fejtegetik a problémákat, a legfontosabbról megfeledkeznek. Történetesen arról, hogy nem vizsgálhatják a szakvonal munkáját sem a mozgalmi szervek, elsősorban a szakszervezeti bizottságok párhuzamos tevékenységének vizsgálata nélkül.

A jelentések még igen hosszúk.

Az elvi bevezetők nyugodtan elmaradhatnak. A politikai beszámolónak is más formát kell adni. Az újságcikkek rövidített ismertetése helyett szerepeljen az ülések napirendjén a nemzetközi munkásmozgalom legfontosabb kérdéseinek ismertetése. Nagyon jól felhasználható erre a központi vezetőségi üléseken elhangzó előadássorozat anyaga.

Véleményünk szerint

hosszúra nyúlik egy-egy megyebizottsági ülés.

Ennek oka a fent említett felolvasáson kívül az is, hogy a legfontosabb feladatokról szóló tájékoztató nem a legfontosabb feladatokról, hanem általában mindenféle tennivalóról szól.

Így az a veszély is fennáll, hogy a legdöntőbb problémák elsikkadhatnak. Emellett azzal is segíthenék a megyebizottság tagjai a még eredményesebb tárgyalást, hogy jobban megismernék a megye egészének szakszervezeti életét s ne csupán a saját munkaterületükre kényszerülnének támaszkodni.

A Kosits-brigád

A brigád tagjaival magam is találkoztam néhányszor. A velük és a pályamesterükkel folytatott beszélgetés is meggyőzött arról, hogy *Kosits József* brigádját nem véletlenül emlegetik a legjobbak között a szombathelyi pályafenntartási főnökség területén.

A szentgotthárdi pályamesteri szakaszhoz tartozó Kosits-brigád még a múlt év végén elhatározta, hogy megszerzik a szocialista brigád címet. Követelményeket szabtak maguk elé a termelésben, az általános műveltség növelését és a kollektív szellem elmélyítését illetően. Egyszóval azt a nemes célt tűzték maguk elé, hogy szocialista módon igyekeznek élni és dolgozni.

A brigád az eltelt 7—8 hónap alatt következetesen megvalósította a szerződés pontjait. Nemcsak a szakmai munkában, a termelésben, hanem a szakszervezeti munkában, a fegyelemben, a rend és a tisztaság megőrzésében is példát mutatott.

A tíztagú brigádban hat főnek hiányzott a 8 általános iskolája. Közülük négyen már a múlt ősszel beiratkoztak a VII. osztályba és sikeresen vizsgáztak. Az 1960/61-es tanévben öten végzik majd a nyolcadikat.

Politikai ismereteik gyarapításáról sem feledkeztek meg. Rendszeresen részt vesznek a politikai és egyéb ismeretterjesztő előadásokon. Ezenkívül az ebédszünetben közösen olvassák a napi sajtót.

Szép példája a kollektív élet kialakításának az is, amikor a brigádtagok egymásnak segítenek. A brigád vezetője, miután megtudta, hogy egyik beosztottja családi házat szándékozik építeni, rohammunkát szervezett. Egyik vasárnap reggel felkeresték munkatársukat és délig elvégezték az új ház alapozási munkálatait.

A Kosits-brigád már megízlelte a kollektíva erejét. Ma már tudják, mit jelent az összefogás, mit jelent tanulni, művelődni, egymás ügyes-bajos problémáiban segíteni.

Harmincéves a szegedi kertészet

Szeged-Rókus állomás közelében 6 holdon terül el a MÁV-kertészet, amelynek jelentős szerepe van a szegedi igazgatósághoz tartozó állomások, szolgálati helyek csinosításában.

Az 1930-ban létesített kertészet az idén ünnepli fennállásának 30 éves jubileumát. *Lantos Mihály*, a kertészet vezetője nagy szakértelemmel végzi munkáját. De szorgalmasak a beosztottak is, akik közül *Gyuris Ferencné* és *Vilonya Sándorné* egyéves kertésztovábbképző tanfolyamot végzett Budapesten.

A kertészet hat üvegházában, a melegágyakban és a szabadtéri virágágyakban sok színben pompáznak az illatos virágok. A múlt év végétől napjainkig mintegy 180 000 különféle virágot ültettek el az állomások parkjaiban. Ezenkívül 5000 rózsát, 5000 fenyőt és 70 000 különféle facsemetét készítettek elő továbbtenyésztésre.

Említést érdemel még, hogy a kertészetben egy felnőtt és egy ifjúsági brigád versenyez a szocialista brigád címért.

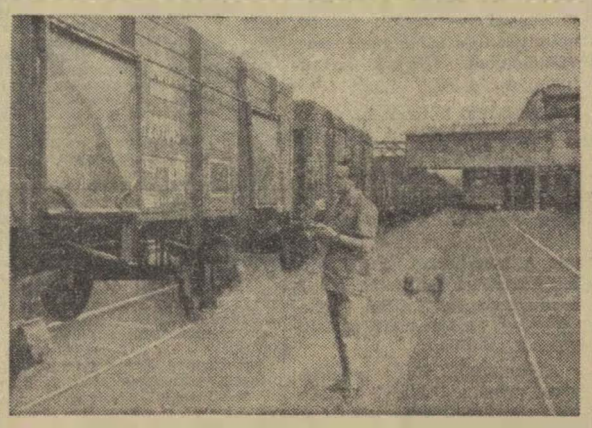
Egy fiatal KISZ-szervezet életéből

Gyöngyös-állomáson három hónappal ezelőtt alakult meg a KISZ-szervezet. Mivel a fiatalok három szolgálati ágnál dolgoznak, kezdetben bizony nehéz volt összehozni őket.

A pártszervezet, a szakszervezeti bizottság és a szolgálati főnök segítségével azonban sikerült ezen a helyzeten változtatni. A közelmúltban egy jól sikerült taggyűlésen beszélték meg a feladatokat, majd elkészítették a munkatervet.

A városi KISZ-bizottság javaslatára 11 tagú aratóbrigádot hoztak létre, amely *a ludasi Aranykalász Termelőszövetkezetnek* nyújtott segítséget.

Bezzeg Lajos



Jákó Károly szb-titkár — tartalékos — a szénosztályozóhoz beállított üres kocsik felvételét végzi Tatabánya-felsőn.

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az 1960. évi május havi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett teljesítménye a következők szerint alakul:

1.	*Budapest*	98,94 %
2.	*Szeged*	98.59 %
3.	*Miskolc*	98,59 %
4.	*Debrecen*	97,89 %
5.	*Szombathely*	97,18 %
6.	*Pécs*	93,31 %

A május havi kocsiigényes szállítási tervet 106,7 százalékra teljesítettük, ami azt jelenti, hogy a MÁV területén 791 730 tonnával több áru került berakásra, mint az elmúlt év azonos időszakában. A tehervonatok átlagos terhelésénél ismét elértük az eddigi legjobb 850 tonnás eredményt, a teherkocsik átlagos kihasználásánál mutatkozó 17,16 tonnás május havi eredményre pedig ez ideig még nem volt példa.

Mind az elmúlt év májusához, mind az előző hónaphoz viszonyítva, javulás tapasztalható a mozdonyok gazdaságos felhasználásánál. Az egy tehervonati gőzmozdonyra eső 143 km-es napi hasznkilométer teljesítmény szintén példa nélkül áll. A személyszállító vonatoknak 98,15 százaléka közlekedett menetrend szerint, szemben az előző év májusában elért 97,6 százalékkal. Ugyancsak kedvező képet mutat a tehervonatok 76,74 százalékos menetrendszerűsége.

Kedvezően alakult a mentesítés nélküli kocsitartózkodási idő és ennek következményeként a kocsiforduló idő is. MÁV hálózati szinten kisebb mérvű elmaradás csak a tolató vonatok utazási sebességénél mutatkozik.

Azért nem minden a Balaton

Dicséretes az a törekvés, ahogyan az illetékesek a Balatonra utazók gyors, kényelmes utazását kívánják biztosítani. Az erőfeszítésnek egyre kézzelfoghatóbb lesz a gyümölcse. Különösen vasárnap reggel és este egymásután robognak a balatoni szerelvények.

A nagy balatoni lázban azonban mintha megfeledkeztek volna arról, hogy *Kelenföld* és *Székesfehérvár* között is akadnak utazni szándékozók. De még arról is, hogy a *Velencei-tó* egyre több fürdőzőt csalogat. S ha rangban nem is, de a vasárnapi kirándulók számát tekintve. *Velence, Gárdony, Agárd* felveszi a versenyt jónéhány balatoni üdülőhellyel.

S aki a Velencei-tóra indul eleve úgy gondolkodik, hogy azt az egy órát féllábon állva is kibírom. Ugy látszik, vannak a vasúton is, akik így gondolkoznak.

Mert nézzük csak a menetrendet. *A Déli pályaudvarról vasárnap reggel 14 olyan menetrendszerinti vonat közlekedik, amely Kelenföldtől Székesfehérvárig nem áll meg.* Mindez 5.47 óra és 8.10 között. S csak ezután indul a 2232-es és az 1222-es, amely a fenti állomásokon megáll. „Zsúfolva, tömve utasokkal.

•

De menjünk ki az agárdi állomásra 17 órakor. Annyi az ember, hogy alig fér egymástól. Hasonló a helyzet Gárdonyban és a két Velencén is.

Közben elrohan mellettünk hét vonat. Sokat mondunk, ha azt állítjuk, hogy 50 százalékig kihasználva. Végre, 19.17 órakor egy szinte üres szerelvény áll meg, de ez teljesen megtelik Agárdon. Gárdonyban, Velencén már gondolkodhat az utas, hogy a lépcsőn csüngve tegye-e meg az utat, vagy várjon két és fél órát, s közben sóvárogva nézze, hogyan robog el mellette öt szerelvény.

•

Furcsának tűnik a menetrendben, hogy az 1233-as csak munkanapokon, az 1233/a pedig csak október 3-tól közlekedik. De megértjük, hogy szükség van a szerelvényekre a balatoni forgalom miatt. Nem is kérünk több vonatot. De engedjék meg, hogy egy javaslatot tegyünk: *a vasút és az utazóközönség egyaránt hasznát látná, ha a legtöbbször kihasználatlanul futó, a Balatonról kora délután induló szerelvények közül egyet-egyet megállítanának a Velencei-tó melletti állomásokon is. Egy állomáson csak egy szerelvényt állítsanak meg, s máris megoldódik ez a hétről hétre visszatérő probléma.*

A Vasúti Tudományos Kutatóintézet vezetésével nemzetközi értekezletet tartottak Budapesten

Harmadízben tartotta tanácskozását Budapesten az OSZZSD vasbetonaljak szakértő bizottsága a *Vasúti Tudományos Kutatointézet* vezetésével. A tanácskozáson az OSZZSD képviselőjén kívül a *német, lengyel és cseh* szakértők vettek részt. Ez alkalommal a bizottság megvitatta és elfogadta a német szakértők által előterjesztett javaslatot, amely az előfeszített betonaljak szerkezeti kialakítására vonatkozó ajánlásokat tartalmazza. Ez újabb lépés az előfeszített betonaljak egységesítése felé.

Törekvés a legcélszerűbb típus kialakítására

Hasonló célt szolgálnak az általunk előterjesztett és elfogadott műszaki és gazdaságossági mutatók — mondotta érdeklődésünkre *dr. Szentgyörgyi Károly*, a Vasúti Tudományos Kutatóintézet igazgatója —, *amelyek alapján a különféle tipusú előfeszített betonaljakat mind teherbirás, mind gazdaságosság szempontjából össze lehet hasonlitani és ki lehet választani a legcélszerűbb tipust az egyes vasutak által ma még használatos különféle tipusú előfeszített betonaljak közül. További cél: a műszaki és gazdaságossági szempontból legmegfelelőbb aljra az optimális gyártási technológia megállapitása az ugyancsak a Vasúti Tudományos Kutatóintézet által már korábban kidolgozott és elfogadott mutatók alapján.*

Szovjet segítség

Tárgyalta a bizottság a német szakértők által előterjesztett egyedi gyártási technológiát. Annak megállapítására, hogy ennek a gyártási eljárásnak milyen gazdaságossági foka van, a fent említett gazdaságossági mutatókkal való kiegészítés után nyílik lehetőség. Bár a *szovjet* szakértők személyesen nem tudtak részt venni a tanácskozásokon, elküldték a sín és vasbetonaljak között alkalmazandó gumilemezek kiképzésére és műszaki előírásaira vonatkozó ajánlásaikat, amelyet a szakértőbizottság, mint értékes ajánlást elfogadott.

Jelentős munkát végeztek a német szakértők a számítás egységesítése tárgyában beterjesztett tanulmányukkal, amelynek értékelése és ennek alapján javaslat megtétele az egyes vasutak észrevételei után a Vasúti Tudományos Kutatóintézet feladata lesz a legközelebbi szakértő bizottsági ülésen. Ez a munka is az egységes típusú előfeszített betonalj kiválasztását és az előfeszített betonalj szerkezetének további tökéletesítését szolgálja majd az egységes számítási eljárás tükrében.

A rendelkezésre álló rövid idő keretében a Vasúti Tudományos Kutatóintézet lehetőséget nyújtott arra, hogy a szakértők megtekinthessék a lábatlani betonaljgyárat, amelyről a vendégek elismerőleg nyilatkoztak. Az a vélemény alakult ki, hogy az értekezlet eredményes volt és a Vasúti Tudományos Kutatóintézet jó szolgálatot tett ennek megrendezésével.

Halácsi Dezső

Az 1960. évi üzemi jutalékra jogosultság egyéni feltételei

II.

4. Nem jár üzemi jutalék

a) *az üzemi vállalatok dolgozói részére,*

b) *a költségvetési szervek részére, a fenti 2. alatti kivétellel,*

c) *az idegen vállalatoknak kölcsön adott dolgozók részére, amennyiben az őket foglalkoztató vállalattól nyereségrészesedést kapnak,*

d) *az Államvasutak állományon kívüli béralapja terhére foglalkoztatott dolgozók részére,*

e) *a javító-nevelő munkára ítéltek részére,*

f) *az ipari tanulók részére.*

A javító-nevelő munkára ítéltek részére — ha a javító-nevelő munkát a MÁV-nál töltötték le — jár az üzemi jutalék arra az időre, amit a javító-nevelő munkán kívül a MÁV-nál dolgoztak, feltéve, hogy ez az idő a MÁV-nál eltöltött javító-nevelő munkával együtt eléri a hat hónapot.

Nem jogosult üzemi jutalékra az a dolgozó,

g) *aki nem rendelkezik az előírt hat* (kétszer három) *havi minimális tényleges folyamatosan munkában töltött idővel* (3. alatt felsorolt kivételeknek megfelelően),

h) *aki a MÁV-tól önkényesen kilépett, vagy munkaviszonya jogerős bírói ítélet, illetőleg fegyelmi határozat alapján szünt meg,*

i) *akinek munkaviszonya* (a vasútorvosi alkalmatlanság esetét kivéve) *alkalmatlanság miatt* (Mt. 29. § 1.c), *kölcsönös megegyezéssel* (Mt. 28. §), *a dolgozó részéről történt felmondással* (Mt. 30. §), *vagy saját kérelmére a vasúton kívüli munkahelyre történt áthelyezéssel szűnt meg,*

j) *akinek az év folyamán két nap vagy azt meghaladó igazolatlan mulasztása volt.*

5. Az üzemi jutalék alapösszegét többlet üzemi jutalékkal növelni kell

a) *a vasútnál folyamatosan eltöltött idő és*

b) *a többletnyereség elérése érdekében végzett kimagasló munka alapján.*

A vasútnál folyamatosan eltöltött szolgálati idő alapján az üzemi jutalék alapját képező év végéig betöltött teljes kétévenként 1 százalékkal kell növelni a dolgozó üzemi jutalékának alapösszegét. A folyamatos munkaviszony számításánál a vasútnál megszakítás nélkül eltöltött időt kell tekintetbe venni. A Munka Törvénykönyve végrehajtási utasításának (Mt. V.) 93. §-ában előírtakat, valamint a 81/1950. M. T. sz. kormányrendelet alapján történt időbeszámítást figyelmen kívül kell hagyni.

Az üzemi jutalék elérése érdekében különösen kimagasló munkát végző egyes szolgálati főnökségeknek arra érdemes dolgozói az egyébként járó üzemi jutalék alapösszegének 20 százalékát kitevő többlet üzemi jutalékot kaphatnak. Ennek érdekében vasútigazgatóságonként a dolgozók szeptember havi hóvégi állományi létszáma 5 százalékának alapulvételével létszámkeretet kell képezni és azt az arra érdemes szolgálati főnökségek között fel kell osztani. E többlet üzemi jutalék mértéke egy dolgozónál 20 százaléknál több, vagy annál kevesebb nem lehet.

A többlet üzemi jutalék alapjául szolgáló létszámkeretnek szolgálati főnökségekre való bontását a vasútigazgató a szakszervezet megyei bizottságával egyetértésben végzi. A szolgálati főnökségek kiválasztásánál figyelembe kell venni az érdekelt szolgálati főnökségnek az előírt feladatok végrehajtásában elért eredményeit.

A Vasúti Főosztály és a központi hivatalok többlet üzemi jutalékkeretet nem kapnak.

Az egyes szolgálati főnökségek részére fentiek szerint engedélyezett létszámkeretnek a szolgálati főnökség dolgozói között való felosztásáról a szolgálati főnök a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben gondoskodik.

Az üzemi jutaléknak a folyamatos munkaviszony, valamint a kimagasló teljesítmény alapján járó többlet összegét mindkét esetben külön-külön az üzemi jutalék alapösszegének százalékában kell számítani.

8. Minden olyan ténykedésért, amely a gazdaságosságot hátrányosan befolyásolja vagy vasúti dolgozóhoz méltatlan, még kell vonni, illetőleg csökkenteni kell az üzemi jutalék alapösszegét.

Ezek a következők:

a) Fegyelmi vétség elkövetése esetén

aa) *nem fizethető üzemi jutalék, ha a fegyelmi hatóság a dolgozót elbocsátással vagy társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett fegyelmi vétség miatt megrovásnál súlyosabb fegyelmi büntetéssel büntette,*

bb) *ha a fegyelmi hatóság a dolgozót társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett fegyelmi vétség miatt megrovással büntette, 50 százalékkal,*

cc) *megrovásnál súlyosabb, de elbocsátásnál enyhébb fegyelmi büntetés esetén, ha azt nem a társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett vétség miatt szabták ki, 50 százalékkal,*

dd) *ha a fegyelmi hatóság a dolgozót a naptári éven belül két ízben büntette megrovással, 25 százalékkal kell csökkenteni az üzemi jutalékot.*

A társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett vétség fogalmát a társadalmi tulajdon büntetőjogi védelméről szóló 1956. évi 11. tvr. alapulvételével kell elbírálni.

(Folytatjuk)



A közelmúltban névadó ünnepséget tartottak a ferencvárosi November 7 kultúrotthonban. Képünkön a névadó mamákat láthatjuk az újszülöttekkel.

(Simay István felv.)



Izgalmas küzdelmek, jó eredmények a vasutas atléták pécsi seregszemléjén

Az 1960. évi országos vasutas, felnőtt és ifjúsági atlétikai bajnokságot Pécsett rendezték meg. A kétnapos találkozón, amely egyes számokban izgalmas küzdelmet, jó eredményeket hozott, 20 egyesület több mint 400 versenyzője vett részt.

Az idei bajnokságon az első osztályba feljutott BVSC atlétái szerepeltek legjobban. Közülük is kiemelkedik *Rózsavölgyiné* szereplése. A tehetséges atlétanő távolban idei legjobbját érte el, 585 centimétert ugrott. Ezenkívül 100 és 200 méteren és magasugrásban nyert bajnokságot. De jól szerepeltek a Törekvés, a Szolnoki MÁV, a Szegedi VSE, a Békéscsabai MÁV, a Makói VSE és a Pécsi VSK versenyzői is.

Az összesített pontverseny: 1. BVSC 229, 2. Törekvés 205,5, 3. Szolnok 185, 4. Szeged 149, 5. Békéscsaba 138, 6. Makó 107, 7. Pécs 106,5 ponttal.

SPORTHÍREK

A szakszervezet elnöksége helyesli és támogatja a felsőbb sportszervek által kezdeményezett társadalmi sportpályaépítési mozgalom megindítását és határozatot hozott, hogy a megyei bizottságok és a szakszervezeti bizottságok támogassák a sportkörök pályaépítési kezdeményezését. Az elnökség a társadalmi sportpálya építésben legjobb eredményt elérő üzemet, szolgálati helyet, sportkört 5000, 3000 és 2000 forint értékű felszereléssel jutalmazza.

★

Két hetet töltött a balatonkenesei vasutas ifjúsági üdülőben a BVSC vívóiskolája. A mintegy 130 fiatal dr. Nedeczky László szakosztályvezető és az edzők irányítása mellett pihenéssel és kondicionális edzésekkel töltötte a két hetet. Ezenkívül naponta több óra társadalmi munkát végeztek az üdülő területén.

Új vezetőség a BVSC labdarúgó szakosztálya élén

Az 1959—60. évi labdarúgó-bajnokság befejezése után Moór Ede edző és Aszódi Sándor szakosztályvezető megvált a BVSC csapatától. Az edzői teendőket Kiss Gábor, Diósgyőri VTK volt edzője vette át. A szakosztály vezetését Bányai Mihályra, a Hámán Kató fűtőház dolgozójára bízta az egyesület elnöksége.

Az NB II-es csapat az új vezetők irányításával kedden, július 12-én megkezdte felkészülését az őszi bajnoki idényre. A csapat tagjai együtt maradtak. A jelek szerint Nagy József kivételével valamennyien rendelkezésre állnak. Nagy József kívánja az egy évet és más egyesületbe szándékozik távozni.

Drezdai egyetemisták

A BALATONKENESEI VASUTAS IFJÚSÁGI ÜDÜLŐBEN

A Műszaki Egyetem közlekedési és építészeti tagozatának vendégeként — tanulmányi csereakció keretében — a *Drezdai Közlekedési Egyetem* 18 diákja, *Richter* tanársegéd vezetésével hazánkban végezte nyári szakmai gyakorlatát.

A német egyetemisták — közel három hetet töltöttek nálunk —, megtekintették a *Vasúti Tudományos Kutató Intézetet, a Budapesti Helyiérdekű Vasutat.* Látogatást tettek a *Nyugati pályaudvaron,* ahol a *Rakodási Főnökség* gépesített munkálatai iránt érdeklődtek. Ezenkívül jártak *Ferencvárosban, Miskolcon, Pécsett* és a *Balaton környékén.* Ferencvárosban tanulmányozták a rendező és a gurító munkáját. Az utazások során megismerkedtek új diesel mozdonyainkkal és a balatoni gyorsvonatokat továbbító öttengelyes ABB motorkocsikkal.

Itt-tartózkodásuk utolsó napjait a Balaton partján töltötték. A többi között jártak *Balatonföldváron, Badacsonyban* és *Balatonkenesén* a szakszervezet új ifjúsági üdülőjében.

A küldöttség kommunista tagjai, amint értesültek, hogy Balatonkenesén vasutas ifjúsági tábor nyílik, elhatározták, hogy ők is részt vesznek az új üdülő területének rendezésében. Az elutazásukat megelőzően két napot töltöttek Kenesén és ez alatt hat órát dolgoztak. A társadalmi munka ellenértékeként az üdülőben magyaros vendéglátásban volt részük.

Kedves drezdai egyetemisták, ezúton is köszönjük a baráti segítséget!



A drezdai egyetem közlekedési tagozatának hallgatói a ferencvárosi pályaudvaron is látogatást tettek.
(Simay István felv.)

HÍREK

— **Szorgalmas munkával készülnek a vasutasnapra**, és Alkotmányunk ünnepére a békéscsabai kisvasút dolgozói. A tervek teljesítése mellett a társadalmi munkából is kiveszik a részüket.

— **Aratási szabadság Záhonyban.** A záhonyi Új Föld Termelőszövetkezet vezetői és a pártbizottság figyelembe véve a tsz-tagok és a vasútnál dolgozó családtagjaik kérelmét javasolták, hogy az aratás idejére adják ki azoknak a dolgozóknak a szabadságát, akik segíteni akarnak a tsz-nek.

— **Díszoklevelet kapott** a termelőszövetkezeti mozgalomban végzett jó szervező munkáért két tapolcai vasutas, Pásztor András és Pongrác Lajos.

— **Eredményes munkát végeztek** az első félévben a kazincbarcikai vasutasok, a nehézségek ellenére is sikerült teljesíteniük az élüzem szintet. Különösen jól dolgoztak a szocialista brigád címert harcoló brigádok.

— **Hézagnélküli felépítmény** készült Sajószentpéter és Kazincbarcika között, mintegy 4 kilométeres szakaszon. A miskolci Építési Főnökség dolgozói a munka befejezése után Ludas térségébe tették át székhelyüket.

— **Jól sikerült termelési tanácskozást** tartottak az angyalföldi pályafenntartási főnökség IX-es pályamesteri szakaszán, Őrszentmiklóson.

— **Nemcsak a tervek teljesítésében,** hanem a tanulásban is megállták helyüket Gyöngyös állomás dolgozói az első félévben. A vizsgákon átlag 4-es osztályzatot értek el a dolgozók.

— **Meghitt családi estén** vettek búcsút a szegedi igazgatóság forgalmi és kereskedelmi osztályának dolgozói négy nyugalomba vonuló dolgozótársuktól. A négy idős dolgozónak élettársa is jelen volt az állomás klubhelyiségében megrendezett ünnepségen.

— **108 százalékra** teljesítették első félévi tervüket, tehát túlteljesítették az élüzem szintet Budafok-Háros állomás dolgozói. Különösen figyelemre méltó eredményeket értek el a kocsitartózkodási idő csökkentésében és a balesetmentes szolgálat ellátásában.

— **Egy-egy szoborral** gazdagodott Balatonfüred állomás és Badacsony megállóhely parkja.

— **Ünnepélyes külsőségek** között vettek búcsút három nyugalomba vonuló dolgozótársuktól a Szolnoki Járműjavító kocsiosztályának bognárai és mázolói. Mondok Imrét, aki betegsége miatt nem tudott megjelenni az ünnepségen két bizalmi a lakásán kereste fel.

★

A szerkesztőség üzeni

Pintér Lajos Vácrátót. Várnai László Pécs. Behán Rózsa Kazincbarcika. Bognár Károly Tapolca. Boldizsár Gyula Békéscsaba. Pásztor András Kiskőrös. Bezzeg Lajos Gyöngyös. Leiti Ferenc Pécs. Kismihók Róbert Celldömölk. Cseh Zoltán Szolnok. Tótka Károly Szeged. Zsigmond János Szolnok. Orgován László Debrecen. Ronási István Balassagyarmat. Fodor Ferenc Kisbér. Írásaikat lapunk anyagához felhasználjuk.

Balázs József Szeged: A verse közlésre nem alkalmas. **Blaskó Imre Selyp:** A reklamált összeget július 7-én a címére utalványozták. **Sasvári Mihály Székesfehérvár:** Kérésük egy főfoglalkozású fogszakorvos beállításával teljesült. **Gálos Lajos Várpalota:** Ipari tanuló-gyerek után csak a 18. életévének betöltéséig jár családi pótlék.

Kiss Ferenc Baja. Katona József Komárom. Babarcsi Árpád Veszprém. Panaszukat illetékes helyre továbbítottuk.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném Debrecenhez 15 km-re fekvő,** fővonali állomáson levő 2 szoba és mellékhelyiségekből álló MÁV-lakásomat Dunántúl bármely helységébe hasonlóra, vagy 1 szobásra. Esetleg nem MÁV-lakás is lehet. Nagyenyedi János. Bocskaikert állomás.

— **Szolgálati helyet cserélnék** Sztálinváros fűtőháztól Ferencváros, Kalocsa, Békéscsaba, Záhony vagy Nyíregyháza fűtőházhoz mozdonyvezetővel, segédkezelővel. 2 szoba összkomfortos lakásom helyett esetleg 1 szobással is cserélnék. Borka Sándor. Sztálinváros. Bercsényi u. 7. III. 1.

— **Elcserélném Keleti-pályaudvaron** levő 2 szoba, fürdőszobás, nagyméretű lakásomat szoba, komfortos, nagyméretű magánlakásra. Lehetőleg Budán. Szoba-hallosra ráfizetek. Dombos Tiborné. Kerepesi út 2. II. emelet.

Türelmetlenek vagyunk

Az újságokban gyakran találni olyan írásokat, amelyek egy-egy üzem, vagy üzemrész korszerűsítéséről, a régi sötét, szűk munkahelyek megszüntetéséről adnak hírt. Mindenütt építkeznek, korszerűsítenek, csak a balassagyarmati fűtőháznál állt meg az idő kereke. A korszerűsítést illetően itt hosszú évek óta nem történt előrehaladás. Az előkészületek már 1959-ben megkezdődtek. Azóta havonként kétszer is megjelennek a tervezők. Mérnek, jegyzetelnek, terveket készítenek, de ennél tovább még nem sikerült jutniuk.

Türelmetlenül várjuk, hogy javítsanak a helyzeten. A fűtőházban nincs megfelelő tisztálkodási lehetőség. Állítólag a múlt évben egy új mosdó és zuhanyozó építéséhez meg volt a keret, csak a tavaszt várták, hogy munkához láthassanak. Vajon hány tavaszt várnak még?

Hogy fűtőházunknál mennyire hiányzanak a szociális létesítmények, azt a következő példa is bizonyítja. A mozdonyvezető beíró helyiséget oktatóteremnek, pihenőhelynek és étkezdének is használjuk. De itt tartjuk a különféle megbeszéléseket, röpgyűléseket, taggyűléseket és az oktatást is.

Az igazgatóság, hogy enyhítsen nehéz helyzetünkön, étkezde céljára kiselejtezett személykocsit adott. A roncskocsi három hónap óta csúfítja a fűtőház környékét, mivel arra nem biztosítottak keretet, hogy tetőzetét befedjék, ablakait elkészítsék és berendezzék. Állítólag erre nincs anyagi fedezet. Igaz, hogy a sok fölösleges kiszállást valamiből ki kell fizetni.

A fűtőház dolgozói

— **Halálozás.** Id. Kedves János, a szakszervezet Hajdu-Bihar megyei bizottságának társadalmi munkatársa július 4-én mozgalmi tevékenységének teljesítése közben Budapesten váratlanul elhúnyt. 1945-től aktivan vett részt a szakszervezeti munkában, s ezt a tevékenységét nyugdíjba vonulása után is folytatta. Július 9-én nagy részvét mellett temették el Debrecenben.

ÜDÜLŐAVATÁS A RÓMAI-PARTON

Mintegy félmillió forintos költséggel —, ezen belül százezer forint értékű társadalmi munkával — hozták rendbe, építették újjá rómaiparti öreg vízitelepüket az Északi Járműjavító dolgozói.

A szobákat hófehér bútorokkal rendezték be. A több kisebb szobából álló 24 ágyas üdülőben egy- és kéthetes turnusokban pihenhetnek az üzem dolgozói. A családoknak főzési lehetőséget is biztosítottak. A konyhában négy villanytűzhelyet helyeztek el. A stúdiószobában rádió, zeneszekrény, magnetofon és televízió is található.

Az üdülőtől vörös salaksétány vezet a Dunáig, a fiatalosra varázsolt régi kis csónakházig. A sétányt új tenisz-, röplabda- és kosárlabda-pályák, a gyerekek részére kék vizű medence és piros hinták szegélyezik. Ezenkívül egy 14x14 méteres táncparkett is készült.

A július 2-án felavatott üdülőt még aznap birtokukba vették az Északi dolgozói.

Könyv a magyar munkásság hősi helytállásáról

Az újjáépítés történetének dokumentumai

Felszabadulásunk tizenötödik évfordulójára jelent meg a könyvkereskedések kirakataiban egy ízlésesen egyszerű borítólapot viselő könyv, amelynek címe: A munkásosztály az újjáépítésért 1945—1946. A Párttörténeti Intézet négy kitűnő kutatója fáradságos munkával válogatta ki a kötet közel száz dokumentumát abból a sok ezerből, amely új életünk születéséről, a munkásság hősi erőfeszítéseiről tanúskodik.

A dokumentumkötet megeleveníti az olvasó előtt azt a hősi küzdelmet, amelyet a magyar munkásság harcedzett kommunista pártjának vezetésével 1945—46-ban a romok eltakarításáért, a termelés megindításáért, a közlekedés, a hidak és a gyáripar újjáépítéséért a szénhiány leküzdéséért, a stabilizáció gazdasági feltételeinek megteremtéséért folytatott.

Nemcsak a szakemberek (történészek, történelemtanárok, pártoktatók) nélkülözhetetlen segédeszköze ez a könyv, de a szélesebb közönség számára is hasznos, érdekes, izgalmas olvasmány. A pártmunkások, pártaktívák kezében ugyanakkor jó szerszám és jó fegyver.

„Rohammunkára, vasutasok!"

A vasutasok számára különös öröm, hogy e kötet több, eddig előttünk ismeretlen dokumentumot közöl a vasutasoknak az újjáépítésben tanúsított hősi helytállásáról: arról a sokoldalú, önzetlen támogatásról, amellyel az ország dolgozó népe segítette a vasútújjáépítés nagy munkáját: és a tőkések újjáépítést akadályozó szabotázsairól. „A közlekedés újjáépítése" c. negyedik fejezet 16 dokumentumán kívül a többi fejezetekben közölt okmányokban, az egyes fejezetek elé írt tartalmas bevezető sorokban is számos vasutas vonatkozás található.

A vasút újjáépítésén és a forgalom megindításán a felszabadulás első pillanatától kezdve hősiesen dolgozó vasutasok körében nagy visszhangot keltett az MKP 1945 májusi pártértekezletén meghirdetett újjáépítési program.

A dokumentumkötet közli az Istvántelki Főműhely kommunistáinak a pártértekezlet idején közzétett történelmi jelentőségű verseny felhívását (34. sz. okmány). „**Mi, az Istvántelki Főműhely kommunistái elhatároztuk, hogy június 3-tól július 15-ig rohammunkát fogunk végezni. Áthat bennünket az a tudat, hogy mi, vasutasok segíthetünk ma legtöbbet nemzetünk újjáépítésében... Mi, kommunisták vasutasok tudjuk, hogy az égig érő árak letörése is a vasút helyreállításától függ... Kihívjuk tehát versenyre az északi és dunakeszi főműhelyeket, ki végez jobb munkát a vasutasverseny alatt!**" Majd ismerteti a felhívás a versenypontokat.

E versenyfelhívás visszhangra talált országszerte. Az 58. sz. dokumentum szavai szerint „a vasúti munkásság bátor kezdeményezését", munkaversenyét „a Szaktanács ... kívánja kibővíteni és általánossá, országos méretűvé fejleszteni..."

Nagy érdeklődésre tarthatnak számot az MKP területi bizottságainak és helyi szervezeteinek az újjáépítéssel kapcsolatos és e kötetben először közzétett beszámolói és jelentései.

Nem lehet meghatottság nélkül olvasni azokat a korabeli újságtudósításokat, jelentéseket, amelyek megrajzolják az újjáépítés névtelen hőseinek portréit, akik önkéntes ingyenes túlmunkában, fedetlen műhelyekben, esőben és szélben, éhesen és rongyosan, hiányos — maguk készítette — szerszámokkal túlszárnyalták korábbi teljesítményüket, s nemegyszer szinte csodákat műveltek. S hogy ez így történt, abban elévülhetetlen érdeme van a magyar kommunisták helyes politikai vonalvezetésének és példamutató tevékenységének. Sokszorosan igaz az, amit a 36. sz. dokumentumban olvasunk:

„**A vasúti versenymunka iramát mindenütt a kommunista munkások diktálják. Az üzemi szervezetek minden erejükkel támogatják az üzemi bizottságokat és ez az együttműködés a jó munkateljesítményekben jelentkezik.**"

Az újjáépítés eredményei kézzel foghatóan bizonyították barátnak és ellenségnek a fasiszta rabság alól felszabadult kommunisták vezette magyar munkásság teremtő erejét. A közzétett okmányok olyan haladó hagyomány emlékét elevenítik fel, mely újabb nagyszerű eredmények elérésére ösztönzi nemcsak az ipari munkásságot, de egész népünket.

Gadanecz Béla

KERESZTREJTVÉNY

Olvasóink kérésére a jövőben lapunk minden második számában keresztrejtvényt közlünk. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

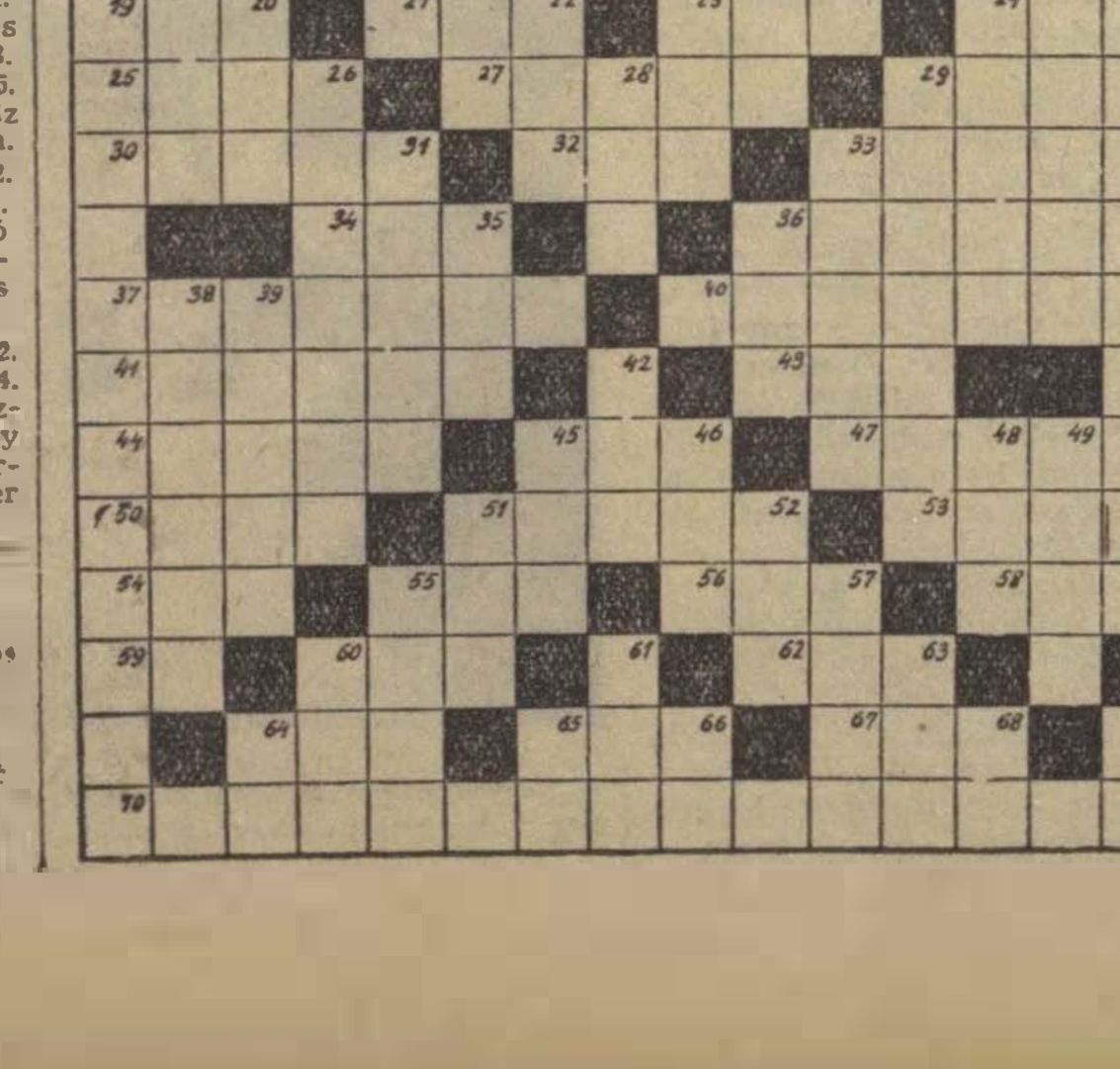
Vízszintes 1: A munkaverseny legfejlettebb formája. 11. Dísze. 12. Görög oszlopfő. 13. ...Kálé. Kis sziget az Al-Dunán. 15. Női hang. 17. Heltai regényalak egyik neve. 18. Az abc kezdete. 19. Kő. távirati stílusban. 21. Szodomai menekült. 23. Becézett férfinév. 24. Védd. 25. Űrítel (utolsó kockába kettős betű). 27. Lóverseny. 29. ...atórium. 30. E-vel a végén bibliai város. 32. Rag. 33. Fekete idegen szóval. 34. Ital. 36. Erkély. 37. Élősködik, tengődik. 40. Kellemes. 41. Tatár kán neve. 43. Szín. 44. A költemények egyik csoportja. 45. Mutatószó. 47. A vezérek korának kiváló alakja. 50. Óvd. 51. Petőfi anyjának családi neve és keresztnevének kezdőbetűje. 53. Ezer görögül. 54. A. N. A. 55. Spanyol folyó. 56. Évszak. 58. Ez a föld az alumínium alapanyaga. 59. Sporteszköz. 60. Víziállat. 62. Kérdőszócska. 64. Maró folyadék. 65. Helyhatározó szó. 67. A holló írójának családi neve. 70. Ez teljesíti a vállalást a vízszintes 1-nél.

Függőleges 1: Nem valódi. 2. Kimondott betű. 3. Orosz folyó. 4. ...dömölk. 5. Juttat. 6. Mint vízszintes 21. 7. Betűt vet. 8. Somogy megyei községbe való. 9. Ütőkártya. 10. Rag. 14. A Földközi-tenger beltengere. 16. Halál németül. 17. Amerikai. 18. A költeménye. 19. A vállalásban ez is szerepeljen. 20. Majdnem egy tűzhányó. 22. Szóösszetételben ön. 23. Híres építész családi neve, ahogy kimondjuk. 24. Forgalomban van! 26. Rosszul járhat, ha meggondolatlanul teszi. 28. Szarvasfajta. 29. Futóművek. 31. Ellenvetései. 33. Holt. 35. Zörej. 36. Tartó. 38. Az ilyen vállalás is fontos. 39. Tó az olasz Alpokban. 42. Egzotikus madár. 45. Lélek mérnöke. 46. Mutatószó. 48. Bizodalom. 49. Női név. 51. Műtárgy. 52. Ló. 55. Intő. 57. A kertész kutyája írójának keresztneve. 60. Vízben él. 61. Hol, oroszul. 63. Vészjel. 64. Két mássalhangzó. 65. Íme. 66. Kimondott betű. 68. Van ilyen alakú kapocs is. 69. Fa része.

Beküldendő: Vízszintes 1, 70, függőleges 19, 38.

Beküldési határidő: augusztus 10.

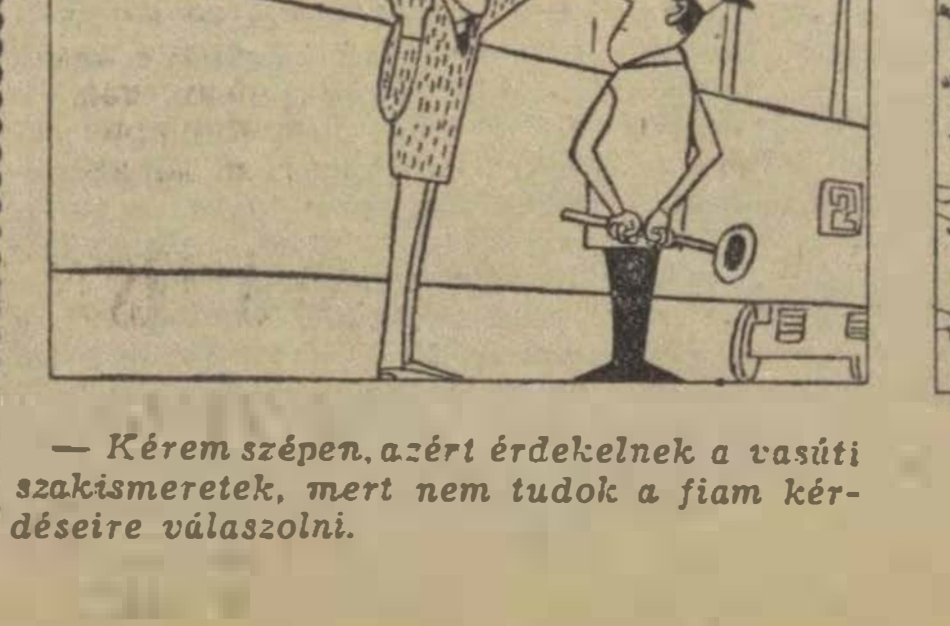
A megfejtést kizárólag levelezőlapon kérjük a szerkesztőség címére (Bp., VI., Benczur utca 41.) küldeni.



MAGYAR VASUTAS

Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség Budapest VI., Benczur u. 41
Terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Precíz papa



— Kérem szépen, azért érdekelnek a vasúti szakismeretek, mert nem tudok a fiam kérdéseire válaszolni.

Hétvégi csúcsforgalom az Utasellátónál



— Csak sorba kérem kartársak ...

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM — Ára 40 fillér — 1960. AUGUSZTUS 1.

Munkasikerekkel köszöntjük a X. vasutasnapot

Augusztus 14-én ünnepeljük a X. vasutasnapot. Dolgozóink mint minden évben, az idén is kiváló eredményekkel, újabb munkasikerekkel köszöntik ezt az ünnepet.

Nagykanizsán az állomás és a fűtőház dolgozói kéthetes ünnepi műszakot indítanak a vasutasnap tiszteletére. Az állomásiak vállalták, hogy elsősorban a személy és tehervonatok menetrend szerinti indítására fordítanak nagy gondot. A fűtőház dolgozói a szénmegtakarítást helyezik előtérbe.

A vasutas napi program is gazdagnak ígérkezik a nagykanizsai csomóponton. Szombaton délután megkoszorúzzák a szovjet hősök emlékművét, majd ünnepi nagygyűlést rendeznek a kultúrotthonban. Vasárnap pedig kultúrműsor és sportbemutatók szórakoztatják majd az ünneplő kanizsaiakat.

A celldömölki fűtőház *dolgozói a felszabadulási verseny befejezése után újabb felajánlást tettek a vasutasnap tiszteletére. A többi között vállalták, hogy a vasutasnapig 200 ezer tonna túlsúlyt továbbítanak és túlteljesítik széntakarékossági tervüket. A vállalást egy hónappal a határidő előtt túlteljesítették. Széntakarékossági tervüket például 113,4 százalékra teljesítették. Augusztus 14-ig újabb 50 000 tonna túlsúly továbbítását vállalták.*

Pécsbányarendező dolgozói a termelési tanácskozáson úgy döntöttek, hogy a vasutasnap és az alkotmány tiszteletére augusztus 1-től 20-ig ünnepi műszakot indítanak. Vállalták, hogy az élüzem szintet 2 százalékkal túlteljesítik. Ez a vállalás kemény helytállást követel a pécsbányarendezői vasutasoktól, mivel az állomás technológiai feltételei az utóbbi időben megváltoztak.

A Budapesti Rakodási Főnökség *eddig tízszer nyerte el az élüzem címet. A dolgozók az első félévben is derekas munkát végeztek. A tervet 108,44 százalékra teljesítették, tehát ismét várományosai az élüzem címnek. Féléves viszonylatban egy óra alatt 31,44 métermázsa súlyt mozditottak. Ez figyelemreméltó eredmény. A X. vasutasnapot további jó eredményekkel akarják köszönteni.*

A székesfehérvári fűtőház dolgozói az első félévben 6419 tonna szenet takarítottak meg és 618 000 tonna túlsúlyt továbbítottak. Mivel a munka dandárja még hátra van, a termelési tanácskozásokon úgy határoztak, hogy az őszi forgalom idején rájuk háruló nagyobb feladatot az önköltség 3 százalékos csökkentésével oldják meg.

Kazincbarcika *állomás dolgozói a vasutasnap tiszteletére vállalták, hogy továbbra is élüzem szint felett dolgoznak. Augusztus 14-én kultúrműsorral szórakoztatják majd a dolgozókat. A kultúrcsoport Héczey László kultúrfelelős irányításával már megkezdte a felkészülést.*

A győri csomóponton operatív bizottságot hoztak létre a vasutasnap megünneplésének előkészítésére. A bizottság részletes intézkedési tervet készített. Eszerint augusztus 1-től kéthetes ünnepi műszakot indítanak. Augusztus 14-én Győrből és Hegyeshalomból békevonatot indítanak. Napközben kultúr- és sportműsor szórakoztatja majd a dolgozókat.

A pécsi fűtőházban *a napokban zajlottak le a termelési tanácskozások. A dolgozóknak sok mondanivalójuk volt. Az eredmények és a munkát gátló hibák mellett legtöbbet a közelgő vasutasnapról beszéltek.*

Elhatározták, hogy a vasutasnap és az alkotmány tiszteletére egyhónapos ünnepi műszakot indítanak. A fűtőház dolgozói egyéni vállalásokat is tettek. Siklósi Jakab brigádja nevében vállalta, hogy minőségi munkával elvégeznek egy középjavitást, majd javasolta, hogy augusztus legyen tisztasági hónap a fűtőháznál.

Hasonló vállalalásokat tettek mások is. A pécsi fűtőház és egyik legeredményesebben dolgozó részlege, a kocsijavító-műhely az első félévben is jó eredményeket ért el a termelésben.

Pápa állomásnak eddig nem sikerült elnyerni az élüzem címet. Bár a szintet több alkalommal is teljesítették, de mindig közbejött valami. Most azonban bizakodó a hangulat Pápán. Az első félévben ugyanis 114,4 százalékra teljesítették a tervet és mivel nem történt rendellenesség augusztus 14-én kettős ünnepet szeretnének ülni az állomás dolgozói.

A X. vasutasnap méltó megünneplésére operatív bizottság alakult a csomóponton. Ez a bizottság kapta feladatul, hogy a szolgálati helyeknél szervezze meg az ünnepi műszakot és készítse el a vasutasnap kulturális- és sportprogramját.



A ferencvárosi pályafenntartási főnökség V. pályamesteri szakaszának dolgozói a vasutasnap tiszteletére vállalták, hogy a szakasz készletében levő talpfákat soron kívül becserélik, a nyomtáv- és fekszinhibákat a minimálisra csökkentik. (Simay István felv.)

A VASUTASNAPRA

Augusztus 14-én tizedszer ünnepli az ország a vasutasok napját. Amióta pártunk és kormányunk minden év második vasárnapját a vasutas munka megbecsülésének ünnepévé avatta, ez a dátum egyben a számvetés, az előretekintés napja is lett a vasutasok körében.

Ezen az ünnepen az ország vezetői és az egész dolgozó nép szeretettel gondol a vasutasok nagy családjára, akik miközben büszke örömmel nyugtázzák az elismeréseket, már az őszi nagy szállítási feladatokra gondolnak.

A termelési tanácskozásokon szinte valamennyi szolgálati helyen szóba került, miképpen tudnák a legméltóbban megünnepelni ezt a napot, hogyan vihetik előbbre a közös ügyet, a szállítási feladatok maradéktalan teljesítését.

A vasutas névnek ma már nagy becsülete van. Elsősorban azért, mert hazánkban mindenki tudja, hogy a vasutasok szerény, lelkes, odaadó munkája nyomán jutnak el a gyárak és földek termékei a fogyasztókhoz. Tudják azt is, hogy ma már pontosan, menetrendszerint közlekednek a vonatok.

De tisztában vannak azzal is, hogy a vasutasok éjjel-nappal, hétköznap és ünnepen, hőségben és dermesztő hidegben, esőben, szélben és hóviharban őrt állnak az egész országot behálózó sinek mellett, vagy a mozdonyok vezető állásából figyelik a szabadot, vagy a megálljt parancsoló jelzőket.

Közismert, hogy a vasút technikai fejlesztése elmaradt az utóbbi években megnövekedett személy- és teherszállítási igények mögött. Tíz év alatt több, mint kétszeresére emelkedett az árutonnakilométer teljesitmény, s a közforgalmú vasútvonalakon duplájára nőtt a személy- és áruszállítás. Amíg 1950-ben 184 millió utast szállitott a vasút, 1959-ben 316 millióra emelkedett ez a szám.

Ennek a munkának az elismerését ünnepeljük a vasutasnapon. De ünnepeljük azokat is, akiknek e napon nyújtják át a jó munka elismerését fémjelző kitüntetéseket, a Kiváló- és az Érdemes Vasutas jelvényeket, oklevelet és pénzjutalmat.

A Magyar Vasutas korábbi számaiban többször is irtunk arról, hogy az elkövetkezendő években milyen mértékben emelkedik a vasút műszaki szinvonala. Nem árt, ha ezúttal is emlitünk néhány fontosabb adatot.

A második ötéves tervben befejezik a Budapest Keleti—Hegyeshalom, Győr—Szentgotthárd, Budapest—Dombóvár—Gyékényes, Budapest—Miskolc—Sátoraljaújhely, Hatvan—Somoskőújfalu, Szajol—Lökösháza és a Budapest—Kelebia közötti fővonalak korszerűsitését. Hatvan és Miskolc között befejezést nyer a vonal villamosítása. Új második vágány épül Nyíregyháza és Záhony között.

Jelentős összeget fordít a vasút a pályák, valamint a vonó- és a vontatott járművek korszerűsitésére. 1960—65 között évi 50 millió forint jut csupán a pályafenntartási és pályaépitési szolgálat gépesítésére. A második ötéves tervben fokozottan kivonják a forgalomból a gőzmozdonyokat. Helyettük dieselés villanymozdonyok közlekednek vonalainkon. A tervek szerint 380 különböző lóerős dieselmozdonyt, 70 öttengelyes és 40 négytengelyes kocsit állít forgalomba a MÁV. Említést érdemel az is, hogy a második ötéves terv beruházási keretének 1,5 százalékát szociális és kulturális berendezésekre fordítják.

Persze, nemcsak a vasút arculata változik át, megváltozik, sőt bizonyos tekintetben már meg is változott a vasutasok helyzete és életkörülménye is. A ma ifjúsága nem ismer kiszolgáltatott, nyomorgó vasutasokat, de olyanokat annál többet, akik egyre jobban élnek, akik középiskolákon és egyetemeken tanulnak, mert szocializmust épitő országunkban mindenki számára nyitva állnak az iskolák kapui.

Az eddigi eredmények s a napról napra érződő gondolkodás, további becsületes helytállásra kötelez. Éppen ezért, a X. vasutasnap előestéjén fogadjuk meg, hogy továbbra is helyt állunk a munkában és becsülettel teljesitjük a ránk bizott feladatokat.

Tízéves a Budapesti Építési Főnökség

A Budapesti Építési Főnökség dolgozói ebben az évben ünneplik a főnökség fennállásának tizedik évfordulóját. Tíz év nem nagy idő, különösen egy üzem, vagy vállalat életében nem. A vasútépítők azonban egy évtized alatt is eredményes munkát végeztek.

A különböző vasútvonalakon végrehajtott korszerűsítések közben

több mint 7 millió köbméter földet mozgattak meg.

A főnökség első három évében építették újjá a *pusztaszabolcs—rácalmási* vonalat, a *sztálinváros—rétszilasi* vonalat és korszerűsitették *Záhony* állomást, majd *a budapest—hatvani* és *cegléd—szolnoki* vonal néhány szakaszát.

1955 után végezték el a *tárnoki* vonalátkötést, amely jelentősen meggyorsította a *budapest—székesfehérvári* vonal forgalmát. Korszerűsitették a *pusztaszabolcs — börgönd — székesfehérvári* vonalat. *Mende és Ujszász* között hézagnélküli felépítményt létesitettek.

Tíz év alatt 1487 kilométer vágány építését végezték el.

Természetesen a jó munka jutalma sem maradt el. Az építési főnökség dolgozói

kilencszer nyerték el az élüzem címet, kétszer a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját.

A főnökség legjobb dolgozói közül 426-an kaptak kiváló dolgozó kitüntetést, ezenkívül többen részesültek egyéb kormánykitüntetésben.

A kitüntetések és az anyagi jutalmak mellett a dolgozók megbecsülését jelentik a különböző szociális létesítmények, tiszta, gondozott munkásszállások, könyvtár és üzemi konyha létesítése, s nem utolsósorban a pályamunkák gépesítése. Ma már egyre több gép könnyíti a pályamunkások, a pályaépítők munkáját.

A szervezett vasutas dolgozók nevében további sikereket kívánunk a tízéves fennállásukat ünneplő Budapesti Építési Főnökségnek.

A X. vasutasnap jelentősebb eseményei

Augusztus 12-én 16 órakor nyílik az országos vasutas újító kiállítás, a városligeti vaskohászati pavilonban.

Augusztus 13-án 15 órakor a parlament kupolacsarnokában kerül sor a kormánykitüntetések és a Kiváló vasutas jelvények átadására.

Augusztus 14-én reggel 7.15 órakor a vasutas dolgozók küldöttsége megkoszorúzza a gellérthegyi felszabadulási emlékművet. 14 órakor nagyszabású kulturális és sportünnepség kezdődik a BVSC Szőnyi úti sporttelepén. A kultúrműsorban fellépnek Fodor János, Takács Paula, Osváth Júlia, Joviczki József, Orosz Adél, Róna Viktor, az Állami Operaház tagjai, valamint a szakszervezet központi énekkara és szimfonikus zenekara.

A sportműsor keretében kerül sorra a BVSC—Szolnoki MÁV NB II-s labdarúgómérkőzés.

A vidéki ünnepségek közül kiemelkedik a pécsi vasutas nagygyűlés, amelyre a kelenföldi pályaudvarról 7.48 órakor különvonat indul.

Vasutasok a mezőgazdaságért

— Nyékládháza állomás dolgozói a szolgálat ellátása, a tervek teljesítése mellett a termelőszövetkezeteknek is nagy segítséget nyújtanak. Legutóbbi termelési tanácskozásunkon például elhatároztuk, hogy részt veszünk az aratásban.

Július 11-én 22-en, 15-én pedig a szolgálati és mozgalmi vezetőkkel az élen 34-en arattak a hejőkeresztúri Béke, illetve a kistokaji Új Élet Tsz földjén. A két brigád összesen 56 munkanapot teljesitett — írja Orbán József állomásfőnök.

Dancs József tapolcai levelezőnk pedig arról ír, hogy a fűtőházból négy dolgozó emléklapot kapott a tsz-eknek nyújtott segítségért.

— Fűtőházunk pártszervezete eddig is kivette részét a termelőszövetkezetek megsegítéséből — írja —. *A jövőben tovább szélesítjük kapcsolatainkat a termelőszövetkezetekkel. Eddig végzett önzetlen társadalmi munkájáért Matt Béla, Sramli Lajos, Szalma Géza és Fekete Lajos emléklapot kapott.*

Megnyílt az V. Nemzetközi Vasutas Képzőművészeti Kiállítás

A szakszervezet kultúrnevelési osztálya a *Vasutasok Nemzetközi Intellektuális és Művészeti Szövetségének* (FISAIC) égisze alatt rendezte meg az *V. Nemzetközi Képzőművészeti Kiállitást a Műcsarnokban.*

A kiállításon 15 ország, *Ausztria, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság, Dánia, Finnország, Franciaország, Jugoszlávia, Lengyelország Luxemburg, Magyarország, a Német Demokratikus Köztársaság, a Német Szövetségi Köztársaság. Olaszország, Svájc, Svédország és a Szovjetunió* legjobb vasutas amatőr képzőművészeinek munkájával ismerkedhetnek meg az érdeklődők.

A Műcsarnok kilenc termében több mint 500 festmény, 30 plasztikai és mintegy 160 grafikai, összesen 697 mű kerül bemutatásra.

A gondosan előkészített és megrendezett kiállítás túlnő a magyar vasutas képzőművészeti mozgalom, ugyan így a magyar amatőr művész mozgalom keretein. Éppen ezért méltó helyet foglal el hazánk felszabadulásának 15. évfordulója tiszteletére rendezett kulturális ünnepségek során is.

A kiállitás július 30-tól augusztus 14-ig naponta 11-től 19 óráig tart nyitva.



Le Roux Henri (Franciaország) Vasútépítők című olajfestményével nyerte dr. Münnich Ferenc miniszterelnök tiszteletdíját

SÍRÓ ÉG – NEVETŐ FIATALOK – CSILLEBÉRCEN

Már napok óta sírásra görbül az ég szája. Könnyei meg úgy záporozzák a budai hegyek erdeit, hogy Csillebérc dús lombsátrait is áttöri a víz és rohanó ereket nyit a gyepszőnyegen. A csillebérci úttörő nagytábor sok ezer pajtása sóvárogva lesi — elhúznak-e fejük felől a sötét, haragos fellegek.

Végre, ez is megtörténik. Kisüt a nap, zsong a sok ifjú ember, életszeretetük, vidámságuk betölt hegyet-völgyet. Micsoda nyüzsgés egyszerre. Bábeli nyelvzavar, amit a külföldi pajtások okoznak tere-feréikkel. És felettük, mintegy szimbólumként lobognak az itt vendégeskedő fiatalok nemzeti zászlai.

A IX-es altábor, vagy ahogy itt nevezik — a Hámán Kató vasutas-postás tábor — pajtásai két hétig táboroznak e nagyszerű közösségben.

Harcz Lajos elvtárs, táborvezetővel indulunk a fiatalok közé. A sátrakban katonás rend, tisztaság. A fák alatt friss vizet szolgáltató mosdók.

— Öt csoportra osztottuk be a vasutas-postás úttörőket — mondja. — Egy csoport három rajból áll és két hétig van fenn a táborban. Kiképzésük univerzális, hiszen a pajtások hol a vasúton, hol a postán teljesítenek szolgálatot. Az említett két hétben is minden harmadik nap szolgálatba állnak.

— A következő két nap tehát üdülés, pihenés?

— Igen. Ilyenkor jórészt úttörőfoglalkozás, sport, szórakozás foglalja el a pajtások idejét. Egyik részük például dunai sétahajózásra indul, a csoport másik része esztergomi kirándulásra megy. Ezenkívül mozi, televízió, klubest, a külföldi pajtásokkal való közös játék, csere-bere köti le idejüket.

— A táborozás egyik célja az, hogy megismerjék, megtanulják az együttélés szabályait. Különösen a „fordított napoknak" van nevelő-formáló hatásuk. Ilyenkor a vezetők görbetükörben mutatják meg a hiányosságokat, a pajtások egy álló napig rajés őrsvezetők lesznek, mialatt vezetőik visszalépnek egyszerű pajtásokká. Veltik nincs is baj, birják a pajtásságot, de bizony már előfordult, hogy majdnem pityeregve kérte az egyik kispajtás: vegyék vissza tőle az őrsvezetőséget, hagyják csak őt meg pajtásnak.

Nagy József, sportfelelős sokat foglalkozik az úttörőkkel, jelenleg négytusát bonyolít le velük. Nógrádi András csapatvezető, Steiner Gáspárné csapatvezetőhelyettes és Takács Lajos, az Úttörővasút üzemvezetője minden segítséget megadnak. A nagytábor vezetősége szintén.

De mit mondanak a fiatalok?



Zászlófelvonáson.

(Harcz Lajos felv.)

— Nagyon jól érzem magam. Sosem felejtem el a nemzetközi karnevált. A belga „kannibálok" és a szovjet rakétajelmezes fiúk tetszettek nagyon — mondja Kemenes Edit, vasutastanfolyamot és postásátképzőt végzett nyolcadikos. — Csak az eső rontott valamit, de most már nincs semmi baj, süt a nap...

Fodor Laci a televíziós felvételről áradozik, no meg a gyufacímke- és jelvénycseréről. Az étkezéssel elégedettek, az időjárással nem.

Boldog, elégedett fiatalok... Még ide írom Kiss Sándor rajvezető megállapítását: Egyre önállóbbak, fejlődik közösségi érzésük, felelősségérzetük. És Harcz Lajosét: — A mai fiatalokra lehet építeni, de bánni kell tudni velük. Okosak, eszesek, egy új élet úttörői a szó szoros értelmében...

Sz. I.

Sok sikert kívánunk a magyar vasutasoknak

Mi, a svéd vasutas szakszervezet tagjai, akik abban a megtisztelésben részesültünk, hogy két hétig Magyarországon vendégeskedhettünk, szívélyes üdvözletünket küldjük magyar vasutas elvtársainknak.

A két hét alatt alkalmunk nyílt különféle üzemek és létesítmények meglátogatására. Bennünket elsősorban a magyar vasút technikai fejlődése és a magyar vasutasok életkörülménye érdekelt.

Tapasztalataink kedvezőek

Anélkül, hogy közvetlen összehasonlítást tennénk a svéd és a magyar vasutasok életkörülményei között, a magyarországi helyzetről kedvezőek a tapasztalataink. Különösen a vasutas dolgozók két egészségügyi intézménye, az éjjeli szanatórium és a tüdőszanatórium tetszett, ahol az orvosok készségesen tájékoztattak bennünket a magyar egészségügyi viszonyokról és az intézmények tevékenységéről.

A ferencvárosi pályaudvaron, a szegedi igazgatóság területén és egyebütt tett látogatásaink megerősítettek abban a meggyőződésben, hogy a magyar vasút gyors műszaki fejlődésen megy keresztül és a meglévő hiányosságok — elsősorban a hosszú munkaidő a forgalmi személyzetnél — hamarosan megszűnnek.

A svéd vasutaknak az autófuvarozás igen nagy versenytársa. Éppen ezért a vasuton nagyméretű műszaki fejlesztést hajtottak végre. Kivonták a forgalomból a gőzmozdonyokat. A nagyarányú műszaki fejlesztés folytán a vasúti személyzet létszáma óriás mértékben csökkent. A látottak alapján azt hisszük, hogy a magyar vasutak további korszerűsítésével megoldódik a munkaerőhiány. Ez végsősorban az egész országnak és a vasutasoknak is javára válik.

Mint tapasztaltuk, a magyar vasutasok igen eredményesen küzdenek a menetrend betartásáért. Ez a jelenlegi körülmények között a vasutas dolgozók odaadó munkáját dicséri és nagy hozzáértésükről tanúskodik. A vasutasok szervezettségi foka igen magas, ami örömmel tölt el bennünket.

Az Önök országában eltöltött két hét alatt meglátogattuk az ország különböző részeit és igazi magyaros vendégszeretetet élveztünk. Bármerre jártunk, igazi barátokra leltünk, akikre mindenkor emlékezni fogunk.

Sok sikert és jó egészséget

Reméljük a mi látogatásunk is hozzájárul a két nép közötti barátság erősítéséhez, a népek közötti általános közeledés elősegítéséhez. Befejezésül köszönetet szeretnénk mondani magyar vendéglátóinknak, elsősorban a vasutasok szakszervezetének a meghívásért és a Szakszervezetek Országos Tanácsának a felejthetetlenül szívélyes vendéglátásért.

Azzal a reménnyel búcsúzunk, hogy kapcsolataink tovább erősödnek. A magyar népnek boldog életet, a magyar vasutasoknak közelgő ünnepük alkalmából sok sikert és jó egészséget, az egész emberiségnek pedig békét kívánva búcsúzunk. A viszontlátásra!

Bror Andersen,
a gavlei vasúti csomópont 78-as szakszervezeti bizottságának elnöke
Einar Ericsson,
a landskronai vasúti csomópont 33-as szakszervezeti bizottságának elnöke

Tisztasági őrjáraton a budapesti személypályaudvarok várótermeiben

A kulturált utazás megteremtésének fontos része a pályaudvarok, állomások várótermeinek, peronjainak tisztántartása. A napokban a főváros négy legnagyobb személypályaudvarán tartottunk tisztasági őrjáratot. Tapasztalatainkról az alábbiakban számolunk be.

Nyugati-pályaudvar

Őrjáratunkat a délelőtti órákban kezdtük a Nyugati pályaudvaron. A másodosztályú váróterem folyosó felőli bejáratánál egy tábla állta utunkat. **Takarítás miatt zárva** — olvastuk a feliratot. A tágas váróteremben három takarítónő szorgoskodott. Egy sepregetett, ketten pedig a kövezetet mosták. Ezalatt az utasok a folyosón és a ceglédi váróteremben tartózkodtak. De amint befejeződött a takarítás és az ajtóról lekerült a tábla, pillanatok alatt megteltek a padsorok.

Mi is vártunk néhány percig, mert kíváncsiak voltunk, hogy az utasok vigyáznak-e a tisztaságra. Sajnos nem. Ahogy múlt az idő, úgy szaporodtak a cigarettavégek és papírhulladékok a frissen felmosott kövezeten. Egy óra múlva már nyoma sem volt a nagytakarításnak. Az Utasellátó söntésében is hasonló a helyzet. Pedig hulladékgyűjtőből nincs hiány a váróteremben és a söntésben. Ezt azonban még kevesen veszik figyelembe.

A pályaudvar többi helyisége, a kultúrváróterem az indulási oldal folyosója és a pénztárcsarnok aránylag tiszta állapotban volt. Bár a pénztárcsarnok falainak nem ártana, ha megszabadítanák az ujjnyi vastagon lerakódott portól, és koromtól. A pályaudvar korszerűtlen WC-inek higiéniája is sok kívánnivalót hagy maga mögött.

Keleti-pályaudvar

Már az indulási oldal folyosóján szembetalálkoztunk a tisztaság egyik őrével, aki seprővel és szemétgyűjtővel a kezében vadászott az itt-ott elejtett papírszeletekre. A várótermeket tiszta állapotban találtuk. Csupán az Utasellátó söntésének előterében lehetett papírhulladékot és egyéb szemetet látni a kövezeten. Ez is csak azért volt szembetűnő, mert a söntés előterét fűrészporral hintették fel, hogy felszívassák a vizet.

Az viszont egyáltalán nem jó látvány, amikor a padokon hosszan elnyúlva alszanak az utasok. A Nyugatiban négy, a Keletiben hat padot foglalt el egy-egy alvó utas. A tíz közül hatnak semmiféle csomagja sem volt. Feltételezhető, hogy nem utaznak, hanem a pályaudvaron pihenik ki fáradalmukat.

Kelenföldi-pályaudvar

A kívülről új köntösbe öltöztetett felvételi épület jó benyomást kelt. A várótermek tisztasága azonban — bár a múlt év hasonló időszakához viszonyítva javulás tapasztalható — még nem felel meg a követelményeknek. A pénztárcsarnok és az egymásba nyíló két kis váróterem olyan szemetes volt, mintha aznap nem takarították volna. Pedig, mint megtudtuk, a takarító személyzet minden nap — a reggeli órákban — takarít.

Ez azonban nem elég. Naponta többször végig kellene járni a várótermeket. Ilyen nagyforgalmú pályaudvaron sokkal nagyobb gondot kell fordítani a tisztaságra. Ha a kis létszámú takarító személyzet nem győzi, valami megoldást kellene keresni.

Déli-pályaudvar

A pénztárak és a kisméretű váróterem a nyári hónapokban mindig zsúfolt. Az üdülők és a kirándulók ezrei fordulnak meg a Déliben. Különösen a hétvégi napokon. A folyosók és a fedett peron tiszta. Ugyanez már nem mondható el a váróteremről. A padok alatt feltűnően sok szemetet láttunk. Jóllehet ennek az az oka, hogy a sűrűn egymás mellé elhelyezett padok alól a zsúfoltság miatt a takarítók nem tudják a szemetet összeseperni.

★

Összegezve a leírtakat, a négy budapesti személypályaudvaron a múlt év tavaszán megtartott tisztasági őrjárat óta fejlődés tapasztalható a várótermek tisztaságát illetően. Ma már nem elég napjában egyszer, vagy kétszer kitakarítani a várótermeket.

Mivel azonban a pályaudvarok takarító személyzetének erejéből a szolgálat alatt ennél többre nem igen futja, gondolkodni kell azon, hogy nem volna-e szükséges a létszámuk emelése. Helyezzenek el a várótermekben minél több olyan feliratot, amely a tisztaságra hívja fel az utazóközönség figyelmét. Erre a célra a hangszórót is igénybe lehetne venni. A kapusok figyelmeztessék a tisztaság megóvására az utasokat. S ha szükséges, a vasút éljen bírságolási joggal is a tisztaság érdekében.

Mit mond a paragrafus az újításokról

ELJÁRÁS AZ ELUTASÍTOTT ÚJÍTÁSOK ESETÉBEN

A 29/1959. kormányrendelet 6. § (3) bekezdés értelmében a vezető határozatáról a javaslattevőt írásban értesíti. Az elutasító határozatot indokolni kell. Elutasítás esetén a javaslattevő a határozat kézhezvételétől számított 30 napon belül a helyi szakszervezethez fordulhat.

Ha a szakszervezet a határozat felülvizsgálatát szükségesnek látja, a vezető elutasító határozatát 15 napon belül felülvizsgálni tartozik. Ha az elutasító határozatot nem a vezető hozta, a felülvizsgálatot a vezetőnek kell elvégeznie.

A helyi szakszervezet alatt értjük az elbíráló szervvel párhuzamosan működő szakszervezeti szervet. *(Szolgálati főnökség esetén a szakszervezeti bizottság, igazgatóság esetében a megyei bizottság, Vasúti Főosztály esetében a szakszervezeti központ közgazdasági osztálya.)*

Hogyan járjon el az újító?

Az elutasítás kézhezvételétől számított 30 napon belül az újító a szolgálati főnökségénél levő szakszervezeti bizottsághoz adja be panaszát két példányban. A helyi szakszervezeti bizottság az újító által beadott minden panaszt akár az igazgatóságnál, vagy a főosztálynál utasították el, az újítási bizottsággal megvizsgáltatja, s ez véleményt ad az újításról.

Ha a szakszervezeti bizottság az elutasítással nem ért egyet és a javaslatot a szolgálati főnök utasította el, akkor felkéri a szolgálati főnököt az elutasítás felülvizsgálására. Ha a javaslatot az igazgatóság utasította el, akkor a panasz két példányát, az újítási bizottság véleményét, az újítási javaslat és az elutasítás másolatát megküldi a megyei bizottságnak. Ha a Vasúti Főosztály bírálta el a javaslatot, akkor a szakszervezeti központ közgazdasági osztályának.

A megyei bizottság és a szakszervezeti központ közgazdasági osztálya felülbírálja a szakszervezeti bizottság újítási bizottságának véleményét és ha azt helyesnek tartja, felkéri az igazgatóságot, illetve az illetékes szakosztályvezetőt az elutasítás felülvizsgálatára.

Amennyiben bármelyik szakszervezeti szerv az elutasítás indoklásával egyetért és az újítási javaslat bevezetését nem tartja célszerűnek, az újítót erről az állásfoglalásáról értesítenie kell.

Útjavítás társadalmi munkában

Évek óta nagy problémát okoz mind az utazóközönségnek, mind *Vácrátót* állomás dolgozóinak a bekötőút megjavítása. A 203-as számú országút és az állomás közötti útszakasz esős időben szinte járhatatlan. Ilyenkor az autóbuszok sem tudják megközelíteni az állomást.

A vácrátóti vasutasok kezdeményezésére társadalmi munkában láttak hozzá a bekötőút megjavításához. Július 17-én, vasárnap délelőtt 30 fős vasutas és községi dolgozókból álló brigád 150 méteres szakaszon javította meg az utat. A társadalmi munkáért és az állomás környékének csinosításáért a községi tanács dicséretben részesítette az állomás dolgozóit.

R. S.

Követendő példa

Hatvan állomás példamutató intézkedési tervet készített 1960. évre, az önköltség csökkentésére.

Az állomás dolgozói, *Szuromi István* SZB-elnökkel, *Molnár István* állomásfőnökkel és *Révész József* üzemgazdásszal az élen fontos feladataiknak tekintik, hogy a kormány takarékossági felhívásának eleget tegyenek, takarékoskodjanak anyaggal és idővel.

Néhány szempont az intézkedési tervből:

1. A módszeres tolatás bevezetésével, a tolatási munkák jobb megszervezésével csökkentik az egy kocsira eső mozditási időt.

2. A tehervonatok átlagos terhelését, gazdaságos kihasználását a forgalmi és a vontatási dolgozók jobb együttműködésével kívánják javítani.

3. A kocsitartózkodási időket a vonatok szétrendezésének és összeállításának megrövidítésével csökkentik.

4. A kocsikihasználás túlteljesítésére, vállalatokkal, termelőszövetkezetekkel komplexbrigád-szerződéseket kötnek.

5. A kőolaj-, az égőolaj-, a villamosenergia és a nyomtatványnormát felülvizsgálták és a gazdaságosság kérdését szem előtt tartva csökkentik.

A szakszervezet közgazdasági osztályának gazdasági bizottsága megállapította, hogy az intézkedési tervükben szereplő vállalásokat 2—3 százalékkal túlteljesítették.

Hatemeletes munkásszálló épül a pályafenntartási dolgozók részére Budapesten

A közeljövőben új létesítménnyel gyarapodik a budapesti munkásszállások száma. Az 1/6 szakosztály 400 személyes, hatemeletes munkásszállodát épít a XIII. kerületben a Váci út és a Sziget utca sarkán.

Az új szállodában, amely messzemenően kielégíti a szociális és kulturális igényeket, üzemi konyha, illetve étterem is működik. A modern, 4—6 személyes szobákból álló szállodát fürdővel, kultúrteremmel, könyvtárral és televíziós szobával is ellátják.

A főváros és a vasút egyik legkorszerűbb munkásszállodájának építése még az ősszel megkezdődik. Jelenleg az előkészítő munkák folynak.



Rozsáli Oszkár, az Anyagvizsgáló Főnökség dolgozója és Molnár Margit, az Északi Járműjavító I. osztályának KISZ-titkára a VI. kerületi tanácsnál tartotta esküvőjét. A fiatal pár a szülők, rokonok, munkatársak és a kíszesek sorfala között vonult az anyakönyvvezető elé.



MINDENKI BIZALMIJA

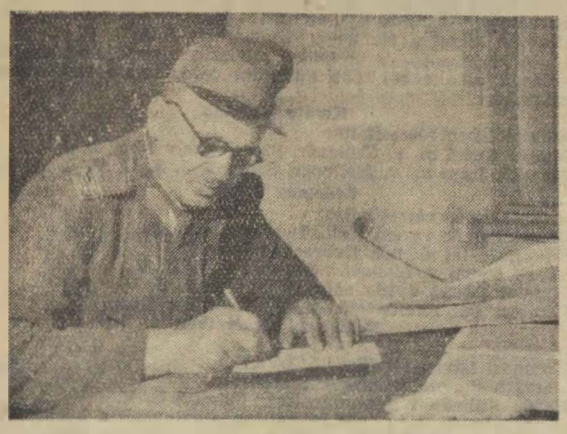
Amikor szolgálati helyén, *Budafok-Háros* állomás áruraktárában felkerestük, egy halom fuvarlevél feküdt az asztalán. De *Szépvölgyi Mihály* kocsirakományi raktárnok, az állomás legrégibb szakszervezeti bizalmija nem sokat teketóriázott a sok fuvarlevéllel. Egy-kettőre elintézte valamennyit és készségesen adott számot a csaknem másfélévtizedes bizalmitevékenységéről.

— *1946 óta vagyok bizalmi* — kezdte. — *A múlt esztendőben tartott szakszervezeti választásokig egyedül voltam. Most négyen vagyunk. Tavaly minden túrban választottak bizalmit.*

Ezután, mint aki tudja, hogy az a kérdés következik: egyedül hogyan birkózott meg a feladatokkal — így folytatta:

— *Mivel állandó nappalos vagyok, a szolgálati elfoglaltság mellett mindig jutott idő arra, hogy erőmhöz mérten segítsek a dolgozók problémáinak megoldásában, vagy a segélyt kérőknél környezettanulmányt végezzek.*

Később azt is elmondta, hogy bár csoportjába 25 dolgozó tartozik, gyakran a többiek is őt keresik fel problémáikkal. Ő írja meg a kérvényeket, ő jár környezettanulmányozásra.



Szépvölgyi Mihály kocsirakományi raktárnok, bizalmi, munka közben.

Egyszóval, Szépvölgyi Mihály, aki szakvonali és bizalmi munkáját egyaránt szeretettel és hozzáértéssel végzi, még ma is mindenki bizalmija Hároson. Érthető, hiszen a dolgozók régóta ismerik, bíznak benne. Tudják, hogy amit a kezébe vesz, azt el is intézi.

Az ilyen bizalmit nem véletlenül övezi a dolgozók megbecsülése. Nem véletlen az sem, hogy a Pest—Nógrád megyei bizottságnál is a legjobb bizalmiak között emlegetik.

A munkavédelmi hónap sikere

A baleseteket illetően nekünk is szomorú emlékeink vannak a munkavédelmi hónapot megelőző időkből. A legkirívóbb személyi sérülés *Czeppin Imre* vonatfékező halálos gázolása volt, *Rétszilas* állomáson.

Ezenfelül kilenc kisebb személyi sérülés volt a munkavédelmi hónap előtt. A *Nagykonda—Dalmand* közötti közfeltűnést keltő balesetnél négy kocsi tört össze, szerencsére súlyosabb személyi sérülés nem történt. Az 1907-es foglalt vágányra való járatása bár következményekkel nem járt, de újabb szégyenfoltja lett az állomásnak.

Ezeket a szégyenfoltokat kellett jóvátenni a munkavédelmi hónapnak, s emellett segíteni, hogy az igazgatósági versenyben elkerüljünk a hatodik helyről, amely kizárólagosan a sok balesetnek köszönhető.

Júniusban a 12 ellenőrző brigád ideje nagy részét a dolgozók között töltötte. Meg is lett az eredménye. Júniusban mindössze egy kalauzkocsi-kisiklás volt egy tengelyre, és két 3—4 nap alatt gyógyuló személyi sérülés.

Ez azért is eredménynek mondható, mert a biztosítóberendezés az egyik oldalon ki volt kapcsolva és az állomás vágányainak átépítésén naponta 120—150-en dolgoztak.

A munkavédelmi hónapot követően tovább harcolunk a balesetek ellen. Szeretnénk, ha a pécsi igazgatóság az év végére megint az első helyre kerülne, mint tavaly, és ehhez hozzásegítene a balesetek csökkentése is.

BÓDOGH MIHÁLY
SZB-titkár

Három kocsiból álló kultúrvonat

A párt művelődéspolitikai irányelvei és a szakszervezet központi vezetőségének a dolgozók kulturális ellátására vonatkozó határozata segítette a megvalósulás útjára a pályafenntartási szakosztály vezetőinek elhatározását, egy kultúrvonat létesítését. A szerelvény összeállításával azt a célt kívánják elérni, hogy a mozgó művelődési termek oda is eljussanak, ahol nincs kulturális lehetőség.

Az elgondolás valóra vált. A vasutasnapon elindul útjára a szerelvény, melynek egyik négytengelyes kocsijában 140 fénykép mutatja be az építő és pályafenntartási szolgálat múltját, jelenét és jövőjét. A másik kocsi vetítő- és előadóterem, könyvtárral, televízióval, filmvetítővel felszerelve. A harmadik kocsi a kísérő személyzeté. Ebben helyezték el a műszaki berendezéseket és az áramelláto központot is. A futóművet a *Landler Járműjavító*, a kocsi belső átalakításait az *Épületelemgyártó Főnökség* dolgozói, a belső dekorációkat *Vigh Tibor*, a 6. szakosztály rajzolója készítette.

A művelődési vonat a vasutasnap után áll szolgálatba. Ettől kezdve negyedévenként 30—40 szolgálati helyen kölcsönöz könyvet, vetít filmeket, biztosít televíziózási lehetőséget.

A dicséretes kezdeményezés valóraváltása — amelyben nagy része van *Papp Károly* szakosztályvezetőnek — követésre méltó.

Kovács János

Nagy a tekintélye az üzem KISZ szervezetének

A *Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV* KISZ-fiataljai az utóbbi időben nemcsak az üzemben, hanem a városban is nagy tekintélyre tettek szert. A kiszesek mind a termelésben, mind a társadalmi munkában élen járnak, s nem egy esetben magukkal ragadják az idősebb dolgozókat.

Ma már az üzemben mindenki elismeréssel beszél a KISZ-fiatalok munkájáról. A vezetők bíznak bennük és megbecsülik őket. A fiatalok közül többen kaptak kitüntetést.

A szocialista brigádmozgalomba elsők között kapcsolódtak be a kiszesek. A múlt év őszén három brigád indult harcba a büszke címért. 1960. április 4-re a *Kulik-brigádnak* odaítélték a címet.

A termelőszövetkezetek megsegítésében is állandóan ott találjuk az üzem fiataljait. Dolgoztak a *gyöngyöshalászi Petőfi Tsz-nek* a kőbányában és az építkezéseken, segítettek a gépek kijavításában. A megyei pártbizottság jó munkájukért több fiatalt jutalmazott elismerő oklevéllel.

Gondoskodik a KISZ a fiatalok szakmai és politikai tudásának gyarapításáról és szórakozásáról is. Minden évben részt vesznek a politikai oktatásban, ezenkívül különféle szakmai tanfolyamokat, kirándulásokat és gyárlátogatásokat szerveznek.

Az MSZMP Központi Bizottsága és a KISZ Központi Bizottsága felhívása nyomán a nyár elején két nagy feladatra vállalkoztak az üzem fiataljai. Részt vállaltak az aratásból, s felajánlották segítségüket a Dunai Cementmű építéséhez. A KISZ-szervezet 50 hold gabona learatását vállalta a gyöngyöshalászi Petőfi Tsz-ben. Az 50 hold helyett 62-t arattak le, bár ebben néhány idősebb dolgozó is segített nekik.

A *Dunai Cementmű* építésénél a következőket vállalták a Kitérőgyártó ÜV fiataljai: Minden segítséget megadnak ahhoz, hogy a DCM rendezőpályaudvarához szükséges váltókat, kitérőket a vállalt határidő előtt leszállítsák. A KISZ-szervezet őrséget szervezett és figyelemmel kíséri az anyagok átfutási idejét, ezenkívül az összeszerelési munkákhoz is segítséget nyújtanak.

Szentgáli István
Gyöngyös

Nehogy félreértsék!

Lapunk előző számában cikket közöltünk a Heves megyei bizottság egyik üléséről. Elöljáróban leszögeztük, hogy a tárgyalás érdemeni részével nem kívánunk foglalkozni. Ehelyett a kisebb, elsősorban az alaki hibákat tettük szóvá, hogy ezeken is javítva, még eredményesebb lehessen a fiatal szervezet munkája. Olyan céllal írtunk, hogy menyemnek szól, de lányom is tanuljon belőle. Tehát a többi megyei bizottság is okuljon az elmondottakból.

Gyorsan akadtak azonban olyanok, akik a cikk elejét figyelmen kívül hagyva, az alaki hibákból kiindulva „mélyreható" következtetéseket igyekeztek levonni. Ezúttal hadd egészítsük ki egyoldalú tájékozottságukat.

Tetszik, vagy nem tetszik, a Heves megyei bizottság egyike a legjobban működő bizottságoknak, melynek munkája napról napra igazolja, hogy helyes volt az új szervezeti forma bevezetése. Értekezleteik mindenkor tartalmasak és ezeken olyan irányelveket szabnak, amelyek végrehajtása nemegyszer évtizedes problémákra tesz pontot. Ne utaljunk másra, mint például a hatvani kultúrotthon megváltozott életére, vagy a szervezeti élet helyes mederbe terelésére megyeszerte.

Az eredményekben nagy része van a bizottság energikus vezetésének, a bizottsági tagok munkájának, amely egyre inkább felnő a feladatokhoz.

Hogy akadnak még hibák? A vezetők sem tagadják. De egyre kevesebb akad, ha a legkisebbeket is nyesegetjük — s ezzel a céllal íródott az előző cikkünk.

S még kevesebb lenne, ha a szálkakeresők az áskálódás helyett a hibák felszámolásán mesterkednének.

Rádióműsor a vasutasoknak

A X. vasutasnap alkalmából a rádió több ízben sugároz műsort a vasutasoknak.

Augusztus 9-én 12.10-től 13 óráig, a Kossuth-adó zenés ajándékműsort ad a munkában élenjáró vasutasoknak. Az adást a Petőfi-adó délután 16.10-kor megismétli.

Augusztus 14-én, 7,50-kor Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter, a Kossuth-adón keresztül üdvözli a vasutasokat. 15.30-tól 15.45-ig A város peremén: Vasutas kolónia címmel a Kossuth rádió riportműsort sugároz.

Vízmű épült a miskolci csomópont közelében

A Miskolc—Tiszai és a rendezőpályaudvar, valamint a fűtőház vízszükségletét eddig a városi ivóvízhálózatból biztosították. Mivel így nagy mennyiségű vizet vontak el a közfogyasztásból, néhány évvel ezelőtt egy nagy teljesítményű vízmű építését kezdték meg.

Miskolc—Tapolca közelében a Hejő patakon duzzasztót létesítettek. Onnan több mint négy kilométer hosszú vezetéken, távkapcsolású szívónyomó berendezés beiktatásával juttatják el a vizet a csomópontra.

A kilencmillió forintos költséggel épített vízmű elkészült. A műszaki átadás és az üzemi próbák után megkezdi az üzemelést.



A budapesti igazgatóság területén 200 fiatal szerezte meg a szakma ifjú mestere jelvény arany, ezüst, illetve bronz fokozatát. Csanádi József, az igazgatóság helyettes vezetője ünnepélyesen adta át a jelvényeket a fiataloknak.

TANÉV UTÁN — TANÉV ELŐTT

A dolgozók általános iskoláiban nemrég fejeződtek be a vizsgák. A vizsgák után, az új tanév küszöbén meglátogattunk néhány szolgálati helyet. Arra voltunk kíváncsiak, hogy a szakszervezeti bizottságok milyen tapasztalatokat szereztek és hogyan láttak hozzá az új tanév előkészítéséhez, a beiskolázásokhoz.

Százból tizenöten

A *terézvárosi pályafenntartási főnökségnél* Bojti Jánosné kezében összpontosul az oktatás szervezése.

— *A főnökségnél dolgozók mintegy 15—20 százalékának hiányzik a nyolc általános iskolája* — mondotta. — *Ezeknek a fele jelentkezett továbbtanulásra. De évközben nagy volt a lemorzsolódás, mert nem tudtuk elintézni, hogy a jelentkezők a munkahelyükön részesüljenek oktatásban. Bár az iskolák megszervezésére a külszolgálati helyek megkapták az utasítást, arról azonban senki sem tájékoztatta őket, hogy miként végezzék el a feladatot. Ezért az igazgatósághoz fordultunk segítségért. Azt a választ kaptuk, hogy oldjuk meg a problémát magunk. Mivel ez nekünk nem sikerült, a közel 100 dolgozóból mindössze 15 tudott vizsgát tenni.*

— *Az új tanévre már megkezdtük a felkészülést, reméljük, eredményesebb munkát tudunk végezni, mint az előzőben.*

A *Keleti műszaki kocsiszolgálati főnökségnél* Baki Károly SZB-titkárral beszélgettünk az iskoláztatásról. A beszélgetésből kitűnt, hogy az SZB-titkárt sokat foglalkoztatják a problémák.

— *Elég sok nehézséggel bajlódunk* — kezdte. — *A forda szolgálatnál csaknem lehetetlen elérni, hogy a dolgozók rendszeresen látogassák az órákat. A fordások ugyanis a kijelölt iskolanapon csak minden harmadik héten jelenhetnének meg. Az iskolák viszont tanerőt csak kizárólag a meghatározott napokra tudnak biztosítani.*

Végül az SZB-titkár olyan javaslattal állt elő, hogy helyes lenne, ha a csomóponton több olyan szolgálati helyet vonnának össze, ahol meg lehetne szervezni a nappalosok és fordások iskoláját.

Külön iskola a fordásoknak

A *Déli-pályaudvaron* a fordásokkal sincs különösebb probléma. Részükre külön iskolát szerveztek. Csütörtökön és pénteken azonos anyagot oktattak. Tehát egyik napon a fordások is meg tudtak jelenni. Így érték el, hogy az év végén 60 fő sikeresen levizsgázott. A legjobb tanulókat a szakszervezeti bizottság jutalomban részesítette. Nyolc dolgozó pedig átminősítést nyert a III. szakcsoportba.

A következő tanév megszervezéséhez és előkészítéséhez is hozzáláttak már. Szeretnék elérni, hogy 1962-re valamennyi dolgozó elvégezze a nyolc általános osztályt.

A *Nyugati-pályaudvaron* 200-an jelentkeztek továbbtanulásra, de csak 26-an jártak iskolába. A dolgozók többsége a fordaszolgálat miatt morzsolódott le.

A szakszervezeti bizottság az új tanév előkészítését körültekintően végzi. Szakszervezeti taggyűléseken és a bizalmiak megbeszélésein is rendszeresen napirenden szerepel a beiskoláztatás, az általános iskola nyolc osztályának a megszerzése.

A *Hámán Kató Fűtőházban* azt tapasztaltuk, hogy gazdátlan ez a fontos ügy. Az SZB-titkár iskolán van, a helyettese ott jártunkkor éppen szabadságát töltötte. Érdeklődésünkre az adminisztrátortól kaptunk felvilágosítást.

— *Nálunk még nem térképeztük fel, hogy kinek nincs meg a 8 általános iskolája* — tájékoztatott. — *Ettől függetlenül a múlt esztendőben a fűtőháznál is jól indult a szervezőmunka. Év közben azonban sokan lemorzsolódtak. A nehézséget abban látjuk, hogy a személyzet hiány miatt a vizsgákra sem lehetett mindenkinek felmentést, szabadságot engedélyezni.*

Az 1960. évi üzemi jutalékra jogosultság egyéni feltételei

III.

b) *Az igazolatlan mulasztás — ideértve a táppénzre és a betegállománybavételre vonatkozó szabályok megszegése, vagy kijátszása folytán igazolatlan mulasztásnak minősülő időt is — minden napja 50 százalékkal csökkenti az üzemi jutalék alapösszegét. Kettő és ennél több nap igazolatlan mulasztás esetén tehát üzemi jutalék nem fizethető.*

c) *Az a dolgozó, akit a bíróság bűncselekmény elkövetése miatt jogerősen elítélt, nem kaphat üzemi jutalékot.*

d) *Olyan egyéb tényezők fennforgása esetén, amelyek gátolják, illetve rontják a többleteredményt, esetenként 20 százalékkal kell csökkenteni az üzemi jutalék alapösszegét abban az esetben, ha az üzemi jutalék csökkentése az elkövetett cselekménnyel, a felmerült kárral stb. arányban áll.*

Ezek

aa) közlekedő vonatoknál ismételten előfordult veszélyeztetés, ha emiatt fegyelmi eljárás nem indult,

bb) a munkafegyelemnek fegyelmi eljárással nem tárgyalt megsértése, ha emiatt a dolgozó már korábban figyelmeztetést kapott,

cc) a kötelező szakvizsgák letételének elhanyagolása, vagy a kötelező oktatásról történt ismételt igazolatlan távolmaradás, ha emiatt a dolgozó már korábban írásban figyelmeztetést kapott.

dd) kártérítésre kötelező határozat, ha fegyelmi eljárás nem indult,

ee) a terv, pénzügyi és bizonylati fegyelem megsértése, valamint kötbér fizetés, ha ezekben az esetekben a dolgozó felelősségét írásban megállapították.

A gazdaságosságot hátrányosan befolyásoló vagy vasúti dolgozóhoz méltatlan, fentiekben felsorolt tényekedések következtében annak az évnek az alapján járó üzemi jutalékot kell csökkenteni, vagy megvonni, amelyikben a dolgozó a cselekményt elkövette. Fegyelmi eljárás esetén — ha az eljárás az üzemi jutalék kifizetésének esedékességéig még nem fejeződött be jogerősen — az üzemi jutalékot a fegyelmi eljárás jogerős befejezéséig vissza kell tartani. Ugyanezt a szabályt kell alkalmazni a büntető bírói ítélet esetében is. Ha azonban a vasút csak az üzemi jutalék kifizetése után szerez tudomást a fegyelmi vétség, vagy a bűncselekmény elkövetéséről, akkor annak az évnek az üzemi jutalékát kell megvonni, vagy csökkenteni, amelyben a dolgozót jogerősen megbüntették.

Az üzemi jutalékra való jogosultság csökkentésének, vagy megszűnésének indokait és mértékét a dolgozóval az eset felmerülésétől számított 15 napon belül írásban közölni kell. Ezt a határidőt a fentiekben leírtak megvalósulásától, tehát a fegyelmi határozat kézbesítésétől, az igazolatlan mulasztás megállapításától, a kártérítési határozat kézbesítésétől stb. kell számítani. Az üzemi jutalékot azonban — a következő bekezdésben meghatározott kivétellel — akkor is csökkenteni kell, illetőleg meg kell vonni, ha arról a dolgozót az eset felmerülésétől számított 15 napon belül írásban nem értesítették. Ilyen esetben azonban a szolgálati főnököt — aki az értesítést elmulasztotta — felelősségre kell vonni a fenti d) pont alapján.

A fenti d) pont alatt tárgyalt — a többleteredményt gátló, illetőleg rontó egyéb esetekben — csak akkor lehet csökkenteni az üzemi jutalékot, ha a 20 százalékos csökkentést a szolgálati főnök, vagy a felsőbb szerv elrendelte és erről a dolgozót az eset felmerülésétől számított 15 napon belül írásban értesítették. Ezekben az esetekben a szolgálati főnök, illetőleg a csökkentést elrendelő felsőbb szerv köteles mérlegelni, hogy az üzemi jutalék 20 százalékos csökkentése az elkövetett cselekménnyel, a felmerült kárral stb. arányban áll-e. A csökkentés mértéke azonban 20 százaléknál sem több, sem kevesebb nem lehet.

Megnyílt a vasutas fiatalok balatonkenesei építőtábora

Az első fecskék, a *Vasútgépészeti Technikum* diákjai július 18-án, hétfőn reggel érkeztek meg a balatonkenesei ifjúsági építőtáborba. *Vágó István* gondnok, *Rétfalvi Ferenc* táborvezető és *Kerekes Ádámné* adminisztrátor fogadták a diákokat.

Az építőtábor ünnepélyes megnyitója délelőtt 10 órakor kezdődött, amelyen *Pánti Béla*, a szakszervezet alelnöke mondott rövid ünnepi beszédet.

— *Szakszervezetünk elnöksége a vasutas fiatalok számára építteti ezt az üdülőt* — hangsúlyozta. — *Amint látjátok, az épületek és az étkezde már elkészült, de az üdülő területén még akad tennivaló. Mindenekelőtt meg kell építeni az üdülőhöz vezető utat, strandot és sportpályákat kell létesíteni. Hogy mindez mielőbb meg legyen, az ifjúsági bizottság javaslatára a fiatalokhoz fordultunk segítségért.*

— *Mint tudjátok, a napi munkaidő 4 óra. Ezért szállást és négyszeri étkezést kaptok. A munka mellett pihenésre és szórakozásra is bőven jut idő.*

— *Én a magam és a szakszervezet elnöksége nevében jó munkát és kellemes pihenést kívánok nektek és a többi fiatalnak egyaránt* — fejezte be beszédét *Pánti* elvtárs.

Az ünnepélyes megnyitó után a tábor vezetősége megbeszélésre hívta össze a brigádvezetőket, szobafelelősöket, a kultúr- és sportfelelőst. Ezen a megbeszélésen ismertették az építőtábor rendjét, továbbá azt, hogy milyen szórakozási lehetőségek állnak a fiatalok rendelkezésére.

A Vasútgépészeti Technikum 60 diákja délután 3 órakor, három brigádban munkához látott. Egyébként hétfő kivételével mindennap reggel 7—11-ig tart a munkaidő, a vasárnapot a délutáni elutazásra való tekintettel pihenéssel töltik a fiatalok.

Sport

A celldömölki vasutas sportolók életéből

A *Celldömölki VSE* a közelmúltban ünnepelte fennállásának 25 éves jubileumát. Az évfordulónak különös jelentőséget ad, hogy az egészségre ártalmas salakos sportpálya helyett új füves pálya építése kezdődött meg Celldömölkön.

A pályaépítésből a sportolók is kiveszik a részüket. Az atléták *Rozmán Ferenc* szakosztályvezetővel az élen segédkeznek a futópálya kimérésénél, ugyanakkor vállalták a távol- és magasugró-pálya elkészítését. A nemrég alakult kézilabda-szakosztály saját pályáját építi.

A minőségi sport mellett a tömegsport is egyre jobban szélesedik a celldömölki szolgálati helyeken. Eddig több sportágban rendeztek házi bajnokságokat és versenyeket. Ezek a bajnokságok is előmozdították az olimpiai jelvényszerző versenyek sikerét. A csomóponton július közepéig mintegy 240 vasutas fiatal szerezte meg az ötkarikás olimpiai jelvényt.

Kismihók Róbert

Több mint 3000 olimpiai jelvény talált már gazdára

Az elmúlt hónapokban a vasúti szolgálati helyeken is megkezdődtek az előkészületek az olimpiai jelvényszerző versenyekre. Ahol a szakszervezeti bizottságok, a sportkör vezetősége és a tömegsport bizottság időben munkához láttak, ott igen sok fiatal megszerezte már a jelvényt.

Az előadásokat, főleg a budapesti szolgálati helyeken élsportolók, vagy neves sportvezetők tartották. **A Landler Járműjavítóban dr. Mező Ferenc, a NOB tagja, az Északi Járműjavítóban Bóbis Gyula olimpiai bajnok és Kiss Katalin a BVSC vívója, a Vasúti Főosztályon Honti György az MLSZ főtitkára és Papp László háromszoros olimpiai bajnokunk tartott beszámolót, hogy csak** néhány példát említsünk.

Sajnos, akadnak olyan helyek is, ahol késve, vagy egyáltalán nem fogtak hozzá a verseny szervezéséhez.

A sportosztály a közelmúltban statisztikát készített. Eszerint a jelvényszerző mozgalomban a budapesti **sportkörök és üzemek között a Landler Járműjavító** vezet. Itt már több mint 300 fiatal szerezte meg a jelvényt és mintegy 400 azoknak a száma, akik már egyik, vagy másik sportágban teljesítették a követelményeket. **Az Északi Járműjavítóban 250, a MÁV Hídműhelyben 110 a jelvényesek száma.**

A vidéki szolgálati helyek közül **Dombóvárott 460, Debrecenben 380, Szegeden 250, Cegléden 250, a Székesfehérvári Járműjavítóban 200, Miskolcon 200** jelvény talált gazdára, hogy csak a nagyobb szolgálati helyeket említsük.

A statisztika szerint — amely azóta bizonyára változott — a vasút területén több mint 3000 olimpiai jelvényt osztottak ki és nem kevesebb a részpróbázók száma sem.

Jól sikerült a VI. országos vasutas ifjúsági találkozó

A VI. vasutas ifjúsági találkozó reggelén a felhőkkel borított ég nem sok jót ígért. S amitől a fiatalok tartottak, hamarosan be is következett. Még a szombathelyi és a második budapesti vonat meg sem érkezett, amikor megnyíltak az ég csatornái.

A sűrű felhőzet 11 óra felé kezdett ritkulni. Még szemerkélt az eső, de a hangszórók már közölték a fiatalokkal, hogy megérkezett a *MÁV Repülő Klub* ejtőernyőseit hozó gép és rövidesen megkezdődik az ejtőernyős ugrás a Balatonba. A gép néhány kört írt le a móló felett, majd először egy, azután négy, három és újból egy ejtőernyős hagyta el a gépet.

Alig fejeződött be az ejtőernyősök jól sikerült bemutatója, ismét megszólaltak a hangszórók. Ezúttal arra hívták fel a figyelmet, hogy a szabadtéri színpadon fél 12 órakor megkezdődik a nagygyűlés.

Gróf József, a vasutasszakszervezet titkára megnyitója után *Balogh István*, a KISZ központi bizottságának titkára mondott rövid ünnepi beszédet. Méltatta a VI. országos vasutas ifjúsági találkozó jelentőségét és arra hívta fel a fiatalok figyelmét, hogy továbbra is álljanak helyt a termelő munkában.

Az ünnepi nagygyűlést kultúrműsor és sportbemutató követte.

A szabadtéri színpadon, amelynek dekorációján és padlózatán még ott csillogtak az esőcseppek, egymásután léptek fel a legjobb vasutas művészcsoportok.

Ezrek figyelték a színvonalas bemutatókat s nem egyszer vastapssal jutalmazták a *szolnoki fűtőház és járműjavító, a Szegedi MÁV Petőfi Kultúrotthon*, a *Debreceni Járműjavító* művészcsoportjainak, a zenekarok, énekkarok és népi tánccsoportok teljesítményét.

A mintegy kétórás sportbemutatónak is nagy sikere volt.

A *Debreceni VSC* női tornászai ritmikai, a férfiak pedig gúlagyakorlatot mutattak be. Ezután a *Testvériség* súlyemelőinek gyakorlata következett. Amikor az izmos legények egymás után sikerrel nyomták magasba a nehéz súlyzót, vastaps jutalmazta teljesítményeiket. Nagy tapsot kaptak a Testvériség férfi és női tornászai is, akik korláton és gerendán mutatták be tudásukat. A sportbemutatót a BVSC legjobb ifjúsági birkózói zárták be. *Pintér István* edző bíráskodása mellett szabad- és kötöttfogásban mérték össze erejüket.

A sportpályán az igazgatóságok labdarúgó-csapatai találkoztak. *A kétszer 30 perces villámtornát a pécsi igazgatóság csapata nyerte.* Második helyen Budapest I. csapata végzett.

Eredmények: Pécs—Szeged 10:0 (6:0), Budapest I—Debrecen 6:0 (2:0), Szombathely—Budapest II. 2:0 (0:0), Miskolc nem indított csapatot.

A délutáni órákban a kisszínpad körül is megelevenedett az élet.

Ott a *Pályafenntartási Technikum* tánczenekara szolgáltatta a talpalávalót.

A jólsikerült találkozó megrendezéséért feltétlenül dicséret illeti a szervező bizottságot, s mindazokat, akik a technikai feltételek biztosításában, s a műsor megszervezésében, illetve lebonyolításában közreműködtek. Különösen jól dolgozott a Kupás-brigád.

Dicséret illeti *Balatonalmádi* állomás dolgozóit is, akiknek a különvonatok fogadását és visszaindítását végző szakemberekkel együtt nagy részük volt abban, hogy balesetmentesen látták el a számukra szokatlanul nagy forgalmat.

V. F.

A pécsi fiatalok kezdeményezésére a résztvevő tízezer fiatal a következő táviratot intézte a Béke-Világtanácson keresztül az ENSZ-hez:

„Mi, a Magyar Népköztársaság vasutas fiataljai mély megvetéssel vettük tudomásul, hogy az Észak-Amerikai Egyesült Államok újabb provokációt követett el a Szovjetunió ellen. Tudjuk, hogy az amerikai agressziós körök provokációikkal tovább akarják mérgezni a nemzetközi légkört és ezzel a világbékét veszélyeztetik.

Mi, magyar vasutas fiatalok tiltakozásunkat fejezzük ki a fiatal Kongói Köztársaság ellen elkövetett belga agresszió miatt is.

Követeljük, hogy sürgősen hívják össze a világ országainak békekonferenciáját, ahol tárgyalják meg a teljes leszerelés kérdését és kezdjék meg a leszerelés azonnali végrehajtását.

Éljen a béke! Éljen a világ népeinek megbonthatatlan barátsága!" **VI. országos vasutas ifjúsági találkozó résztvevői**

Lakáscsere

— **Főbérleti szoba-konyhás**, kamrás, gázos lakásomat elcseréléném vasutassal Pest környéki hasonló lakásra. Bp. VIII., Baross tér 6., III. 17. Megtekinthető 17 óra után.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

KITÜNTETÉSEK

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa az államvasutak kötelékében kifejtett több évtizedes példamutató munkájuk elismeréséül nyugdíjazásuk alkalmából

Szocialista Munkáért Érdemérem

kitüntetésben részesítette:
Fonó Mátyás m. v. főell., Nagykanizsa fth.,
Pallai János ellenőr, Szolnok J. J. Ü. V.

Munka Érdemérem

kormánykitüntetésben:
Tóth Pál v. főellenőr, Szolnok J. J. Ü. V.,
Sári Imre hivatalsegéd, Fatelítő Ü. V.,
Horváth József v. főellenőr, Szombathely J. J. Ü. V.

A közlekedés- és postaügyi miniszter nyugállományba vonulásuk alkalmából több évtizedes példamutató vasúti szolgálatukért

Kiváló Vasutas

kitüntetésben részesítette:
Maróti Rezső m. v. főellenőr, Szombathely fth.,
Mondok Imre m. v. főellenőr, Szolnok, J. J. Ü. V.

Érdemes Vasutas

kitüntetésben részesítette:
Berczi Ferenc vezető főell., Debrecen állomás,
Kővári József ellenőr, Debrecen állomás,
Sárosi Gyula v. főellenőr, Szolnok J. J. Ü. V.,
Mondok István v. főellenőr, Szolnok J. J. Ü. V.,
Remetei Pál főfelügyelő, MÁV Utasellátó Közp.

Miniszteri dicséretben

részesítette:
Koronczi István főfelügyelő, BVKH,
Horváth Ferenc felügyelő, BVKH,
Hajdu Kálmán v. főmunkamest., Fatelítő Ü. V.

Sztálinváros 10 éves fennállása alkalmából a közlekedés- és postaügyi miniszter

Kiváló Vasutas

kitüntetésben részesítette:
Lánczki Zoltán főintéző, Vas-MÁV Üzemfőn.,
Barga Mihály főmozd. v., Fűtőházfőnökség,
Sulák Ferenc cs. v. előmk., Pft. Főn.,
Csáki Albert főintéző, Vas-MÁV Üz. Főn.,
Lukácsházi István ellenőr, Sztálinváros áll.
Kurucz Gyula m. intéző, Pft. Főn.,
Mohai István m. v. főell. fűtőházfőn.

Érdemes Vasutas

kitüntetésben részesült:
Vadas Ferenc ellenőr, Sztálinváros áll.,
Kun Károly főtiszt. fűtőház főnöks.,
Major István m. intéző, Sztálinváros áll.,
Császár Károly m. felv., Pft. Főn.,
Tóth Endre ellenőr, fth. főn.,
Ambrus István váltóőr, Vas-MÁV Üz. Főn.

HÍREK

— **Megkezdődött Kazincbarcika** állomás bővítése. Először 48x18 méteres utasteret építenek. Ezen belül két nagy váróterem, több személypénztár és málházó helyiség épül.

— **45 nappal a határidő előtt befejezték a veresegyházi áruraktár építését az angyalföldi pályafenntartási főnökség VIII. pályamesteri szakaszának dolgozói.**

— **2529 tonna szenet takarítottak meg az első félévben a kiskunhalasi fűtőházban. A legjobb eredményt Farkas László mozdonyvezető és Varga József fűtő érte el.**

— **Társadalmi munkával díszparkot létesítenek Tapolca állomás dolgozói az állomás területén lebontott épület helyén.**

— **Ujtípusú vasúti személykocsi tervezését kezdték meg a győri Wilhelm Pieck Vagon és Gépgyárban. A szokásos fülkék helyett két termet képeznek ki a kocsiban.**

— **Ankéton beszélték meg az éves, valamint az ötéves tervüket a diósgyőri pályafenntartási főnökség dolgozói.**

— **Éjjel-nappal dolgoznak Tokaj—Rakamaz között a Tisza árterületén megsüppedt vasúti töltésen, hogy a vasutat mielőbb átadhassák rendeltetésének. A pályaépítőknek mintegy 11 ezer köbméter földet kell megmozgatniuk.**

— **Szorgalmasan dolgoznak Szeged-Rókus állomáson a teherkocsi mosótelep dolgozói. Az elmúlt hónapokban 200—300 kocsival mostak többet, mint a múlt év hasonló időszakában.**

— **60 állomási és fűtőházi dolgozó végzett négyórás társadalmi munkát Kecskeméten a sportstadion építésén. A csomópont dolgozói megígérték, hogy máskor is szívesen segítenek.**

— **Teljesítették vállalásukat,** túlszárnyalták az élüzem szintet Kaposvár állomás dolgozói. Különösen jó eredményt értek el a fajlagos kocsimozgatásban, valamint a személy- és tehervonatok menetrendszerinti indításában.

— **Tíz fiatal szerezte meg a szakma ifjú mestere címet a tapolcai fűtőházban. Közülük Pál Ferenc, Papp László és Szakmári Ferenc aranyfokozatot kapott. A fiatalok tanulásához sok segítséget nyújtott Fekete Imre, a fűtőház mérnöke.**

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

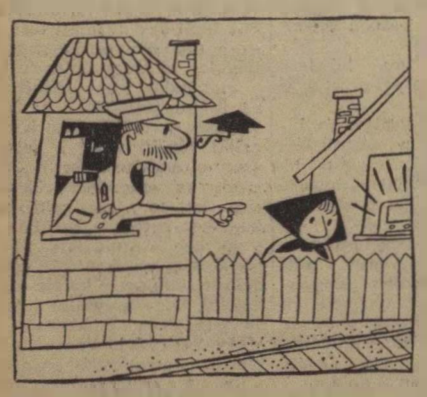
Sziládi Sándor Szeged, Berke János Nagykanizsa, Szalánczy Béláné Zánka, Bódogh Mihály Dombóvár, Kismihók Róbert Celldömölk, Pintér Lajos Vácrátót, Bognár Károly Tapolca, Behán Rózsa Kazincbarcika, Tótka Károly Szeged, Orbán József Nyékládháza, Tóth István Piliscsaba, Bezzeg Lajos Gyöngyös, Cseh Zoltán Szolnok, Várnai László Pécs, dr. Hasznos József Gödöllő, Leiti Ferenc Pécs, Cserháti József Szeged, Takács László Budapest, Dancs József Tapolca: **Leveleiket lapunkhoz felhasználjuk.**

Bognár Károly Tapolca, Pintér Lajos Vácrátót, Pataki József Orosháza, Siklós István Budapest, Bakó János Miskolc, Szabó Tibor Budapest: **Híradásukat köszönjük. Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.**

Tóth József Sztálinváros, Leiti Ferenc Pécs, Borbély István Jászapáti: **Levélben válaszolunk.**

AUGUSZTUS 14: TIZEDIK VASUTASNAP

Zenés műsor a vasutasoknak | Munkaverseny | Sportműsor | Akik munkával ünnepelnek



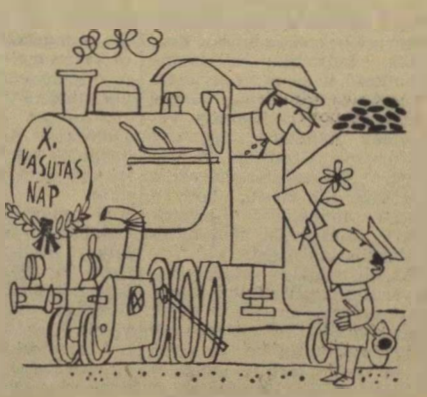
— Hallod a rádiót? Az egész ország megbecsül, csak te veszekszel mindig velem!



— Azt persze elfelejtetted, hogy a vasutasnapra azt is vállaltad, hogy feleségül veszel!



— Mi lett volna akkor, ha nem barátságos mérkőzést játszik a forgalom a vontatással?



— Tessék a tolatási jegyzék...

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. AUGUSZTUS 20.

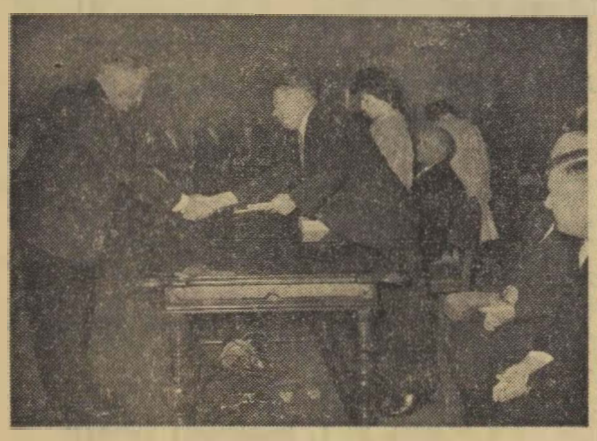


A budapesti csomóponti pártbizottság nevében Császár László, a pártbizottság első titkára, a szakszervezet elnöksége nevében Sopron József, főtitkárhelyettes, a Vasúti Főosztály nevében pedig Rödönyi Károly vezérigazgatóhelyettes koszorúzta meg a gellérthegyi Felszabadulási Emlékművet
(MTI Foto Lajos György felv.)

Miniszteri fogadás a X. vasutasnapon

A X. vasutasnapot megelőzően, augusztus 13-án a Parlament kupolacsarnokában adták át a kitüntetéseket a munkában élenjáró vasutas dolgozóknak.

Az ünnepségen megjelent *Dobi István*, az Elnöki Tanács elnöke, *Nagy Dániel*, az Elnöki Tanács elnökhelyettese, *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Kisházi Ödön* munkaügyi miniszter.



Dobi István, az Elnöki Tanács elnöke átadja a Munka Érdemrend kitüntetést Udvarhelyi Istvánnak, Ferencváros állomás főnökének
(MTI Foto Pálfai Gábor felv.)

Németh József miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója üdvözlő szavaiban méltotta azokat az eredményeket, amelyeket a vasutas dolgozók az utóbbi években elértek. Köszönetét tolmácsolta valamennyi vasutas dolgozónak áldozatos, fáradságot nem ismerő munkásságáért.

A megnyitó beszéd után *Dobi István* tolmácsolta a Magyar Szocialista Munkáspárt és a forradalmi munkás-paraszt kormány köszönetét és elismerését a vasutasnap alkalmából.

Ezután került sor a kitüntetések átadására. Ketten kaptak Munka Érdemrendet, 29-en Szocialista Munkáért Érdemérmet, 37-en Munka Érdemérmet, s 106-an Kiváló Vasutas kitüntetést és pénzjutalmat.

Az ünnepség után Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter fogadást adott a kitüntetettek tiszteletére.

ÚJ ÉLÜZEMEINK

1960 első félévének eredményei alapján az alábbi szolgálati helyek nyerték el az élüzem címet, s az ezzel járó pénzjutalmat.

Forgalmi és kereskedelmi szolgálat: Rákosrendező, Szolnok, Székesfehérvár, Kőbánya-teher, Püspökladány, Mátészalka, Berente, Vámosgyörk, Dombóvár, Sztálinváros, Murakeresztúr, Kiskunhalas, Kecskemét, Lőkösháza, Zalaegerszeg, Tapolca, Ózd állomás, Szolnok Rakodási Főnökség, MÁV Autófuvarozási Főnökség.

Vontatási és műhelyi szolgálat: Ferencváros, Szolnok, Dombóvár, Zalaegerszeg, Kisterenye, Pusztaszabolcs, Mátészalka fűtőház, Budapest-Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, Északi, Szombathelyi Járműjavító Ü. V.

Építési és pályafenntartási szolgálat: Kaposvári, Kecskeméti, Sztálinvárosi Pályafenntartási Főnökség, Bp. Építési Főnökség, Épületelemgyártó Főnökség, MÁV Fatelítő Ü. V.

Távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat: Debreceni, Miskolci, Szombathelyi TBFF.

Anyagszerkezelési szolgálat: Landler Jenő Osztószertár, Bp. Keleti, szombathelyi Szertár.

Vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesült szolgálati helyek

A budapesti igazgatóság területéről

Bp. Ferencváros, Bp. Délipu., Hatvan, Tatabánya-felső, Győr, Bp. Soroksári út, Szob, Pusztaszabolcs, Bp. Nyugati, Dorog, Bp. Józsefváros, Hegyeshalom, Cegléd, Budafok-Háros, Oroszlány, Selyp, Esztergom, Bp. Angyalföld-állomás, Bp. Nyugati Rakodási Főnökség, Bp. Épületfenntartási Főnökség, Székesfehérvár, Győr, Salgótarján fűtőház, Bp. Keleti, Bp. Déli Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, Villamos Felsővezeték Építésvezetőség, Landler Villamos Vonalfelügyelőség, Bp. Keleti Villamos Fenntartási Főnökség, Bp. Nyugati Szertár.

A miskolci igazgatóság területéről

Gyöngyös, Tiszaszederkény, Putnok állomás, Eger, Szerencs, Bánréve, Jászapáti fűtőház, Miskolc fűtőházi szertár, Újmiskolci Pályafenntartási Főnökség.

A debreceni igazgatóság területéről

Kisújszállás, Kisvárda állomás, Nyíregyháza, Debrecen Rakodási Főnökség, Mátészalka Pályafenntartási Főnökség.

A szegedi igazgatóság területéről

Kelebia, Orosháza, Gyoma, Kunszentmiklós-Tass, Kalocsa, Szentes állomás, Mezőhegyes GV. Üzemfőnökség, Szeged, Békéscsaba Rakodási Főnökség, Békéscsaba, Szeged, Kiskunhalas Fűtőház, Kecskemét kisvasúti fűtőház, Szeged TBFF.

A pécsi igazgatóság területéről

Bátaszék, Gyékényes, Pécsbánya-Rendező, Barcs, Sárbogárd, Siófok, Szekszárd, Lepsény, Szentlőrinc állomás, Kaposvár, Pécs Rakodási Főnökség, Barcs Fűtőház, Pécs TBFF.

A szombathelyi igazgatóság területéről

Ajka, Várpalota, Veszprém-külső, Pápa, Szombathely, Celldömölk, Sárvár, Körmend, Veszprém, Sopron-déli, Keszthely állomás, Szombathely, Veszprém-külső Rakodási Főnökség, Szombathely, Celldömölk, Ajka fűtőház.

Üzemi vállalatok

Debrecen, Dunakeszi, Székesfehérvár, Miskolc Járműjavító ÜV.

Valamint: Hídépítő Szakszertár, Vasanyagjavító Szakszertár, MÁV Jegynyomda Főnökség.

Az igazgatóságok egymásközti versenye

A júniusi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett teljesítménye a következőképpen alakult:

1. Budapest	*98,94 %*
2. Szombathely	*96,83 %*
3. Pécs	*96,48 %*
4. Miskolc	*95,07 %*
5. Szeged	*93,31 %*
6. Debrecen	*92,25 %*

Kitüntetések a vasutasnap alkalmából

Munka Érdemrend kitüntetést kaptak:

Dr. Szabó Tibor főtanácsos, Pécsi Vasútig., Udvarhelyi István főfelügy. Budapest Ferencváros Állomás.

Szocialista Munkáért Érdemérem kitüntetést kaptak:

Atalai József v. főmunkam. Sztálinváros pft. főn., Nagy István ellenőr Bp. Ferencváros áll., Rácz Sándor főmozd. vez. Debrecen fűtőház, Lázár László váltókez. Miskolc tiszai pu., Szabó Béla főszakm. Ép. Géptelep főn., Gáspár Sándor igazgató KPM I/1. Anyagell. Ig., Szántó István v. főell. Rakosrendező áll., Bakó Károly m. tan. Dunakeszi Jj., dr. Kerényi Imre főtan. MÁV Tüdőgyógyintézet, Herczegh Mihály m. v. főmunkam. Békéscsaba fth., Bartus Sándor intéző Celldömölk áll., Tiber János főintéző KPM I/2. B. oszt., Antal Raffael v. főmunkam. Miskolc Ép. Főn., Pálvi Zsigmond főfelügy. KPM I/8. szakoszt., Pázmány András főmérnök Északi Jj. ÜV., Cseke József Zoltán munkamest. Debrecen Déli pft. főn., Bognár Imre főigazgató KPM I/1. szakoszt., Nagy József főmunkamest. Pusztaszabolcs áll., Méra Béla v. főell. Szeged Ig., Kovács Dezső főfűtő Szombathely fth. Kiss Miklós v. munkamest. Debrecen áll., Ligetvári József v. főmunkamest. Szerencs áll., dr. Harsányi Zoltánné, tanácsos Utasellátó ÜV., Farkas Béla munkamest. Celldömölk áll., Szakács Gábor m. tanácsos KPM I/7. szakoszt., Falusi Géza intéző Bp. Ferencváros áll., Simon János ellenőr Szolnok Jj. ÜV., Goller László v. szakm. Landler Jj. ÜV., Pongrácz Imre m. főtanácsos Bp. Igazg.

Munka Érdemérem kitüntetést kaptak:

Kovács Lajos v. főmunkam. Dombóvár Ép. Főn., Sükkösd Sándor m. főintéző Dombóvár fth., Csikász Irén főtiszt Sajókaza áll., Vastagh János m. tanácsos KPM I/6. szakoszt., Dudás János m. ellenőr Háman Kató fth., Tamássy József v. főellenőr Gyöngyös Kit. ÜV., Tóth I. József v. főellenőr MÁV Aut. Fuv. Főn., Botha István előmunkás Ómiskolci pft. főn., Járó Rudolf főint. MÁV Vasúttervező ÜV., Tóth László v. főell. Nagyszénás áll., Balkai György főint. Budapesti Igazg., Horbély János ellenőr Nyíregyháza áll., Németh Ferenc ellenőr Szombathely Jj. ÜV., dr. Bertényi Albert főtan. Szegedi Vasútig., Hegyi János v. főell. Miskolci Jj. ÜV., Dienes Ferenc m. főintéző Budapesti Ig. II. oszt., Csizmazia József főellenőr Vasutas Szaksz. Közp., Máté József m. tan. KPM I/8. szako., Illés Ferenc v. munkás Szombathely áll., dr. Nits Emil orv. főtan. Miskolci Igazg., Juhász Sándor főell. Bp. Ig. Mozgó pft., Belányi Béla v. szakmest. Landler Jj. ÜV., Veres Géza főtiszt Bp. Nyugati pu. Csiszár Imre sz. hb. Utasellátó ÜV., Földesi Gyula m. főint. Celldömölk Ép. Főn., Papp Gábor ellenőr Záhony áll., Nagy Péter int. Miskolc Igazg., Lévai Márton v. pályamest. Kiskunhalas pft., Doma Sándor főint. Vasutas szaksz. Pest megyei Biz., Tóth Mihály m. ellenőr Debrecen fth., Szabó József v. pályamest. Tapolca pft. főn., Türczi István m. főint. Bp. Ferencv. pft., Szántó Istvánné főint. KPM I/2. szako., Gárdonyi István főfelügy. KPM I/8. szako., Orbán József int. Nyékládháza áll., Villányi Ferencné tan. KPM I. Főkönyv., Petrényi Ferenc ell. Izsák áll., Ujhegyi Károly m. felügy. Hidép. Főn.

A pécsi központi ünnepség

A X. vasutasnap központi ünnepségét az idén Pécsett rendezték meg, az állomás előtti Lenin téren. Az ünnepi gyűlésen ott volt *Kossa István*, közlekedés- és postaügyi miniszter, *Soproni József*, a szakszervezet főtitkárhelyettese, *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Egri Gyula*, a Baranya megyei Pártbizottság első titkára, *Palkó Sándor*, a megyei tanács v. b.-elnöke, a szakszervezetek és a társadalmi szervek képviselői, valamint szakszervezetünk külföldi vendégei.

Tóth József, a pécsi igazgatóság vezetője mondott ünnepi beszédet. Beszámolt az igazgatóság eredményeiről, terveiről és elmondotta, hogy az igazgatóság területén levő szolgálati helyek dolgozói hogyan készültek fel az őszi csúcsforgalomra.

Ezután *Kossa István*, közlekedés- és postaügyi miniszter átnyújtotta az Elnöki Tanács kitüntetéseit az igazgatóság legjobbjainak. Hárman Szocialista Munkáért, Érdemérem, illetve Munka Érdemérem kitüntetésben részesültek. Nyolcan kaptak Kiváló Vasutas, húszan pedig Érdemes Vasutas kitüntetést.



Kossa István, közlekedés- és postaügyi miniszter Kiváló Vasutas jelvényt nyújt át Hornyák István intézőnek
(MTI Foto Lajos György felv.)

Szeptember 17—18-ra összehívták a SZOT VIII. teljes ülését

Augusztus 13-án ülést tartott a SZOT elnöksége. Az ülésen elhatározták, hogy szeptember 17—18-ra összehívják a Szakszervezetek Országos Tanácsa VIII. teljes ülését, melynek napirendjén az oktatási reform és a kulturális nevelőmunka soronlevő feladatai, valamint a szakszervezeteknek a műszaki színvonal emelése segítésével kapcsolatos tennivalói szerepelnek.

November 5—6-án ülésezik a szakszervezet V. kongresszusa

A SZOT elnökségének határozata értelmében a szakszervezetek kongresszusaira a második félévben kerül sor. A vasutasszakszervezet november 5-én és 6-án tartja V. kongresszusát.

A szakszervezet életében nagyjelentőségű esemény a kongresszus, mivel ezen ad számot a központi vezetőség a legutóbbi kongresszus óta végzett munkáról. Ezen szabják meg az elkövetkezendő idők tennivalóit a legközelebbi kongresszusig.

Az V. kongresszus jelentőségét növeli az a tény is, hogy egybeesik szakszervezetünk fennállásának 15. évfordulójával.

AZ ALKOTMÁNY ÜNNEPÉN

A történelmi valóságnak megfelelően mondotta ki az országgyűlés 1949. augusztus 18-i ülése, hogy „Magyarország népköztársaság", amelyben „minden hatalom a dolgozó népé". Két nappal később, augusztus 20-án ugyancsak az országgyűlés határozata egész életünk és jövendőnk alapjává tette népi demokratikus alkotmányunkat.

Népköztársaságunk alkotmánya olyan időben született, amikor a Szovjetunió példájára számos ország dolgozói ráléptek a szocialista építés útjára, amikor a kapitalizmussal szemben kezdett kialakulni egy új szocialista világrendszer, a békéért küzdő erők hatalmas tábora.

A mi alkotmányunk, amelynek az idén ünnepeljük 11. évfordulóját — hasonlóan a többi szocialista ország alkotmányához —, a nép alkotmánya, s ezért nyugodtan elmondhatjuk róla, hogy egyben a népek barátságának alkotmánya is.

Az alkotmány ünnepe a néphatalom, a nép alkotó munkájának ünnepe.

A felszabadulás óta eltelt 15 év alatt munkás-paraszt államunkban hatalmas változás ment végbe a dolgozó osztályok életében. Bár az ellenforradalmat megelőző években a vezetésben előfordult súlyos hibák eredményeinket több területen is csökkentették, ennek ellenére túlzás és dicsekvés nélkül elmondhatjuk, hogy a munkásosztály és egész népünk ma többet termel és jobban él, mint ezer éves történelmünk alatt bármikor. Az évről-évre javuló gazdasági helyzet, a jobb és kulturáltabb élet mind-mind a magyar dolgozó nép alkotásának, a teremtő munkának a gyümölcse.

Az ország népe hiven követve a pártot, teljesen megváltoztatta társadalmunk politikai és gazdasági arculatát. Ipari termelésünk megsokszorozódott, mezőgazdaságunk fejlődése is meggyorsult. Egyszóval alkotmányunk 11. évfordulóját mind a munkásosztály, mind a dolgozó parasztság olyan sikerekkel ünnepli, amelyekre joggal büszkék lehetünk.

Az első félév adatai arról tanúskodnak, hogy a terveket a gazdaság valamennyi ágazatában teljesítettük, sőt nem egy iparágban túlteljesítettük.

Nekünk vasutasoknak sem kell szégyenkeznünk. Az év első hat hónapjában a vasút a tavalyihoz képest 24 tonnával növelte a tehervonatok átlagos terhelését és szénből 67 635 tonnát takarítottunk meg.

A munka dandárja azonban még hátra van. Az őszi csúcsforgalom idején előreláthatólag 1.5 millió tonnával kell több árut elszállítani a múlt évinél. Ahhoz, hogy maradéktalanul eleget tehessünk a megnövekedett feladatoknak, valamennyi vasutas részéről mindenekelőtt példamutató munkára, kemény helytállásra lesz szükség.

A nemzetközi vasutas képzőművészeti kiállítás

Népes a Hősök tere... Modern Babilonnak tűnik, mert rövid idő alatt lengyel, német, orosz, dán szavak ütötték meg a fülünket.

Egy nagy busz áll meg... Hangos fiatalok ugrándoznak le róla. Franciák. Ők is a vasutas képzőművészeti kiállításra jöttek.

Megindulnak a Műcsarnok lépcsőjén. Utánuk mentem. Elsőként a francia termet keresték fel. Úgy látszott a modern irányzat kedvelői.

Nem sokáig követtük a vidám franciákat, mert hamarosan egy 20—30 főt számláló szovjet és lengyel csoportra lettünk figyelmesek. Nagy barátjai lehetnek a képzőművészetnek. Csaknem minden képet megcsodáltak, hunyorogtak, hátráltak egy-egy olajfestmény vagy grafika előtt.

Sokáig tartózkodtak a magyar teremben. Dícsérték a jól ismert magyar vasutas művész, *Ficzere László* alkotásait. Különösen elismeréssel nyilatkoztak a *Miskolci tanbányában* című aranyéremmel kitüntetett képéről. A társaság és mások tetszését is kiváltották *Kustos Margit Egyedül* és a *Portré* című képei.

Németek és megint a franciák kerültek elénk. Most már ide és oda is figyeltünk, ellestük a szavakat és véleményeket. Nagy sikere volt a dán *Vetra Jaszep „Hirosima tragédiája"* mélyértelmű képének.



Ficzere László – középen – külföldi küldöttek társaságában beszélget, háttérben az aranyéremmel díjazott Miskolci tanbányában című olajfestménye

A vérvörös tenger, a partra szórt élettelen emberek és a sötét halált jelentő atomfelhő mementó azok számára, akik nem féltik az emberiséget a jövő háborújától.

Ízlés és vélemény különböző. Nekünk a sok szép mű közül *Usahov Konstantin „Piros-ruhás lány"* című képe is nagyon tetszett. A kép egy kicsi lányt ábrázol. Villog a piros ruha.. A napsugár átsüt rajta. Nagyszerű portréfestő lehet Usakov, a gyermeklány csaknem megszólítja a szemlélőt. Nagyon érdekes *Alexandrova Galina „Május 1"* című képe, mely a Budapest Fővárosi Tanács VB elnökének tiszteletdíját nyerte el.

Elismerésre méltó a lengyel *Waliszenska Irene „Parasztasszony"* című szobra, az osztrák *Reiter Wolfgang* szénrajza és a svájci *Nick Walter „Mozdony éjjel"* című munkája.

Tovább lehetne sorolni a sok-sok nagyszerű művet, amit a 15 nemzet vasutas fiai alkottak a nehéz, élt és nappalt igénylő vasutas munka mellett.

Ez a kiállítás annak ellenére, hogy vasutas amatőr művészek munkáit tartalmazta, sokat adott a tárlat-látogatóknak. Elismerés illeti a rendezőséget, a vendég és a hazai amatőr művészeket, a a FISAIC-ot és a szakszervezet kultúrnevelési osztályát egyaránt.

— Gergely —

A SZOT elnökségének irányelvei a szocialista brigádok további működéséről

A Szakszervezetek Országos Tanácsának Elnöksége 1960. július 20-án irányelveket fogadott el a szocialista brigádok további működésére vonatkozóan.

Az irányelv előljárójában megállapítja, hogy a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának 1959 márciusi határozata, majd a VII. pártkongresszus célkitűzései a szocializmus építésének meggyorsítására a dolgozó tömegek helyeslésével és egyetértésével találkoztak. A kongresszusi és a felszabadulási verseny során megnövekedett termelési aktivitás lehetővé tette, hogy a legfontosabb mutatók tekintetében már 1959-ben elérjük a hároméves terv végére előirányzott színvonalat.

A számszerű és minőségi eredmények mellett ez a versenyszakasz uj vonásokkal egészült ki. Tartalmilag és formájában is gazdagabbá vált. A kezdeményezések között legfontosabb a Szocialista brigád cím elnyeréséért kibontakozott küzdelem.

A Szocialista brigád címért folyó versenybe viszonylag rövid idő alatt mind többen kapcsolódtak be. *Az év elején meglévő, több mint 40 000 brigád közül mintegy 13 000 brigád tűzte ki célul a megtisztelő cím elnyerését, s több mint 3000 brigád el is nyerte azt országos viszonylatban. A vasúton 8152 brigád közül 3346 tűzte céljául a cím elnyerését. Az első félévben 303 brigád nyerte el a címet.*

Mint az elmúlt rövid időszak tapasztalata mutatja, ez a versenyforma a szocialista munkaverseny egyik leghatékonyabb formája. Kiemelkedő jelentősége abban van, hogy az eddigi versenyformáknál hatékonyabban mozdítja elő a magasabb termelési eredmények elérését, a termelőerők fejlődését, a szocialista termelési viszonyok elmélyítését, s ezzel párhuzamosan a dolgozók szakmai, erkölcsi, politikai nevelését, az új szocialista embertípus kialakítását, vagyis a szocializmus építésének gyorsítását. A mozgalom jelszavához méltóan — *szocialista módon dolgozni, tanulni és élni* — az eddigieknél jobban érvényesül a kollektívának az embereket és a termelést átformáló ereje, az egymást segítő elvtársi közösségi szellem fejlesztése.

A brigádok mintegy másfél éves tevékenysége, sok korábban vitatott problémára választ ad. Ezek a tapasztalatok nyújtottak alapot a SZOT Elnöksége irányelveinek kidolgozásához is.

A brigádok szervezése, alakulása

Helyes — állapítja meg az irányelv —, ha az üzemekben mindazon munkaterületeken, ahol a munkafolyamatok kapcsolódnak, vagy a munka szervezése csoportos, a dolgozók kisebb kollektívájának munkája között közvetlen kapcsolat van brigádversenyt szerveznek és a brigádok küzdenek a szocialista cím elnyeréséért.

A brigádnak mindenki tagja lehet, aki a célkitűzéseit magára nézve kötelezőnek tartja. A mozgalomban lehetőleg egy-egy csoporton belül dolgozók egész kollektívája vegyen részt. Helyes, ha a termelő munkát közvetlenül irányító műszaki és gazdasági vezetők maguk is részt vesznek a munkában, akár mint a brigád tagjai, akár mint azok patronálói. A vállalat gazdasági és mozgalmi vezetői viszont nemcsak egy-egy brigáddal, hanem a vállalatnál folyó verseny egészével is törődjenek.

A szocialista címért elsősorban a már meglévő termelő brigádok versenyeznek. A kollektíva maga dönt abban, hogy ki vezesse a brigádot.

(Folytatjuk)

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

33. számból: 119 530/1960. I/2. B. Végrehajtási Utasítás. Az 1960. évi őszi forgalmi verseny célkitűzései

34. számból: 107 263/1960. I/3. A. Az üzemi baleset következtében elhalt MÁV dolgozók temetése.

35. számból: 120 576/1960. I/2. B. Helyesbítés az államvasúti dolgozók kinevezéséhez szükséges szakképesítéséről szóló rendeletben.

Névadó ünnepség Diósgyőr állomáson

Július 30-án ünnepi díszbe öltözött a diósgyőri vasutasok üzemi ebédlője. A szakszervezeti bizottság rendezésében *Sándor József* újszülött gyermekének itt tartották névadó ünnepségét.

Az állomás szakszervezeti bizottsági titkárának rövid megnyitója után *Szücs Zoltán*, a III. kerületi tanács munkatársa meleghangú szavakkal ismertette a névadó ünnepségek jelentőségét, majd a különböző társadalmi szervezetek köszöntötték az újszülöttel megjelent szülőket, a névadó szülőt és átnyújtották ajándékaikat.

Bánhegyi Tibor
Diósgyőr

Ritka családi ünnepség

A kiskunhalasi szertárban dolgozó Nagy Benő családja a közelmúltban ünnepelte a család tizenkettedik gyermekének születését.

Hasonló ünnepség zajlott le Makón is. Varga József anyagleltárkezelő tizedik gyermekét névadó ünnepségen köszöntötték. Az ünnepséget a makói Korona étteremben tartották. A szülőkkel és az állomásvezetővel együtt részt vettek a ritka családi ünnepségen a város párt és társadalmi szerveinek vezetői is.

Cs. J.

Munkavédelmi kiállítás

A szakszervezet munkavédelmi és munkásellátási osztálya és a KPM I/3 C osztálya a munkavédelem 10 éves fennállása alkalmából kiállítást rendezett a Nyugati pályaudvar ceglédi várótermében.

A teremben mintegy ötven fényképes, rajzos tabló, több makett és munkavédelmi újítás ismerteti a vasút munkavédelmének 10 éves fejlődését. A tablókon elhelyezett képek és rajzok nagyszerűen szemléltetik mind a helyes, mind a helytelen, megengedhetetlen munkamódszereket.

Magyarázatot kap a látogató arra is, hogy a dolgozókról való fokozott gondoskodás ellenére miért sok a baleset a vasútnál. Megtalálható a kiállításon az is, hogy a második ötéves terv alatt milyen szociális és munkavédelmi beruházások várhatók.

A kiállítást augusztus 6-án ünnepélyes külsőségek között nyitották meg és előreláthatólag 31-én zárják. A kiállítóterem végében meghatározott időközönként munkavédelmi filmeket mutatnak be.

Szalagszerű kocsijavítás a Landler Járműjavítóban

A külföldi vasútak járműjavító üzemeiben már nem újság a szalagszerű kocsijavítás. Az új módszer gazdasági előnyei elvitathatatlanok. Nálunk is több kezdeményezés volt már erre. Sajnos, eddig kevés sikerrel.

A Landler Járműjavítóban például már tavaly megkezdték a tehervagonok szalagszerű javítását. De a szervezés akkor nem volt elég alapos és a javítás menetében előállott zavarok miatt félbemaradt a kezdeményezés.

Július elseje óta azonban új módszerekkel folyik ez a munka. Csak rövid idő telt el azóta, de tény, hogy az új szalag az idén kedvezőbb feltételekkel indult, mint a tavalyi, vagy az azt megelőző.

Egyenes pályán futnak a kocsik

Kezdjük azzal, hogy a szalag most sokkal áttekinthetőbb. Nincs kitérő, mellékvágány, a szalagra helyezett vagonok egyenes pályán futnak végig, amíg elvégzik rajtuk a szükséges javításokat. Jelenleg a kocsiosztály negyedik és hatodik vágányán végzik a szalagszerű munkát. Az ötödik vágány üresen maradt, oda olyan gépeket helyeztek el, melyekkel a javításhoz szükséges anyagokat készítik elő. Ez a vágány lényegében a kéziraktár és a műhely területe.

A javítószalag a kocsiosztályi szerelőcsarnok előterétől kezdődik. A szabadban végzik a bontást és az alvázak előszerelését. A szerelőcsarnok bejáratánál elhelyezett emelők segítségével megtörténik a kerékcsere, a rugócsere és az alváz javítása. Ezután a szekrénylakatosok munkaterületére gördülnek a vagonok.

A szekrénylakatosok egyszerre nyolc kocsin dolgozhatnak. Négy munkagép áll a rendelkezésükre. Van ott egy vizes és egy száraz köszörűgép, egy fúrógép és egy lemezvágó gép. Ezek a gépek a szerszámok gyors javítását és az anyagok méretre való beállítását teszik lehetővé. Megfelelő állványokon itt sorakozik a vagonok javításához előkészített vasanyag. Mindenütt van a munkához szükséges sűrített levegő-, villany- és gázvezeték.

A szekrénylakatosok után a bognárok munkahelye következik. Ők is egyszerre nyolc kocsin dolgozhatnak és négy gépük van: fúrógép, famarógép, szalagfűrész és körfűrész. A gépek mellett jutott hely a kézi raktárnak is. A szalag végén a mázolók veszik munkába a kocsikat.

Gyorsabb, gazdaságosabb a termelés

Ez a gondos szervezés lehetővé teszi, hogy növekedjék a szalagon a munka termelékenysége és jobb legyen a javítások minősége is. Azelőtt a brigádok mentek a kocsikhoz, most a kocsik „keresik fel" a dolgozók munkahelyét. A szakmunkásoknak már nem kell az anyag után járni. A szalagon dolgozók jobban ki tudják használni munkaidejüket.

Máris biztató eredményekről számolhatunk be. Júniusban a kocsiosztály G. II. részlege, ahol most a szalagszerű javítás folyik, 171 kocsi javítását végezte el. Júliusban 223 készült el, ebből 180 kocsi került kiszámlázásra.

Lőrincz János

Vasúti jelző-, biztosító- és blokkberendezések gyártása és alkalmazása a Román Népköztársaságban

A román népgazdaság különböző ágainak sokoldalú, gyors fejlődése az utóbbi években mindinkább szükségessé tette a közlekedési utak, elsősorban a vasút fejlesztését, amely az áru- és személyforgalom legfontosabb szállítóeszköze.

A vasúti szállítás korszerűsítését célzó munkálatok közé tartozik az állomások és a fővonalak felszerelése korszerű jelző-, biztosító- és automatikus blokkberendezésekkel.

Az utóbbi években a román elektrotechnikai és finommechanikai iparban bevezették e korszerű teljes berendezésekhez szükséges felszerelések gyártását.

Ezek, a romániai vasúti csomópontokon és fővonalakon felszerelt korszerű kapcsolású relés biztosító és automatikus váltóállító berendezések a következő előnyöket nyújtják:

— mintegy 60 százalékkal növelik a vasúti hálózat szállítóképességét, anélkül, hogy szükségessé válna a jelenlegi állomások bővítése, vagy második vágány építése;

— növelik a szerelvények utazási sebességét, miáltal jelentékeny megtakarítás érhető el az áru- és személyforgalomban;

— növelik a forgalom biztonságát, mivel önműködőleg kizárják az egymásnak ellentmondó kezelési műveleteket és azonnal jeleznek bármilyen meg nem felelő műveletet vagy üzemzavart a berendezésben;

— 60—80 százalékkal csökkentik a fenntartási és az egyéb kiadásokat, főleg közép- és nagy állomásokon.

A berendezések beruházási költsége rövid idő alatt — 6—8 év — megtérül, aszerint, hogy a korszerűsítendő vasúti hálózat milyen mértékben van gépesítve, és biztosító berendezéssel ellátva.

A szerkezeti felépítés és működés szempontjából a Romániában gyártott berendezések relékkel működtetett elektródinamikus típusúak, és nagy biztonsági tényezővel működnek, ami egyrészt a szakszerűen tervezett és kivitelezett felszerelés minőségének, másrészt pedig az alkalmazott kiváló kapcsolási vázlatoknak köszönhető.

Téves kapcsolást nem hajt végre a berendezés, viszont bármilyen üzemzavar azonnal biztonsági állásba váltja át a szerkezetet.

A Romániában gyártott jelző-, biztosító- és blokkberendezések a vasútüzem korszerűsítését célzó alábbi berendezések felszerelésénél nyernek alkalmazást:

a) *Egyedi vezérlésű elektrodinamikus biztosítóberendezés.*
b) *Menetvezérlésű elektrodinamikus biztosítóberendezés.*
c) *Diszpécser központi biztosítóberendezés.*
d) *Jelszavas elektrodinamikus biztosítóberendezés.*
e) *Elektrodinamikus biztosítóberendezés rendezőpályaudvarok számára.*
f) *Fővonali nyílt pálya jelzőberendezések automatizálása önműködő vonalblokkberendezés segítségével.*

Kik nyerték az V. nemzetközi vasutas képzőművészeti kiállítás díjait

Az V. Nemzetközi Vasutas Képzőművészeti Kiállítás tiszteletdíjait a zsüri az alábbiak szerint ítélte oda:

A FISAIC aranyérmét *Ficzere László* (magyar), *Miskolci tanbányában* c. olajfestménye, a Minisztertanács elnökének tiszteletdíját *Henri Le Roux* (francia) *Pályamunkások II.* c. festménye, a közlekedés- és postaügyi miniszter tiszteletdíját *Unto Paulo* (finn) *Téli nap* c. olajfestménye, a Nagyar Nemzeti Galéria tiszteletdíját *Langer Rezső* (magyar) *Ebédelők* c. olajfestménye, a Művész Szakszervezetek Szövetségének tiszteletdíját *Miloslav Fojta* (csehszlovák) *Decsini vidék* c. krétametszete, a fővárosi tanács v. b.-elnökének tiszteletdíját *Galina Alekszandrova* szovjet *Május elseje* c. olajfestménye, a SZOT elnökségének, tiszteletdíját *Toni Daehler* (svájci) *Táj* c. olajfestménye, a Vasutas, sok Szakszervezete elnökségének tiszteletdíját *Leonid Tukácsev* (szovjet) *1917-es forradalom résztvevőjének, Ladosin elvtársnak arcképe* c. szénportréja, a MÁV vezérigazgatójának tiszteletdíját *Guglielmo Salvetti* (olasz) *A kikötőben* c. olajfestménye, a művelődésügyi miniszter tiszteletdíját *Jan Ostergard* (dán) *Fazék* c. kerámiája, a Népművészeti Intézet tiszteletdíját *Wilhelm Fastabend* (nyugatnémet) *Viszontlátás* c. faszobra, a Kulturális Kapcsolatok Intézete elnökének tiszteletdíját *Ruth Brandt* (keletnémet) *A vasutasok Népek Barátsága Klubháza* c. linóleummetszete, a vasutasszakszervezet kultúrnevelési osztályának tiszteletdíját *Seppo Viinikainnen* (finn) *Bakugrás* c. szobra nyerte.

Oklevelet az alábbi művek nyertek:

Edwin Lipburger (osztrák) *Gesztenyeárus* c. olajfestménye, *Vilen Simek* (csehszlovák) *Közép-cseh táj* c. olajfestménye, *Viljo Venalainen* (finn) *Északi fény* c. festménye, *Marcel Picard* (francia) *A kerekes torony* c. olajfestménye, *Maurice Huet* (francia) *Acélnyaláb* c. olajfestménye, *Dusan Radivojevics* (jugoszláv) *Csendélet* c. olajfestménye, *René Feltz* (luxemburgi) *Peintura* c. olajfestménye, *Kecskeméti István* (magyar) *Műteremsarok* c. olajfestménye, *Jaksa István* (magyar) *Műteremrészlet* c. olajfestménye, *Nagy Lajos* (magyar) *Pályaudvar* c. olajfestménye, *Gerencsér József* (magyar) *Leányfej* c. gipszszobra, *Tóth Zoltán* (magyar) *Jegyvizsgáló* c. gipszszobra, *Magdeburgi Népi Képzőművészeti Kör* (keletnémet) *Vasutas óvoda díszítése* c. lakkfestése, *Otto Schliwinski* (nyugatnémet) *Váróterem éjjel* c. olajfestménye, *Anselmo Galusi* (olasz) *Kompozíció* c. festménye, *Walter Nick* (svájci) *Mozdony éjjel* c. olajfestménye, *Albert Weder* (svájci) *Ablakrács* c. iparművészeti munkája, *Walberg Olle* (svéd) *Borosüveg* c. olajfestménye, *Vera Malahova* (szovjet) *Május elseje a Vörös téren* c. olajfestménye, *Igor Pudov* (szovjet) *Vadlim* c. olajfestménye, *Villisz Grasszisz* (szovjet) *Hordó* c. fafaragványa.



A francia küldött átveszi Soproni József főtitkárhelyettestől dr. Münnich Ferenc, a forradalmi munkás-paraszt kormány elnökének tiszteletdíját. Ehhez gratulálnak dr. Csanádi György, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, valamint dr. Marcel Moilion, a (FISAIC) vezérelnöke



A X. vasutasnap alkalmából a budapesti igazgatóság óvodásai virágcsokorral köszöntötték a 902-es nemzetközi gyorsvonat személyzetét a Keleti-pályaudvaron

Egymillió forint céljutalom az őszi forgalom legjobbjainak

Az idei őszi csúcsforgalom minden eddiginél nagyobb feladat elé állítja a vasutasokat. A vezérigazgatóság, mint minden évben, anyagilag is érdekeltté kívánja tenni a dolgozókat a feladatok maradéktalan elvégzésében. Éppen ezért egymillió forint céljutalmat tűzött ki az őszi forgalom legjobbjainak.

A céljutalom a következők szerint kerül felosztásra:

I. helyezett igazgatóság jutalma	180 000 Ft
II. helyezett igazgatóság jutalma	160 000 Ft
III. helyezett igazgatóság jutalma	120 000 Ft
IV. helyezett igazgatóság jutalma	100 000 Ft
V. helyezett igazgatóság jutalma	90 000 Ft
VI. helyezett igazgatóság jutalma	80 000 Ft

A teherkocsik átlagos kihasználásánál legjobb eredményt elérő első három vasútigazgatóság céljutalma 100 000 Ft

A vasár- és ünnepnapi rakodásoknál legjobb eredményt elérő első három igazgatóság céljutalma 100 000 Ft

MÁV Járműjavító Üzemi Vállalatok céljutalma 55 000 Ft

MÁV Autófuvarozási Főnökség céljutalma 10 000 Ft

Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút céljutalma 5 000 Ft

Összesen: 1 000 000 Ft

A teherkocsik átlagos kihasználásának növeléséért, valamint a vasár- és ünnepnapi rakodásoknál az I. helyezett vasútigazgatóságok 50—50 ezer Ft, a II. helyezett vasútigazgatóságok 30—30 ezer Ft, a III. helyezett vasútigazgatóságok pedig 20—20 ezer Ft céljutalomban részesülnek.

Berente is élüzem

A berentei szénpályaudvar dolgozóira nagy feladatot ró a *szénosztályozó* és a *borsodi hőerőmű* zavartalan kiszolgálása. Naponta több száz kocsi beállítását, kihúzását, összeállítását kell úgy elvégezniük, hogy az üzemek ellátása biztosítva legyen. Ehhez a munkához járul még az irányvonatok szervezése.

Az év első felében a nehézségek ellenére is eredményesen dolgoztak a berentei vasutasok. A múlt év azonos időszakához viszonyítva 83 irányvonattal, 136 112 tonnával több irányvonati elegyet továbbítottak. S mivel a termelés minden területén megállták a helyüket, elnyerték az élüzem címet.

Bakó János
Miskolc.

Vásárváros és kultúrpark épül a Lágymányoson

Dr. Pesta László, a fővárosi tanács VB elnökhelyettese, a Hazafias Népfront budapesti bizottságának alelnöke augusztus 11-én ismertette a sajtó képviselőivel a Lágymányoson épülő kultúrpark és vásárváros terveit.

Elmondotta, hogy a következő

három év alatt 40 millió forintos költséggel, közel 80 holdas területen létesítenek parkot.

Lágymányos új lakótelepével, valamint az új kultúrparkkal — amely sokban hasonlít majd a moszkvai Gorkij-parkhoz —, teljesen megváltozik a Petőfi-híd budai hídfőjének környéke.

Ha a terv megvalósul, Lágymányos a főváros egyik legszebb része lesz.

Ott kap végleges helyet a Budapesti Ipari Vásár.

ezenkívül játszótereket, kulturális rendezvények megtartására alkalmas épületeket, sportpályákat, padokkal, sétányokkal ellátott ligetet létesítenek.

A munkálatok elvégzésére nagyarányú társadalmi munkát szervez a *Hazafias Népfront* és a *fővárosi tanács* karöltve a tömegszervezetekkel.



A társadalmi munkát kerületenként szervezik, kivéve a több ezer létszámmal rendelkező budapesti üzemeket.

A lágymányosi kultúrpark és vásárváros megépítésére szervezett minden eddiginél nagyobb társadalmi munkából bizonyára a főváros vasutasai is kiveszik részüket.

75 éves a MÁV-telítőipar

A MÁV Fatelítő ÜV a X. vasutasnappal együtt ünnepelte a MÁV telítőipar 75. és a szocialista telítőipar tízéves jubileumát.

Ebből az alkalomból *Csényi Pál*, a vállalat vezetője tartott rövid ismertetőt a sajtó képviselői előtt. Elmondotta, hogy a telített talpfák használatát már az 1860-as években megkezdték hazánkban. Az 1885-ben fellendülésnek induló vasútvonalak építése, a telefonhálózat növelése, a meglevő vonalak fenntartása egyre több faanyagot követelt. A telítőipar hamarosan fejlődésnek indult és a budapesti üzem mellett újabb üzemek alakultak az ország különböző részében. Ezek az üzemek évtizedeken át magánkézben voltak.

A MÁV Fatelítő ÜV 1950-ben jött létre. Az új vállalat megalakulásával a telítőipar munkásai számára is megnyílt a lehetőség arra, hogy egész éven keresztül folyamatosan dolgozzanak. Az első ötéves terv alatt hozzáfogtak az üzemek korszerűsítéséhez, az egyes munkafolyamatok gépesítéséhez.

A *budapesti* és a *tokodi* üzem volt a legelhanyagoltabb. Ebben a két üzemben úgyszólván valamennyi szociális és munkavédelmi berendezés hiányzott. A vállalat új öltözőket, mosdókat, fürdőket építtetett. Tíz év alatt mintegy hatmillió forintot fordítottak munkavédelemre.

A Fatelítő ÜV dolgozói *tíz év alatt 1 340 000 köbméter faanyagot telítettek.* A fa vegyszeres tartósításával milliós megtakarítást érnek el. A *dombóvári*, a *püspökladányi*, a *tokodi* és a *budapesti* üzemekben *az idén 800 000 talpfát impregnáltak.* Új módszerek alkalmazásával olyan talpfákat is feldolgoznak, amelyek már 20—30 évet szolgáltak.

A jubiláló vállalat az idén kilencedszer nyerte el az élüzem címet.

Új öltözőt és mosdót kaptak a Déli-fűtőház dolgozói

A X. vasutasnap előestéjén, augusztus 13-án adták át a Déli-fűtőház dolgozóinak a régóta várt új korszerű öltözőt és mosdót.

Az új létesítmény — amelynek mintegy 30%-a előregyártott elemekből készült — 2 millió 350 ezer forintba került. Építését a Magasépítési Főnökség végezte közösen az Épületelemgyártó Főnökséggel.

Az öltöző és mosdó építésén dolgozó vezetők és szakmunkások jó munkáját dicséri, hogy *december 31-e helyett már a vasutasnapra átadták rendeltetésének.* A új szociális létesítmény átadásakor *Csanádi József*, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője is elismerését fejezte ki a kivitelezést végző dolgozóknak, akik valóban rászolgáltak a dicséretre.

Tóth Mihályné
Budapest

A második negyedév eredményei alapján a budapesti igazgatóság végzett az első helyen

A második negyedév termelési eredményei alapján az igazgatóságok versenyében *a budapestiek kerültek az első helyre.* Ennek eredményeként elnyerték a közlekedés- és postaügyi minisztérium és a szakszervezet elnökségének vörös vándorzászlaját és az első helyezéssel járó 100 000 forint háromszoros összegét, azaz *300 000 forint pénzjutalmat.*

A második helyezett szombathelyi igazgatóság 75 000, a *harmadik helyezett szegedi igazgatóság* pedig 50 000 forint pénzjutalomban részesült.

Az élenjáró igazgatóságok példamutató dolgozóinak továbbra is eredményes, jó munkát kívánunk.

Tíz év a szocialista vasútépítés szolgálatában

A MÁV Magasépítő ÜV. 1950. augusztus 1-én kezdte meg munkáját. Megalakulását a háború okozta rombolás helyreállítása és az első ötéves terv vasúti vonatkozású magasépítési létesítményeinek megvalósítása tette szükségessé.

1955. január 1-vel a vállalat főnökséggé szerveződött azzal a céllal, hogy csak a budapesti igazgatóság területén végez kivitelezési munkálatokat. Náluk maradt az összes szakipari és gépészeti munkák kivitelezése, míg az előregyártás és a központi fűtés az Épületelemgyártó Főnökséghez került át.

Tíz év alatt mintegy 1200 létesítményt adott át a főnökség rendeltetésének, több mint 700 millió forint értékben.

A volt üzemi vállalat, illetve a főnökség tíz év alatt az Építésügyi Minisztérium vállalataihoz viszonyítva nehéz körülmények között dolgozott.

A munkák kivitelezésénél elsősorban a minőség javulása szembetűnő. Az 1956-os ellenforradalmi események miatt ugyan törés állt be a főnökség munkájában, de 1958 közepétől egyre eredményesebben dolgoznak.

A főnökség egymás után háromszor is teljesítette az élüzem szintet, kétszer vezérigazgatói elismerésben részesült. A terv túlteljesítése mellett a termelékenység 8—10%-kal emelkedett, ugyanakkor az önköltségnél negyedév alatt 1,5—2%-os megtakarítás mutatkozik. A minőségi munka javulását fémjelzi az is, hogy egy-egy negyedév során átadásra került létesítmények 50—60%-a volt hibamentes, a minőségi hiány pedig a létesítmények teljes számának alig 1—2 ezreléke.

Hogyan nyertük el az élüzem címet

Az első félévben végzett jó munka eredményeképpen állomásunk elnyerte az élüzem címet. A dolgozók nagyon örülnek a kitüntetésnek, s mint mondogatják, nem volt hiábavaló a megfeszített fáradságos munka.

Püspökladány állomáson az idén nem volt könnyű teljesíteni az élüzem-feltételeket. Annál is inkább, mivel nemegyszer olyan feladatokat kellett megoldani, mint máskor az őszi forgalom idején. Hogy mégis sikerült jó eredményt elérni, abban nagy része van a brigádok egymásközötti egészséges vetélkedésének, a szocialista munkaversenynek.

Almási Bertalan rendelkező forgalmi szolgálattevő szinte mindennap értékelte brigádja teljesítményét és a másik túrok eredményeit. Nem véletlen, hogy az ő brigádja az első félévben 5 hónapon keresztül tartotta az első helyet a brigádok közötti versenyben.

A jó eredmények elérésében nagy része van az állomás szolgálati vezetésének és a mozgalmi szervek együttes jó munkájának is.

Török János
sz. b.-titkár, Püspökladány.

Akik az újítások felhasználásában keresik a megoldást...

Kis létszámmal, de annál nagyobb lelkesedéssel dolgozik a vasút egyetlen földgázüzem-főnöksége — Hajdúszoboszlón. Egy-egy gázszállító kocsi időszakos viznyomáspróbájánál négy ember három napon át nyomkodja a magasnyomású kéziszivattyút, hogy a 35 000 literes tartályokba 225 atmoszféra nyomásig „préseljék" a vizet.

Illetve csak nyomkodta, mert az üzem dolgozói *Kovács Kálmán* üzemfőnök tervei alapján egy motormeghajtású szivattyút szerkesztettek, és a napokban sikeresen ki is próbálták. Az évi megtakarítás 1 millió 700 ezer forint.

Kézi erő helyett géppel

— Már tíz évvel ezelőtt szerepelt az újítási feladattervek között egy magasnyomású, motorral hajtott szivattyú megtervezése — mondta az üzemfőnök az új szivattyú megtekintésekor —, *de a próbálkozások nem jártak eredménnyel. Az általunk készített szivattyú teljesen új elgondolás nyomán született. Két dugattyúját egy négylóerős villanymotor hajtja. Könnyen mozgatható, mert kerekekre építettük, kis helyen elfér, kezelése egyszerű és négy ember háromnapi munkáját három órán belül elvégezhetjük vele.*

Kanizsai József csoportvezető, *Balla Mihály* esztergályos és *Török János* lakatos is lelkesedve beszél a segítségükkel megvalósított újításról. *Frigyes László* művezető közben bekapcsolja az áramot. Zúgva, sebes forgással indulnak meg a fogaskerekek, és a csöveken elindul a víz a már légtelenített, előtöltött Rag 530.056 számú kocsihoz. A feszmérő mutatója remegve kúszik felfelé.

— Minden alkatrészt itt a műhelyben készítettünk a főnök elvtárs számításai és rajzai szerint — mondja a tapasztalt szakember, *Kanizsai József. — Jóformán az ócskavasból sezdtük ki a hozzávaló anyagot, a két nagy fogaskereket pedig a gépállomástól kaptuk, mert mi is mindig kisegítjük őket.*

Az egyenletesen és szépen dolgozó szivattyún egymás után veszünk észre olyan szerkezeti megoldásokat, amelyek sok-sok szakértelemről tanúskodnak. Különösen ötletes a forgó mozgást egyenes irányú mozgássá alakító „kulissza" vezérlés.

A nyomásmérő mutatója elérte a 225-ös számot. A próba jól sikerült. S az újítást kivitelező dolgozók már a jövőről beszélnek.

Segítünk magunkon

Rengeteg műszaki feladat megoldása vár még ránk — mondja búcsúzáskor az üzem főnöke. — Gáztermelésünk jelenleg *napi* 5000 köbméter. Szeptembertől pedig — egy új külföldi „komprimáló" gép beállítása, illetve megindítása után — *óránként* 3000 köbméter gáz töltése válik lehetővé.

Gázos kocsijaink igénybevétele túlságosan nagy, de újításainkkal igyekszünk megszüntetni a nehézségeket. Üzemünk dolgozóitól eddig mintegy tizenöt jelentős újítást fogadtak el. Szükséges azonban, hogy szolgálati felsőbbségünk jobban támogassa törekvéseinket. A dolgozók kedvét, lelkesedését csökkentheti az olyan jelenség, mint amilyen például *Balla Mihály* újításával kapcsolatban történt.

A töltőszelepek elhasználódása és pótolhatatlansága miatt a 70 és a 100 atmoszférás kocsik kiestek volna a forgalomból, de Balla elvtárs újítása nyomán a szelep-üléseket kiperselyeztük. Így valamennyi kocsi forgalomban maradhatott, szinte egyetlen napi kiesés nélkül. Az újítás elbírálásánál az illetékesek csupán egy kocsira eső adatokat vettek figyelembe, pedig 12 kocsiról volt szó. Az 56 000 forintos megtakarításért mindössze 200 forintot kapott az újító. Ettől függetlenül, nem egyéni cél vezet bennünket. A jövőben is igyekszünk minél gazdaságosabban dolgozni.

K. J.

A IX. VASUTAS ÚJÍTÁSI KIÁLLÍTÁS

A X. vasutasnap tiszteletére — augusztus 12-én nyílt meg a Városligetben, a vaskohászati pavilonban a IX. vasutas újítási kiállítás. Legutóbb 1958-ban volt hasonló jellegű kiállítás. Most tehát az elmúlt két év legjelentősebb újításait mutatják be igényes környezetben, ízléses elrendezésben.

A kiállításon 302 újítás, illetve szabvány kerül bemutatásra. A látogatók tetszését különösen azok a modellek nyerték meg, amelyek működés közben mutatják be az újításokat.

A kiállításon hatalmas tablók szemléltetik a vasút újítási mozgalmának 12 éves fejlődését. Eszerint 1948-tól napjainkig a vasutas dolgozók 140 955 újítási javaslatot nyújtottak be, amelyből 45 987-et fogadtak el. Az elfogadott újításokból eredő megtakarítás 239 240 011 forint. Az újítóknak 13 802 593 forintot fizettek ki újítási díj címén.

Hasznos és a tapasztalatcserét is szolgálja a kiállított anyagokról készült újítások könyve, amely minden mintadarabról, annak jelentőségéről tájékoztatást ad.

A kiállítás augusztus 31-ig látogatható naponta 10—22 óra között.



A látogatók nagy érdeklődéssel tanulmányozzák az újításokat

SPORT

Tizenhárom vasutas sportoló az olimpiai csapatban

A XVII. Nyári Olimpiai Játékokon részvevő magyar sportküldöttségben 13 vasutas sportoló kapott helyet. A legtöbb sportoló — számszerint 9 — a BVSC-ből kerül ki. Ime a Rómába utazó vasutas sportolók névsora:

Kamuti Jenő, Kamuti László, Czvikovszky Ferenc, Kovácsné Nyári Magda, Székely Tiborné és Mendelényi Tamás vívó, **Konrád II. János és Katona András** vízilabdázók **Konkoly János** műugró (BVSC). **Hódos Imre** birkózó (Debreceni VSC). **Reznák János** birkózó (Ceglédi VSE), **Csermák József** atléta (Tapolcai MÁV IAC), **Novák Dezső** labdarúgó (Szombathelyi Haladás).

Augusztus 13-án, a szakszervezet elnöksége baráti beszélgetésre hívta meg olimpikonjainkat. A találkozon ott volt dr. Csanádi György, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese és Kádas István, a SZOT testnevelési és sportosztályának vezetője is.

Az elnökség nevében **Soproni József**, főtitkárhelyettes köszöntötte az olimpikonokat, majd sok sikert és eredményes szereplést kívánt nekik.

Egésznapos sport- és kultúrműsor a Szönyi úton

A szakszervezet sportosztálya mint minden évben, az idén is a BVSC Szőnyi úti sporttelepén rendezte meg a vasutas dolgozók központi sportünnepélyét. A vasutasnapi sport- és kultúrműsor az egész vasárnapot betöltötte. Délelőtt a szakszervezeti bajnokságok döntőjét játszották le, délután pedig a vasutassportolók színpompás felvonulása után sportversenyekre, bemutatókra került sor.

A X. vasutasnapi sportünnepély legkiemelkedőbb eseménye a kerékpáros pályaverseny és a MÁV Repülőklub modellezőinek bemutatója volt. A tornászok bemutatója ezúttal nem volt olyan színvonalas, mint az előző években.

A sportbemutatókat NB II-es bajnoki labdarúgó-mérkőzés zárta be, majd az esti órákban nívós kultúrműsor szórakoztatta a közönséget.



A szakszervezeti röplabda-bajnokság győztes Rákosrendező csapata



A BVSC legjobb kerékpáros pályaversenyzői az idén is érdekes bemutatót tartottak

Köszöntjük az 50 éves jubileumát ünneplő szolnoki MÁV-ot

A sportkedvelő szolnoki vasutasok 1910-ben hozták létre a Szolnoki MÁV SE-t. Az egyesület 14 szakosztályában jelenleg mintegy 980 sportoló versenyez.

A félévszázados évfordulót augusztus 7-én, ünnepi közgyűléssel egybekötött sportversenyekkel tették emlékezetessé a szolnoki vasutas sportolók. Ezúttal került sor a legjobbak kitüntetésére is.

„A testnevelés és sport kiváló dolgozója" kitüntetést kapta **Kolláth Ferenc, Magyari Tibor, Józsa János és Maglódi Gyula.** „A testnevelés és sport érdemes dolgozója" kitüntetésben részesült **Szabó József, ifj. Pintér Ferenc, Bujáki László és Cselényi Ernő.** Díszoklevelet kapott: **Kolláth Dezső, G. Kiss Gyula, Dávid Gyula, Dávid László, Ivanovics Iván, B. Nagy Pál, Bozóki István és Szilágyi Gáborné.**

A vasutas dolgozók nevében mi is szeretettel köszöntjük a jubiláló egyesületet. Kívánunk további sportsikereket!

Budapesti vasutas képzőművészek ajándéka a balatonkenesei üdülőnek

Mint ismeretes, *Balatonkenesén* épül a szakszervezet legnagyobb üdülője. Az üdülő építéséből — elsősorban környékének csinosításából, parkirozásából — derekasan kiveszik részüket a társadalmi munkában dolgozó vasutas fiatalok.

Az elmúlt hetekben a társadalmi összefogás újabb nagyszerű bizonyítékával találkozhattunk.

A budapesti vasutas képzőművészeti kör tagjai 15 olajfestményt ajánlottak fel az üdülő díszítésére.

Ajándékukat, amelyekkel szebbé, barátságosabbá kívánják tenni a vasutas dolgozók új üdülőjét, ezúton is köszönjük.

Büszkék vagyunk rá

Dicsérni szeretnék. Azért is, mert az emberek zöme szeret legyinteni, ha vasutasról van szó. Persze a hibákat, amik emberi gyengeségből fakadnak, sokan szeretik felnagyítani és hamar tovább adni. A jót már kevésbé. Szeretném, ha soraimat közzétennék, hadd lássák a kételkedők, hogy a vasutas társadalmat nem lehet egy kézlegyintéssel elintézni.

Zánkán lakom, Badacsonytomajon dolgozom. Július 1-én a 13,10-kor induló 1113 vonat párnás kocsijában az aktatáskámból az ülésre csúszott az erszényem. Benne volt 35 forint körüli összeg, fényképek, két előfizetéses lottószelvény és az olyan kedves és nélkülözhetetlen ezüst zsebórám.

Az erszényem elvesztését csak 17 óra után vettem észre. Rögtön szaladtam az állomásra bejelenteni, de a vonat akkor már Székesfehérváron túl volt.

A zánkai állomáson azzal biztattak, hogy az erszényemet többé nem látom. Annál nagyobb volt reggel az örömöm, mikor azzal fogadtak, hogy az éjjel visszaérkező személyvonaton szolgálatot teljesítő jegyvizsgáló leadta az erszényemet.

Rendkívül meghatott a dolog, mert hiszen a kocsiban rajtam kívül senki nem tartózkodott és így ha nem lelkiismeretes ember, nyugodtan zsebre is vághatta volna a talált tárgyat. De a kalauz tetőtől-talpig becsületes ember volt. Csak a legmélyebb hálával és tisztelettel tudok gondolni Lakics Antal kalauzra, akinek ezúton mondok hálás köszönetet.

SZALÁNCZY BÉLÁNÉ
Zánka.

Az előadók segítettek

A pécsi igazgatóság 1959 60. évi alapfokú általános igazgatási és munkaügyi tanfolyamán negyvenen vettünk részt. Már az első napokban tapasztaltuk, hogy nem lesz könnyű a feladatunk, sokat kell tanulni.

A tanfolyam vezetője és az előadók azonban hamar megvigasztaltak bennünket és amikor csak tehették, segítettek a tanulásban. Közénk jöttek az előadások szünetében, sőt olyan esetek is megtörténtek, hogy egyik-másik előadó szolgálati útja alkalmával munkahelyén kereste fel a hallgatókat és adott segítséget a felkészüléshez.

Hogy mit ért az elvtársi biztatás, az anyag elsajátításához nyújtott segítség, azt az évvégi vizsga eredménye tükrözi a legjobban.

Magam is hallottam a tanfolyam néhány gyengébb tanulóját felelni. Az előadó kérdéseire nyugodtan válaszoltak. Ha valakinél megtörtént, hogy zavarában megakadt, minden esetben kisegítették. Nagyrészt ennek tulajdonítható, hogy mindenki eredményesen vizsgázott.

Tanfolyamunk előadóinak és a vizsgáztató bizottság tagjainak ezúton is köszönetet mondunk a sok-sok biztató szóért, a tanuláshoz nyújtott segítségért.

Nagy András
Nagykanizsa

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Cserháti József Szeged, dr. **Hasznos József** Gödöllő, **Bezzeg Lajos** Gyöngyös, **Rónási István** Balassagyarmat, **Bognár Károly** Tapolca, **Bakó János** Miskolc, **Makara Sándor** Nyíregyháza, **Sziládi Sándor** Szeged, **Farkas István** Perkupa, **Fekete Ferenc** Komárom, **Bánhegyi Tibor** Diósgyőr, **Török Ferenc** Püspökladány, **Pálmai István** Budapest, **Bódogh Mihály** Dombóvár, **Tóth Mihályné** Budapest, dr. **Fazekas László** Eger. **Jónap Béla** Budapest, **Pintér Lajos** Vácrátót. **Bodó Mihály** Szeged, **Ottó Kálmán** Szolnok, **Novák József** Hatvan, **Orgován László** Debrecen: **Írásaikat lapunkhoz felhasználjuk.**

Bánkfalvi Gyula Szeged, **Laki József** Zalaegerszeg, **Várnai László** Pécs, **Bezzeg Lajos** Gyöngyös, **Bognár Károly** Tapolca, dr. **Erdélyi János** Tab, **Várnai László** Pécs, **Cseh Zoltán** Szolnok, **Novák József** Hatvan, **Koncz János** Budapest. **Bódogh Mihály** Dombóvár, **Kismihók Róbert** Celldömölk, **Leiti Ferenc** Pécs, **Papp Kerekes István**, Apc—Zagyvaszántó, **Uglyai Sándor** Miskolc: **Tudósításukat, versüket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.**

Szentgáli István Gyöngyös: A kalauz helyesen járt el. A pénztáros személyét megállapítani nem lehet. Illetékesek figyelmét az esetre felhívtuk. **Bognár Károly Tapolca:** Helyesen tette, hogy a levelet megírta. **Kecskés Anna Galgamácsa:** Versét közölni nem tudjuk. Cikkének közlésére sor kerül. **Horváth Leó Fót:** Felvilágosítását köszönjük. **Kósa László Szeged:** Kérelmét továbbítottuk.

HÍREK

— **Nagy gondot fordítanak a dolgozók szakmai továbbképzésére Tapolca állomáson.** A vonatvezetői tanfolyamon 12-en, a váltókezelőin kilencen, a jegyvizsgálóin hatan ,a távírász kiképzésen ugyancsak hatan vettek részt.

— **A X. vasutasnap és az Alkotmány tiszteletére** augusztus 1-től 31-ig egy hónapos ünnepi műszakot tartanak a miskolci igazgatóság III. osztályainak dolgozói. A vállalást hat pontban rögzítették.

— **100 éves jubileum.** Székesfehérvár és Komárom között 100 évvel ezelőtt indult meg a vasúti közlekedés. A jubileumról ünnepélyesen emlékeztek meg.

— **Több mint száz nyíregyházi vasutas vett részt a termelőszövetkezetek megsegítésében.** Sokan voltak olyanok, akik a legnehezebb mezőgazdasági munka, az aratás idején nyújtottak segítséget a tsz-eknek.

— **A szocialista brigád címért** harcoló pilisicsabai vasutasok derekas munkát végeztek az állomás területének csinosításában és a termelőszövetkezetek megsegítésében. A kukorica kapálásban és az aratásban segítettek a helyi Haladás tsz-nek.

— **Fénycsövilágítást szereltek fel a X. vasutasnapra a tapolcai vonatkísérők helyiségeibe.** A korszerűsített helyiségekben este is nappali fényt adnak a fénycsövek.

— **Jól sikerült a vasútasnapi** ünnepség Veresegyházán és Vácrátóton. A vácrátóti vasutasok például az első félévben elért kimagasló eredményükért 11 600 forint jutalmat kaptak.

— Eszperantó nyelvű szépirodalmi és szakkönyvekből, folyóiratokból, prospektusokból és plakátokból rendezett kiállítást a péceli továbbképző kórház eszperantó szakköre.

— **KISZ-esküvő a debreceni kultúrotthonban.** Szerencsi Béla, a debreceni fűtőház fiatal dolgozója a vasutas kultúrotthonban tartotta esküvőjét. A megyei bizottság kéthetes üdülőbeutalóval ajándékozta meg a fiatal párt.

— **Tizenötezer forintot kaptak** a debreceni igazgatóság területén azok a kis állomások, megállóhelyek és őrházak dolgozói, akik a X. vasutasnapot megelőző hetekben jó eredményeket értek el szolgálati helyük csinosításában.

— Egészségügyi állomást létesítettek Hatvan csomóponton. Az állomást augusztus 6-án adták át rendeltetésének.

— **Több mint másfél millió forintot takarítottak meg az első** félévben a szolnoki pályafenntartási főnökség dolgozói. Ebből 800 ezer forint a vasutasnapi felajánlások túlteljesítéséből ered.

— **A X. vasutasnap tiszteletére kezdeményezett ünnepi műszakban** több jó eredmény született Szeged Tisza-pályaudvaron. Ezek közül is kiemelkedik Korom Pálné forgalmi szolgálattevő szocialista brigádjának a személyvonatok menetrendszerinti közlekedtetésében elért eredménye.

LAKÁSCSERE

— **Dombóvári kétszobás fél**komfortos szolgálati lakásomat elcserélném budapesti hasonlóra. Állattartási lehetőség van. Érdeklődni lehet: Bóka István mozd. vez. Dombóvár fűtőház.

— **Főbérleti szoba-konyhás, kamrás,** gázos lakásomat elcserélném vasutassal Pest környéki hasonló lakásra. Bp., VIII., Baross tér 6. III. 17. Megtekinthető 17 óra után.

— **Budakeszi legszebb részén** 2 szobás lakásomat elcserélném Nagy-Budapest területén levő hasonlóra, vagy nagyobbra. Autóbusz 1 perc. Budakeszi, Üttörő tér 8. Farkas László. Érdeklődés telefonon: 122—891.

— **Elcserélném** szoba, konyhás, előszobás, kertes rákospalotai (MÁV-telep, Wesselényi u. 21., 4. ajtó) lakásomat Budapest belterületén. Bonn Ádám. Érdeklődni bármikor.

— **Szilasligeti kétszobás** komfortos magános családi házban levő lakásomat gyümölcsössel (gödöllői HÉV-vel a Keletitől 45 perc) elcserélném 2 szobás, lehetőleg összkomfortos budapesti lakásért. Bővebbet levélben. Nagy István. MÁV Jegynyomda, Rudas László u. 32.

— **Elcserélném** 2 szoba, komfortos, jól jövedelmező MÁV házfelügyelőségemet betegség miatt 1 szoba összkomfortos lakással a város belterületén. (Bp., I., Rudas L. u. 89.)

Életmentő vonatvezető

Augusztus 6-án utasokkal telve száguldott *Tapolca* felé az 1114-es számú személyvonat. *Örvényes* megállóhelynél egy utasnak akkor jutott eszébe, hogy le kellett volna szállnia, amikor már mozgott a vonat.

Az illető mit sem törődve a baleseti veszéllyel, kiszaladt a peronra, ajtót nyitott és menetiránynak háttal próbált leugrani. Az ugrás nem sikerült. Kezével azonban görcsösen kapaszkodott a lépcső fogantyújába.

Borzalmas volt a látvány, amint fejjel lefelé lógva szántotta a peront. Szerencséjére *Farkas Sándor* tapolcai vonatvezető idejében észrevette az esetet és nyomban meghúzta a vészféket. A vonat megállt, s az utas csak könnyebb sérüléseket szenvedett. Gratulálunk Farkas Sándor vonatvezetőnek.

Bognár Károly
Tapolca.

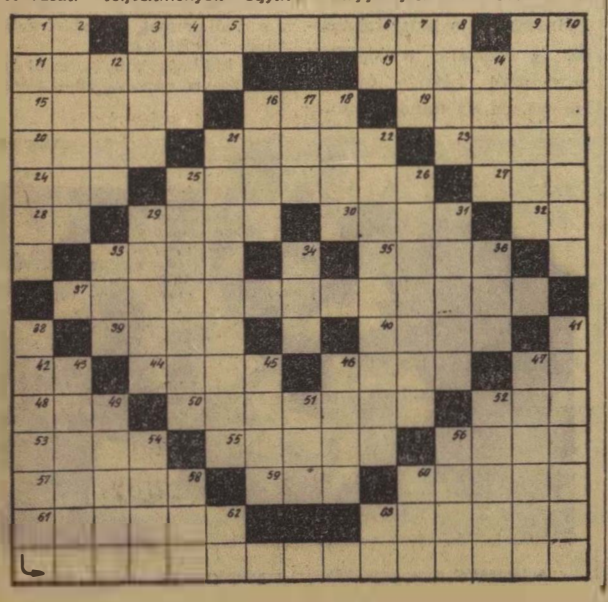
A Szovjetunióban is megünnepelték a vasutasok napját

A Szovjetunióban augusztus első vasárnapján ünnepelték a vasutasok napját. Ezen a napon országszerte ünnepségeket és előadásokat tartottak a szovjet közlekedés és a vasút fejlődéséről, korszerűsítéséről.

A szovjet vasutaknak nagy szerepük van a szállításban. Jelenleg a teherforgalom mintegy 80 százalékát vasúton bonyolítják le. 1959-ben például a szovjet vasútvonalak forgalma egymilliárd 429 millió tonnakilométer volt, jóval több, mint az Egyesült Államok, Kanada, Nagy-Britannia, Franciaország, a Német Szövetségi Köztársaság és Olaszország forgalma együttvéve.

A vasútvonalak, a vonó- és vontatott járművek korszerűsítése is gyorsan halad. Öt évvel ezelőtt a diesel vontatás még csak 14,1 százalékát tette ki a forgalomnak. Ez a szám ma már meghaladja a 40 százalékot. A hétéves népgazdasági terv keretében pedig mintegy 100 000 kilométer hosszúságú vonalszakaszon alkalmazzák majd a villamos és dieselvontatást a Szovjetunióban.

Keresztrejtvény



Vízszintes: 1. Kérdőnévmás. 3. **A vasút törvénye.** 9. Tegnap után. 11. Két helyhatározó szó. 13. **Partot ér.** 15. **Minden képe parancs.** 16. Metil közepe. 19. Trombitahang. 20. Így kezdődik a győzelem. 21. Szerencse, boldogság, németül. 23. Spekuláns. 24. Fém. 25. Kiskorú. 27. Sasfészekben van. 28. Német viszonyszó. 29. Nem valóság. 30. Szovjet határállomás. 32. Kimondott betű. 33. Keleti méltóság. 35. Ma. 37. **A vasúti teljesítmények egyik mértéke.** 39. Szovjet város. 40. Az elektromos felszültség mértékegysége. 42. Gát szélei. 44. Ókori balkáni nép. 46. Kegyetlen római császár. 47. Kicsinyítőképző. 48. Egy betűpótlással angol hosszmérték. 50. Két leánynév. 52. Tesz. 53. ... háza. 55. Új mezőgazdasági eszköz. 56. Olasz kikötő. 57. Az izraelita vallás papja. 59. IIIII. 60. A dinamó feltalálójának keresztneve. 61. Igyekvő. 63. A medve.

Függőleges: 1. Állomásokon olvashatod. 2. Erőszálain. 3. Határ. 4. Nem utó. 5. Asszonyrag. 6. Európa Kupa. 7. Szegecs. 8. Az első magyar gőzmozdonyok egyikének neve. 9. Bátor. 10. Általában a tehervonatok utolsó kocsiján van. 12. Becézett női név. 14. Kerete. 16. Anyag része. 17. Elvisel. 18. Római 99 és 1500. 21. A jó mozdonyra is mondják. 22. Bánatára. 25. N-el a végén szirupsűrű, édeszű folyadék. 26. Villamos mozdonyra. 29. Szerelmi nyilallást. 31. Sao... 33. Mekongban található. 34. Német filmgyár. 36. Hangtalan pult. **38. Ezzel csökkenthető a vízsz.** 37. 43. Vissza: levágja a gabonát. 45. Elhagyja a búvóhelyét. 46. Számára. 47. Társulás közös munkára. Erdélyi népszokás. 49. Szláv helyesléS. 51. Magot szór. 52. Törmelék. 54. S + török méltóság. 58. Kevert após. 58. Foghús. 60. Borsodi község betűi keverve. 62. Y. A. 63. Építményfajta a vasúton.

Beküldendő: vízszintes 3, 15, 37, függőleges 36.

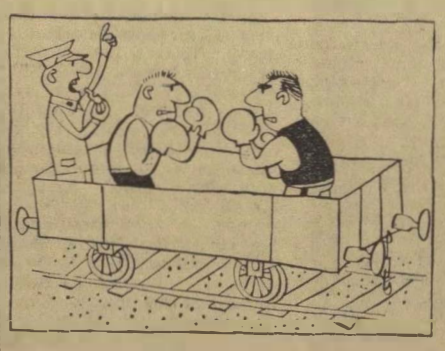
Beküldési határidő: szeptember 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A szocialista brigádmozgalom, sablonmentesség, könyvolvasás, egyéni.

Könyvet nyertek: Tukács Ferenc Győrszabadhegy áll., Pintér István Bp., VII., Wesselényi u. 59. Sebeházi István, Üllő, Maglódi út 7.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztősége Budapest VI., Benczúr u. 41.
Terjeszti: a Hírlapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

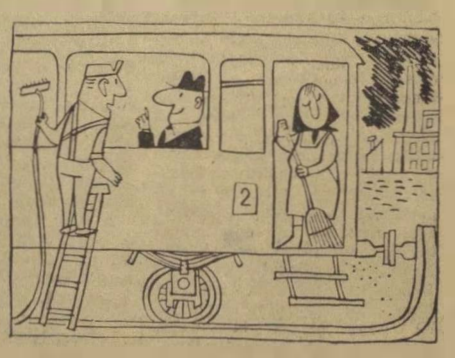
SPORTSZERŰ KOCSIELOSZTÁS



— *Amelyik vállalat győz, azé az üres kocsi.*

Rajtai

A TÁROLÓN



— *Hát maga mire vár?*

— *A kalauz megígérte, hogy szól, ha át kell szállnom.*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. SZEPTEMBER 3.

Az idén rekordforgalomra számítanak az Utasellátónál

Az *Utasellátó* éttermei, kisvendéglői, pavilonjai minden pályaudvaron, nagy- és középállomáson megtalálhatók, de ott vannak a vállalat dolgozói a vonatokon, a hajókon és ma már néhány távolsági autóbuszon is. S ami a legörvendetesebb az utóbbi időben összehasonlíthatatlanul jobb az utasellátás, mint a korábbi években volt.

Hogy ez így igaz, azt legfőképpen a számok igazolják. Ime néhány érdekesebb adat.

A vállalat együttes áruforgalmi tervét 103,2 százalékra teljesítette. Bár a túlteljesítés százalékos arányban nem nagy, abszolut értékben azonban mintegy *24 millió forintnak felel meg.* Különösen szép eredményt értek el az utasok ételtel és itallal való ellátásában. Becslések szerint a vendéglátóipari és étszolgálati üzletágak 6 százalékkal bonyolították le a magasabb forgalmat a tavalyinál.

A vendéglátóipari hálózat saját készítésű ételforgalmi tervét 117,6, az étszolgálat pedig 109,4 százalékra teljesítette.

Az idei üdülési idény kezdetétől napjainkig 25 százalékkal több palackozott sört és hűsítő italt hoztak forgalomba, mint a múlt év hasonló időszakában. A legnagyobb forgalmat a Déli pályaudvaron lévő kirendeltség bonyolította le. Augusztus 20-án és 21-én, a kettős ünnepen *közel 20 000 üveg hűsítő italt, 10 000 palacksört és 6900 két és féldecis Utitárs bort adtak el.*

Még egy érdekes adat. A harmadik negyedév első felében, tehát másfél hónap alatt

1 millió 200 000 pár virslit és debrecenit adott el az Utaselláló étszolgálata.

Ugyanakkor a nyári hónapokban vagonételekben adták el a különféle csokoládéfélesége-ket és a saját készítményű cukraszárukat, desszerteket.

Mint megtudtuk, a harmadik negyedév végére a Bambi, a Málnagyöngye és a Vitacola mellett új üdítőitallal, *citromízű szörppel bővítik a palackozott választékot.* A citromízű szörp egyedi cikk lesz, kizárólag az Utasellátó árusítja.

Említést érdemel még, hogy a nagy pályaudvarokon, elsősorban *Budapesten a Keleti, a Nyugati és a Déli pályaudvaron,* megkezdik a bazárok és pavilonok korszerűsítését, szakosítását és a keresletnek megfelelően bővítik az áruk választékát. Tervbe vették a vállalat vezetői azt is, hogy a pályaudvarok várótermében megszüntetik a söntéseket és helyükben ülőfogyasztásos harmadosztályú éttermet létesítenek.

Az Utasellátóban egyébként az eddigi eredmények alapján úgy számítják, hogy *több mint 750 millió forintot forgalmaznak az év végéig.* Ha ez sikerül, akkor az idén a vállalat rekordforgalmat bonyolít le.

Az igazgatóságok egymásközti versenye

A júliusi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett teljesítménye a következőképpen alakult:

1.	Pécs	95,52%
2.	Szeged	94,83%
3.	Budapest	93,79%
3.	Szombathely	92,76%
5.	Miskolc	92,07%
6.	Debrecen	88,97%

Légoltalmiak versenye

A légoltalmi kiképzések befejezése minden évben versennyel zárul. A szegedi igazgatóság területén a csapatok gondosan készültek, hogy jól szerepeljenek az összecsapáson.

A kismotor fecskendő szerelésében *a békéscsabai fűtőház* önkéntes tűzoltó raja végzett az első helyen. Az egészségügyiek versenyében Békéscsaba állomás légoltalmi szervezetének mentőlánca szerezte meg az első helyet a szegediek előtt. A vegyi felderítő rajok versenyében viszont *szegedi* győzelem született.

Az első helyezést elért csapatok a budapesti országos versenyen is indulnak.

CSERHÁTI JÓZSEF,
Szeged



A ferencvárosi pályafenntartási főnökség II-es pályamesteri szakaszának dolgozói daru segítségével végzik a kitérőcserét a ferencvárosi személypályaudvaron. Képünkön a daru kiemeli és nyomban a bontó helyre szállítja a kitérőket

A józsefvárosiak élenjárnak

A józsefvárosi pályafenntartási főnökség ebben az évben állandóan élenjár a budapesti igazgatóság területén levő pályafenntartási főnökségek között. A tervek teljesítésének alapja a *pályamesteri szakaszok* jó munkája, a dolgozók összefogása.

A szakaszok kivétel nélkül időben, minőségileg jól, kifogástalanul teljesítik a terveket. Különösen kimagasló eredményt ért el a Józsefvárosi pályaudvaron a II-es pályamesteri szakasz. A X. vasutasnap tiszteletére július 30-ig 15 csoport kitérőcseréjét vállalták. A szakasz dolgozói július 15-ig teljesítették vállalásukat.

Szorgalmas munka folyik a *Keleti-pályaudvar* területén levő I-es pályamesteri szakaszon is. A második negyedévben nemcsak saját munkaterületükön cseréltek kitérőket, hanem más pályamesteri szakaszoknál is. A *rákosszentmihályi* V-ös szakasznál négy csoportkitérőt és két darab átszelést cseréltek ki határidő előtt. A vasutasnapra újabb hat csoport kitérőjét vállalták, amit határidő előtt végeztek el.

Szökőkút, virágoskert egy dunántúli állomáson

Az utóbbi hetekben nemcsak a felnőttek, hanem a gyerekek is szívesen töltik el a várakozás perceit *Zalaszentiván* állomáson. Hogy miért? Mert ennek a többszörös élüzemcímmel kitüntetett állomásnak minden dolgozója azon fáradozik, hogy széppé varázsolják a felvételi épület környékét.

Alig két hónappal ezelőtt egy szökőkutat építettek a virágágyak közé 50 000 forintos társadalmi munkával. *Darab Ferenc, Kiss Béla, Németh István* és a többiek még szabadnapjaikon is részt vettek a szökőkút építésében.

Az állomás kollektívája *Kerekes János* állomásfőnökkel az élen mindent elkövet a kulturált utazás megteremtéséért. Alig fejeződött be a szökőkút építése, megkezdték az állomáshoz vezető út rendbehozását. Hamarosan bokrokat és virágokat ültetnek az út két oldalára. Azt akarják, hogy az eddig elhanyagolt út helyén sétányt találjanak a csatlakozásra váró utasok.

A dombóvári csomópont első félévi mérlege

Dombóvár állomás, mint a pécsi igazgatóság legnagyobb vasúti csomópontja, a délidunántúli forgalomnak mintegy 60—65 százalékát bonyolítja le. A munkában nyolc szolgálati hely vesz részt. A dombóvári vasutasok jó munkájának nagy része van abban, hogy a pécsi igazgatóság többször is élenjárt már az igazgatóságok egymásközötti versenyében. Ha szolgálati áganként nézzük az elért eredményeket, akkor is kedvező képet kapunk.

Kezdjük talán a legnagyobb szolgálati hellyel a *fűtőházzal,* amely immár hatszor nyerte el az élüzem címet. A tizedik vasutasnap is kettős ünnep volt a fűtőháznál, mivel az első félévben elért eredményeik alapján ismét elnyerték a kitüntetést.

Több tényezőnél lényegesen jobb eredményt értek el, mint az elmúlt év hasonló időszakában. Az első félévben 46 géppel használtak kevesebbet, ennek ellenére 192 000 elegytonna kilométerrel többet teljesítettek, ugyanakkor 8484 tonna szenet takarítottak meg.

Az *állomás* is az idén nyerte el hatodszor az élüzem címet. A fajlagos kocsimozgatásnál 20 000 kocsival többet mozgattak meg, mint a múlt év első felében. A tehervonatok menetrend szerinti indításánál 20 százalékot javult az eredmény. Vonatonként átlagosan 50 tonnával többet továbbítottak és 38 000 kocsival gurítottak többet a tavalyinál.

A pályafenntartási főnökség eddig kétszer nyerte el az élüzem címet. Az idén kissé lemaradtak a fenntartási tervek teljesítésében, emiatt elestek az élüzem címtől.

Az építési főnökség dolgozói három esetben kaptak vezérigazgatói elismerést. Az első félévre esedékes tervüket ők is túlteljesítették. Hasonlóan jó munkát végeztek a *rakodási főnökség* dolgozói, akik lelkiismeretes munkájukkal a fűtőháznak és az állomásnak is sokat segítettek.

Bódogh Mihály
SZB-titkár

Jó eredmények születtek Szegeden a vasutasnapi ünnepi műszakban

A X. vasutasnapot megelőzően a szegedi vasutasok is ünnepi műszakot kezdeményeztek. A kéthetes műszak alatt az I-es pályamesteri szakasz dolgozói három kitérőcserét végeztek el terven felül. Túlteljesítette vállalását a XII-es és a XIX-es pályamesteri szakasz is.

A fűtőháziak is állták a szavukat. Az első félévi eredmények alapján vezérigazgatói elismerésben részesült fűtőház lakatosai terven felül rendbehozták a fürdő kazánjait. A kocsijavítóműhely dolgozói pedig havi tervük 65 százalékát végezték el az ünnepi műszak alatt.

Az utazószemélyzet is kitett magáért. *Apró Ferenc* mozdonyvezető és brigádja 135 százalékra teljesítette széntakarékossági tervét. Hasonló eredményt ért el *Bozsó János, Fazekas Géza és Timár József* mozdonyvezető brigádja is.

Sziládi Sándor
Szeged



A debreceni igazgatóság területén a legszebb, a leggondozottabb kis állomások közé tartozik Bocskay-kert állomás, ahol a dolgozók nagyobbrészt társadalmi munkában végzik második otthonuk csinosítását

Látogatás az újjáépülő Közlekedési Múzeumban

A felszabadulás előtt a legjobban látogatott múzeumok közé tartozott a Közlekedési Múzeum. Népszerűsége vetekedett a Nemzeti Múzeuméval. Sajnos, Budapest ostroma idején a szép középület kívül-belül súlyosan megrongálódott.

Az utóbbi időben azonban nagyszerű tervek készültek a múzeum teljes helyreállítására és korszerű berendezésére. A MÁV Magasépítési Főnökség az idén hozzáfogott a romépület helyreállításához. A nagyszabású munkán jelenleg is nagy lelkesedéssel dolgoznak a főnökség legkiválóbb szakemberei. Szükséges is ez a tervszerű munka, mert a főváros és a vidék, de a hazánkban járó külföldiek részéről is rendkívül nagy az érdeklődés a múzeum anyaga iránt.

A nagyfokú érdeklődésen kívül már azért is fontos lenne a múzeum mielőbbi helyreállítása, mert olyan nagy a kiállítási anyaga, hogy a mostani befogadó területnek háromszorosát is meg tudnák tölteni.

Miből is áll ez a nagyértékű anyag? A vasút, a hajózás, a légi közlekedés, a közúti közlekedés nagyszerű szemléltetéséből. Gazdag anyaga van a múzeumnak régi gépkocsikból, egykori főúri hintókból, villamosokból. A közlekedés egész történetét képes lesz szemléltető módon bemutatni.

A nagy kiállítótermet mintegy 70 méter hosszúra tervezik. Ebben az impozáns teremben olyan kiállításokat rendeznek, amelyek egy-egy közlekedési ágat ölelnek fel. Így például 150 éves a vasút, a hajózás története, az automobilizmus fejlődése stb.

Építenek egy korszerűen felszerelt előadótermet is, ahol filmvetítéssel kísért előadásokat tarthatnak a közlekedés tárgyköréből. A legkiválóbb szakemberek itt ismertetik majd a közlekedés történetét és a korszerű közlekedést.

A Közlekedési Múzeum a napjainkban olyan fontos politechnikai oktatást is igyekszik elősegíteni. A szemléltető oktatáshoz minden eszközt megadnak az érdeklődőknek, főleg az iskolásoknak. A politechnikai oktatás kiegészítésére eredeti motor metszeteket mutatnak be. A gépek működését, a motor benti mozgását szemléltetően lehet majd látni. Már a múzeum birtokában vannak repülőgépekről, gépkocsikról, mozdonyokról készült metszetek.

Az újjáépített múzeumban a könyvtárat is korszerűsítik és meglevő anyagát tovább gazdagítják. A jelenlegi 20 ezer kötetet előreláthatólag 1—2 éven belül többszörösére emelik. Létesítenek egy könnyen áttekinthető irattárat, illetve dokumentációs tárat, amely részben a régi anyag feldolgozását és az új tudományos gyűjtést is magában foglalja. Megkezdődött a közlekedési térképtár és a rajztár szervezése is. Mindez megfelelő elhelyezést kap az újjáépített múzeumban.

A Közlekedési Múzeum kormányzatunk, népi államunk áldozatkészségéből szebb, gazdagabb lesz, mint volt.

Halácsi Dezső

Pályázati felhívás a IV. országos vasutas fényképkiállításra

A szakszervezet kultúrnevelési osztálya 1960. októberében — a szakszervezet V. kongresszusa tiszteletére — a vasutas fotoszakkörök tagjai, vasutas fotoamatőrök, nyugdíjasok és a vasutas családtagok részvételével megrendezi a *IV. Országos Vasutas Fényképkiállítást.*

Részvételi feltételek:

I. csoportban: fekete-fehér képek az alábbi témakörökből:

1. Szabad életünk tizenöt esztendeje. (Életünk változása a felszabadulástól napjainkig. Építőmunkánk eredményei. A szocializmust építő vasutasok munkásnapjai, ünnepei, és szabadnapjai.)

2. Szabadon választott témák.

A kiállításra ajánlott képeket 30x40 cm-es de legalább 24x30 cm-es nagyságban kell elkészíteni.

II. csoportban: Színes felvételek szabadon választott témakörökből. A legkisebb képméret 13x18 cm-es.

Színezett, valamint az előző országos vasutas fényképkiállításokon bemutatott képek nem vehetnek részt a kiállításon, ajánlásra sem küldhetők be. A szakszervezet elnöksége a kiállítás megnyitásakor a legszebb képeket díjazza.

A kiállításra ajánlott képeket 1960. szeptember 20-ig a szakszervezet kultúrnevelési osztályára, Bp. VI., Benczur u. 41. *„Fotókiállítás"* megjelöléssel kell beküldeni.

A fenti határidő után érkező képeket a rendező bizottság nem veszi figyelembe.

A kiállításra beküldött képeket ismert fotoművészekből, és a szakszervezet képviselőiből alakult zsüri bírálja el.

Mit végeztek és hogyan dolgoztak a társadalombiztosítási tanácsok

A társadalombiztosítási feladatok ellenőrzése és segítése érdekében valamennyi, 100 létszámot meghaladó szakszervezeti bizottságnál társadalombiztosítási tanácsot választottak.

A megválasztott tanácsok az 1950—51-es években elsősorban a vitás ügyek tárgyalásával és a rendkívüli segélyek elbírálásával foglalkoztak, azonban határozataik és javaslataik nem voltak kielégítőek. Tárgyalásaikról jegyzőkönyvet nem vezettek, legtöbbjük a tárgyilagosságot sutba vetve határozott és a jó fiú szerepét játszotta.

A beteglátogatás sem ment. Nem is látták annak nevelő és segítő voltát. Az üdülési jegyeket igénylés alapján, válogatás nélkül osztották ki, aminek következményeként az összetétel rendszerint rossz volt. A felvilágosító és nevelőmunka, a jó munka jutalmának elbírálása teljesen hiányzott. Az üzemegészségügyi kérdésekben pedig a munkavédelmi bizottságokra vártak.

A társadalombiztosítási tanácsok munkája 1952—53-ban kezdett kibontakozni, amikor a társadalombiztosítási osztály rendszeres segítséget adott a társadalombiztosítási tanácsoknak.

Legelőször a nagyobb üzemek társadalombiztosítási tanácsait segítettük a hiányzó albizottságok kiépítésében, valamint az aktívák oktatását, ami nagy segítséget adott a társadalombiztosítási tanácsoknak. Ezzel egy időben szorgalmaztuk a társadalombiztosítási tanácsok kiépítését valamennyi, 100 létszámon felüli szolgálati helyen és csomópontonként oktattuk őket. A rendszeres évenkénti oktatás, a tapasztalatcserék és az állandó gyakorlati segítség megjavította a társadalombiztosítási tanácsok munkáját. A tanácsok többsége rendszeresen elkészíti munkatervét és annak alapján végzi munkáját. A hibák, hiányosságok kiküszöbölésére a megfelelő intézkedéseket megteszik, ezáltal javítják a dolgozók élet- és munkakörülményeit.

A beteggé vált dolgozók és az üzemek kapcsolata is megjavult a beteglátogatási munka hatékonnyá tételével. A meglátogatott beteg dolgozóknak segítséget nyújtanak. A környezettanulmányt is elvégzik és az ott tapaszaltakat a tanácsok rendelkezésére bocsátják. Az aktivisták egy része szívesen végzi a beteglátogatást. Ennek eredményeként több esetben a dolgozók faliújságon és szóban köszönik meg a tanácsnak a gondoskodását és nemegyszer jelentkeznek beteglátogató aktivistáknak ők maguk is.

A tanácsok, a bizalmiak és aktivisták javaslata alapján ma már úgy osztják el az üzem részére juttatott üdülési jegyeket, hogy a jó munka jutalmaként elbírálást juttatják érvényre. Bár itt még akad tennivaló, főleg a téli hónapokban.

Gondoskodik a tanács arról is, hogy a bajba jutott dolgozók szociális ráutaltságukhoz mérten megfelelő anyagi segítségben részesüljenek, segélyt kapjanak. Kérelmeiket a legtárgyilagosabban bírálják el, s igen sok esetben önkezdeményezésként, kérelem nélkül is segítik az arra rászorultakat.

A tanács rendszeresen ellenőrzi az üzemekben, szolgálati helyeken a munkahelyeket, hogy azok megfelelnek-e az egészségügyi feltételeknek. Rendszeresen ellenőrzik a kifizetett társadalombiztosítási szolgáltatásokat, vigyáznak a törvényesség betartására, segítik a dolgozókat nyugdíjazásuknál, munkaidejük összeszedésében.

Egyszóval a társadalombiztosítási tanács rendszeresen tájékozódik a dolgozók társadalombiztosítási problémáiról, és azok megoldására törekszik üzemi, területi és központi szinten egyaránt.

Ankét az önköltség csökkentéséről

A szakszervezet közgazdasági osztálya 90 SZB-titkár részvételével jól sikerült ankétot rendezett. Az ankéton az önköltség csökkentésével kapcsolatos feladatokat vitatták meg, majd a meghívottak mondták el véleményüket, tapasztalataikat.

Batta Ferenc, a közgazdasági osztály vezetője vitaindító előadásában a többi között ismertette, hogy milyen feladatokat kell megoldani a vasútnál a takarékosságot illetően.

— *Ha például a szén évi felhasználását csak 1 százalékkal sikerül csökkenteni, ez több mint 210 000 tonna szenet jelent népgazdaságunknak* — hangsúlyozta. — *A vontatási szolgálatnál a szakszerűen karbantartott gőzmozdonyokkal, az egylapátos tüzelési módszer következetes betartásával, helyes terhelésű vonatok továbbításával évente több ezer tonna szenet lehet megtakarítani.*

Persze a többi szolgálati helyeken is bőven akad lehetőség a takarékosságra, az önköltségcsökkentésére. A járműjavítóknál az anyaggal való takarékosság az önköltség csökkentésének igen fontos tényezője. A pályafenntartásnál a lassújelek megszüntetésének, a forgalomnál a menetrendszerű közlekedésnek, a kocsik gazdaságos kihasználásának van nagy szerepe a takarékossági mozgalomban.

A vasútnál kifizetésre kerülő nyereségrészesedés nagysága is attól függ, hogyan növelték az egyes szolgálati helyeken a termelékenységet, milyen mértékben csökkentették az önköltséget.

A közgazdasági osztály vezetője arra is felhívta az SZB-titkárok figyelmét, hogy készítsenek intézkedési tervet, mert azáltal tervszerűbbé, szervezettebbé válik a munkájuk.

Az előadás után a gazdasági bizottság tagjai — valamennyien a szakszervezet nyugdíjas társadalmi munkatársai — ismertették tapasztalataikat, majd sor került a vitára. A felszólalók kivétel nélkül helyeselték az ankét megrendezését és sorra beszámoltak arról, hogy szolgálati helyükön milyen eredményt értek el eddig és milyen nehézségek gátolják az előrehaladást.

Összefoglalva az ankét nagyon hasznos volt, feltétlen hozzájárult ahhoz, hogy a vasutnál a jövőben még nagyobb eredményeket tudjunk elérni a takarékossági mozgalomban és az önköltségcsökkentésben.

Balázs Imre,
a gazdasági bizottság elnöke

Köszönöm a családom nevében

Július 28-án 1000 forint rendkívüli segélyben részesített a szakszervezet elnöksége. A váratlanul ért segély nagyon jól jött, mert bizony hattagú családommal szükösen élünk. Én magam beteges vagyok, gyermekeim közül pedig négy még kiskorú.

A családom nevében köszönöm a rendkívüli segélyt

Farkas István
Perkupa

Köszönjük a segítséget

Feleségem 1956. február 11-én tbc-vel betegállományba került. Ettől az időtől többször volt szanatóriumban, majd 1958-ban műtéten esett át. Közben két gyermekem is megfertőződött és ők is szanatoriumba kerültek.

Míg családom gyógykezelés alatt állt, lakásigénylést nyújtottam be a tanácshoz, mert feleségem és a gyerekek betegségét az a nyirkos kis konyha okozta, ahol 10 éven keresztül éltünk. Hosszú ideig jártam lakásügyben a tanácshoz és a különböző hivatalos szervekhez, de hasztalan. Egy alkalommal feleségem a munkahelyén is elpanaszolta rossz lakáshelyzetünket. Munkatársai az üzem nőtanácsához fordultak segítségért. A nőtanács a pártszervezettel és a szakszervezeti bizottsággal karöltve rövid idő alatt elintézte, hogy megfelelő, egészséges lakást kapjunk.

A segítségért ezúton is köszönetünket fejezzük ki az *Északi Járműjavító nőtanácsának, pártszervezetének és szakszervezeti bizottságának.*

Király József
Budapest

A SZOT elnökségének irányelvei a szocialista brigádok további működésére

II.

Milyen legyen a vállalás

Leghelyesebb, ha a brigádok saját maguk dolgozzák ki vállalásaikat, figyelembe véve a célkitűzéseket, a brigádok adottságait, képességeit. Határozzák meg konkretan és írásban is rögzítsék, hogy a brigád tagjai egyénileg mit fognak tenni a vállalás teljesítése érdekében. *A vállalás csak akkor lesz végleges, ha azt az üzem gazdasági és mozgalmi vezetősége is elfogadja.* A vállalást a brigádnaplóba vezessék be.

A brigádok vállaljanak részt a vállalat, üzemrész terven felüli feladataiból. Ezek haladják meg az üzemrész átlageredményeit, a főbb termelési mutatók tekintetében. Törekedjenek a legkorszerűbb technika elsajátítására és meghonosítására. Javítsák a termékek minőségét, érjenek el messzemenő eredményt a takarékosságban.

A műszaki, gazdasági és mozgalmi szervek vezetői nyújtsanak segítséget bármilyen probléma megoldásához.

A brigád tagjai rendszeresen növeljék szakmai és általános műveltségüket, politikai tájékozottságukat. Vegyenek részt szakmai tanfolyamokon, vagy szervezett állami oktatásban. Akiknek ez szükséges, vegyenek részt szakmunkás továbbképzőn, tudományos előadásokon, nyelvtanfolyamokon, munkásakadémiákon stb. Ismerjék meg és adják tovább a legjobb termelési, szervezési módszereket, tapasztalatokat.

Vegyenek részt szervezett párt-, vagy szakszervezeti oktatásban, különféle természettudományi és egészségügyi előadásokon. Legyenek a könyvtárak rendszeres olvasói, latogassák egyénileg vagy kollektíven is a színházak, mozik előadásait, múzeumok kiállításait. Az olvasottakat, a látottakat beszéljék meg közösen. Kísérjék figyelemmel a kül- és belpolitikai eseményeket.

Vegyék ki részüket az üzemben és lakóterületükön a társadalmi munkából, a mozgalmi életből. Magatartásuk mindenkor legyen példamutató. Gondoskodjanak egymás elvtársi és baráti segítéséről. A szocialista együttélés jelentőségét juttassák érvényre a mindennapi munkában és a magánéletben egyaránt.

Hogyan értékeljük a brigádok munkáját

Legjobb módszer, ha a brigád elsősorban maga végzi az értékelést, a havi brigádértekezleten, de ha szükséges, gyakrabban is. A gazdasági és mozgalmi szervek vezetői vegyenek részt az ilyen értekezleteken, adjanak tanácsot, mondjanak véleményt a brigád munkájáról. A brigád egy-egy vállalás teljesítésének ellenőrzésével bízza meg tagjait. A teljesítést, az eredményeket rögzítsék a brigádnaplóban. A vezetők használják fel a versenynyilvánosság eszközeit a brigádok eredményeinek tudatosítására.

A brigádok munkájának elismerése

A szocialista brigád címet az a brigád nyerheti el, amelyik általában hat hónapot figyelembe véve vállalásait maradéktalanul teljesítette.

A szocialista brigád címet és az ezzel járó oklevelet az a brigád nyerheti el, amelyik a cím megtartására tett vállalását újabb hat hónapig teljesítette.

Egy év eltelte után, újabb vállalások alapján a brigádok tovább versenyezhetnek az újabb oklevélért (kétszeres, háromszoros stb. szocialista brigád).

A legjobb brigádok tagjait, akik legalább három éven keresztül elnyerik a címet, miniszteri, illetve kormánykitüntetésre lehet felterjeszteni.

A szocialista brigád cim, illetve oklevél odaítélésére és megvonására a termelési tanácskozas jogosult. Az oklevelet a vállalat dolgozói nevében a vállalat gazdasági és mozgalmi vezetői adományozzák. Ők tehetnek javaslatot miniszteri, illetve kormány kitüntetésekre is.

A szocialista brigád cím csak annak a brigádnak adományozható, amelyik vállalásait maradéktalanul teljesítette. *Amennyiben a brigád a vállalását a megjelölt határidőre sajat hibájából, vagy hibáján kívül nem teljesítette, nem kaphatja meg a címet, csak később, a vállalás maradéktalan teljesítése után.*

A brigádok mindaddig viselhetik a megtisztelő címet, amíg azt a termelési tanácskozás részükre megadja. A cím megtartásáért küzdő brigádok eredményeit a menetközbeni értékelésen kívül minden esetben félévenként a termelési tanácskozás elé kell terjeszteni, értékelés, illetve elbírálás végett.

Ha a brigád tagjai szocialista típusú emberhez nem méltó magatartást tanúsítanak, vagy ha a termelési tanácskozás megállapítja, hogy a vállalásokat nem teljesítették, akkor a brigád elveszti a szocialista címet. Elveszti abban az esetben is, ha a cím megtartásáért további vállalásokat nem tesz.

A szocialista brigádoknak, illetve a brigád tagjainak a termelésben elért kiváló eredményeikért a többi brigádokhoz és egyénekhez hasonlóan a Kiváló dolgozó, vagy más kitüntetést lehet adományozni, pénzjutalomban lehet őket részesíteni.

Helytelen jelenségek a szocialista brigádok versenyében

A SZOT irányelve helytelennek tartja a központilag kidolgozott célkitűzéseket, a túlzott, vagy laza követelményeket. Nem helyes, ha pontrendszer alapján igyekeznek összehasonlítani a brigádok eredményeit és csak a legjobbaknak ítélik oda a szocialista címet. Nem engedhető meg, hogy a címért küzdő brigádok a termelési feltételek biztosítása terén akár előnyös, akár hátrányos megkülönböztetésben részesüljenek.

Nem tartja időszerűnek a szocialista műhely, üzem cím elnyeréséért való törekvéseket, mert ennek a feltételei ma még nincsenek meg. Felhívja a figyelmet, hogy ahol maguk készítette oklevéleket adományoztak, ezt cseréljék ki központilag rendszeresített oklevelekkel, s a jövőben csak ezeket adományozzák.

A SZOT elnöksége végezetül felhívja a figyelmet, hogy a szocialista brigádmozgalom felkarolása, segítése kötelessége minden mozgalmi vezetőnek, aktivistának, valamint gazdasági vezetőnek. Kezdeményezzék és irányítsák a mozgalom kibontakozását, de tekintsék ezt az üzemben folyó verseny szerves részének. Teremtsék meg a vállalások teljesítésének feltételeit, széles körben terjesszék a jó tapasztalatokat.

A termelési tanácskozások nagy körültekintéssel végezzék a szocialista brigád cím adományozását. Legyenek igényesek a brigádok munkájával szemben. A mozgalmi és gazdasági vezetők tanácskozzanak a brigádok vezetőivel és tagjaival. Szervezzenek közöttük tapasztalatcserét. Nyújtsanak segítséget ahhoz, hogy a mozgalom mentes legyen minden bürokratikus vonástól.

Joggyakorlat — Elvi döntések

Jogerőre emelkedett egyezteto bizottsági határozat egyéni óvás alapján történt megváltoztatása esetén a munkaügyi vitában érintett felek jogorvoslati joga feléled

A Munka Törvénykönyve 146. § (1) bekezdése értelmében az első fokon eljárt egyeztető bizottság határozata ellen a határozat közlésétől számított nyolc napon belül fellebbezésnek van helye a területi egyeztető bizottsághoz. Ha a felterjesztésre jogosultak (igazgató, dolgozó, szakszervezeti bizottság) a jogukkal nem éltek, az első fokú egyeztető bizottság határozata jogerőre emelkedik.

A jogerős, de törvénysértő egyeztető bizottsági határozat hatályon kívül helyezése ilyen esetben csak az 1959. évi 9. sz. tvr. 9. § (1) bekezdése értelmében benyújtott ügyészi óvás alapján lehetséges.

Az eredményes ügyészi óvás alapján keletkezett új érdemi határozat sérelmes lehet az ellenérdekű félre. A jogorvoslat bejelentésének elmulasztása ugyanis csak a törvénysértő határozatban való megnyugvást jelentette, de nem jelenti egyben azt is, hogy a munkaügyi vitákban érdekelt felek az ügyészi óvás alapján keletkezett új határozattal is egyetértenek. Ilyen esetben tehát a sérelmesnek tartott határozat ellen, mint jogorvoslattal általában megtámadható határozat ellen — ezzel ellentétes tartalmú jogszabályi rendelkezés hiányában — az Mt. 146. § (1) bekezdésében meghatározott határidőn belül fellebbezésnek van helye, ami azt jelenti, hogy az új határozattal szemben a jogorvoslati jog feléled. *(80/1960. Legf. Ü. —MÜ. M. sz. elvi döntés.)*



A nehéz alkatrészek és gépek szállítására egy öttonnás autódarut szereztek be a Dunakeszi Járműjavítóban. A daru naponta sok ember munkáját végzi el

(MTI foto, Lajos György felv.).

Kitüntetések a vasutasnapon

Kiváló vasutas kitüntetésben részesültek:

Gárdai László m. vezető főell. Dombóvár fth., Placskó István munkamester Nagykanizsa áll., Puskas József főmunkavez. Kaposvár pft. főn., Hosszú József int. Vasutas Szaksz. Baranya megyei Biz., Marton Janos v. főell. Dombóvári Fatelitő ÜV., Kakas József v. pályamest. Dombóvári Pft. Főn., Hornyák István int. Mecsekalja—Cserkút áll., Horváth János m. felügy. Pecsi Ig. IV. oszt., Béres István főraktárnok Záhony áll., Ruzsa József mozd. felv. Celldömölk fth., Sándor József m. int. Hatvan—Salgótarján Pft. főn., Szloboda István v. kocsir. Bánréve áll., Merész József ellenőr Balassagyarmat. Morcsányi Béla főszakm. Balparti BFF., Hajós Sándor m. felügy. Szombathely Jj. ÜV., Szendrő János főfelügy. KPM I 1. szako., Rózsa Gyula m. főell. Cegléd fth., Körmöczi Vilmos ell. Felép. Vasanyjav., Takács Ferenc főellenőr Székesfehérv. Jj. ÜV., Somlay Tibor m. tanácsos Anyagvizsg. Főn., Rubics Gyula v. pályaőr Győr pft. főnöks., Torma Béla vez. mks. Hatvan pft. főn., Weszely Vilmos KPM Penzügyi Főoszt., Mórágyi Lajos m. vez. főell., Kiskunhalas fth., Illyés Kálmán főfelügy. KPM I/6. szako., Büld Miklós tan. Szombathely áll., Lovász Imre int. Vasutas Szaksz. Hajdú—Bihar megyei biz. dr. Földesi József v. titkár KPM I/3. szako., Vinkóczi Károly főint. Bp. Kelenföld áll., Csengődi József főmunkavez., Kecskemét áll., Nagy László főfelügy. KPM I 8. szakoszt., Draxler Ferenc főell. Szombathely áll., Németh István főint. KPM I 2. szakoszt., Kálló Danielné főpénzt Kiskunfelegyháza áll., Ördogh Béla m. főell. Szeged fth., Zsiros János ell. Felépítményi Vasanyjav. ÜV., Ambrus József ell. Északi Jj. ÜV., Szappanos Géza m. tan. KPM I 8. szakoszt., Szabó István m. felügy. Tapolca Pft. Főn., Gyarmati János munkamester Mátészalka Pft. Főn., Cservári Vilmos int. KPM I 7. szakoszt., Schilling Rezső v. szakm. Magasepítési Főn., Víz János v. szakm. Dunakeszi Jj. ÜV., dr. Farkas László o. főtan. MAV Péceli Továbbkezelő Kórház, ifj. Magyari Sándor v. pm. Ujmiskolci Pft. főn., Kővári Elekné m. felv. Bp. Nyugati pu., Máthé Sándor főint. KPM I 2. szako., Herczegh István v. szakm. Gyöngyös Kit. ÜV., Pető Péter v. főell. Autóüv. Főn., Prazsák János v. szakm. MÁV Távk. BB. Ép. főn., Bihary Károly m. főtan. KPM I 6. szakoszt., Marton András v. főmunkam. Közp. Szert. Főn., Gulyás Kálmán m. főell. Szolnok pft. főn., Forgó János főmunkam. Olaszliszka—Tolcsva áll., Tasnádi László főmérnök Debrecen Ép. Főn., dr. Borsi György tan. KPM I/1. Titkárság, Brezina János ellenőr Nyíregyháza áll., Légrádi István m. vez. főell. Sátoraljaújhely fth., Gönye Pál munkamest. Keszthely áll., Csirmaz Géza főfelügy. KPM I/6. szakoszt., Csontos Tibor ell. MÁV Hídép. Főn. vez., Pelczhoffer László v. szakmest. Szolnoki JJ. ÜV., Zoller Mária Terézia sz. hb. Landler Jj. ÜV., Majsai András vez. titk. Közp. Számv. Főn., Kocsis István m. int. Székesfehérv. Jj. ÜV., Holló Mátyás m. főint. KPM I 7. szakoszt., Magony Géza m. vez. főell. Kecskemét pft. főn., Szerencsi József m. vez főell. Szeged fth., Urbán Sándor m tan. KPM I 9. szakoszt., Kiss Simonka János v. szakm. Fatelitő ÜV. Püspökladány, dr. Geringer Ferenc tan. Budapesti Ig., Bürösi József m. vez. főell., Bp. Keleti fth., Németh Imre üzemmérnök Székesfehérvári Jj. ÜV., Bogdány István csv. előmks. Miskolc—Gömöri all., Majoros András m. vez. főmunk. Nyíregyháza fth., Pacsa József felügy. KPM I. Főkönyv., Gaál Sándor ellenőr Szombathely TBFF., Egri László főint. MÁV Anyagell. Ig., Beke József m. főell. Kecskemét fth., Kiss János m. vez. főell. Hatvan fth., Horváth Lajos főfelügy. Bp. Dunapart áll., Farkas Lajos ellenőr Veszprém Megy. Biz., dr. Zápori Dezső főtan. Szeged Ig., Szabó Károly m. felügy. JBBFF, Nagy Sándor m. vez. főell. Debrecen Déli Pft., dr. Gegő Lajos tan. Miskolc Ig., Teszéri György m. tan. KPM I 2. B. oszt., Jászai Nagy József m. v. főell. Kisterenye fth., Somkúti Vilmos főfelügy. MÁV BVKH., Szentkirályi Béla felügy. Bp. Ig., III. oszt., Miklós István felügy. Celldömölk áll., Kiss Istvánné felügy. KPM I Fők., Kovács Imre m. felügy. KPM VBO., Makkai László int. Miskolc fth, Mandl István felügy. KPM I 7. szako. Szüts Károly főfelügy. GYSEV Ig. Ondrejovics Károly tan. MÁV Jegynyomda Főn., Csillik Károly főtiszt KISZ Közp. Biz., Derzbach Károly v. főell. Vasanyagjav. ÜV., Kovács András m. tan. Debrecen Ig. V. oszt., Mihályi József m. int. Szeged Ig. VBO., Bóta József főint. MÁV Száll. Főn., Balogh Rudolf felügy. Miskolc Ig. III. oszt., Demeter László főint. Vasutas Szakszerv. Közp., Arató Lajos titk. MÁV Tisztképző Int., Németh László főint. BHÉV.

Egy pályamesteri szakasz, amely házakat épít

Regényes budai utcákon, öreg házak között baktatva jutottunk el riportunk szereplőihez. Az Épületfenntartási Főnökség II-es pályamesteri szakaszának főhadiszállását a Batthyány utca 65. számú házban találjuk.

Helle János, a szakasz főpályamestere fogadott bennünket.

Tőle tudtuk meg, hogy három év óta rendszeresen ők nyerik a tíz pályamesteri szakasz között folyó versenyt. Az első félévben is sokat tettek azért, hogy az Épületfenntartási Főnökség teljesíteni tudta az élüzem-szintet.

— *Mi a jó eredmények titka?* — kérdeztük.

— *Ismerjük mindig a tervet, a hitelkeret állását, jól szervezzük a munkát, és ami a legfontosabb, nagyszerű embereink vannak.*

A II-es pályamesteri szakasz dolgozói mintegy 32 budai MÁV-lakóház fenntartási munkálatait végzik. Ezekben a házakban mintegy hatszáz vasutascsalád lakik. Asztalosok, ácsok, bádogosok, burkolók, kőművesek, villany- és vízvezetékszerelők, tetőfedők, az építőszakma minden ága megtalálható a szakasznál.

— *Mióta áll a szakasz élén?*

— *Hét éve* — válaszolja. — *Huszonhárom éves sem voltam, amikor 1953-ban a pályamesteri tanfolyam elvégzése után Szolnokról egyenesen idekerültem.*

A tanulásra is jut ideje

Bár *Helle János* nem szívesen beszél önmagáról, mégis megtudjuk, hogy fiatal létére, nemcsak a munkában állta meg a helyét, hanem a tanulásra is jutott erőfeszítéséből. Elvégezte a pályafenntartási technikumot, leérettségizett. Eddig háromszor kapta meg a kiváló dolgozó jelvényt és az idei vasutasnapra *Érdemes Vasutas* kitüntetésben részesült.

Közben megérkeztünk egy most épülő házhoz. Mint megtudtuk, ez lesz a pályamesteri szakasz új állomáshelye. Az épületen — az utolsó simításokat végzik. — A hivatali helyiségeken kívül az ebédlő, a raktár, a női és a férfi öltöző és fürdő is helyett kapott benne.

Az udvarra tehergépkocsik érkeznek. Hozzák-viszik a szükséges anyagot. Bent *Györe Lajos* a csempézést végzi. *Tóth Jánosné* segít neki, aki már három éve dolgozik a II-es szakaszon. *Gyenes István* a szakasz ezermestere bádogos, hegesztő, víz- és gázvezetékszerelő egyszemélyben. Ott jártunkkor a központi fűtés kazánjának beszerelését vette sorra. *Sági Gyulának*, a villanyszerelőnek is nehéz dolga akadt, csövet fektetett a betonba.

A szocialista brigád címért

Ezután megtekintettük a kőművesek munkáját. Ők május óta a szocialista brigád cím megszerzéséért küzdenek. *Kodó Béla* a brigád vezetője, egyben a szakasz szakszervezeti bizottságának titkára is.

— *Nyolc ember tartozik a brigádomba* — mondja —, *valamennyien rendes emberek. Nemcsak a munkában, hanem szabad idönkben is összetartunk. Többször látogatunk el közösen színházba, moziba. Legutóbb a Fővárosi Nagycirkusz műsorát tekintettük meg. Nem feledkezünk el egymás névnapjáról sem. Ilyenkor kisebb-nagyobb ajándékkal örvendeztetjük meg egy-egy társunkat.*

Aztán ismét a munkáról esik szó. A brigádvezető fényképet vesz elő a kabátja zsebéből. Az általuk épített házak, létesítmények képeit mutatja.

— *Ez a bodajki víztorony* — adja át az egyik képet. — *Rekordidő alatt építettük az egykor mocsaras területen.*

Mielőtt elbúcsúztunk az építkezés dolgozóitól, kísérőinkkel együtt felkapaszkodtunk az épület lapos tetejére. Itt is akadt látnivaló. Alattunk serényen folyt a munka. Szemben velünk a Déli pályaudvar mozgalmas életét figyelhettük meg.

Itt is, ott is vasutasok állnak helyt.

Kovács József

Stilszerű fairtás

Augusztus elején a celldömölki vasutasok és az utazóközönség meglepetten nézte hogyan pusztítják el az újjáépített felvételi épület szomszédságában lévő fákat. A mintegy 6—8 db dús-lombú fát azzal a váddal ítélték halálra, s vágták ki, hogy azok nem stilszerűek, így nem illenek a modern épület profiljához.

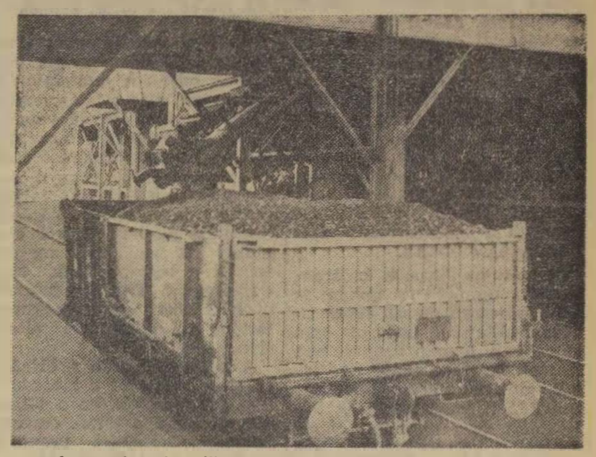
Ez az indokolás kissé sántít. Sántít azért, mert most, hogy kivágták a szép nyír és hatalmas koronájú gesztenyefákat, úgy néz ki a celldömölki felvételi épület, mint az Alföld kellős közepén egy olyan tanya, amely körül egyetlen fát sem látni.

A celldömölki vasutasok sajnálják a kivágott fákat és arra kérik az illetékeseket, hogy a jövőben ne engedjék meg az ilyen stilszerű fairtást az állomások területén.

Kismihók Róbert, Celldömölk

Gurulnak a kocsik

Tatabánya-felső nem tartozik a legnagyobb csomópontok közé. A kocsirendezőknek azonban itt is jócskán akad munkájuk, különösen a szénosztályozóval szomszédos gurítón. Mivel az osztályozón igen gyorsan halad a kocsik megrakása, ugyancsak igyekezniük kell a szerelvények rendezésével, összeállításával.



Az osztályozón pillanatok alatt megtelnek a vagonok.



Gurulnak a szénnel megrakott kocsik.



Veres Ferenc kocsirendező hol az egyik, hol a másik vágányra helyezi a sarut.

Nemes cselekedet volt

Tízéves kisfiam kísérő nélkül utazott *Balatonakarattyára*. Pesten kikísértük a *Déli pályaudvarra*, Akarattyán pedig a nagymama várta. Bár nem kell a gyereket különösebben féltení, mégis megkértük a 2108-as gyorsvonat egyik jegyvizsgálóját, hogy ügyeljen a gyerekre és ha a meleg miatt elbóbiskolna Balatonakarattyán ébressze fel.

Egy ismerősöm is utazott a vonaton. Tőle és kisfiamtól tudtam meg, hogy a jegyvizsgáló mint édesapa végig őrködött a fiam felett, majd Balatonakarattyán személyesen adta át a nagymamának.

Ez a nemes cselekedet késztetett arra, hogy ez úton is köszönetemet fejezzem ki *Nagy Ferencnek*, a 2108-as gyorsvonat jegyvizsgálójának.

Dr. Gál József tanácsos
Budapest

Ne játsszunk a szabályokkal?

Újsághír: „Pavlenka János sorompókezelő, a ferencvárosi pályaudvar dolgozója, a Gyáli úti átjárónál engedély nélkül felnyitotta a sorompót. Az éppen arra haladó villanymozdony összeütközött a sínekre érkezett lovaskocsival és egy kerékpárossal. A baleset következtében Takács Károly a lovaskocsi hajtója súlyos sérüléseket szenvedett, Balassa József kerékpáros pedig a helyszínen meghalt. A rendőrség a sorompókezelőt őrizetbe vette.”

Néhány nappal ezelott a napilapokban olvashattuk ezt a döbbenetes hírt. Pavlenka János súlyos mulasztást követett el, amikor anélkül, hogy meggyőződött volna róla, nem jön-e a közelbe gép, vagy szerelvény felnyitotta a sorompót. Lám a szabálytalanság ezúttal is balesetet okozott. Egy ember életét vesztette, egy súlyosan megsérült, Pavlenka pedig bíróság elé kerül és bizonyára nem kerüli el a börtönbüntetést, még akkor sem, ha cselekedetét nem előre megfontolt szándékkal követte el.

Sajnos manapság gyakran fordulnak elő hasonló esetek. Miért? Talán olyan nehéz a szabályoknak megfelelően, balesetmentesen dolgozni? Nem! Hiszen ezrek és tízezrek dolgoznak így évtizedeken keresztül a vasútnál. Egyesek azonban nem sokat törődnek az előírásokkal, s csak akkor fogadoznak, amikor már karjukat, vagy lábukat vesztették, amikor keresetképtelenné váltak. Pedig az ilyen vasutasok tanulhatnának éppen eleget a Pavlenka Jánosok esetéből. Megtanulhatnák, hogy a vasút óriási gépezetében csak egyféleképpen éberen, a szabályoknak és utasításoknak megfelelően lehet balesetmentesen dolgozni.

— v —

Névadó ünnepség az üzem kultúrtermében

A Felépítmény Vasanyagjavító szegedi üzemének kultúrtermében augusztus 19-én családias ünnepségnek lehettek tanui a dolgozók. Az Alkotmány évfordulójával együtt ott rendezték meg Vidács László vasöntő újszülött kislányának névadó ünnepségét.

A virágdíszben öltözött kultúrterem zsúfolásig megtelt az üzem dolgozóival, akik a mozgalmi szervekkel együtt sok ajándékkal halmozták el kis Vidács Ágikát.

Szendrei József,
Szeged

Egy különleges műszer

Az egyik nap szolgálatba menet az állomás területén egy fülhallgatós, kezében botot mozgató személy járkált a vágányok között és jelzéseket tett a földre.

Velem együtt többen is megálltak és érdeklődéssel figyelték a különös műveletet végző fiatalembert. Érthető, hiszen első látásra senki sem hitte, hogy milyen fontos munkát végez *Miskei Jenő* technikus, akit azzal a céllal küldtek Gyöngyösre, hogy műszerével állapítsa meg a föld alatti csatornahálózat fekvését. Erre az állomás esetleges bővítésénél lesz majd szükség.

Miskei Jenő elmondotta, hogy két részből álló műszerével pontosan megállapítható a csövek fekvése és mélységi elhelyezkedése. Megtudtam tőle azt is, hogy a vasutasnap tiszteletére 13 nappal a határidő előtt befejezte ezt a munkát.

Berzeg Lajos
Gyöngyös

A termelés lendítője a szocialista brigádmozgalom

Gödöllő állomás dolgozóinak — noha teljesítményük 1959-ben is 100 százalékon felül mozgott — nem sikerült elérniük az élüzem szintet. A mozgalmi szervek az állomás vezetőjével és a dolgozókkal közösen keresték, kutatták: mi okozta a sikertelenséget. Egyesek a megszorított egységidőkben, mások a technikai adottságokban látták az eredménytelenség okát.

Ebben az időben a gyakori viták nyomán megindult az erjedési folyamat. A hosszú, szívós felvilágosító munka hatására lassan kezdett olvadozni a bizalmatlanság jege. Ehhez hozzájárult az is, hogy felülvizsgáltuk az állomás technológiai folyamatát. Megállapítottuk az elegytovábbítás szűk keresztmetszeteit és menetrendi módosítást javasoltunk, amelyet az igazgatóság tekintetbe vett.

Közben a *szocialista brigádmozgalom* is meghonosodott az állomáson. A kezdet nehézkes volt, mert kevesen ismerték fel ebben a versenyformában az új vonásokat. Az áprilisi termelési tanácskozás azonban döntő fordulatot hozott a mozgalom fejlődésében.

Három brigád tűzte ki célul a szocialista cím megszerzését. A brigádok a termelési tevékenységükre intézkedési tervet, a társadalmi munkára pedig munkatervet készítettek. A brigádok külön dossziét kaptak. Ebben tartják a brigádszerződést, a munkatervet, a társadalmi munka vállalási lapot, a birgádnaplót és az egyéni teljesítményi lapot. A brigádnaplóba a teljesítmény mellett minden egyéb eseményt bejegyeznek. Így könnyen ellenőrizhető, hol tartanak a vállalás teljesítésében.

Hogy mit jelent ez az új versenyforma azt a következő példák is bizonyítják.

Állomásunk az első félévben teljesítette az élüzem szintet. A kocsitartózkodásban 107, a kocsimozgatásban, 114, a kocsikihasználásban pedig 115 százalékos eredményt értünk el. Figyelemreméltó eredmények születtek az állomás területének szépítésében is. A felvételi épület előtti területet, a vonatkísérő laktanya, a raktár és váltóőrhelyek környékét parkosítottuk. A 42 dolgozóból álló kollektíva összesen 600 óra társadalmi munkát végzett.

Hasznos, célravezető volt a kezdeményezés. Éppen ezért mindent megteszünk, hogy továbbra is a megkezdett úton járjunk.

Dr. Hasznos József Gödöllő

Lővey Lajos érdemes vasutas

A forgalmi irodában ütemesen kattog a távírógép. Egyenruhás vasutasok jönnek-mennek, siet mindenki a dolga után. A szolgálattevőnek szinte megállása sincs. Egyik telefon után a másik szólal meg. A szomszédos állomás tehervonatot jelez. S *Lővey Lajos*, Kazincbarcika állomás szolgálattevője, nyugodtan, magabiztosan intézkedik.

A 43 esztendős, deresedő halántékú, de még mindig fürge mozgású szolgálattevő a X. vasutasnapon *Érdemes Vasutas* kitüntetést kapott.

Lővey Lajos rászolgált a kitüntetésre. A tervet brigádjával állandóan élüzem szint felett teljesítette az első félévben. Júliusban a kocsitartózkodásban 112,7, a kocsimozgatásban pedig 119,4 százalékos eredményt ért el.

Amikor megkérdeztem tőle, milyen érzéssel vette át a kitüntetést, így válaszolt:

— *Feleségemmel együtt utaztunk el Miskolcra, az igazgatóság székhelyére. Amikor átvettem az Érdemes Vasutas kitüntetést, feleségem sírt örömében. En nagyon örülök a kitüntetésnek és a soronkívüli előléptetésnek. A vasutasnapon ugyanis kettős öröm ért. Nemcsak kitüntetést kaptam, hanem ellenőrből főellenőrré léptettek elő.*

A beszélgetés során a régi idők is felelevenedtek. A kitüntetett szolgálattevő elmondta, hogy 1936-ban került a MÁV-hoz, mint pályamunkás. Azóta megszakítás nélkül szolgálja a vasutat.

Behán Rózsa
Kazincbarcika

7907 tonna szenet takarítottak meg a miskolci fűtőházban

A miskolci fűtőházban már az év eleji termelési tanácskozásokon éves versenyt kezdeményeztek. Vállalták, hogy a fajlagos szénfogyasztást az elmúlt évihez viszonyítva 0,15 kilogrammal csökkentik. Vállalásukat túlteljesítették. 7907 tonna szenet takarítottak meg az első félévben, s mozdonyaik 1 millió 800 ezer százelegytonnakilométerrel teljesítettek többet, mint a múlt év azonos időszakában.

A júliusban megtartott termelési tanácskozásokon, ahol a fűtőház vezetői számot adtak az első félévi munkáról, újabb vállalások születtek. *A Diósgyőri Lenin Kohászati Művek* dolgozóinak kezdeményezésére a fűtőháziak is elhatározták, hogy a *X. vasutasnap és az alkotmány* tiszteletére egész hónapos ünnepi műszakot kezdeményeznek.

Az ünnepi műszak augusztus 1-én röpgyűlésekkel kezdődött.

Dalosok a vagonok között

— *Csak egyenesen a betonúton* — igazít útba egy meztelen felsőtestű, olajosnadrágos fiatalember.

Amerre megyek a Dunakeszi Járműjavítóban, a forró napsütésben éppen úgy, mint az üvegtetős műhelyekben, hosszú, modern vasúti személykocsik állnak. Egyik oldalon füsttől és portól fekete, a másikon fényesre festett, kívül-belül megfiatalodott kocsik.

Legelőször *Jakab Gyula* bácsival találkoztam. Mint megtudtam tőle, ő már 31 éve tagja az üzem dalárdájának.

Három évtized. Szép idő.

— *Úgy hallottam, hogy a gyakorlott, öreg dalosok még ma is sokat érnek az énekkarban* — mondom. — *Milyen kár, hogy mostanában a fiatalokkal nem nagyon dicsekedhetnek.*

— *Ez a megállapítás miránk nem vonatkozik. Énekkarunkban szép számmal akadnak fiatalok is, főként nálunk, fiatalabbak* — jegyezte meg mosolyogva. — *Az utánpótlásról mi magunk is gondoskodunk. Ha felfedezünk egy jó hangú fiatalt, nem megyünk el mellette szó nélkül. Legutóbb Balatonon avattuk üzemünk új üdülőjét. Hazafelé jövet igen jó hangulat uralkodott a kocsiban. Énekeltünk. Egyik villanyszerelő is kedvet kapott és neki eresztette a hangját. Csak néztünk. Olyan tisztán, szépen énekelt, mintha már régóta dalos lenne.*

— *Miért nem jön közénk a kórusba?* — szegeztem neki a kérdést.

— *Azért, mert nem hívott senki* — felelte.

— *Hát mi meghívtuk. Nálunk gyakran előfordul ilyen eset.*

Miközben beszélgetünk, ott terem *Kormos Gyula*. Ő is dalos, de ezúttal mint kultúrfelelőst hallgatjuk.

— *A múltkoriban csak úgy kíváncsiságból megnéztük, hogy a kórusban hány főnek van valamilyen kitüntetése, vagy elismerése. Meglepetésünkre majdnem a társaság fele föltartotta a kezét.*

Hamarosan kiderült, hogy a kórus tagjai mind példás életű, szorgalmas emberek. Sőt, az idősebbek többnyire vezető beosztásban dolgoznak az üzemben.

— *Ezek szerint több egy öreg dalos, mint az átlagember?* — kérdeztem.

— *Igy is lehet mondani. Aki közénk jár, az megszokta a rendet és a pontosságot. Érthető, az énekkarban senki sem lehet pontatlan, hanyag. Ami pedig a pontos, kulturált embereket jellemzi, nemcsak az énekkarban, hanem a munkában is körültekintőbben járnak el, egyszóval hasznosabb emberek, mint a többiek. A mi dalosaink a napi 8 órás munkaidő ledolgozása után is társaikért áldoznak, amikor a kultúrotthonba sietnek. Munkatársaiknak és hozzátartozóiknak szereznek örömet akkor is, amikor fellépnek, énekelnek.*

— *És önmagunknak is örömet szerzünk* — vágott közbe Gyula bácsi. — *Mikor én fölállok a pódiumra, a világ legnagyobb emberének érzem magam.*

Tóth György

Egy nap a balatonkenesei építőtáborban

Ez a nap is úgy kezdődött, mint a többi. Reggel hat órakor ébresztő, utána tisztálkodás, reggelizés és 7 órakor már a brigádok ásóval, lapáttal és csákánnyal felfegyverkezve vonultak a közeli munkahelyre.

Ez a *„Balaton-parti Hanság"*, ahol a vasutas fiatalok dolgoznak, sohasem lesz termőföld. *Balatonkenesén* ugyanis utat építenek a fiatalok. Utat az akarattyai hegy lábánál lapuló új üdülőhöz, amelyet a szakszervezet épít az ifjúság számára.

A vasutas fiatalok balatonkenesei építőtábora abban is különbözik az ország többi ifjúsági táborától, hogy ott nem sátrakban, hanem kőépületben kaptak helyet a tábor ifjú lakói, akik az elnökség mellett működő ifjúsági bizottság felhívására az ország különböző szolgálati helyeiről jöttek Kenesére.

A brigádok az üdülőtelep bejárata előtt álltak munkába. A fiúk már korán reggel nekivetkőztek. Tehették, mert ezúttal ugyancsak melegen tűzött alá a nap az azúrkék égboltról. A hegy lábánál pedig különben is megszorul a meleg.

Bajka Pálné, az apró termetű, de annál agilisabb táborvezető kíséretében tekintettem meg a fiatal útépítők munkahelyét. A *Lővei-* és a *Garai-brigád* egymás mellett dolgozott. A barna bőrű diákok és ifjúmunkások szorgalmasan termelték a földet. Pedig nem könnyű csákányozni az alattomos akácgyökerekkel átszőtt, kemény rétegeket. Ők mégis úgy dolgoznak, mintha brigádjuk elsőségén múlna a világ sora.

A legjobbak tortát kapnak

— Ma megint nem lesz könnyű eldönteni, melyik brigádnak adjuk a jutalomtortát — jegyezte meg a táborvezető.

Később, kis leleményességgel ez a probléma is megoldódott. A munka befejezése után az egyik szobában röpgyűlésre jöttek össze a fiúk és a táborvezető javaslatára közösen döntötték el, hogy a két brigádból kik azok, akik megérdemlik a legjobbaknak járó tortaszeletet. Tréfás körülmények között, de igazságosan történt a jutalomtorta elosztása.

A röpgyűlés után a brigádvezetők, valamint a tábor kultúr- és sportfelelőse a táborvezetői irodába jöttek össze az aznapi szórakozási program megbeszélésre. Tőlük kérdeztem meg, hogyan érzik magukat a táborban.

— Nagyon jól! — válaszolta Szemők Pista. *— A napi négyórás munkaidő hamar eltelik. Így bőven jut idő fürdésre, pihenésre és szórakozásra. Elégedettek vagyunk az étkezéssel is.*

Délután szabadfoglalkozás

Nem csoda. *Vágó István* gondnok, az üdülő népszerű Pista bácsija mindent megtesz azért, hogy a fiatalok változatos és bőséges ételeket kapjanak. Ami azt illeti, elkel a jó étel, mert a fiúk, főleg délben, farkasétvággyal ülnek asztalhoz. Levest mindenki annyit vesz magának, amennyi jólesik, a köretből is lehet repetázni.

Ebéd után szabadfoglalkozás. A többség a *Balaton* hűs hullámaiban keres felüdülést, mások az árnyas fák alatt pihennek. Szép számmal akadnak olyanok is, akik asztaliteniszeznek vagy futballoznak.

S az esték? Azok csodálatosak. Az üdülő ott van a Balaton partján, a nádastól alig néhány méterre. Az ideiglenes mólónál a csónakok és a vitorlás már lehorgonyzott.

Az alkonyi szellő ott ringatja őket a nádas végében. Fent a hegy oldalában, a vasúti töltésen vonat halad el. Zakatolása messze elhallatszik. A társalgóban asztalitenisz- és sakkcsaták zajlanak. Igazán hangulatos a mai este. **(vjsi)**

Jól éreztük magunkat Balatonkenesén

A tapolcai fiatalok, a debrecreni, a szegedi, a szombathelyi, a nyíregyházi és a keszthelyi fiatalokkal együtt egy hetet töltöttek a balatonkenesei vasutas ifjúsági építőtáborban. *Valamennyien jól éreztük magunkat Kenesén*, mert a napi 4 órás munkaidő mellett bőven jutott idő pihenésre szórakozásra. Az ellátás is kitűnő volt.

Augusztus 27-én, szombaton este a tábor lakói a tábortűz körül gyültek össze és ünnepélyesen vettek búcsút egymástól. A fiatalok számára a tapolcai vasutas kultúrcsoport adott műsort.

Dancs Imre
Tapolca



A három kocsiból álló kultúrvonat elindult országjáró körútjára. Elsőnek a Mozgó Pályafenntartási Főnökség jelenlegi tartózkodási helyére, Üllőre érkezett. Onnan tovább megy az alföldi pályafenntartási szolgálati helyekre

A szakma ifjú mesterei

Az általános műveltség emelése, a szolgálat balesetmentes ellátása, a termelési eredmények fokozása, a vonatok menetrendszerinti közlekedtetése, a takarékossági mozgalomban való részvétel, 20 óra társadalmi munka és még néhány hasonló szempont szerepelt azokon a nevezési lapokon, amelyeket a fiatalok kitöltöttek.

Ezek után nem nehéz kitalálni, hogy a szakma ifjú mestere cím elnyeréséért indított mozgalomról van szó. Az igazgatóság területén 486 fiatal tűzte célul, hogy megszerzi a jelvény valamelyik fokozatát. Ezek közül 17-en a jelvény *arany*, 33-an *ezüst*, és 26-an *bronz* fokozatot nyerték el. A jelvényesek 400, 350, illetve 300 forint pénzjutalomban részesültek.

Sziládi Sándor Szeged

Vasutas pedagógusok tanácskozása

Az 1960—61. évi iskolaév megkezdése előtt a nevelő intézetek, napközi otthonok és bölcsődék vezetői háromnapos értekezletre jöttek össze a MÁV bodrogolaszi fiúnevelő intézetben.

A munkaértekezleten több előadás hangzott el. Ezek közül egyik az időszerű kettős nevelés problémáit ismertette. Foglalkozott az értekezlet az intézetek és intézmények költségvetésével is.

Dr. Horváth Károly
Budapest

KÖSZÖNTŐ

Ismét bővült eggyel a vasutas üzemi lapok száma. Az Utaselátó Ü. V. *Utaselátás* címmel — havonta egyszer — üzemi lapot jelentet meg. Mint a X. vasutasnapra megjelent első szám vezércikkében olvastuk, a lap létrehozásánál az a cél vezette a központ vezetőit, pártszervezetét és szakszervezeti bizottságát, hogy ezáltal is elősegítsék a még jobb, még eredményesebb munkát és közelebb kerüljenek a dolgozókhoz.

Köszöntjük az új lapot, s egyben sok sikert kívánunk a szerkesztő bizottságnak, az olvasók, az Utaselátó dolgozóinak tájékoztatásához.

FELHÍVÁS

A Vasutasok Szakszervezete Központi Zeneiskolájának igazgatósága vasutas dolgozók és azok családtagjai részére felvételt hirdet az 1960/61-es zenei tanévre. Jelentkezni lehet hegedű zongora, harmonika, fa- és rézfúvós, valamint ének tanszakokra.

A vasutas dolgozók és családtagjaik részére 50 százalékos tandíj kedvezményt biztosít a szakszervezet. A szolfézs oktatás teljesen díjmentes.

Felvételre jelentkezni lehet Bp., VII., Rózsa Ferenc utca 22. szám alatt, szeptember 20-ig naponta 10 és 16 óra között.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

36. számból: 120932—1960 I/2. B. Kezdő szakemberek munkabérének szabályozása.

121366—1960. I/2. A felső oktatási intézmények levelező és esti tagozatain továbbtanuló dolgozók kedvezményei.

37. számból: 120917—1960. I/1. B. Rendelet az őszi forgalom sikeres lebonyolítására.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

HIREK

Levél egy fővizsgálóhoz

Elvtárs! Ön nem jó úton jár! Ezt valljak közvetlen munkatársai, mindazok, akiket ellenőriz, és méginkább azok az emberek, akiket utas minőségben ön elé sodor a rossz szerencse.

Hadd emlékeztessem néhány esetre: Közel egy esztendővel ezelőtt történt. Egy remegő kezű öreg nénit adott le utánfizetésre, aki mellett egy síró kisfiú totyogott. A nagymama azt állította, hogy a fiúcska még nincs négy éves. Igazolványok kerültek elő... Kiderült, hogy a gyermek a leadás napján töltötte be a negyedik esztendőt.

Önnek dörgött a hangja és valami kéjes öröm is sugárzott az arcán.

Jegyzőkönyveztünk...

Később hallottam, hogy a nénike valami orvosi igazolványt produkált és az igazgatóság elengedte az utánfizetést.

Az sem volt valami fennkölt cselekmény, ahogy a közelmúltban megfenyegette azt az asszonyt, aki az ön munkatársát — meggyőződése ellenére — nem akarta vádolni. Az sem volt helyes, de még szabályszerű sem, amikor az elmúlt napok egyikén azt a háromgyermekes anyát 50 forint bírsággal sujtotta.

Igenis, kell a szigor! De rosszul hiszi azt, hogy napjaink vasútja reflektál jószándékú munkásemberek forintjaira.

Na, meg különbség van a tegnap és ma bíráskodása között! És még egy! A szabályt végrehajtani nem is olyan nehéz, de helyesen alkalmazni — ahhoz már ember kell!

—lyf—
és a Nyugati pu. több dolgozója

— *Vasúti szerencsétlenséget akadályozott meg Szarka Nándor 13 éves pózvai kisfiú*, aki a nyári szünidőben gyomirtóként dolgozott a MÁV-nál. A fiú egyik nap hazafelé menet Zalaegerszeg és Zalaszentiván között sínt örést fedezett fel. Észrevételét azonnal jelentette, így idejében sikerült elhárítani a balesetet.

— *A község dolgozóival közösen ünnepeltél: meg a X. vasutasnapot Gödöllőn.* Az ünnepségen a honvédség aszódi helyőrségének zenekara műsort adott.

— *Tizenhárom fiatal szerezte meg a szakma ifjú mestere címet a nagykanizsai csomóponton.* A jelvényeket ünnepélyes külsőségek között adták át a fiataloknak.

— *A Vasanyagjavító ÜV.* a vasúti kitérők gyártásáról folyamatosan áttér pályafenntartási gépek és készülékek, vasúti biztosítóberendezések és egyéb eszközök gyártására.

— *Az utóbbi időben érezhetően emelkedett az átmenő határforgalom Röszke állomáson.* A dolgozók a megnövekedett feladatok ellenére is megállják helyüket. Az első félévben üzem szint felett, 109,2 százalékra teljesítették a tervet.

— *Befejeződött a világ leghosszabb villamos vasútvonalának építése*, a Moszkvát a Csendes-óceán partjaival összekötő transz-szibériai vonalon. A mintegy 5000 kilométer hosszú villamosvonal Moszkvától Irkutszkig terjed.

— *Újításokból több mint 2 millió forintot* takarítottak meg az első félévben a miskolci igazgatóság dolgozói.

— *Jó munkát végeztek az első félévben az egri fűtőház dolgozói.* Szénfelhasználási tervüket 116,5. 100 elegytonna kilométer tervüket pedig 116 százalékra teljesítették.

— *Három 90 éves nyugdíjas vasutast* jutalmazott meg a X. vasutasnap alkalmából a szakszervezet Vas megyei bizottsága. A veterán vasutasokat küldöttség kereste fel a lakásán.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Sziládi Sándor Szeged, Kismiháky Róbert Celldömölk, dr. Hasznos József Gödöllő, Farkas Lajos Kaposvár, Bognár Károly Tapolca, Tóth Károly Szeged, Behán Rózsa Kazincbarcika, Surman Imre Budapest, Szendrei József Szeged, Mező László Dombóvár, dr. Gál József Budapest, Virág Péterné Budapest, Dancs Imre Tapolca, dr. Horváth Károly Budapest: írásaikat lapunkhoz felhasználjuk.

Bódogh Mihály Dombóvár, Tóth Mihályné Budapest, Szentgáli István Gyöngyös, Sziládi Sándor Szeged, Bognár Károly Tapolca: **A vasutasnap megünnepléséről írt tudósításaikat, leveleiket helyszűke miatt nem tudjuk közölni.**

Lakáscsere

Elcserélném egy szoba-konyhás lakásomat vasutassal hasonló, nem szolgálati, vidéki városban levő lakásra. Érdeklődni lehet: Bp., VII., Behlen Gábor utca 19. I. 13. (Luffer).

Sport

„Kiváló honvédelmi munkáért" aranyéremmel tüntették ki a MÁV Sportrepülő Klubot

A MÁV Sportrepülő Klub 1930-ban alakult az akkori Istvántelki Főműhelyben, a Tetvériség szakosztályaként. Később azonban kivált az egyesületből és önálló klubként kezdte működését.

A sportrepülő klub megalakulásának 30 éves évfordulójáról augusztus 25-én emlékeztek meg a klub Thököly út 41. szám alatti székházban. Az ünnepségen *Rödönyi Károly* vezérigazgató helyettes, a klub elnöke mondott ünnepi beszédet. Rövid beszéde után a Magyar Honvédelmi Sportszövetség képviselője a MÁV Sportrepülő Klub eddig végzett kiváló munkájának elismeréseképpen átadta az *MHS Országos Elnökségének kitüntetését, a „Kiváló honvédelmi munkáért" aranyérmet. Ugyancsak aranyérmet kapott Rödönyi Károly. Hamenda Ferencet a klub titkárát és Márkus Jánost ezüst, Falus Istvánt pedig bronzéremmel tüntették ki.* Ezenkívül hatan kaptak elismerő oklevelet, hat szakvezetőnek és sportolónak pedig emlékplakettet adott át a klub elnöksége.

Az ünnepségen jelen volt és köszöntötte a jubiláló sportrepülő klubot *Császár László*, a budapesti vasúti csomóponti pártbizottság első titkára, valamint az MHS budapesti elnökségének és a Magyar Repülő Szövetség elnökségének képviselője is.

Tíz év után újból a legjobbak között

A *Komáromi VSC-nek* 1950-ben volt utoljára NB I-es női kosárlabda-csapata. Egy évtized telt el, amíg a csapatnak ismét sikerült kiharcolnia a legjobbak közé jutást.

Az NB II-es bajnokság megnyerése nem volt könnyű feladat. Annál is inkább, mivel a csapat a múlt év őszén az ötödik helyen végzett. A téli holtidényt azonban jól kihasználták a lányok. *Biró György* edző és *Herczeg Gyula* szakosztályvezető irányításával gondosan felkészültek a tavaszi idényre. A szorgalmas munka nem volt hiábavaló. A csapat sorra legyőzte ellenfeleit és bejutott az NB I-be.

Az elnökség szerény vacsora keretében köszöntötte a bajnok csapatot, amelynek tagjai szinte kivétel nélkül nagyszerű példáját nyújtották a helytállásnak, a küzdeni akarásnak.

Fekete Ferenc
Komárom

A szurkolók nem ezt várták

A Tapolcai MÁV IAC labdarúgói a múlt évben ötödik helyen végeztek a megyei első osztályban. A szurkolók akkor azt várták a csapattól, hogy a következő évben még sikeresebben szerepelnek és esetleg bejutnak az NB III-ba.

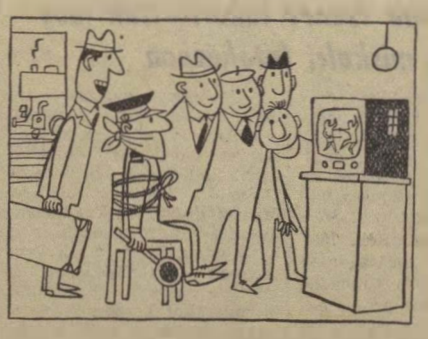
Nem így történt. A csapat jó szereplése elmaradt. A játékosok lélektelenül játszottak. Nem csoda, hogy egyik vereség után jött a másik. S mire elérkezett a bajnoki idény vége, a nyolcadik helyen kötöttek ki.

A tapolcai szurkolók látják a hibát, hogy nincs megfelelő edző és a játékosok sem küzdenek szívvel-lélekkel, sőt egyesek sportszerűtlenül viselkednek. Nem alakulhat ott ki egységes, ütőképes csapat, ahol évről évre más edző foglalkozik a játékosokkal.

Mi azt várjuk a sportkör vezetőitől, hogy segítsenek a labdarúgó szakosztálynak. Legfontosabb feladat keresni egy olyan edzőt, aki hozzáértéssel foglalkozik a játékosokkal.

Dancs József
Tapolca

OLIMPIAI LÁZ A VASÚTON



— A verseny végén azonnal elengedjük és meneszthetí a vonatokat.



— Közvetítés a római olimpiáról.
(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. SZEPTEMBER 15.

A vasút nagy erőpróbája: az őszi forgalom

A szocialista ipar termelésének növekedése, a mezőgazdaság szocialista átszervezése, a nemzetközi gazdasági kapcsolatok fejlődése, évről évre nagyobb feladat elé állítja a vasút dolgozóit. E feladatok legnagyobb súllyal — az ipari termékek halasztást nem tűrő szállítása mellett — ősszel, a mezőgazdasági termékek szállításának idején jelentkeznek.

A népgazdaság teherbíró képessége — a kétségtelenül nagyarányú fejlődés mellett sem tette lehetővé, hogy a vasút műszaki, technikai színvonalát a szállítási igényeknek megfelelő színvonalra emeljük. Ennek ellenére vasutas dolgozóink eddig minden évben megfeleltek az eléjük állított követelményeknek és sorozatosan, de különösen 1959-ben a VII. pártkongresszus tiszteletére indult versenyben elért eredményeik alapján kiérdemelték pártunk és kormányunk elismerését.

A tervek szerint 1960-ban 1959. évhez viszonyítva 11 százalékkal több árut kell elszállítani és ennek érdekében azonos időszakban, 10,9 százalékkal kell emelni a teherkocsik, és 8,38 százalékkal a tehervonatok átlagos terhelését.

Az 1960. évi terv teljesítése az első félévben kedvezően alakult. A kocsiigényes áruszállítási tervet 3,56 százalékkal, a tehervonatok terhelését 4,48 százalékkal, a kocsiforduló időt 3,23 százalékkal, a fajlagos szénmegtakarítást 5,16 százalékkal, a vasúti ipar termelékenységét 3,19 százalékkal teljesítettük túl. A költségszint 1960. első félévében a vasúti közlekedés területén 3,82 százalékkal, a vasúti ipar területén 1,78 százalékkal csökkent.

Nem teljesítettük azonban a menetrendszerű közlekedés tervét. *A személyvonatoknál 0,10 százalékos, a tehervonatoknál 0,04 százalékos lemaradás van.* Ezek is azt bizonyítják, hogy semmi ok nincs az önelégültségre.

Ahhoz, hogy a lemaradást pótoljuk, hogy eredményeinket tovább fokozzuk, egyre jobban kell támaszkodni a szocialista munkaverseny különböző formáira, elsősorban a szocialista brigádok munkájára, kezdeményezéseire. Felül kell vizsgálni és el kell hárítani a termelékenység fokozását szolgáló újítások bevezetésének, a jó munkamódszerek alkalmazásának útjában álló akadályokat. *Segítsük az őszi forgalom alatt kiszélesíteni és meghonosítani az olyan jó módszereket, mint a gazdaságos vonattovábbítás, a módszeres elegyrendezéssel történő siktolatás, stb.*

Valamennyi vasutas dolgozónak törekednie kell arra, hogy egészséges versenyszellem kialakításával, fegyelmezett, példamutató munkával fokozza teljesítményét. Az őszi forgalmi feladatok sikeres végrehajtása érdekében köponti kérdés: *a menetrendszerű közlekedés további javítása, a kocsiforduló idő csökkentése, a felesleges kocsi- és mozdonyácsorgások megszüntetése, a mozdonyok gazdaságos felhasználása, az utazási sebesség növelése, a kocsik ki- és berakásának gyorsítása.*

Nem kevésbé fontos a pályafenntartási-, híd-, valamint a távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálatok részéről a forgalom zavartalan menetének biztosítása, a műhelyekbe javításra kerülő vonó- és vontatott járművek átfutási idejének csökkentése és ezekhez a folyamatos anyagellátás megszervezése.

Az őszi forgalom sikeres végrehajtását szolgálja néhány olyan gazdasági intézkedés, amely arra hivatott, hogy megkönnyítse a vasutasok munkáját. Ezek az intézkedések elősegítik a kocsik jobb kihasználását, a fontosabb termékek kocsiigényeinek kielégítését, az elegyáramlás meggyorsítását, stb. Ezek az intézkedések azonban csak részbeni feltételei annak, hogy az idei őszi forgalmat sikeresen lebonyolíthassuk. *A siker záloga a vasutas dolgozók kezében van. A dolgozók szakértelme, helytállása, lelkesedése, ügyszeretete a sikeres munka elsőrendű biztosítéka.*

Meggyőződésünk, hogy minden becsületes vasutas dolgozó átérzi ezt és tudatában van annak, hogy további felemelkedésünk alapja jó munkájában rejlik. Állandóan tapasztalhatjuk: *ahogyan megteremtjük a lehetőségeket, úgy haladunk előre következetesen a párt- és a kormány politikájának megvalósítása, népünk életszínvonalának állandó emelése útján.* Már az elmúlt gazdasági év eredményei alapján is előre mentünk. Számos kedvező bérügyi intézkedésre került sor a vasúton. Várakozáson felüli volt az évvégi üzemi jutalék is.

Az idei őszi forgalom alatt — és az azt követő időkben is — dolgozó népünk sokat vár a vasutasoktól. Az előttünk álló hónapok, az őszi forgalom, a vasútnak újra nagy erőpróbája. A feladatokat csak úgy tudjuk megoldani, ha figyelembe vesszük és felhasználjuk az elmúlt években a munkaversenyben szerzett jó tapasztalatokat és módszereket, ha biztosítjuk a különböző szolgálati ágak jó együttműködését, ha elismerjük és megbecsüljük egymás munkáját.

Szakszervezeti aktíváink, szakszervezeti bizottságaink — a szolgálati vezetőkkel együttműködve — *különös gondot fordítsanak a dolgozók szociális helyzetének és munkakörülményeinek állandó javítására, ügyes-bajos dolgaik intézésére, a termeléssel kapcsolatos helyes javaslataik, észrevételeik megvalósítására.*

Az előttünk álló feladatok teljesítésének elengedhetetlen felétele: a helyi párt- és szakszervezeti szervek és a szakmai vezetők jó együttműködése, a helyes elvtársi kapcsolat megteremtése. A közös cél érdekében az üzem gazdasági és politikai vezető szerveinek közös összefogására, kölcsönös támogatására van szükség.

Pártunk és kormányunk, valamint dolgozó népünk biztosan számít arra, hogy mint az előző években, most is megálljuk helyünket és megoldjuk feladatainkat. Az őszi forgalom időszaka egy része az éves versenynek. Ennek az időszaknak kiemelkedő állomása legyen a szakszervezeti kongresszus és november 7-e tiszteletére született vállalások teljesítése.

H. J.

A Csongrád megyei vasutas munkásőrök találkozója

A szegedi vasúti csomóponti pártbizottság baráti találkozóra hívta össze a Csongrád megyei vasutas munkásőröket. A találkozón 48 munkásőr vett részt.

Zalahegyi Lajos, a csomóponti pártbizottság titkára köszöntötte a munkásőröket, majd arról beszélt, hogyan állítak helyt a Csongrád megyei vasutas munkásőrök a termelésben és az önként vállalt feladatok teljesítésében.

A pártbizottság titkárának értékelése után a munkásőrök baráti beszélgetés közben cserélték ki tapasztalataikat.

Sz. S.

Park a szolgálati helyen

Az utóbbi időben Budapesten és vidéken egyaránt egészséges parkosítási „láz" tört ki. Társaralmi összefogással megszépültek az állomások, a szolgálati helyek.

A MÁV Építési Géptelep udvarán járva, úgy érzi az ember, mintha egy üdülő parkjában sétálna. Gondosan kezelt virágoskert, közepén kis tavacska, körülötte diszbokrok. S mindezt társadalmi munkában gondozzák a géptelep dolgozói.

A rend és a tisztaság nemcsak az udvaron, hanem a műhelyekben is uralkodó. Gondozott, tiszta szolgálati helyükre joggal büszkék az üzem dolgozói.

H. J.

Vasutasok a lágymányosi vásárvárosért

Augusztus 22-én kezdték meg a lágymányosi vásárváros és kultúrpark építését társasalmi munkában. Már az első napokban százával jelentkeztek a budapesti dolgozók, hogy kivegyék részüket e nagyarányú megmozdulásból.

A munkából a vasutasok is derekasan kiveszik a részüket. A párt és a szakszervezeti bizottságok felhívására jóval többen jelentkeztek, mint amennyire számítottak.

Az első tíz nap alatt *a ferencvárosi pályafenntartási főnökség IV. szakasza 40, a Nyugati-pályaudvar 45, a Keleti-fűtőház 42, a Hídépítési Főnökség 20, Kőbánya teherpályaudvar 20, a ferencvárosi gócpont és a Központi Szertár* ugyancsak 20 fővel vett részt Lágymányoson a tereprendezésben.

Ez csak a kezdet. Szeptemberben ugyanis a múltkorinál is nagyobb számban jelentkeznek munkára a dolgozók. A *Nyugati-pályaudvar* például szeptember 15-re 60 dolgozóval képviselteti magát. *A kőbányai kertészet* vállalta, hogy 120 óra társadalmi munkát végeznek a parképítésnél.

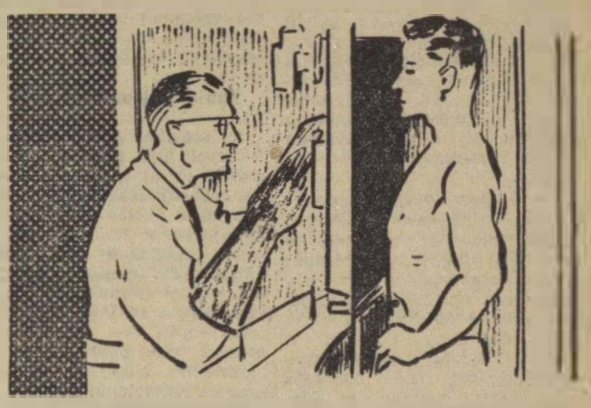
Jelentős segítséget nyújtanak az *Építési Géptelep* dolgozói is. A földgépjavító műhely vállalta, hogy a fő- és középjavításokat a határidő előtt két nappal elvégzik. Az így megtakarított két nap alatt a gépeket Lágymányoson állítják üzembe. A géptelep két hétig 16 dömpert és három napon át egy lánctalpas földnyerő gépet foglalkoztatott Lágymányoson.

Hontvári József
Budapest.

A szakszervezeti munka számokban



Az üdülésben részt vevők számának alakulása (felnőtt és gyermek együtt): 1949 — 6995, 1950 — 10 259, 1951 — 11 477, 1952 — 13 445, 1953 — 14 290, 1954 — 15 176, 1955 — 15 272, 1956 — 13 849, 1957 — 9358, 1958 — 13 061, 1959 — 14 518, 1960 (terv) — 17 189 fő.



Jelenleg 2 kórház, 8 rendelőintézet, 4 gyógyház, 2 szanatórium, 1 mozgó laboratórium segíti a vasutas dolgozók gyógyulását és egészségvédelmét.



Az üzemi étkezésben részt vevők száma kb. 39 000 fő. Ezek nagy része a vasúton működő 81 üzemi konyhán étkezik.



16 napközi otthonban 1240 gyermek részesül gondos ápolásban és nevelésben.

Felavattak 89 új vasúti tisztet

A MÁV Tisztképző Intézet nagytermében *Németh József* miniszterhelyettes elvtárs jelenlétében felavatták a pályafenntartási és a távközlő és biztosítóberendezési szolgálat 89 új tisztjét.

A miniszterhelyettes elvtárs avató beszédében hangsúlyozta, hogy a technika fejlődésével egyre nagyobb feladatok hárulnak a vasút tisztjeire is, akik a tanfolyam befejezésével nem hanyagolhatják el az életben a fejlettebb technika tanulmányozását.

— *Az a véleményem, hogy bátran bízhatunk a mai ifjúságban, mint a szocialista jövőnk letéteményeseiben* — hangsúlyozta a miniszterhelyettes elvtárs —, *mert a fiatalok egyre nagyobb részt vállalnak a szocialista építőmunkából.*

Az ünnepi beszéd elhangzása után *Nagytorma Géza* elvtárs, az intézet igazgatója felolvasta a kinevezési rendeletet. Az új vasúti tisztek szeptember 8-án léptek szolgálatba.

B. L.

V. Nemzetközi Vasutas Fényképkiállítás

Szeptember 10-én Bécsben megnyílt az V. Nemzetközi Vasutas Fényképkiállítás. A magyar vasutas fotóamatőrök 35 fényképpel vesznek részt a kiállításon.

A munkavédelmi hónap tapasztalataiból

A SZOT titkárságának határozata és a vasutasszakszervezet elnökségének irányelvei alapján megrendezett munkavédelmi hónap a *szegedi igazgatóság* területén is eredményesnek bizonyult. Javult a szakmai és a szakszervezeti munkavédelmi szervek együttműködése. Ma már a legtöbb helyen egységesen tevékenykednek a hibák felszámolásáért. Különösen a tárgyi vonatkozású hiányosságok feltárására és felszámolásuk szorgalmazására áll ez.

Javult az agitációs tevékenység

A munkavédelmi hónap előkészítése idején megtartott üzemszemlék a szolgálati helyek többségénél éppen a szorosabb együttműködés révén alaposabbak voltak, mint korábban. Sok baleseti veszélyforrást jelentő hiányosságot számoltak fel. A tapasztalatok alapján a jövőben is szorgalmazzuk a helyesen értelmezett, a hibák felszámolását elősegítő együttműködést.

A munkavédelmi hónap idején javult a munkavédelmi agitációs és propaganda munka. S ha a javulás nem is hozott minden területen jelentős fordulatot, mégis érezhető a munka tartalmában és hatékonyságában. A szemléltető eszközöket a szakszervezeti bizottságok nagy része felhasználja a dolgozók nevelésére. Több helyen a helyes és helytelen munkamódszerekről fényképeket készítettek, s ezekből kiállítást rendeztek. A dolgozók élénk érdeklődéssel kísérték ezeket a kiállításokat.

Igazgatóságunk területén a munkavédelmi hónap alatt 25 százalékkal csökkent a balesetek száma az előző hónaphoz viszonyítva. Sajnos, azonban ebben a hónapban is volt egy halálos kimenetelű üzemi baleset.

A munkavédelem terén egyik fékezőerő a felelősségérzet hiánya. E tekintetben akad tennivaló bőven. A munkavédelmi hónap tapasztalatai alapján örömmel látjuk, hogy a szakszervezeti funkcionáriusok és a társadalmi munkavédelmi felügyelők jelentős része felismerte: *a tennivalókat csakis az egész munkaterületet átfogó, jól dolgozó aktivahálózatra támaszkodva lehet eredményesen ellátni.*

Még nagyobb felelősséggel

A tapasztalatokat felhasználva a jövőben egyik legfontosabb feladatunknak tekintjük, hogy a munkavédelemnél mutatkozó eredményeket tovább javítsuk, a helyes elgondolásokat megvalósítjuk. Az aktívahálózat oktatásával, ismereteik szélesítésével, a felelősségérzet állandó növelésével el akarjuk érni, hogy ez a munka még alaposabbá, még következetesebbé váljon.

Lendvai György
Szeged

A nagy távolság ellenére is jó a kapcsolat

A *MÁV hídépítési főnökséghez* az ország területén szétszórva mintegy 35 olyan munkahely tartozik, amely hosszabb-rövidebb idő elteltével változtatja a helyét. Ebből adódóan a hídműhely szakszervezeti bizottságának és *Muller János* SZB-titkárnak nem könnyű a dolga.

A külső munkahelyekről a bizalmiakat, illetve a műhelybizottságok vezetőit csak negyedévenként hívhatják össze. Ilyenkor közösen értékelik az elmúlt negyedév munkáját és számbaveszik a következő három hónap feladatait. Az elnökségi határozatokat is — mielőtt a dolgozókkal ismertetnék — ezeken az értekezleteken beszélik meg. S hogy nem eredménytelenül, annak bizonyítéka, hogy a hídépítési főnökség valamennyi munkahelyén élénk szakszervezeti élet folyik.

A dolgozók ügyes-bajos dolgainak intézése érdekében kevés lenne egy-egy negyedévenként összehívott bizalmi csoportértekezlet. Ezért a szakszervezeti bizottság tagjai többször is felkeresik a külső munkahelyeket. Gyakori a levélváltás is, hiszen egyes munkahelyek néha több száz kilométerre vannak a központtól.

Közösen könnyebb

A hídműhelyben jó az együttműködés a többi társadalmi szervvel és a szakvonali vezetőséggel. Közösen könnyebb megoldani a problémákat. Legutóbb 800 dolgozó vattás ruha iránti kérelmét intézte el kedvezően a szakszervezet. A ruhák utalványozása már megtörtént, csak éppen a raktárban nincs jelenleg vattás ruha. Remélhetően még a hideg idő beállta előtt megkapják az igényjogosultak a meleg ruhát.

Nyilasi János lakatos csoportvezető tíz éve elnöke a TT-nek. Ebben az évben sokat fáradozott azon, hogy a műhelyek fizikai dolgozói — az irodaiakhoz hasonlóan — nagyobb számban vegyék igénybe a szakszervezeti üdültetést. A szakszervezet segítségével nemcsak az ország üdülőibe, hanem a *Szovjetunió, Csehszlovákia* és *Románia* legszebb helyeire is többen eljutottak az idén a hídműhely dolgozói közül.

Amin változtatni kell

A szakszervezeti bizottság felfigyelt arra, hogy az elmúlt másfél év alatt erősen csökkent az újítások száma. Ennek okát abban látják, hogy az újításokat felülbíráló szervek a legtöbbször „szakvonali kötelesség" címén elutasító határozatot hoznak. Nemegyszer csak a bírósági jogorvoslatok során — amikorra a munka már befejeződött — igazolódik, hogy az elbíráló szervek helytelenül jártak el.

Rossz tapasztalatok után a dolgozók újítókedve megcsappan és ennek népgazdaságunk látja kárát. *Belle Zoltán*, a SZUÉB elnöke is szinte tanácstalanul áll az olyan választ elolvasása után, melyet *Nagy Aladár* újítására adtak az illetékesek (az ügyirat száma: KPM I. Főoszt. 1250150/1960.. I./6. E.): „Súlylyesztett pályás provizóriumok ikertartóinak szélhúzása részben kerekterelés, részben ívben való alkalmazhatóság érdekében az újítási javaslat beadása előtt a MÁV hídszolgálatnál *szóba került*. Ez igaz, hiszen az újító maga beszélt róla, de ez még nem ok az elutasításra. Az ilyen jelenségek nehezítik az újítómozgalom feliendítésére irányuló szakszervezeti munkát.

A hídműhely szakszervezeti bizottsága készül a szakszervezet V. kongresszusára. Munkáját minden vonatkozásban igyekszik javítani. Helyére kerül az eddig hiányzó szakszervezeti faliújság is. Már felmérték a lehetőségeket a kongresszusi versenyfelajánlások megtételére.. Az új tervek mindegyike szintén a dolgozók érdekeit szolgálja.

Kovács József

ÚJ KÖNYVEK

Bacsó János: **Ami a kulisszák mögött történt . . .** (Zrínyi) — Munkás napok — harcos évek (Közgazdasági) — **Akcióban az SS** Zrínyi) — Fenyő Béla: **Kolumbustól Castróig** (Kossuth) — Vszevolod Ivanov: **Színes szelek** (Zrínyi) — Dickens: **Nicholas Nickleby élete és kalandjai** 1—2 kötet (Móra) — Lem: **A világűr csavargója** (Európa) — Li Hszing tao: **A krétakör** (Liliput-sorozat) (Magyar Helikon) — Ambrózy Ágoston: **Borostyán** (Schubert életének regénye) (Zeneműkiadó) — Vészi Endre: **Lakoma hajnalban** (Szépirodalmi) — Várkonyi Nagy Béla: **Odysseus megtérése** (Szépirodalmi) — Ady Endre: **A fekete lobogó** (Kossuth) — **Termelőszövetkezeti abc** (Kossuth)

A Mezőgazdasági Kiadó kiadványai: Tolnai—Szalai—Cs. Nagy: **A dinnye termesztése** — Bartos—Márász—Sárkány—Unk: **A mák termesztése** — Korodi László: **A korai paradicsom termesztése** — dr. Borka Miklós: **Uborkatermesztés** — Angeli Lambert: **A paprika termesztése** — Czanik Sándor: **A fekete ribiszke termesztése.**

Az őszi forgalom sikeréért

Mint minden évben, az idén is nagy feladatokat ró az őszi forgalom a *Szolnoki Járműjavító* kocsiosztályára. A dolgozók, ismerve a feladatokat, mindent elkövetnek, hogy minél több teherkocsit adjanak a forgalomnak. A kocsiosztály a múlt hónapban teherkocsi fővizsgából teljesítette darabszámos kocsijavítási tervét. A futójavításos kocsikból 90 darabbal készült el több a tervezettnél. A középjavításos kocsiknál azonban némi lemaradás mutatkozik.

Az eddigi eredmények figyelembevételével minden remény megvan arra, hogy ebben a hónapban is teljesítjük a tervet. Erre a brigádok egymásközötti nemes vetélkedése a legfőbb biztosíték. Az alvázlakatosoknál a *Balogh-, Horváth-, Mondok-* és a *Kukri*-brigád, a bognároknál a *Hevesi-*, a *Tóth-* és a *Básthy*-brigád jár az élen. Természetesen akadnak élenjárók a szekrénylakatosoknál, a bádogosoknál és a hegesztőknél is.

Cseh Zoltán Szolnok

Joggyakorlat — Elvi döntések

Eljárás a munkakönyv jogtalan visszatartása miatt keletkezett munkaügyi vitában

A munkakönyv jogtalan visszatartásával kapcsolatos munkaügyi vita a Mt. 143. § (1) bekezdése értelmében nem tartozik az egyeztető bizottság kizárólagos hatáskörébe. Az ilyen jellegű munkaügyi viták legtöbbször a munkaviszony fennállása kérdésében felmerült viták következményeiként jelentkeznek és többnyire kártérítési követeléssel is kapcsolatosak.

A munkaviszony fennállása alatt keletkezett vita esetén az elsőfokú egyeztető bizottsági eljárás igénybevétele nem mellőzhető (Mt. 148. §. /2./ bekezdés) a Mt. V. 249/A. §. értelmében azonban a munkaügyi vitában érdekelt felek a területi egyeztető bizottság helyett a járásbíróság elé terjeszthetik azt az egyeztető bizottság kizárólagos hatáskörébe nem tartozó munkaügyi vitát, amelyben az elsőfokon eljárt egyeztető bizottság határozatot hozott, illetve szavazategyenlőség miatt dönteni nem tudott.

A fentiekre figyelemmel tehát a munkakönyv visszatartásával kapcsolatos jogviták — hasonlóan az egyeztető bizottságok kizárólagos hatáskörébe nem tartozó anyagi természetű követelésekkel kapcsolatos jogvitákhoz — az ügyben érdekelt felek elhatározásától függően, akár az egyeztető bizottság, akár a bíróság elé vihetők.

A munkaviszony megszűnése után keletkezett ilyen vitákat előzetes egyeztető bizottsági eljárás mellőzésével célszerű közvelenül a bíróság elé terjeszteni. (Mt. 148. §. /2./ bekezdés). *(83/1960. Legf. Ü. Mü. M. sz. elvi döntés.)*

Csehszlovák és német vasutasok felhívása

Az NDK vasutas lapja, a Fahrt Frei szerkesztősége a következő felhivás közlésére kérte fel lapunkat:

Felhivás

a Sofia—Bukarest—Budapest—Sturovo—Szob—Praha—Decin—Bad Schandau—Berlin-útvonal

vasutasaihoz!

Szocialista államunk felépítésében és megszilárditásában, valamint a béke fenntartását célzó közös munkában eddig is szép eredményeket értünk el. A nemzetközi személy- és áruforgalom terén azonban még nagy feladatok várnak ránk.

A Csehszlovák Államvasutak (CSD) és a Német Birodalmi Vasút (DR) az I. nemzetközi szocialista baráti versennyel kapcsolatos tapasztalatcseréje során, Decin (Csehszlovákia) és Bad Schandau (NDK) határállomások vasutasai megállapitották, hogy a nemzetközi személyszállitó vonatok még mindig igen gyakran késéssel közlekednek. Ez zavarja az egész vonal forgalmát. és csorbát ejt szocialista államaink tekintélyén.

Ennek az állapotnak véget kell vetni!

Felhivunk ezért Benneteket, Sofia—Berlin-útvonal határállomásainak vasutasait. küszöböljétek ki a nemzetközi személyszállitó vonatok késését.

Javasoljuk, hogy 1960. szeptember 1-ével indítsunk külön versenyt havonkénti, országonkénti értékeléssel.

Kérjük országaink közlekedésügyi minisztereit, nyújtsanak segitséget célunk megvalósításához és gyakoroljanak ellenőrzést.

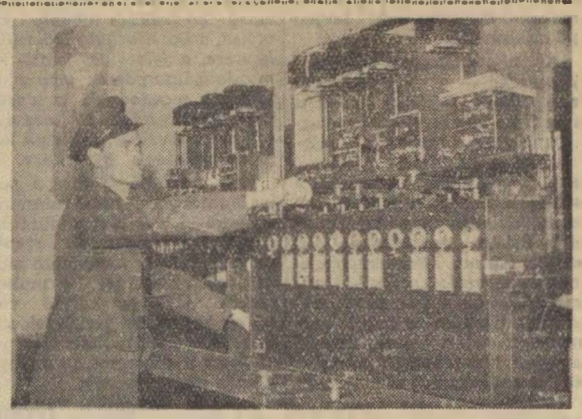
Felhivjuk egyben vasutasszakszervezeteink központi vezetőségeit is, hogy támogassanak ebben bennünket.

Vasutasok!

Ne tűrjétek, hogy a Sofia—Berlin-vonalon a nemzetközi vonatok késéssel közlekedjenek!

Várjuk hozzájárulástokat.

Decin és Bad Schandau határállomások vasutasai



Az első félévben a legjobb eredményt — 113%-ot — Antal József forgalmi szolgálattevő brigádja érte el Budafok-Háros állomáson.

Egy lépés előre

Néhány hónappal ezelőtt a vonatok indulására várakozó utasok közül sokan rosszullététel küzdöttek *Pécs* állomás rossz levegőjű váróteremében A mindig zsúfolt váróteremben a padok alá dobott ételmaradék áporodott szaga kevergett a cigarettafüsttel és a pálinka illatával.

Azóta korszerűsítették az állomást. Az utasteret is bővítették. Ezzel párhuzamosan az utasellátó is megkezdte — most már elmondhatjuk, hogy jól sikerült — kísérletezését. A váróteremben asztalokat helyeztek el és a pulton izlésesen csomagolt hideg ételeket és üveges üdítőitalt árusítanak.

Az állomás váróterme ragyog a tisztaságtól. Az utazóközönség valóban kulturált körülmények között várakozhat. S mint értesültünk, amint elkészülnek a szükséges berendezési tárgyak, az Utasellátó reggelit, tejet, kávét, kakaót és egyéb ételeket is felszolgál majd. A nagyobb igényeket pedig továbbra is kielégíti az étterem.

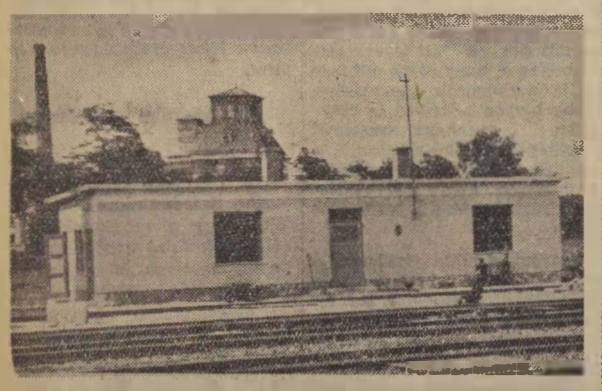
LEITI FERENC
Pécs

Kitüntetések a vasutasnap alkalmából

Érdemes vasutas kitüntetést kaptak:

Vida István csv. előmks. Dombóvár Fatelítő ÜV., Bodoki József m. vez. főell. Bátaszék fth., Hagara József főintéző Nagykanizsa fth., Kovács József ellenőr Dombóvár Ép. Főn., dr. Komáromi Pongrác tanácsos Pécsi Ig. I. oszt., Szakács István ellenőr Nagykanizsa pft., Bánhelyi Erzsébet ellenőr Kaposvár áll., Perlaki Lajos cs. előmks. Pécs pft., Nagy János munkamest. Balatonszentgyörgy áll., Sabácz József főtiszt Számvit. Főn., Cseke László m. ellenőr Pécs fth., Vida János v. kocsim. Dombóvár áll., Németh János főszakm. Dombóvár fth., Krémer György ellenőr Fonyód áll., Kántor Jenő felügy. Bátaszék szert., Kövesi János m. felv. Barcs fth., Benai Gyula v. blokkm. Pécs TBFF., Szili István főint. Villány áll., Mosonyi Pál felügy., Dombóvár PB., Pagonyi Gyula vez. szakm. Nagykanizsa csomópont, PB., Tóth Béla főmérnök Vasútiervező ÜV., dr. Mészáros Vince tanácsos Tud. Kut. Int., Temesi Anna főtiszt I/2. B. oszt., Molnár Ilona intéző I/2. C., Szücs Istvánné főir. kez. I/3., dr. Neuber Alajos titkár I/3. A., Galambos Ferenc ellenőr Házk. Főn., Münz Jenőné v. főellenőr MÁV Kórház, Csákvári János felügy. Nyugd. Hív., Magyar István főell. Gazd. Hív., Szabó Béla főell. Gazd. Hív., Klenk Pál főszakm. PVÁ., Koczkás Pál főell. Gazd. Hív., Komlósi Lajosné m. felv. Házk. Főn., Berkes József ellenőr Házk. Főn., Rozsnyai Károly főmérnök I/6., Szőnyi László m. főtan. I/6., Elefánti Pálné ir. vez. I/6., Farkas József m. főint. I/6., Manzinger István főszakm. Ép. Gépt., Illés József m. ellenőr Ép. Gépt., Szappanos Elemér v. szakm. Ép. Gépt., Szabó János felügy. Híd. Ép. Főn., Kilián Sándor v. szakm. Híd. Ép. Főn., Szabó Lajos főint. Vasanyagjav. ÜV., Reznyák Zoltán v. szakm. Gyöngyösi Kít. ÜV., Bekecs Pál v. szakm. Gyöngyösi Kít. ÜV., Vida István cs. előmks. Fatelítő ÜV. Dombóvár, Karacs Lajos cs. előmunk. Fatelítő ÜV. Püspökladány, Hartyáni István főmérnök I/7., Égle László m. főtan. I/7., Soós József m. főell. Szombathelyi Jj. ÜV., Horváth Béla ellenőr Debreceni Jj. ÜV., Petró Lajos ellenőr Miskolci Jj. ÜV.. László Béláné ir. vez. Dunakeszi Jj. ÜV., Jávor Antal főell. Landler Jj. ÜV., Dér Károly m. v. főell. Északi Jj. ÜV., Nemesi Mária ir. vez. Székesfehérvár, Fehér Ferenc eli. Szolnok Jj. ÜV., Bazsó Ferenc m. felügy. Anyagvizsg., Zsille Béla főfelügy. I/8., Kistamás Sándorné int. I/8., Baranyai Pál főfelügy. I/8., Lavotha János felügy. I/8., Tatnási Mihály főint. I/8., Erdei József tan. BVKH. Hortobágyi Tiborné ir. vez. BVKH. Nagy Mihály ell. Autófuv. Főn., Berencsi Kálmán eil. Autófuv. Főn., Puskás Ferencné cs. v. előmks. Jegynyomda Főn., Kiss László főmérnök TB. Közp. Főn., Malik Károly főszakm. TB. Ép. Főn., Jónis György v. mks. TB. Ép. Főn., Nief György főint. Főkönyv., Nádasi Lászlóné főtiszt Főkönyv., Simon Béla int. KSZF., dr. Bene Zoltánné int. KSZF., Daukó György főint. Anyagell. Ig., Nagy I. Sándor cs. előmks. Északi Osztószert., Hajba Nándorné főir. kez. GAF., Farkas János int. KSZO., Matók Istvánné int. Titkárság., Miklós Gézáné int. Titkárság, Horváth Rezsőné főtiszt Utasell. Közp., D'Andrée Zoltánné cs. előmks. Utasell. Közp., Németh János munkamest. GYSEV Csorna, Varga Antal ellenőr GYSEV Sopron, Várhegyi Viktor főfelügy. GYSEV Ig., Barabás László m. tan. Bp. Józsefv., Fülöp István m. v. főell. VVF. Kummer István m. tan. Terézváros. Huszár Mihály m. vez. főm. Balassagyarmat fth., Bibók Ferenc munkamest. Hatvan —Salgótarján pft., Ipacs József v. szakmest. Jobbparti Bizt. Főn., Helle János m. főtiszt Ép. Fenn. Főn., Rácz János v. főmunkam. Rákos áll., Stricki István ellenőr Józsefváros áll., Jankovits Istvánné v. munkás Nyugati műsz., Szekeres Mihály m. főell. BBFF.,

(Folytatjuk.)



Dombóvár állomáson a kitérőcserék munkálatalhoz épített felvonulási épületet a munkák befejezése után melegedővé és öltözővé alakították. Ezzel a pályafenntartási dolgozók szociális igényeinek kielégítéséhez megtették az első lépést.

(Mező László felv.)

A szakszervezetért folyó harc történetéből

I.

Mintegy hét évtizeddel ezelőtt kezdődött meg hazánkban az osztályharcos alapon álló modern szakszervezeti mozgalom kibontakozása. Az 1890-es évek elején majdnem valamennyi szakma munkásai megtartották alakuló kongresszusaikat és az egyes szakmák bizalmi férfiaiból már 1892-ben megalakult a Szakszervezeti Tanács.

A vasúti műhelyek legöntudatosabb munkásai az 1890-es évek elején saját szakmájuk munkásszövetségének megszervezésében vettek részt. A kilencvenes évek elején a vasutas dolgozók közül egyedül a mozdonyvezetők és mozdonyfűtők tettek kísérletet szocialista jellegű önálló szakegylet megteremtésére. A kereskedelmi miniszter nem engedélyezte a szakegylet megalakítását, de kénytelen volt hozzájárulni a Mozdonyvezetők Lapjának megjelenéséhez. Ez az első magyarországi vasutas szaklap — első száma 1892. júliusában jelent meg — éveken keresztül jelentős szerepet játszott a mozdonyvezetők és fűtők osztályöntudatra ébredésében és a modern szakegylet propagálásában.

A kilencvenes évek közepén már egyre több osztálytudatra ébredt vasúti műhelymunkás jutott arra a meggyőződésre, hogy helyzetük javításáért csak úgy harcolhatnak eredményesen, ha egységesen lépnek fel, ha erőiket az elaprózott szakmunkánkénti szervezkedés helyett önálló vasúti munkás szakegyletbe tömörítik. A hazai munkásmozgalom újabb fellendülése, a vasúti műhelymunkások öntudatosodásának előrehaladása kedvező feltételeket teremtett a vasúti szakegylet létrehozásához. Ösztönözte a műhelyi munkásokat osztrák osztálytestvéreik szervezkedésének és harcainak példája is. 1896 szeptember 20-án a Felsőerdősor u. 25. szám alatti vendéglőben tartott gyűlés mondta ki először, hogy az állami és államvasúti munkások érdekeinek védelmére önálló munkás szakegyletet alakítanak.

Ezt követően számos gyűlésen vitatták a műhelymunkások ezt a határozatot, míg végül 1897 április 17-én a Hársfa utcában tartott gyűlésen elfogadott határozat kimondotta: „a vasúti munkások szakegyletet alakítanak s az alapszabályok kidolgozásával a gyűlés elnökségét — a szociáldemokrata párt és a Szakszervezeti Tanács egyes vezetői foglaltak helyet az elnökségben — bízzák meg és azon esetben, ha a minisztérium az alapszabályokat visszautasítaná, szabad szervezkedésre, alapszabálynélküli, lényegében illegális szervezkedésre lépnek".

A kormány és a vasút vezetői ahogy megismerték a fentebb idézett rendőrségi jelentést, különös dühvel vetették magukat az osztálytudatra ébredt szervezkedő vasúti munkásokra. A MAV Nyugati műhelyéből — amely ez időben a szervezkedés központja volt — egyszerre 71 osztálytudatos munkást bocsátottak el. Még nem sikerült megtalálni az elbocsátottak névsorát, de valószínű, hogy ekkor bocsátották el Klausz Antalt is, aki elsőnek bontotta ki és emelte magasra a vasutasszakszervezet megteremtéséért folyó harc zászlaját.

A magyarországi vasúti munkásmozgalom korai szakaszának e kiemelkedő egyéniségéről sajnos, keveset tudunk. Nem tudjuk sem azt, hogy mikor és honnan került az Osztrák—Magyar Államvasuttársaság budapesti főműhelyébe lakatosnak. (Ez a műhely az 1891-es államosítás után kapta a MÁV Nyugati műhely nevet.) Nem tudunk arról sem, hogy távozása után hol dolgozott. De azt okmányok bizonyítják, hogy 1890-ben már elismert, harcos vezetője a főműhely osztálytudatra ébredt munkásainak. A korabeli rendőrségi jelentések mint ismert szocialistát emlegetik, akinek tevékenysége túlnőtt saját műhelyének keretein. 1891-ben kiemelkedő szerepet játszott a budapesti egyesült fémmunkás szakegylet megszervezésében. Részt vett a magyarországi vas- és fémmunkások 1894-es első országos kongresszusának előkészítésében és munkájában. 1896 szeptember 20-án a vasúti munkásgyűlés az ő javaslatára határozta el az államvasúti munkások önálló szocialista szervezetének megteremtését.

A vasút vezetői arra számítottak, hogy brutális megtorlással gátat tudnak emelni a munkások szervezkedésének, hogy az elbocsátások majd visszarettentik a vasúti munkásokat erről az útról. Tévedtek. A kilencvenes évek második felében a terrorral dacoló lelkes és fáradhatatlan szocialista agitátorok munkájának eredményeként az ország legtöbb vasúti műhelyébe behatoltak a modern munkásmozgalom eszméi. Az önálló vasúti munkás szakegylet megteremtéséért folyó harc nemcsak tovább folyt, hanem új szakaszába is lépett. A legöntudatosabb és legharcosabb vasúti munkások megszervezték az illegálisan működő első vasúti munkás szabadszervezetet.

GADANECZ BÉLA
(Folytatjuk.)

Tizenötéves a Szakszervezeti Világszövetség

Ezekben a napokban mind az öt földrészen megemlékeznek a Szakszervezeti Világszövetség 15 éves fennállásáról. *Másfél évtizeddel ezelőtt 1945. október 3-án jött létre a szervezet Párizsban.* Mintegy háromnegyed évszázados erőfeszítés előzte meg a konferenciát. A nemzetközi munkásosztálynak meglehetősen nagy árat kellett fizetnie, míg létrejött ez az egységes, nemzetközi szervezete.

Az egység kialakítása különösen a második világháborút megelőző években ütközött súlyos konfliktusokba. De a világ népeit fenyegető fasizmus veszélye olyan tényezőnek számított, amely első ízben állította egymás mellé az öt világrész országainak dolgozóit.

A szakszervezeti egység kialakításának meggyorsításához vezető úton rendkívül fontos lépést jelentett a szovjet—angolszász *szakszervezeti akcióbizottság* megalakulása. Az Amerikai Egyesült Államok szakszervezeti szövetsége, a CIO is nyiltan kiállt a munkásosztály egységének szükségessége mellett.

1933-ban, amikor Hitler, a német birodalom kancellárja lett egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy a fasizmus az imperializmus legveszedelmesebb erejévé nőtte ki magát. Ez főként a második világháború alatt tűnt ki, amikor a hitleri fasizmus nemcsak Európában, hanem az egész világon veszélyeztette a népek civilizációját és szabadságát.

Ilyen körülmények között vetődött fel a kérdés: *össze kell hívni valamennyi dolgozó kongresszusát.* Az *Angol Trades Union Congress* (TUC) kérte magának ezt a megtisztelteltetést és felhívást tett közzé a *Londoni Konferencia* megtartására, 1945. februárjára.

A londoni konferenciára a *Nemzetközi Szakszervezeti Szövetség* (FSI) valamennyi szervezete elküldte megbízottait. A konferencián, amely számos nehézséggel bajlódott, elhatározták egy új szervezet megalakítását. Az új szervezetet olyannak képzelték el, amely összefogja a világ valamennyi dolgozóját faji, vallási, nemzetiségi és politikai nézetbeli különbség nélkül.

Ezután újabb lépés következett. A konferencia adminisztratív bizottságot jelölt ki, amelynek meg kellett vizsgálni a vállalkozás helyes vezetéséhez szükséges gyakorlati eszközöket, megtervezni a szervezeti felépítést és megalkotni az alapvető elveket a vezetés számára.

A munka befejeztével *szeptemberre összehívták a második Szakszervezeti Világkonferenciát Párizsba.* Miután ez a tanácskozás a szervezeti felépítésre tett javaslatot jóváhagyta, átalakult a *Szakszervezeti Világszövetség I. konferenciájává.*

A Szakszervezeti Világszövetség a másfél évtized alatt nagyot lépett előre. Ma már a bizalom szerte a világon növekszik az SZVSZ iránt. Ezt talán legszemléltetőbben az mutatja, hogy *170 millió szervezett munkásból 101 millió az SZVSZ-hez tartozik.* Ugyanakkor a közel 20 millió tagot számláló független — autonóm — szakszervezetek is támogatják az SZVSZ célkitűzéseit.

Az egyre jobban erősödő SZVSZ ereje abban van, hogy következetesen hű maradt azokhoz az alapelvekhez, amelyeket alakulásakor célul tűzött ki: *küzdeni a proletár érdekekért, a szociális haladásért és az emberi nem legmagasztosabb céljaiért.*

Egyre eredményesebben dolgoznak a társadalombiztosítási aktívák

A társadalombiztosítási juttatások elbírálása, kifizetése és ellenőrzése a dolgozók teljes megelégedésére csak úgy valósítható meg, ha társadalombiztosítási tanácsaink a dolgozók széles rétegeit is bevonják munkájukba. Társadalombiztosítási tanácsaink több ezer társadalmi aktivája végzi a beteglátogatást, az üzemegészségügyi munkát, oktatja és neveli a dolgozók tízezreit és ellenőrzi a kiadott társadalombiztosítási szolgáltatásokat.

Az aktívák ma már — a rendszeres oktatások következtében — jól végzik munkájukat. A dolgozók bátran fordulnak hozzájuk, mert tudják, hogy megfelelő segítséget kapnak tőlük. Szakszervezetünk alapszervezetei a dolgozók problémáit legtöbbször már az üzemben, a szolgálati helyen megoldják. A középszervekhez és központunkhoz azok az ügyek kerülnek, amelyek az alapszervnél nem oldhatók meg.

A dolgozók munka- és életkörülményeinek javításával is behatóan foglalkoznak a társadalombiztosítási tanácsok aktívái. Javaslataikat rendszeresen eljuttatják központunkhoz is, és azok megvalósításáért a lehetőséghez mérten az illetékes szerveknél eljárunk.

A dolgozók javaslatai alapján sokat javult a társadalombiztosítási munka. A juttatások száma és mértéke is emelkedett.

A munka javítását eredményezte az is, hogy a dolgozók elvtársiasan segítik egymást. Beteg társukat meglátogatják, tájékoztatják az üzem életéről. Kiváltják a szükséges gyógyszert, sőt a háztartási munkában is segítenek. Számtalan esetben volt példa arra is, hogy beteg társukat — akinek gyógyulása otthonában nem látszott biztosítottnak — kórházban helyezték el.

A társadalombiztosítási tanács munkatársai a meglátogatott dolgozók szociális körülményeiről rendszeresen tájékoztatják a társadalombiztosítási tanácsokat, s azok aztán gondoskodnak szükséghez mérten az arra rászorult dolgozók segélyezéséről.

Aktíváink az üzemben állandóan ellenőrzik a munkahelyeket, hogy megfelelnek-e az egészségügyi követelményeknek. Ellenőrzésük kiterjed a tisztaságra, a világításra, a szellőztetésre, a fűtésre, stb.

A betegekről vezetett statisztika alapján kutatják a megbetegedés okait. Megállapításaikhoz kikérik az üzemorvos véleményét is. A nyugdíjazás előtt álló dolgozókat tájékoztatják az időbeszámítás módjáról, a nyugdíj igénylés formájáról.

Nem minden üzemben és szolgálati helyen jó még a kollektív munka. De ha a fentiekben ismertetett módon igyekeznek mindenütt elvégezni a társadalombiztosítási tanácsokra háruló feladatokat, méltán érdemlik ki a jövőben is a dolgozók bizalmát.

A Legújabbkori Történeti Múzeum felhívása

A Legújabbkori Történeti Múzeum (Budapest, V., József nádor tér 7.) Telefon: 380—525, 180—708 felkéri a régi szervezett munkásokat és azokat, akik a felszabadulás előtt részt vettek a szociáldemokrata párt, a szakszervezeti munkás-kultúrmozgalomban, továbbá az MSZMP és VS-mozgalomban, hogy a birtokukban levő következő témájú akció, alkalmi és tagsági bélyegeket juttassák el, illetve küldjék be a múzeumnak: *Munkás Testedző Egyesület* (MTE). *Munkás Eszperantó Egyesület, Természetbarátok Turista Egyesülete* (TTE), *Székházépítkezési, Ellenállási Sztrájkalap, Munkanélküli segély, Karácsonyi segély, Május elsejei, Választási alap, Népszava-jubileum, Mindennemű munkásmozgalmi téglajegyek, Szociáldemokrata, Választójogi, Vörös Segély* (VS), *Nőmozgalom, Általános Fogyasztási Szövetkezet* (ÁFOSZ), *Magyarországi Szocialista Munkáspárt* (MSZMP), *Gyermekbarát Egyesület, Munkásdalos Egyesület.*

A múzeum kéri mindazokat, akiknek a felsoroltak közül bármelyik alkalmi, vagy tagsági bélyeg a birtokában van, nyújtson segítséget, hogy ezeket, mint a felszabadulás előtti magyar munkásmozgalom történetének dokumentumait a múzeum összegyűjthesse és megőrizhesse.

Aktíva értekezlet Ferencvárosban

Az MSZMP Budapesti Vasutas Csomóponti Pártbizottság és a IX. ker. pártbizottság felkérésére *Németh József* elvtárs miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója látogatást tett a ferencvárosi vasúti csomóponton.

Megtekintette a két gurítódomb munkáját, elbeszélgetett a dolgozókkal, majd kommunista aktíva értekezletet tartott. Több mint kétszázan jöttek össze, hogy meghallgassák Németh elvtársnak a dolgozók kérdéseire adott válaszait. A miniszterhelyettes elvtárs ezután ismertette az őszi forgalom várható feladatait és a soron következő teendőket.

A hiányosságok megszüntetése helyett, kioktatás

A Magyar Vasutas egyik számában megírtuk, hogy a *balassagyarmati fűtőházban* mennyi problémát, nehézséget okoz a szociális létesítmények hiánya. A cikk nyomán gyors „intézkedés" született. A felsőbb szervek kiküldöttei azonban a legnagyobb meglepetésünkre nem azért utaztak *Balassagyarmatra*, hogy segítsenek a hiányosságok megszüntetésében, hanem arról igyekeztek meggyőzni bennünket, hogy a fürdő és a többi helyiség régen is jó volt, miért ne felelne meg ma is, majd megfenyegették a levélírókat.

Mi elég hosszú időn keresztül tisztálkodtunk vödrökből, mivel a fűtőháznak fürdője, mosdója nem volt. Áztunk és fagyoskodtunk eleget a szabad ég alatt a felszabadulás előtti években, amikor a munkásnak mindenbe bele kellett törődnie, mert ellenkező esetben az utcán találta magát. Ezeknek nem hiányzik és senki se fenyegessen meg bennünket azért, mert olyan ügyet sürgettünk, amelynek szükségét érezzük, s amelyet már több ízben megígértek.

A fűtőház dolgozói

Hírek a dolgozók általános iskoláinak szervezéséről

Gyakran kapunk hírt arról, hogy a vasutas dolgozók egyre nagyobb számban határozzák el magukat a munka utáni továbbtanulásra. Ime néhány hír:

★

A szakszervezet Veszprém megyei bizottságának jelentése szerint eddig 261 dolgozó jelentkezett általános iskolai továbbtanulásra.

★

Tapolca állomáson önálló üzemi iskolát szerveztek.

★

Hajdu-Bihar megyében eddig 393 vasutas jelentkezett a dolgozók iskolájába. Ebből több mint 250 jár általános iskolába. A Debreceni Járműjavítóban 172 dolgozó jelentkezett továbbtanulásra.

★

Bács-Kiskun megye területén 411-en kezdik az új tanévben a tanulást. 365-en az általános iskola különböző osztályaiban folytatják tanulmányukat. A megyében mintegy 10 helyen önálló üzemi vasutas iskola indul.

★

A Komárom megyei bizottság arról tájékoztat, hogy szeptember 1-ig több mint 100 dolgozó íratkozott be az általános iskola különböző osztályaiba. A jelentkezések tovább tartanak.

★

A budapesti építési főnökség szakszervezeti bizottságának kezdeményezésére eddig 110 dolgozó jelentkezett az általános iskolára.

★

Zalaegerszeg állomáson 40 fővel önálló üzemi iskola indult.

★

A MÁV Kórház szakszervezeti bizottsága több mint 50 dolgozót vont be általános iskolai továbbtanulásra. Részükre önálló üzemi iskolát indítanak.

A becsület és a hírnév kötelez

A tavasz még messze járt, de az emberek agyában és szívében már új tervek, új vágyak születtek. Hogyan lehetne szervezettebben, jobban dolgozni, mit kellene tenni, hogy jobban elsajátíthassák a szakmát és az élet minden megnyilvánulásában, mindig igaz, példamutató emberek, új társadalmunk élenjáró harcosai legyenek?

Pogonyi Lajos állomásirányítóval, a hatvani rendezőpályaudvar felvételi épületében találkoztam. Kurta félmondatokban beszélgethettünk, mert szüntelenül csengett a telefon, jelzések, utasítások jöttek. Kint pedig a vonatok dübörögtek.

A szocialista brigád címért

— *Mivel kezdik a napi munkát?* — kérdeztem.

— Az eligazítás után elővesszük a kétszer tizenkét órás vonatforgalmi tervet. Tanulmányozzuk, mert ez az irányelv, ehhez kell magunkat tartani. Persze sok függ a brigád jó együttműködésétől is. *Gólya Sándor, Erdélyi Zoltán* és *Fehér József* forgalmi szolgálattevők, *Telek Gyula* menetirányító, *Győri Antal* kocsiintéző, *Pelle Béla* és *Házi János* kocsimesterek, *Szilágyi István* naplózó, *Bedinszki Lajos* mozdonyfelvigyázó és jómagam, mint állomásirányító jól tudjuk ezt.

— *Milyen vállalást tett annak idején a brigád?*

Kérdésemre *Révész József*, a szakszervezet termelési felelőse brigádnaplót tesz elém. A szép sorjában beírt pontok között ilyeneket olvastam:

A fűtőház dolgozóival karöltve a tehervonatok gazdaságos kihasználását a megadott tervhez képest három százalékkal emeljük. A személy- és rendező-pályaudvar munkájának lebonyolításával, a tartalékmozdonyok ésszerű kihasználásával a megadott kocsimozdítási tervet két százalékkal túlteljesítjük. A szakmai oktatásokon együttesen részt veszünk, a vizsgákra közösen felkészülünk.

Gólya Sándor forgalmi szolgálattevő egyéni vállalása: *Fehér József* brigádtagnak átadja a munkamódszerét. *Pelle Béla* kocsimester pedig elvégzi a VIII. általános iskolát.

— *Ki és hogyan ellenőrizte a vállalások teljesítését?*

— Elsősorban mi magunk. Eleinte hetenként. Később, ahogy a helyzet megkívánta. S a fontosabb eseményeket a naptárban rögzítettük.

A párszavas bejegyzések, az új kezdeményezés sikerének egy-egy fontos állomását jelzik.

Az úttörőknek sikerült

— A brigádok maguk kérték, hogy alakítsunk egy bizottságot, amely havonként rendszeresen ellenőrzi a vállalások teljesítését — vette át a szót *Szuromi István* sz. b.-titkár. A dolgozók azt mondták, hogy amit maguk vállaltak, azt igyekszenek becsülettel teljesíteni, de nem szeretnének sem szégyent, sem váratlan meglepetést a hatodik hónap után. Azt kívánták, hogy a bizottság ellenőrizze, bírálja és segítse őket. A bizottságban részt vesz a szakszolgálat, a párt- és a szakszervezeti bizottság képviselője.

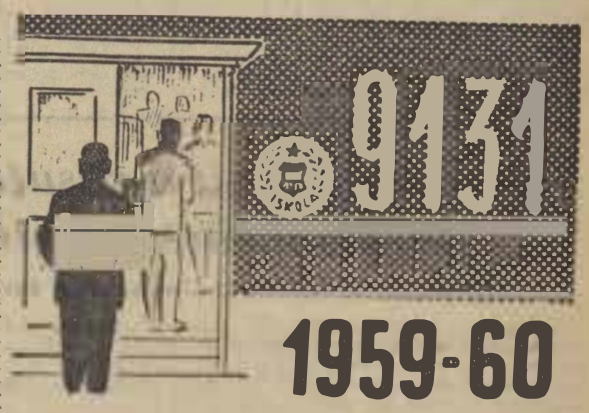
A szakszervezeti bizottság titkára fellapozta a szocialista brigádok összesítő naplóját, amelyet az értékelő bizottság megállapításai alapján az sz. b. vezet. A napló a következő bejegyzéseket tartalmazza: a Pogonyi-brigád márciusban 108,8, júniusban 105,8 százalékra teljesítette tervét a tehervonatok gazdaságos kihasználásában. A Pogonyi-brigád a Béke Tsz-ben 40 óra társadalmi munkát végzett, a rendező pályaudvar gyomirtásánál munkaidő után 26 órát dolgoztak. *Erdélyi Zoltánt* kiváló termelési, társadalmi és mozgalmi munkájának elismeréséül tagjelöltként felvették a pártba.

— *Miután elnyerték a szocialista brigád címet, tettek-e újabb vállalást?*

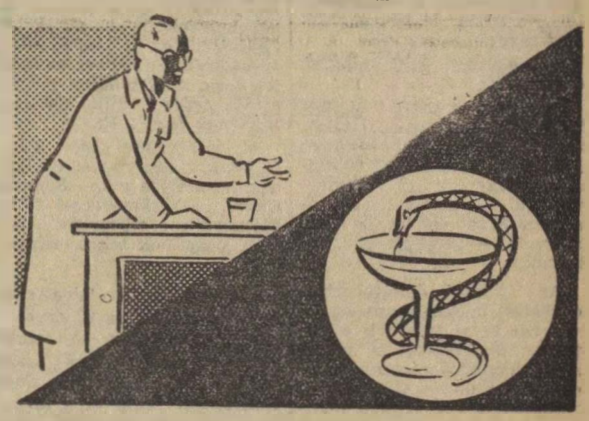
— Igen! — válaszolta egyszerre *Győri Antal* és *Pogonyi Lajos*. — Úttörők voltunk Hatvanban a szocialista brigád-mozgalomban, úgy érezzük, a becsület és a hírnév kötelez. Tudatosan dolgozunk a jelmondat megvalósításán: *„A szocialista brigádmozgalom nem cél, hanem eszköz a célkitűzések megvalósításában."*

Fazekas László

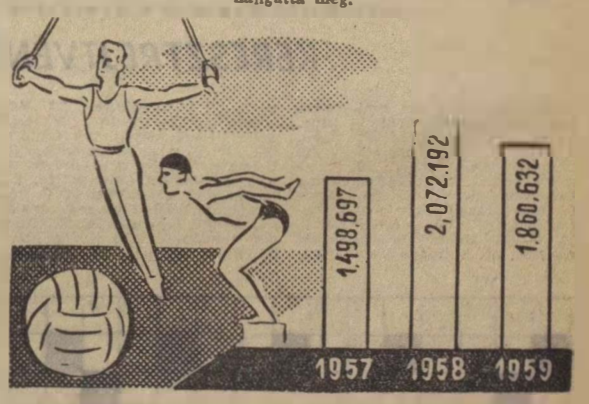
A szakszervezeti munka számokban



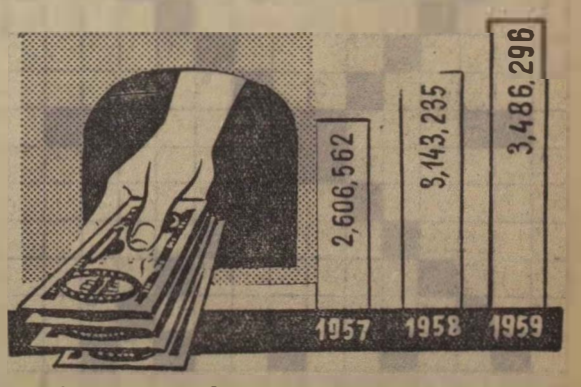
Az 1959/60-as iskolai évben 9131 vasutas dolgozó vett részt különböző fokú állami oktatásban.



Az 1959-ben szervezett 621 egészségügyi előadást 42 154 vasutas dolgozó hallgatta meg.



A sportkiadások alakulása: 1957 — 1 498 697 forint, 1958 — 2 072 192 forint, 1959 — 1 860 632 forint.



Segélyek címén kifizetett összeg: 1957 — 2 606 562 forint, 1958 — 3 143 235 forint, 1959 — 3 486 296 forint.

Sport

A vasutas sportolók olimpiai szerepléséről

Rómában szeptember 11-én este kihúnyt az olimpiai láng. Véget ért az olimpiák történetének legnagyobb szabású, legizgalmasabb nyári tornája. A százötven olimpiai bajnoki címért, a helyezésekért soha még ennyi ország ilyen nagyszámú versenyzőgárdája nem állt rajthoz.

A hat arany-, nyolc ezüst- és hét bronzérmet szerzett magyar olimpiai csapatban 13 vasutas sportoló kapott helyet. Sportolóink közepes teljesítményt nyújtottak Rómában, a meglepetések olimpiáján. Amikor elutaztak többet vártunk tőlük. De most miután túl vagyunk a vetélkedéseken és tudjuk, hogy az összecsapásokon világnagyságok, olimpiai bajnokok véreztek el mielőtt eljutottak volna a döntőig, elégedettek vagyunk teljesítményükkel.

Elégedettek vagyunk, mert *Mendelényi Tamás*, a BVSC fiatal kardozója tagja volt az aranyérmet nyert magyar kardcsapatnak. A második helyen végzett női tőrvívócsapatban *Kovácsné* és *Székelyné* személyében két vasutas versenyző harcolta ki az ezüstérmet. A harmadik helyen végzett magyar labdarúgó-csapatnak *Novák Dezső*, a Szombathelyi Haladás játékosa, az ugyancsak harmadik helyen végzett vízilabda-csapatnak pedig *Katona* és *Kondrád II. személyében* két BVSC-játékos volt a tagja. A negyedik helyen végzett férfi tőrcsapatban *Kamuti Jenő, Kamuti László és Czvikovszky Ferenc* kapott helyet. *Reznák János*, a Ceglédi VSE birkózója szabadfogásban az ötödik helyen végzett.

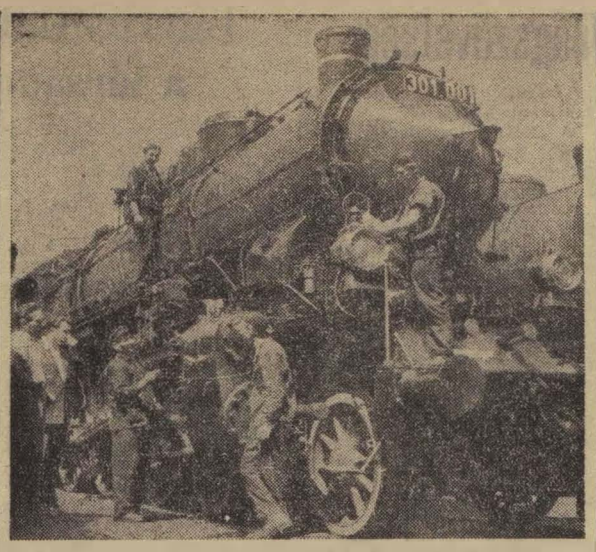
Egyszóval versenyzőink becsülettel helytálltak a küzdelmekben, ezzel kivívták a sportemberek elismerését, öregbítették a magyar sport hírnevét.

Sportszerűségi verseny

A szakszervezet sportosztálya a labdarúgó NB I-ben és az NB II-ben szereplő vasutascsapatok részére sportszerűségi versenyt írt ki.

A verseny feltételeit négy pontban szabták meg. A pontok között szerepel a vendégcsapat fogadása, a mérkőzés sportszerű légköre, a játékosok és a közönség viselkedése.

A sportszerűségi versenyben a helyezési sorrendet az 1960—61. évi bajnokság befejezése után állapítják meg. A legjobb eredményt elérő három csapatot felszereléssel jutalmazzák.



Ez a mozdony mindig ragyog a tisztaságtól, pedig nem könnyű a karbantartása. Büszkék is rá a Keleti fűtőházban. Büszkék Nagy János és Magyar Lajos mozdonyvezetők brigádjára is, akik felváltva járnak a 301 001 sorozatú mozdonnyal, s amikor idejük engedi, szépítik a gépüket.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

39. számból: 122 677/1960. I/3. C. Munkavédelmi és balesetelhárítási tevékenység fokozása.

118 786/1960. AI. A „Bontásból származó ócska építőanyagok és ócska vasbetonaljak értékesítése" tárgyában megjelent rendelet módosítása.

HÍREK

— **Július végéig 66 újítási javaslatot nyújtottak be a Székesfehérvári Járműjavítóban Ebből huszat már elfogadtak. Az előkalkuláció szerint az elfogadott újítások 154 488 forint megtakarítást jelentenek. Az újítók 6866 forint újítási díjat kaptak.**

— **Bensőséges ünnepségen búcsúztatták két nyugdíjba vonult dolgozó társukat a Debrecen Déli Pályafenntartási Főnökség dolgozói. Varga József főintézőnek és Nagy Sándor SZB-elnöknek a szolgálati főnökség és a mozgalmi szervek vezetői köszönték meg eddigi munkásságukat, majd ajándékkal kedveskedtek nekik.**

— **Az USA történelmének egyik legnagyobb vasutas-sztrájkja kezdődött szeptember 1-én az Egyesült Államok pennsylvaniai vasútvonalán. A sztrájkban 20 ezer vasutas vett részt.**

— **Túlteljesítették augusztus havi tervüket Kiskőrös állomás dolgozói. A kocsitartózkodásban 120, a kocsimozgatásban 108, a kocsikihasználásban pedig 106 százalékos eredményt értek el.**

— **Októberben adják át rendeltetésének a zalaegerszegi fűtőház új mozdonyfordítóját. A fűtőház dolgozói eddig 50 ezer forint értékű társadalmi munkát végeztek a fordító építésénél.**

— **Munkásakadémiát szervez az új oktatási évben Kaposvár állomás és a pályafenntartási főnökség pártszervezete és szakszervezeti bizottsága. Eddig 60 dolgozó jelentkezett az akadémiára.**

— **Háromszáznyolcvan tehervagont vásárolunk Hollandiától. A magyar külkereskedelem mintegy másfél millió dollár értékben 380 kéttengelyes, nyitott vasúti tehervagont vásárol az etrechti Werkspoor holland cégtől.**

A szerkesztőség üzeni

Cseh Zoltán Szolnok, Sziládi Sándor Szeged, Hontvári József Budapest, Leiti Ferenc Pécs, Póka Miklós Tiszaszederkény, Pásztor András Kiskőrös, Bolonzsár Gyula Békéscsaba. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Németh Pál Szerencs, Barna Lajos Miskolc. **Levelében válaszolunk.**

Kovács István Vác, Visnyei József Táplószele, Németh Ernő Szombathely. **Kérelmüket továbbítottuk.**

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** 3 szobás, komfortos zárónyi MÁV-lakásomat bármely nagyvárosban levő 2 szoba komfortos, kertes lakásért, Pálosi István főintéző Zárónyi, MÁV-telep 24/a.

— **Házcsere útján felajánlom** 2 szoba összkomfortos, gyümölcsös, konyhakertes, gazdasági udvaros MÁV villalakásomat (szárító padlás, fáspince, mosókonyha). Keletitől villamossal 18 perc. Ajánlatokat kérem Bp., XV., 1-es számú főpostára: Poste restante, B. Iván jeligére.

— **Elcserélném miskolci egy** szobás komfortos, erkélyes, gázos lakásomat budapestire. Varsányi, Bp., XIII., Bulcsu u. 23/b. T: 407—175.

Bezárta kapuit a vasutas fiatalok balatonkenesei építőtábora

Több mint 1 millió forint értékű társadalmi munka

Néhány hónappal ezelőtt csak lépésben haladhatott a gépkocsi a balatonkenesei vasutas-üdülő felé vezető gidres-gödrös bekötőúton. Most pedig mintha csak a műúton lennénk, olyan simán gördül a gépkocsink az új úton. Gépkocsivezetőnk, *Himberger József* meg is jegyzi:

— *Nagyszerű utat építettek a fiatalok.*

Igen, ezt az utat ők építették. Ők, a vasutas fiatalok, akik az ifjúsági bizottság hívó szavára jöttek Balatonkenesére, hogy az új vasutas-üdülőhöz — amelyet az ifjúság számára építtet a szakszervezet — megépítsék a bekötőutat.

Az ifjúsági építőtáborban egyhetes turnusokban összesen hét hetet töltöttek a fiatalok. Budapestről és az ország különböző részéről mintegy ezer diák, ipari tanuló és ifjúmunkás vett részt a munkában. S mint az szeptember 3-án a tábor záróünnepségén kitűnt, a fiatalok várakozáson felüli teljesítményt nyújtottak. De beszéljenek inkább a számok.

A fiatalok az út építésénél mintegy 3500 köbméter földet mozgatak meg. Ezenkívül 57 vagon salakot raktak ki és szállítottak az új útra és közel 40 vagon zúzott követ mozgattak meg. A társadalmi munka értéke pedig 1 millió 200 ezer forintnak felel meg.

A záróünnepségen, *Végh Lajos*, a szakszervezet elnökének bevezetője után *Soproni József*, a szakszervezet főtitkárhelyettese elismeréssel beszélt a fiatalok teljesítményéről.

Az ünnepség hivatalos része után került sor a táborvezetők jutalmazására. A szakszervezet elnökségének ajándékát és az okleveleket *Soproni József* adta át a táborvezetőknek és azoknak, akik részt vettek az építőtábor szervezésében.

Este a tábortűz köré gyűltek a fiatalok, ahol szalonnasütésre került sor, majd a társalgóban műsorral egybekötött táncestet rendeztek. A talpalávalót a veszprémi vasutasok tánczenekara szolgáltatta.

Az építőtábor utolsó hetében dolgozó fiatalok is éppen úgy búcsúztak az üdülőtől, az építőtábortól, mint a többiek:

— Viszontlátásra jövőre!

Megjelent a MUNKA szeptemberi száma

A szakszervezeti mozgalom folyóiratának szeptemberi száma több, széleskörű érdeklődésre számottartó cikket és tanulmányt közöl. A **Szakszervezeti Világszövetség** megalakulásáról az SZVSZ alelnöke: **Vicente Lombardo Toledano** írt cikket. **Gál László** a szakszervezeti tisztségviselők továbbtanulásának fontosságáról, **Huber Lajos** a hivatalok munkamozgalmának eredményéről, **Burán Károly** az újítók és kiváló dolgozók II. országos konferenciája határozatainak megvalósításáról, **Pongor Magda** az építőipar ötéves tervéről és a szakszervezet feladatairól ír. A kulturálás rovatba **Segesdy Miklós** írt tanulmányt Modern kultúra — marxista kultúra címmel. **Vas János** a szocialista brigádok művelődéséről számol be. Ismerteti a lap a bulgáriai szakszervezeti könyvtármunka tapasztalatait, a **Népművelési Intézet** tevékenységét a szakszervezeti kulturális munkások segítéséért. A sportrovatban **Kádas István** a **Toldi Miklós testnevelési mozgalom** tapasztalatait fejtegeti. Ezenkívül számos ismeretterjesztő kulturálás és egyéb cikket találunk a lapban.

Újjáalakult a Petőfi Színház

Az új színházi évadra zenés színházzá alakult át a budapesti *Petőfi Színház*. Ez azt jelenti, hogy a színház új műfajt, a zenés komédiát, a zenés drámát próbálja meghonosítani. A mai élet kifejezésére keres eszközöket a művészet gazdag fegyvertárából — a próza segítségét hívja feszült konfliktusok ábrázolására, s a zenére támaszkodik, hogy ez a kifejezés színes és gazdag legyen.

A két cél jegyében született a színház első évadjának terve: elsőnek a nemrég elhúnyt nagy német költő, *Bertolt Brecht* leghiresebb művét, a *Koldusoperát*, valamint *F. Saidy* és *E. Harburg Szivárványvölgy* című darabját mutatják be.

KISZ-esküvő Tiszaszederkényben

Rab József, Tiszaszederkény állomás váltókezelője és *Mező Júlia* termelőszövetkezeti dolgozó nagyszabású KISZ-esküvőt tartott a község kultúrotthonában. A termelőszövetkezeti község első KISZ-esküvőjét nagy érdeklődés előzte meg. Annál is inkább, mert egy időben a szülők hallani sem akartak ilyen esküvőről.

A gondosan előkészített eskövő jól sikerült. A kultúrotthonba vörösnyakkendős úttörők sorfala között vonult be az ifjú pár. Szép volt az esketési szertartás is. A szülők a meghatottságtól könnyes szemmel nézték végig az ünnepséget. A nagy érdeklődésre jellemző, hogy a meghívottakon kívül mintegy 150 községbeli volt jelen az esketésnél.

PÓKA MIKLÓS

Hová fejlődik a tudomány?

Kezemben az újság... Érdeklődéssel olvasom a tudomány, a technika újabb diadalát, hogy ember alkotta szerkezet — űrrakéta — élőlényekkel a kozmikus térben járt, s onnan visszatért a földre.

Hová fejlődik a tudomány?

Amíg ezen töprengtem, bejárt a debreceni gyorsvonat — ugyanis szolgálatban voltam.

A gondolatok még ott cikáztak a fejemben: háromlépcsős rakétáról, az űrhajóban elhelyezett automatikus fényképezőgépről, televíziós adóról és a rakétát a földre visszaparancsoló szerkezetről.

A gyorsvonat a csarnokba érve megállt. A mozdonyvezető leszállt a gépről — kezében egy kormos, piszkos „lámpa"-félével. Lámpa? Ez rangos jelző lenne arra a tárgyra, amivel a mozdonyszemélyzet a gépét vizsgálja. Az özönvíz előtti „lámpaféleségben" gázolaj pislákol, fojtó kellemetlen szagú nyílt lánggal.

Elgondolkoztam a két végleten.

A vasutnál úgylátszik megállt az idő. Lehet, hogy Galvani és Edison sohasem éltek? Vagy csak az illetékesek nem veszik észre a technika rohamos fejlődését?

— *g* —

Egy vasutas-képzőművész festményeinek kiállításáról

Kling György festőművész neve ma már nem ismeretlen a művészetkedvelők körében. 1934-től a közös kiállításokon kívül egyéni rendezésben is kiállításra kerültek festményei. A felszabadulás előtt sokáig hallgatnia kellett politikai nézetei miatt. A közönséggel való találkozást azonban pótolták az 1947 és 48-ban, majd az 1955-ben megrendezett kiállításai.

Kling György munkáiból szeptember 2-án ismét kiállítás nyílt a Csók Galérián (Bp., V., Váci utca 26.). Ezen a kiállításon nagyméretű képei elsősorban a vasúti műhelyek munkájával, életével foglalkoznak.

A Vasutasok Szakszervezete Képzőművészeti Iskolájának tanára közvetlen élményanyag alapján és az emberek megismerése útján jutott el műveinek artisztikus és humánus ábrázolásához. Más természetű képei is ugyanebből a gyökérből táplálkoznak. Egy melegszívű, értő és érző ember összegyűjtötte és lírai hevüléssel kifejezte mindazt, ami szívének kedves.

Kár, hogy a képek beüvegezve kerültek kiállításra. Ez a megoldás nem a legszerencsésebb. Különösen egy-két nagyobb képnél nem.

Kling György vasutas festőművész kiállítása ettől eltekintve értékes és felejthetetlen élményt nyújt a tárlatlátogatóknak.

KERESZTREJTVÉNY

VÍZSZINTES: 1. **Az őszi forgalom jelszava. Folytatása a függ. 15-ben.** 11. Papa. 12. Fél yard. 13. Házilány. 14. Csapadék. 16. Lágymányosón épül. 20. Kicsinyítő képző. 21. Kötőszó. 23. Dél-amerikai vidék. 24. Nagy Októberi Forradalom. 25. Kapcsolószer. 27. Város az USA-ban. 28. Vasúti kocsifajta. 29. Olasz női név. 31. Kettőzve francia művész. 32. Cserealkatú. 33. Nem valami pontos mérték. 35. Egymást követő betűk. 36. Gondoztak. 37. Szovjet autómárka. 39. Üzenetet. 40. Egyenáramú forgógép. 43. Ismert művész. 46. Határozó szó. 47. Római 1050. 49. Árnyékba. 50. Egyenes vonalat. 51. Svájci legendahős. 53. Rövidden ripakodik. 54. És angolul. 55. Ritka egy név. 57. Alkat. 58. Gallium vegyjele. 59. Az egyik oldal a pályaudvaron. 60. Kevert láz. 61. Kimondott betű. 62. A csodák csodája. 63. Azonos másalhangzók. 65. Krajcár röv.

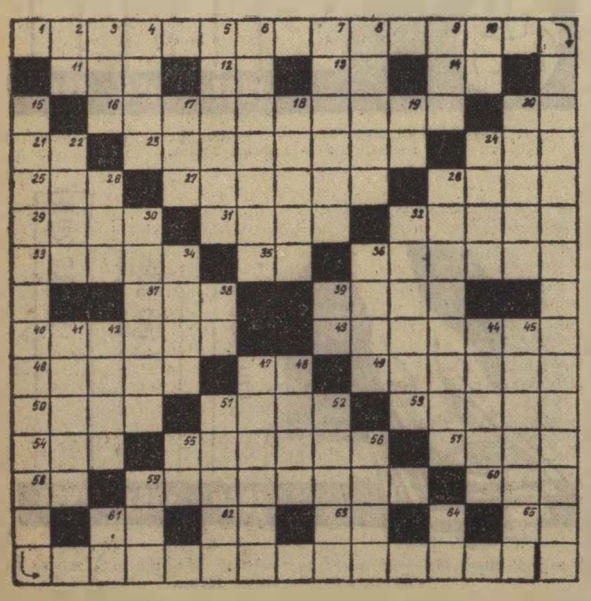
FÜGGŐLEGES: 2. Ime. 3. Elnevezés. 4. Vissza: Pest megyei község. 5. Jó melegben. 6. Vasúti alkalmazottak. 7. Állók. 8. Komikus színésznők. 9. Jézus monogramja. 10. Állóvíz. 17. Heg. 18. Díj a vasútoni 19. Fordítva nem rossz. 20. Ázsiai ország. 22. Papírra vet. 24. Növekedett. 26. Vonat közepe. 28. Hétvégit. 30. Hervasztott. 32. Nagyon vár. 34. Hideg oroszul, fonet. 36. R-rel német levél. 38. Mozi fele. 39. Hon szélei. 41. Női név. 42. Észak németül. 44. Krakkói vár, magyarosan. 45. Észak-amerikai félsziget. 47. Tengeri állat. 48. Négyes!! 51. Told néplesen. 52. Nem megy tovább. 55. Bonn páratlan betűi. 56. Vissza: idegen női név. 59. Így kezd imbolyogni. 61. Kutya. 64. Éneklő hang.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 15.

Beküldési határidő: október 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Menetrend, jelző, a kocsiforduló, a gyors elegyáramlással.

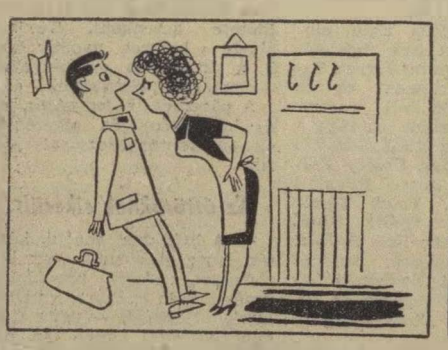
Könyvet nyertek: Halomházi Pál, Isaszeg, Dózsa u. 12. Kolonics Imre, Pannonhalma állomás. Sebők László, Szeged, Kálmány Lajos u. 14.



MAGYAR VASUTAS

Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

ÚJ MOSDÓT KAPTAK



— *Gyanús vagy, hogy ilyen tisztán jössz haza. Valóban szolgálatban voltál?*

Politechnikai oktatás idején



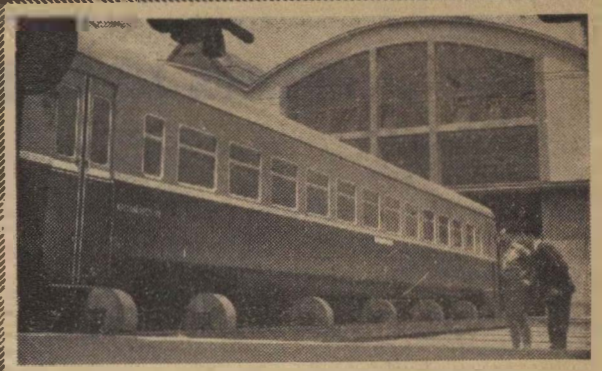
— *Ez a gyerek már megint szétszedi a mozdonyt!*

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. OKTÓBER 1.



A Szovjetunió részére nagy befogadó képességű, új személykocsi prototípusa készült el a Dunakeszi Járműjavítóban. A különleges fűtő- és hűtőberendezésen kívül érdekessége, hogy normál és széles nyomtávra egyaránt beállítható.
(MTI Foto. Laios György felv.)

A Szakszervezeti Világszövetség a nemzetközi munkásosztály alapvető érdekeit képviseli

Napjaink legfontosabb problémája a világ békéjének, a gyarmati népek szabadságának, a különböző társadalmi rendszerek békés együttélésének, a teljes leszerelés mielőbbi megvalósításának biztosítása. A legutóbbi időszakban államfők, miniszterek, diplomaták magasszintű tárgyalásait kíséri élénk figyelemmel a világ közvéleménye. Ezek a tárgyalások egymagukban is pozitív jelenségei a világpolitikának.

Az utóbbi években az imperialista agressziók egész sorozata lepleződött le, és nem véletlenül. Következetes harc eredménye az is, hogy ezekben a napokban — eddig gyarmati sorban élt — 15 új ország foglalja el helyét az Egyesült Nemzetek Szervezetében.

Ilyen és ehhez hasonló világtörténelmi eseményekkel párhuzamosan érkeztünk el a Szakszervezeti Világszövetség tizenötödik évfordulójához.

A világpolitikában kívánatos kedvező légkör kialakításáért küzdő erők között jelentős szerepet tölt be a Szakszervezeti Világszövetség, mert a földkerekség szervezett dolgozóinak ez a tekintélyes és harcos szervezete mindig támogatta és támogatja azokat a haladó törekvéseket, amelyek az egész emberiség ügyét szolgálják.

A Szakszervezeti Világszövetség 15 évvel ezelőtt zászlajára írta a nemzetközi munkásosztály érdekeinek védelmét, a munkásegység eszméjének megvalósítását. Azóta mindig hű is maradt a munkásosztály alapvető érdekeihez. Az 1949-ben bekövetkezett szakadás ellenére — melyet az angol—amerikai szakszervezeti vezetők árulása idézett elő — a nemzetközi munkásosztály leghatalmasabb érdekvédelmi szervezetévé vált. A világ dolgozóinak megbecsülését, bizalmát tükrözi az a tény, hogy a Szakszervezeti Világszövetség 101 millió tagot számlál.

A tőkés országok dolgozói felismerik a monopóliumok érdekeit szolgáló, a kizsákmányolás érdekében foganatosított, ellentétet szító nyugati kormányintézkedések igazi célját. (Pl. az Európai Közös Piac). Ezért támogatják ma már a Szakszervezeti Világszövetséget az SZSZNSZ-be kényszerített dolgozók, szakszervezetek jó része is.

Spanyolországban, Nyugat-Németországban, Görögországban és még néhány más országban nyíltan mutatkozik az új fasiszta veszély. A Szakszervezeti Világszövetség alapokmányának szellemében — egyik fő feladatának tekinti a háború és okai ellen, a tartós békéért folytatott harcot. A fennállása óta eltelt 15 év alatt nagyon sokat tett a béke biztosítása érdekében.

Eredményesen szorgalmazta a békés célokat szolgáló kereskedelmi és gazdasági kapcsolatok létrehozását, mozgósította a világ dolgozóit a háborús fegyverkezés megszüntetéséért. A dolgozók követelésének megfelelően kifejezésre juttatta a nagyhatalmak közötti tárgyalások szükségességét, sürgette és sürgeti a német békeszerződés megkötését. Harcol azért, hogy tiltsák be az atom- és tömegpusztító fegyverek gyártását, és valósítsák meg az általános és teljes leszerelést.

A Szakszervezeti Világszövetség mindenkor felemelte és felemeli szavát a gyarmati és volt gyarmati népek jogainak és érdekeinek védelmében. Hathatós segítséget nyújt ahhoz, hogy ezekben az országokban a szakszervezeti mozgalom fejlődésnek induljon. Ezt a célt szolgálta többi között a Budapesten létrehozott két iskola a latin-amerikai és afrikai szakszervezeti vezetők részére.

A Szakszervezeti Világszövetség tizenegy szakmai tagozata irányítja a szociális helyzet megjavításáért, a demokratikus jogokért folytatott gazdasági harcot a kapitalista és gazdaságilag elmaradott országokban. Elsőnek hirdette meg az „egyenlő munkáért egyenlő bért" elv alkalmazását, majd megszervezte és 1956-ban Budapestre összehívta a Dolgozó Nők Világkonferenciáját.

Ezeknek a konferenciáknak is megmutatkozott az eredménye. Számos országban javult a fiatalok és öregek, valamint a nők jogainak védelme, fejlődött a társadalombiztosítás, csökkent a munkaidő és emelkedett az életszínvonal. A Szakszervezeti Világszövetség mindig a Szakszervezeti Jogok Alapokmányát tartja szemelőtt, amikor a szakszervezeti jogokat, a dolgozók jogait védelmezi.

A szocialista országok szakszervezetei, köztük a magyar szakszervezetek is hatékony munkát végeznek a Szakszervezeti Világszövetségben és szakmai tagozatában. A nemzetközi proletárszolidaritás, a szervezett dolgozók világméretű összefogása óriási politikai tényező, amely a béke és a haladás ügyének győzelmét segíti.

Helytállnak a pécsi igazgatóság dolgozói

A vasutas nagy erőpróbája az őszi forgalom, mert a feladatok ekkor nehezednek legnagyobb súllyal a vasútra. A sürgős továbbítást igénylő ipari termékek szinte özönlenek állomásainkra. A kocsiigénylések száma naponta eléri, sőt, meghaladja a 2300-at. Szeptember II. dekádjának eredményeit vizsgálva megállapíthatjuk: *a pécsi igazgatóság dolgozói eddig jól állják az őszi forgalom „rohamait".* A tervezettnél máris 19 763 tonnával többet szállítottunk. A munka szervezése általában kielégítő, és a késett kirakatlan kocsik mennyisége a második dekádban 6-ra csökkent. Az átlagos kocsiterhelés 100,2%-os.

Szállítófeleink segítsége főleg a munkaszünetes napokon végzett kocsikirakásoknál mutatkozik meg. A munkaszünetes napokon 1383 kocsit raktak ki és a korábbi eredményekhez képest ez nagyon jó eredmény. Hiba azonban, hogy az elmúlt dekádban a ki nem állított kocsik száma elérte a 735-öt. Ennek oka kocsihiány volt, s részben azért, mert a rakva érkezett kocsik zöme külföldi.

Napi mozdonyfelhasználásunk a tervezett 93 helyett 89, ez pedig a vontatási és forgalmi dolgozók jó munkájának köszönhető.

Így is lehet takarékoskodni

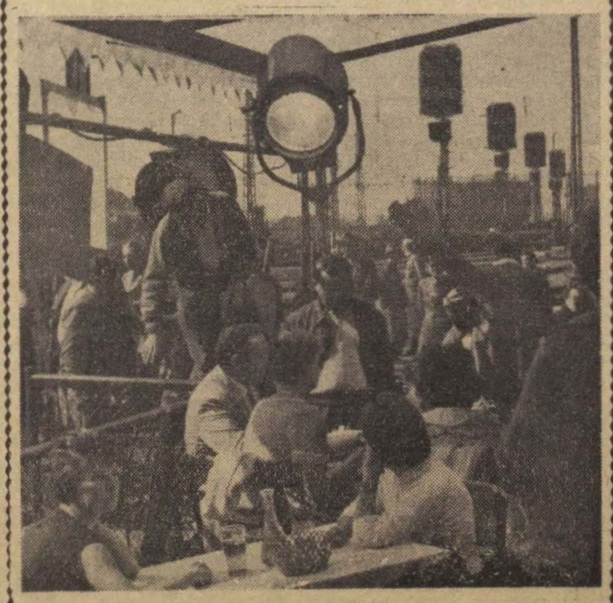
A faláda ma is elsőrendű csomagolóeszköz, mert anyaga, a fa, szilárdságához képest könnyű, a nedvességet jól állja, szívós és elég rugalmas.

A faanyag beszerzése nehéz, ezért kezeljük a ládákat és a rekeszeket óvatosan, szakszerűen a vasúti fuvarozásnál. Ez nemcsak vasúti, hanem népgazdasági érdek is.

A ládák használhatóságának időtartamát jelentősen meghosszabbíthatjuk, ha a zárásnál és a nyitásnál előforduló rongálódásokat megszüntetjük. Ez szegalátéttárcsa használatával lehetséges. A hulladékkartonból készített lemez 2—3 milliméter vastag, közepén a szeg részére kis lyukkal. A kis papírlap megakadályozza, hogy a szeg feje belemélyedjen a tetőlap deszkájába, így a szeg minden erőlködés és a láda rongálása nélkül kihúzható.

A ládák tárolása sok helyet igényel, ezért érdemes foglalkozni az összehajtható faládák alkalmazásának gondolatával. Az újfajta láda csapos pántjai biztosítják a harmonikaszerű összehajtást, a láda szétszedése nélkül. Az összehajtott ládák térfogata sokkal kisebb, az egyes ládarészek nem esnek szét, nem vesznek el. Ezenkívül tartósak, mert a ládafalakat csavarok fogják össze.

Dr. Horváth Károly



A Zápor című új magyar film egyik jelenetének felvétele a ferencvárosi pályaudvaron
(Simay István felv.)

Tervszerűbb munkát követel az őszi forgalom

Bulrik Béla, a békéscsabai fűtőház mozdonyfelvigyázója, éppen a helytelen géprendelés miatt bosszankodott, amikor meglátogattuk irodájában.

— *Ez az éjszaka is jól kezdődik* — mondta, és szinte lecsapta a telefont.

A mérgelődésre az adott okot, hogy a 8386-os számú — Sarkadra közlekedő — vonat részére 19 órai indulással rendelték meg a mozdonyt. A 342—946 számú gép ki is járt a fűtőházból, majd a vonat átvétele és a fékpróba megtartása után derült ki, hogy a „vonat még nem vonat" — húzni kell az elegyet.

A mozdonyt visszaküldték a fűtőházba, a szakaszt pedig a vezényletbe.

— *Így bizony nem sokat ér a tervkészítés* — vélekedett a mozdonyfelvigyázó. *Ennek a mozdonynak az éjszaka vissza kellett volna hozni a 8389-est, hogy hajnalban a 8330-as személyvonatot továbbítsa. Ebből már semmi sem lesz. Csak tudnám, honnan vegyek másik mozdonyt?*

Nagy halom papír

Varga Péter vonatvezetővel a vezényletben találkoztunk. Ő írta fel és „vette át" a lemondott 8386-os számú vonatot. Most brigádjával együtt itt várakozik. A visszaküldés után önköltségben akarták elküldeni *Kötegyánra* vonatért, majd egy órán belül kétszer változtatták meg ezt a rendelkezést. Végül a 8380-ashoz kapott vezénylést a Varga-brigád.

A vonatvezető arról is panaszkodott, hogy Békéscsabán az egy órás jelentkezési idő alatt nem lehet átvenni egy 150 tengelyes vonatot. De csakhamar kiderült, hogy nem a jelentkezési időt kell felemelni, hanem a számadásokat előkészíteni az átmenetsőknél. A vonatkísérők közül valaki megjegyezte:

— *Sokszor ötven számadást is a kezünkbe nyomnak, és hiába böngésszük végig a nagy halom papírt, egyet sem találunk olyant, amelyik a vonatunkhoz tartozna.*

Szabó VI. Lajos vonatfékező ezt mondja:

— *Többen ülünk itt, reggel nyolc, tíz óra óta. Most este 22 óra, és senki sem tudja megmondani, hogy hová is megyünk. A készenléti időt nálunk nem szabad beírni, és ez csak Békéscsabán van így. Szerintünk ésszerű vezényléssel kellene kiküszöbölni az állomáson eltöltött készenléti órákat, nem pedig a készenlét beírásának megtiltásával.*

Nincs szabad vágány

Nyári István segédvezénylő a helytelen vezényléssel kapcsolatban nem tud mást mondani, mint hogy a tervet a vezénylet így kapja.

— *A terven kellene és lehetne javítani* — vélekedik. Majd hozzáteszi: *az is baj, hogy a CFR nem ad pontos elegyhelyzetet, és sokszor mi is rosszul tájékoztatjuk szomszédos határállomásunkat. Ha megvalósul a közös határállomás Curticiben, ezen a téren is megjavul a helyzet.*

A forgalmi irodában lázas munka folyik. Vonatok járnak ki, be, az állomáson. A rendelkező forgalmi szolgálattevő, *Horányi* főtiszt, egy pillanatra sem tétlenkedik. Nem könnyű kivárni, amíg szót válthatunk vele, hogy ne zavarjuk munkájában.

— *Nincs szabad vágányunk* — mondja aztán. — *Még behozzuk a 693-ast, és vége. Pedig a 670-es is engedélyt kért. Az elemzés szerint a 23 Lökösháza átmenet rendeltetésű kocsi 12 helyen van az érkező vonatban. Az I-es tartalék sajnos, 326-os sorozatú kisgép, és nehezen megy vele a tolatás. Helyette is 411-esre lenne szükség. A vonali középállomásokon is megrendeztethetnénk egy-egy vonatot, de az 1+1 főből álló vonatkísérő szakaszokkal nem lehet tolatni. A sokvágányú Szajol állomást is fel lehetne használni elegyrendezésre.*

Reggel fél nyolckor *Horányi* elvtársat — bár szolgálatát már átadata — még mindig a forgalmi irodában találjuk.

— *Nehéz éjszaka volt, sajnos „leégtünk"* — jegyzi meg a vasutasok nyelvén.

De mi tudjuk, hogy ő és a forgalmi szolgálat többi dolgozói ezen az éjszakán is sokat tettek azért, hogy a lehető legjobban dolgozzanak. A békéscsabai vasutasok nap mint nap kimagasló eredményeket érnek el. Az őszi forgalom legnehezebb időszakában is számítani lehet rájuk. Szükséges azonban, hogy a távol fekvő állomások mindegyike kölcsönösen segítse őket a tervszerű munka biztosítása érdekében.

Kovács József

Ülést tart a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetősége október 7-én ülést tart a következő napirendekkel:

1. *Tájékoztató az előző KV-ülés óta végzett munkáról.* Előadó: *Gróf József.*

2. *A szakszervezet V. kongresszusa beszámolójának és határozattervezetének megvitatássa.* Előadó: *Soproni József.*

Az őszi forgalom feladatairól tanácskoztak a szegedi igazgatóság KISZ-fiataljai

A szegedi igazgatóság értekezletre hívta meg a területén levő KISZ-szervezetek titkárait és vezetőségi tagjait, hogy közösen beszéljék meg az őszi forgalom legfontosabb szállítási feladatait. *Kiss Károly* elvtárs, az igazgatóság helyettes vezetője, beszédében kifejtette, hogy vasútunk a legnagyobb feladatok elvégzésében mindig számít az ifjúság segítségére. A fiatalok eddigi munkájuk alapján méltóak erre a bizalomra. Lendületes munkájuk nélkül nehéz lett volna elérni az első félév kimagasló eredményeit.

A fiatalok kommunista világnézete és erkölcse sokat fejlődött az utóbbi időben. Most készülnek a KISZ kongresszusára, és tehetségük, tudásvágyuk, felelősségérzetük, képessé teszi őket arra, hogy nagy tettekkel szolgálják népünket. Ezt a fiatalos munkakedvet kéri az igazgatóság valamennyi kiszistától, a több ezer fiatal dolgozótól, a népgazdasági tervek, az őszi forgalom feladatainak teljesítéséhez.

Naponta sok száz vagon cukorrépát, kendert, mezőgazdasági terményt kell továbbítani — a bányák, üzemek szállítási igényeinek kielégítésén kívül. Javítani kell a munkafegyelmet, és ezen a téren éppen az ifjúság tehet legtöbbet. Nem szabad megfeledkezni arról, hogy az utasítás ellenes szolgálat, a hanyagság, a fegyelmezetlenség alászása a vasút üzemének zavartalan működését és a vasutas dolgozók becsületét.

Meg kell szüntetni a kocsikiállítások körül tapasztalható lazaságot. Gyorsítani kell a kocsifordulót. Sokat tehetnek a fiatalok a szolgálati ágak szoros együttműködése érdekében is. A különböző szolgálati helyeken alakult és a szocialista címért küzdő ifjúsági brigádok — mint *Szentes* és *Szeged* állomáson — folytassák a harcot az eredmények további növeléséért.

A vasutas ifjúsági tanács tagjai a kiutazások alkalmával támogassák a fiatalokat a helyi problémák megoldásában, hogy a Kommunista Ifjúsági Szövetség mindenütt meg tudjon felelni hivatásának — fejezte be beszédét *Kiss Károly* elvtárs. x

A kialakult vita és az elhangzott javaslatok is bizonyították, hogy az igazgatóság kiszistái mindent megtesznek a megnövekedett szállítási feladatok maradéktalan teljesítéséért.

Sziládi Sándor
Szeged

Jegyzetek két szakszervezeti taggyűlésről

Szeptember közepén valamennyi szolgálati helyen megtartották a szakszervezeti taggyűléseket. A riporter a sok közül két taggyűlést látogatott meg.

HATVAN

A hatvani fűtőház mozdonyjavító fiókműhelyében *Virág József*, a műhelybizottság tagja tartotta a beszámolót. A beszámoló ha röviden is, de tájékoztatta a tagságot mindazokról, amelyekről egy taggyűlésen a szervezett dolgozókat tájékoztatni szokás. Elemezte a legutóbbi taggyűlés óta végzett munkát és azokat a problémákat, amelyek ittott még gátolják a munkát. Ismertette a szakszervezet V. kongresszusának határozattervezetét, a kongresszus jelentőségét is.

Ennek ellenére a *vita egyoldalu volt.* A dolgozók jobbára egyéni sérelmeiket, panaszaikat mondták el. A felszólalók szinte kivétel nélkül szóvátették, hogy későn kapják meg ruhajárandóságukat.

Egy idősebb dolgozó társai nevében előbb a nyugdíjazással foglalkozott, majd a rossz minőségű háztartási szén miatt panaszkodott.

Kár, hogy a beszámolóban is érintett termelési eredményekről, az újító mozgalomról és a munkavédelmi hiányosságokról alig esett szó a vitában. Pedig a fiókműhelyben a múlt év hasonló időszakához viszonyítva megnőtt a balesetek száma. A bizalmiakat ért bírálatra sem reagált senki. Lehet, hogy egyetlen bizalmi sem volt jelen a taggyűlésen?

GYŐR

A győri fűtőház szakszervezeti taggyűlésére véletlenül csöppentem be. A terv szerint *Hegyeshalom* állomásra kellett volna mennem, de útban a cél felé Győrben a megyei bizottságon derült ki, hogy a határállomáson „elnézték" a naptárt, nem hétfőn, hanem kedden tartják a taggyűlést.

A győri fűtőháznál rossz előjelekkel indult a taggyűlés. Három órakor még kongott az ürességtől az oktatóterem. Pedig *Dallos Jenő* szb. titkár váltig hangoztatta, hogy a dolgozók tudnak a taggyűlésről, a bizalmiakon és fali híradványokon keresztül értesítették a tagságot.

Igazán sajnálhatják, akik távolmaradtak, mert bár a beszámoló meglehetősen gyengére sikerült, de a vita annál élénkebb volt. A felszólalók a ruha, a szén és egyéb sérelmek mellett bátran elmondták azokat a hiányosságokat is, amelyek fékezik a termelést. Elmondották, hogy mit várnak a kongresszustól.

Szóvátették, hogy a fiókműhelyben hónapok óta nem tudják megjavítani a hőnfutott kocsikat, mert többszöri igénylés ellenére sem kapnak megfelelő alkatrészt a szertártól. Emiatt joggal bírálta az egyik reszortvezető az illetékeseket. Jelenleg mintegy tíz hőnfutott kocsi vesztegel a győri rendezőpályaudvar temetővágányán.

Joggal panaszkodnak a villamosműhely dolgozói is a szűk, korszerűtlen műhely miatt. Az utazószemélyzet szolgálati idejét sem sikerült még csökkenteni. Egyik mozdonyvezető elmondotta, hogy legutóbb is 296 órát teljesített.

Összegezve: bár jó néhány probléma felszínre került a vita során, megis alacsony színvonalon mozgott mindkét taggyűlés. A hiba okát ott kell keresni, hogy mind a hatvani, mind pedig a győri fűtőháznál nem készítették elő elég alaposan a taggyűlést. Erre vall a részt vevők csekély száma és a győri beszámoló alacsony színvonala.

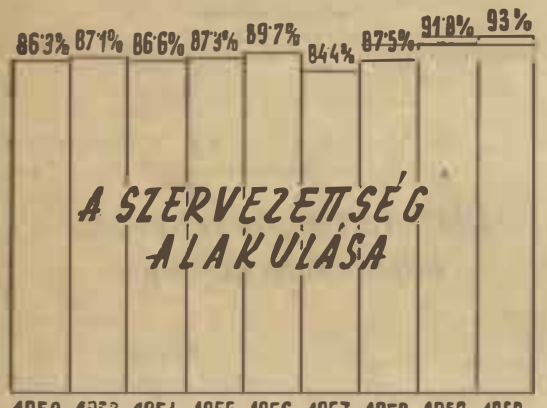
Ma már egyetlen szb. titkár sem állhat a tagság elé sebtében összetákolt beszámolóval, de az sem elégséges, ha csupán hirdetmény formájában adják tudtul a taggyűlés időpontját. Sokkal célravezetőbb lenne, ha ebben a munkában az szb. tagokon kívül a bizalmiak is tevékenyen kivennék a részüket.

(visi)

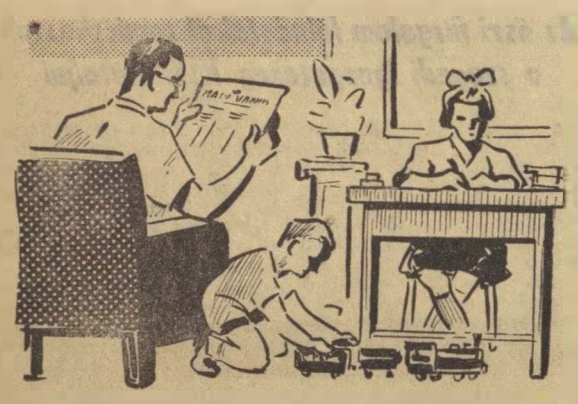
A SZAKSZERVEZETI MUNKA SZÁMOKBAN



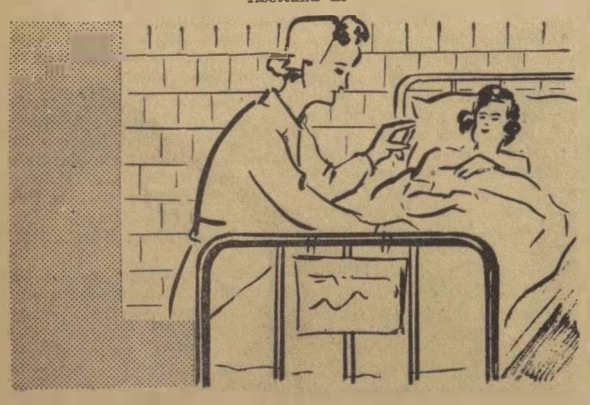
Tíz év alatt tízszeresére emelkedett a társadalombiztosításra fordított költség



A szervezettség alakulása



Családi pótlék címén 1956-ban 74 881 000, 1959-ben 115 987 000, forintot fizettünk ki



Az egészségügyi intézmények férőhelyeinek száma: 2 kórházban 940, 4 gyógyházban 436, 2 szanatóriumban 330

Négyszáz adag fülpörkölt!

Üzemi konyhánk vezetőjével, személyzetével, általában elégedettek vagyunk. Egy időben az *Elek* községben és a vasút tulajdonában levő hízlalda szolgáltatta konyhánk részére a sertéshúst. Ezt a hizlaldát időközben megszüntették, és most *Békéscsaba* húsboltjaiból vásárolja konyhánk a húst, no meg — a füleket.

A napokban az ebédlő falán elhelyezett tábla szerint almaleves és *pörkölt burgonya*, volt a menü. Ebéd előtt találgattuk, vajon miféle étel lesz ez. Pörkölt mogyorót már láttunk, de pörkölt burgonyát nem.

Az almalevest elfogyasztva, a felszolgáló elvtársnő aztán megörvendeztetett bennünket kijelentésével: — *Hozom a sertéspörköltet, burgonyával!* — Mindenki örült, hiszen a kiírás szerint legfeljebb pirított burgonyára számíthattunk.

Persze, a kijelentésben is csalódnunk kellett, mert sertéspörkölt helyett csak fülpörköltet kaptunk. Még elképzelni is furcsa: — Négyszáz adag fülpörkölt! Mikor mindenki csupa fül volt, kérdést intéztünk a konyha vezetőjéhez: — *Mind fül ez, Zsiga bátyánk? — Hol a farka meg a húsa a sertésnek?*

Erre ő kipirult füllel csak ennyit válaszolt: — *Mit csináljak, nem kaptam mást!*

Őszintén szólva, mi a húsboltokat mindig telve látjuk sertéshússal, fület pedig keresve sem találunk. Arra kérjük a húsboltok vezetőit, hogy máskor ne küldjék az összes fület a mi konyhánkra, ellenben küldjenek néha egy kis igazi sertéshúst is.

Boldizsár Gyula

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

40. számból: 430/64 1960. VKSZO. Vasútőrség felállítása.

122 303/1960. I.2. C. Felhívás a felsőfokú általános igazgatási és munkaügyi önköltséges levelező tanfolyamra való jelentkezésre.

Kitüntetések a vasutasnap alkalmából

Érdemes vasutas kitüntetést kaptak

Kántor László m. főtan. Ferencváros pft., Molnár Ilona főtiszt Monor áll., Farkas Tiborné főir. kez. Számv. főn., Dimény Zoltán int. Győr áll., Grabant Pál cs. v. előmks. Esztergom pft., Urbán István főmunkamest. Szolnok pft., D Nagy János főint. Szolnok áll., Benke István előmks. Bp. József v pft., Papp Gábor munkamest. Angyalföldi pft., Kloiber Károly főmozd. vez. GV, Szob, Sántha Andor ellenőr Hatvan áll., Barkóczi Mihály v. mks. Bp. Ép. Főn., Kiss József ellenőr Kőb. Felső áll., Juhász Mária sz. hb. Bp. Kelenföld, Szűcs Sándor munkamester Bp Déli, Bányai Elemér főint. Rákos motorüzem, Kelemen Elek m. felv. Hámán Kató fth., Lipták József v. m. kez. Bp. Ferencváros fth., Juhász József v. mks. Győr Szert. Főn., Erős Titusz cs. előmunkás Székesfehérvár pft., Németh Mihály v. főmunkamest. Bodajk áll., Kucsera Károly főellenőr Székesfehérv. áll., Balogh Mihály főszakm. Komárom fthk., Kriston József in. int. Miskolc TBFF., Fekete Jánosné főtiszt Miskolci Ig. I. oszt., Szilágyi István főmozd. vez. Kisterenye fth., Czeglédi István főintéző Miskolci Ig. IV. oszt., Párrány Ferenc főint. Miskolci Ig. III. oszt., Kocsik Ervin m. ellenőr Sátoraljaújhely pft., Szepesi Erzsébet mks. Misk. Ép. Főn., Tóth Bertalan m. v. főm. Miskolc fth., Dzibák János cs. előmks. Ujmiskolci pft., Bartos Sándor v. mks. Sátoraljaújhely, Lövei Lajos ellenőr Kazincbarcika áll., Prokop György ellenőr Hidasnémeti áll., Takács László főáll. előlj. Nyékládháza áll., M. Kiss Géza ellenőr Ómiskolci pft., Homovics Mihály fővál tók. Szerence áll., Mohácsi László főint. Tiszaszederkény, Arany Barna munkamester Ózd áll., Lukó Béla v. kalauz Bánréve áll., Blasko János munkafelv. Miskolc Tiszai pu., Szvitil György v. szakmest. Sárospatak fth., Mezei Miklós v. mozd. fűtő Eger fth., Radványi Tivadar üzemmérnök Miskolci Ig. V. oszt., Nagy Mátyás v. szakm. Miskolc TBFF., Szalkai István m. ellenőr TBFF., Dutkó István v. munkás Miskolc fth., Svéda Béla ellenőr Misk. Ép. Főn., Ács János ellenőr Misk. Ép. Főn., Nagy Pál m. főint. Debreceni Ig. V. oszt., Tóth Géza főtiszt Záhony áll., Ballai Gyula munkamest. Kisújszállás pft., Galló András int. Nyíregyháza pft., Nagy Lajos m. munkamest. Püspökladány áll., Tóth Albert v. munkás Debrecen Osztószert., Kiss Katalin előmunkás Debrecen áll., Szabó Zoltán főkocsiv. Záhony fth., Kun Lajosné v. munkás Debrecen fth., Klepács Pál v. mozd. fűtő Nyíregyháza fth., Fejes Balázs v. szakm. Püspökladány fth., Ács János főtiszt Nyírbátor áll., Sipos János ellenőr Debrecen áll., Lazányi Sándor üz. mér. Debrecen pft., Darócai Mihály főkocsir. Nyíregyháza áll., I. Tóth Gyula int. Debrecen Ig. Tervo., Ferenczi Gyula v. főell. Mátészalka áll., Máthé Ignácz ellenőr Kecskemét Cs. PB., Gunits Béla főell. Szegedi Ig., Borbély Dénes v. főell. Szeged-Rókus, Timár Ágoston főfelügy. Szegedi Ig. Könyv., Bacsa Antal főmunkamest. Békéscsaba pft., Horváth Ferenc m. tanácsos Szegedi Ig. II. oszt., Csontos Sándor munkamester Hódmezővásárhely, Madár János m. v. főell. Kecskemét fth., Szalai János v főell. Mezőtúr áll., Stelczner Rudolf főint. Szegedi Ig. III. o., Bór József főint. Kiskunfélegyháza áll., Kosztó István v. kocsir. Kiskunhalas áll., Mihályi Margit v. munkás Békéscsaba áll., Várnai Ruppert felügy. Orosháza áll., Faragó János m. főfelügy. Szegedi Ig. IV. oszt., Deme István főáll. előlj. Mezőtúr áll., Kálmán Ferenc v. szakm. Békéscsaba fth., Papp Jenő főint. Hódmezővásárhely áll., Kovács IV. Imre int. Kiskunhalas áll., Gazsó József m. főint. Pápa pft., Nagy Kálmán főmunkamest. Celldömölk áll., Rózsa Gyula v. kocsir. Celldömölk áll., Virágh István int. Zalaegerszeg áll., Karáth János főint Balatonalmádi áll., Varga Ferenc ellenőr Körmend áll., Pásztori György m. ellenőr Veszprém külső fth., Bálint János II. v. mozd. fűtő Pápa fth., Sürös Ferenc m. ellenőr Tapolca fth., Szarka Ferenc int. Tapolca áll., Kálmán József m. munkamester Pápa fth., Harangozó Antal v. munkás Celldömölk Ép. Főn., Albert Jenő főmunkamest. Szombathely áll., Lovonyák József cs. előmks. Zalaegerszeg pft., Szabó Béla m. ellenőr Szombathely pft., Maczek Ödön főkocsir. Zalaegerszeg áll., Surman Imre int. Északi Jj. ÜV., Jakab Árpád v. szakm. Szeged fth., Banka József int. Szakszervezet Pest megyei bizottsága, Varga Miklós int. BVKH., Utrata Tibor m. int. Szakszervezet Borsod megyei bizottsága, Zrencsik Klára ir. vez. Szaksz., Közp., Reményi István felügy. Pft. Technikum. Marton Péter v. szakm. Házkez. Főn., Bede István m. int. I/6. szakoszt., Benke Jánosné int. I/2. B. oszt., Nagy Zsimond főint. Budai csomóponti PB., Kádár Miklós főtiszt Ferencvárosi csomóponti PB., Ipolyi Kálmán felügy. Bp. Ig. Tervoszt., Lovas János munkamest. Keleti fth., Pető István tan. Bp. Ig. III. oszt., Garancsi Márta főtiszt I/2. A., Gömböcz Kálmán v. szakm. Hídép. Főn., Takácsi István m. főint. KSZO., Ferenczi Antal főmunkam. Diósgyőr, Szél József főfelügy. Szeged Ig., Essek Lajos főint. I/Fők., Szili István főint. Villány áll., Kádár Lajos m. v. főell., Eger fth., Józsa László int. Oroszlány áll., dr. Szalma Sándor tan. Bp. Ig., Perlaki József m. főint. Székesfehérv. fth., Bánfia Bódog m. int. I/9. Szakoszt., Kardos István v. szakm. Debrecen Jj. ÜV., Hegedüs Zoltán v. szakm. Miskolc Jj. ÜV., Győri Sándor főint. Hajdúböszörmény áll., Koós Andor főfelügy. Soltvadkert áll., Boronkai József főint. MÁV Tisztképző, Takács Józsefné főtiszt Tisztképző, Bíró Béla m. főfelügy. Debrecen Jj. ÜV., Heiszler Vilmos m. felügy. Gyöngyösi Klt. ÜV., Tölgyesi József v. főell. Beszerzési Főn., Pagonyi Gyula v. szakm. Nagykanizsa csomóponti PB., Farkas Lajos m. int. Záhony csomóponti PB., Mosonyi Pál felügy. Dombovar csomóponti PB., Szentiteleki József int. Szombathely csomóponti PB., Hrabovszki Sándor mérnök Kőb Felső, Erdei Imréné tan. BVKH., Tarján Szilveszter felügy. Budapesti csomóponti PB.

A szakszervezetért folyó harc történetéből

II.

A kilencvenes évek második felében illegálisan működő első vasúti munkás szabadszervezet megszervezésében kezdeményező szerepet játszott Kiss Miklós, a Keleti Műszaki Kocsihivatal műhelyének fiatal esztergályosa. Alig volt 22 éves, amikor 1897-ben kézbe vette a vasúti munkások szervezését, de ekkor már gazdag munkásmozgalmi múlt állt mögötte.

Kiss Miklós mint proletárgyermek ismerkedett meg a munkáscsaládok sanyarú helyzetével. Serdülő korában mint inas járta végig a szakmatanulás kálváriáját. Neveltetése során már inas korában tagja lett a budapesti Szabadság Munkásképző Egyletnek. Sőt a fogékony és agilis fiatalember hamarosan vezetőségi tag, majd elnökhelyettes lett az egyletben. Mint fiatal faesztergályos segéd, részt vett a famunkás szakszervezet megszervezésében. Az osztálybíróság harcos politikai cikkeiért már 1897-ben egyhavi börtönbüntetésre és 100 korona pénzbírságra ítélte — amit pénz hiányában szintén börtönbüntetésre váltott át.

Tizenkilenc éves, amikor a szociáldemokrata párt utasítására munkát vállal a Keleti Műszaki Kocsihivatal műhelyében. Attól kezdve, hogy megismeri a szárnyaskerék rabszolgáinak életét, közel másfél évtizeden keresztül minden szabad idejét a vasúti munkásság öntudatra ébresztésére és szervezésére fordította.

Ma már szinte lehetetlennek látszik az első vasúti munkás szabadszervezet tevékenységének rekonstruálása. Az viszont megállapítható, hogy modern munkásmozgalom eszméinek térhódítása és a szervezőmunka előrehaladása a vasúti műhelyek munkásai körében, a szabadszervezet eredményes tevékenységéről tanúskodik. A vasutas szakszervezetért folyó harc jelentős eseménye volt a fővárosi vasuti munkások 1903 júliusi nyilvános naggyülése, amelyen — a polgári lapok beismerése szerint — a megjelent vasuti munkások „mozgalmuk szervezését és vezetését tüntetőleg a szocialisták pártjára bizták."

A vasutas szakszervezetért folyó harcot ebben az időben már megnehezítette az, hogy a szakszervezetért harcoló, osztálytudatra ébredt vasuti munkásoknak nemcsak a vasút vezetőivel, a kormánnyal kellett megküzdeni, hanem a szociáldemokrata pártban és a Szakszervezeti Tanácsban elhatalmasodó opportunizmussal is. Kiss Miklósnak és legközelebbi munkatársának — korai vasuti munkásmozgalom másik lelkes harcosának — Farkas Izor bádogosnak csak 1903 végén sikerült megszerezni a Szakszervezeti Tanács anyagi és erkölcsi támogatását a vasutas szakszervezeti mozgalom megindításához. 1904 januárjában 11 tagú vasutas szervező bizottság alakult és ugyanezen év áprilisában megjelent a „magyarországi vasuti munkások érdekeit képviselő közlöny", a Magyar Vasutas.

A Magyar Vasutas első számának megjelenése és a MÁV forgalmi dolgozóinak 1904. áprilisi nagy sztrájkmozgalma után újabb lendületet vett a vasutas szakszervezetért folyó küzdelem. Ez a lendület tovább fokozódott az első orosz forradalom, s a magyarországi munkásmozgalom századeleji fellendülésének éveiben. Kiss Miklós nagy körültekintéssel irányította a harcot. Vasár- és ünnepnapokon fáradhatatlanul járta az ország vasuti műhelyeit és nagyobb fűtőházait. Mindenütt agitált és szervezett.

Az elsők között ismerte fel, milyen nagy jelentősége van a munkások családja körében végzendő felvilágosító munkának. Kiss Miklós kiváló szervező és lapszerkesztő, népszerű szónok is volt, akit mindig szívesen hallgattak a vasúti munkások. Neve hamarosan országszerte ismertté vált a vasuti munkások körében. Nem véletlen, hogy 1906. tavaszán — amikor a kormány kénytelen volt hozzájárulni a vasúti munkásszövetség megalakulásához — őt választották a szövetség elnökévé.

A Vasúti Munkásszövetség rövid legális működése idején az ő irányítása alatt eredményesen harcolt a vasúti munkások emberi jogaiért, a nagyobb darab kenyérért. A vasút vezetői természetesen nem nézték jó szemmel a szövetség és Kiss Miklós tevékenységét, s már 1907-ben javaslatot tettek a kereskedelmi miniszternek a szövetség feloszlatására. Kiss Miklósnak s legközelebbi munkatársainak a vasúttól történő elbocsátására. A szocialista munkásmozgalomban az első orosz forradalom bukásával kezdődő átmeneti visszaesés idején a kormány hozzájárult a javaslat végrehajtásához. A vasuti munkásság ismét az illegálisan működő szabadszervezet és a Magyar Vasutas vezetésével folytatta harcát a helyzet javításáért, a szervezkedési szabadságért.

A Népszava kiadóhivatalában elhelyezkedő Kiss Miklós egy ideig még részt vett a vasutasok mozgalmának irányításában, de egyre inkább elszakadt a nehéz körülmények között harcoló vasúti munkásmozgalomtól. A Balkán-háború idején bevonultatták, a világháború idején szintén katona volt.

Nevével az „őszirózsás forradalom" után találkozunk ismét. A polgári demokratikus forradalom idején a Budapesti Katonatanács egyik vezetője. A Tanácsköztársaság idején Budapest városparancsnoka. Az első munkáshatalom leverése után a darutollas ellenforradalmi tisztek félholtra verték. Majd a gyűjtőfogházban és a Margit körúti fegyházban kínozták, míg 1921-ben a Szovjetunió ki nem szabadította az ellenforradalom karmai közül.

A Szovjetunióban fiatalos lendülettel, fáradhatatlan kitartással még közel két évtizedig dolgozott a legkülönbözőbb gazdasági funkciókban s a magyar emigráció körében, míg a kegyetlen halál el nem ragadta az élők sorából.

Kiss Miklós egész élete a munkásosztály, a szocializmus szolgálatában telt el. emlékét ezért fogadják szívükbe a felszabadult és a szocializmust építő magyar vasutasok.

GADANECZ BÉLA

A budapesti igazgatóság mellett működő elsőfokú egyeztető bizottság munkájából

A munkaügyi viták elintézésére a Munka Törvénykönyve 17. fejezete értelmében a vállalatoknál egyeztető bizottságot kell szervezni. A budapesti igazgatóság területén felmerülő munkaügyi vitákat 1957-től szintén egyeztető bizottság tárgyalja. Az egyeztető bizottság négy tagból áll, akik közül kettőt az igazgatóság vezetője, kettőt pedig a szakszervezet Pest-Nógrád megyei Bizottsága jelölt ki.

1959-ben másik egyeztető bizottságot is létrehoztak. Azóta az első számú a bér- és munkaviszonnyal kapcsolatos vitákat, a második számú pedig a részkártérítési, az üzemi jutalékkal és egyéb ügyekkel kapcsolatos vitás kérdéseket tárgyalja.

Az egyeztető bizottságoknak meglehetősen sok ügyet kell tárgyalniuk. Különösen sok fellebbezés érkezett az üzemi jutalék csökkentésével es megvonásával kapcsolatban. Statisztika szerint a bizottságok a benyújtott panaszok 23 százalékának adtak helyt.

Részkártérítés káreset nélkül

Tanulságképpen nézzünk néhány olyan ügyet, amelyben az egyeztető bizottságok a fellebbezést benyújtó dolgozó panaszát jogosnak találták.

Az *Építési Főnökségnél Farkas Iván* üzemmérnököt részkártérítésre kötelezték, mert a lassújelet az előírt időben nem mondta le. A lassújelet a vágányzár megszüntével Farkas Iván megszüntette és ezt igazolta is. Ennek ellenére 50 forint részkártérítésre kötelezték. Farkas Iván mulasztást követett el, amiért felelősségre vonható, kár hiányában azonban részkártérítésre nem lehet kötelezni.

A budapesti igazgatóság II. osztálya az I/6. D. osztály rendelkezése alapján 125,74 forint részkártérítésre kötelezte a *Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség* létszámába tartozó *Rózsavölgyi János* pályamestert. A felsőbb szerv rendelkezését a II. osztály minden külön vizsgálat nélkül végrehajtotta. Amikor Rózsavölgyi János fellebbezése folytán az ügy az egyeztető bizottság elé került, kiderült — s ezt a II. osztály képviselője is elismerte — hogy a panaszost nem terheli mulasztás, mert kár ebben az esetben sem merült fel. A körültekintő vizsgálat hiánya volt tehát az oka a részkártérítés kiszabásának.

Nézzünk egy másik példát. A *Nyugati pályaudvar* ponkjain a raktárnokoknak az áru tényleges átvétele és átadása gyakran lehetetlen, azt csak névlegesen adják át egymásnak. Erről tud a III. osztály is, mégis, ha kár keletkezik, a dolgozókat részkártérítésre kötelezik. A raktárhelyiségek egy része nyitott, többen is dolgoznak bennük, sőt idegen szállíttató felek is átjárnak rajtuk, a hiányokért mégis a raktárnokokat teszik felelőssé. Így történt ez *Szalai Gyula* és *Mayer Ádám* raktárnok esetében is.

Az utasítások előfeltételeinek biztosítása ebben az esetben a vasutat terheli. Ennek elmulasztásából eredő károkért a dolgozókat szabálytalanul marasztalják el.

Az üzemi jutalék megvonása, vagy csökkentése során igen sok vitára adott okot az egyes szolgálati főnökségek helytelen szemlélete.

A törvénysértések egy része abból ered, hogy a szolgálati főnökségek és az igazgatóság osztályai mechanikusan, felületesen foglalkoznak a dolgozók ügyes-bajos problémáival. Megmutatkozik ez az áthelyezéseknél és a felmondásoknál is.

Sok munkát ad a rendeletek nem ismerete

El kell azonban mondani, hogy felesleges munkát adnak az egyeztető bizottságoknak azok a dolgozók, akik minden jogalap nélkül fellebbeznek. Ez abból ered, hogy nem ismerik eléggé a rendelkezéseket. Nem tudják, hogy milyen ügyek tartoznak az I. fokú egyeztető bizottság hatáskörébe. Hátráltatja az egyeztető bizottság munkáját az is, hogy a panaszosok és a főnökségek képviselői a tárgyalásra szóló meghívókat késve kapják meg.

Mindent összevetve, a budapesti igazgatóság mellett működő egyeztető bizottságok megalakulásuk óta eredményesen dolgoztak, határozataikban egységes elvi álláspontot alakítottak ki. Az igazgatóság osztályaival és a külszolgálati helyek vezetőivel is erősödött a kapcsolatuk.

Ha a jövőben körültekintőbb, alaposabb intézkedések születnek, kevesebb lesz a munkaügyi vita, ezen keresztül a dolgozóknak is kevesebb okot adunk a bosszankodásra, a jogos fellebbezésekre.

A dolgozók felvilágosításában az eddiginél eredményesebben kell közreműködniük a szakszervezeti bizottságoknak is. Ezzel egyrészt az egyeztető bizottságok elé kevesebb panasz kerül, másrészt sok bosszúságtól mentesülnek a dolgozók.

Nagy teljesítményű számoló berendezések

A vasút minél gazdaságosabb üzemeltetése érdekében folytatott új kutatások eredményei nagy érdeklődésre tarthatnak számot. Ezért a legújabb és a közeljövőben várható eredményekről tájékoztatást kértünk a *Vasúti Tudományos Kutató Intézet* munkatársaitól. A következő választ kaptuk:

Az utóbbi időben a termelés gazdaságosságának növelése során, az üzemi munka irányításánál és szervezésénél a technika fejlesztése mellett egyre nagyobb jelentőséget kap a fejlett módszerek alkalmazása. A szakemberek felismerték, hogy alig számottevő ráfordítás-többlet árán lényegesen jobb eredmények érhetők el a termelésben. Szükségszerűen került tehát előtérbe a legújabban kidolgozott matematikai módszereknek és nagy teljesítményű számoló berendezéseknek a használata a vasút üzemeltetésében is.

Főleg külföldi tapasztalatok alapján megállapították, hogy az egyik matematikai eljárás, a lineáris programozás eredményesen alkalmazható az üres vasúti kocsik elosztásánál. A kocsielosztásnál megvan az az összefüggés (lineáris), amely előfeltétele ennek a matematikai eljárás alkalmazásának és az üres kocsik elosztása jól elkülöníthető szakasza a fuvarozási folyamatnak. Az eljárás lényege, hogy olyan esetekben, amikor bizonyos feladat több változatban is végezhető (pl.) a leggazdaságosabb megoldást adja eredményül.

Az intézet kezdte a módszer vasúton való hazai alkalmazásának lehetőségeit tanulmányozni, majd konkrétan a vasúti kocsielosztásnál történő alkalmazásával foglalkozott.

Az elméleti kutatást megfelelő kísérleti elosztással egészítették ki és ennek során végül is két és fél százalékos megtakarítás mutatkozott az üres kocsik fűtásánál. Az új módszerrel az évi megtakarítás mintegy 27 millió forint. A Vasúti Tudományos Kutató Intézet a kísérlet kedvező eredményei alapján javaslatokat dolgozott ki a módszer bevezetésére és az alkalmazásával kapcsolatos további megoldandó feladatokra.

Azt az előrelátható tényt már most leszögezhetjük — tájékoztattak az intézet munkatársai — hogy az üzemvezetés és üzemszervezés új módszereinek bevezetése nem állhat meg az üres kocsik elosztásánál. Ez csak első lépés. Az operatív szállítástervezésnél, a viszonylati tervek készítésénél, az elegytová bírási és vonatösszeállítási rend megállapításánál, a rendezőpályaudvarok munkájában, a vonatok viszonylatonkénti közlekedési idejének meghatározásánál, a vontatójárművek leggazdaságosabb elosztásánál stb. eredményesen alkalmazhatók a korszerű matematikai eljárások, illetve az elektronikus számító gépek.

H. D.

A Közlekedéstudományi Egyesület felhívása

A Közlekedéstudományi Egyesület felhívja a vasutas dolgozókat, hogy jelentkezzenek továbbképző tanfolyamra, ahol megismerkedhetnek a legújabb matematikai és matematika-statisztikai módszerek (analizis, valószínűség számítás, matrixalgebra, lineáris programozás) alkalmazásával. *A tanfolyam előreláthatólag október elején kezdődik.* Részletes tájékoztatást nyújt az Egyesület Titkársága (Technika Háza. Bp. V., Szabadság tér 17. Telefon: 314—769)

Legyen tanulság a jövőre

Sajnos, nem mindenütt alkalmazzák következetesen az 1068/957. számú rendeletet, a kiváló dolgozó jelvény és oklevél odaítélésénél.

A X. vasutasnap előtt a termelési tanácskozás *Tápiószecsőn Gulyás Antal* forgalmiszolgálattevőt javasolta oklevélre. A vasutasnapot megelőzően azonban szolgálati érdekből *Nagykáta* állomásra helyezték. Amikor az oklevelek kiosztására került a sor, az állomásfőnök kijelentette a dolgozók előtt, hogy *Gulyás Antal* nem érdemli meg az oklevelet, mert hűtlenül elment az állomásról. Az 500 forint pénzjutalomból pedig csak kétszázat akart részére kiadni.

A szolgálattevő természetesen így nem fogadta el sem az oklevelet, sem a kétszáz forintot. Ekkor az állomásfőnök a 3. számú jegyzékben áthúzta *Gulyás Antal* nevét, helyette egy másik dolgozó nevét írta be, s az ötszáz forintot öt dolgozó között szétosztotta.

A kivizsgálás alkalmával *Kovács* állomásfőnök elismerte, hogy szabálytalanul járt el. Az igazgatóság írásbeli megrovásban és 100 forint részkártérítéssel büntette. *Gulyás Antal* pedig megkapta az oklevelet és az 500 forint jutalmat.

★

Sülysáp állomáson is nem mindennapi eset történt a kiváló dolgozó oklevél odaítélésénél. Szavazással nem tudtak dönteni. Ezért a sorsolást választották. *Tari István* személypénztáros nevét húzták ki a kalapból. Az ünnepélyes kiosztásnál *Tari István* megkapta a pénzjutalmat, de az oklevelet az állomásfőnök visszatartotta azzal, hogy tulajdonosa nem érdemli meg.

Igaz, hogy azóta *Tari István* is megkapta az oklevelet, a fenti esetekkel kapcsolatban mégis felelősség terheli *Ocsovai Frigyest* — aki mindkét szolgálati hely szb-titkára —, mert nem tiltakozott a „döntés" ellen, és a termelési tanácskozás határozata után sem kísérte figyelemmel, hogy a dolgozók valóban megkapják-e az anyagi és erkölcsi elismerést.

Hontvári József

Köszönjük

Szalai János postai szakkezelő köszönetét tolmácsolom, a szeptember 17-én közlekedett 5217. számú vonat egyik jegyvizsgálójának, valamint Bátaszék állomás segédhivatala dolgozóinak.

Szalai János a vonatban felejtette ballonkabátját és bőrkesztyűjét. Az elveszettnek hitt, mintegy 700 forint értékű tárgyakat a jegyvizsgáló megtalálta, majd telefoni kérésünkre a bátaszéki segédhivatal dolgozói állomásunkra azonnal elküldték.

Gedővári Lajos
főellenőr
Budapest-Soroksári út

A több évtizedes helytállásért

Szeptember 19-én a vasúti főosztály tanácstermében miniszteri fogadás keretében kitüntettek 26 nyugalomba vonuló vasutas dolgozót, akik több évtizedes odaadó munkával valóban rászolgáltak a megbecsülésre.

Szocialista Munkáért Érdemérem kitüntetést kapott *Gémesi Bódog* m. vez. főellenőr 39 évi, *Dikó László* főellenőr 37 évi, *Cséki Lajos* vez. főell. 39 évi szolgálatának elismeréséül.

Munka Érdemérem kitüntetésben részesült *Tóth Ferenc* főfelügyelő, aki 45 éven, *Veres Pál* m. vez. főellenőr, aki 42 éven, *Oroszi Béla* főfelügyelő, aki szintén 45 éven át szolgálta hűséggel a vasutat.

Kiváló vasutas kitüntetésben részesültek: *Erdei Gyula* v. főellenőr 38 évi, *Seres László* főfelügyelő 43 évi, *Sasvári Károly* v. főellenőr 42 évi, *Szabó Albert* v. főellenőr 40 évi, *Dobos József* m. vez. főellenőr 40 évi, *Tomka János* vez. főellenőr 41 évi, *Gáspár Alajos* m. főfelügyelő 44 évi, *Balázs István* m.vez. főellenőr 41 évi szolgálatának elismeréséül.

Érdemes vasutas kitüntetést kapott: *Kovács Rozália* főintéző 32 évi, *Laskó Gyula* v. főellenőr 43 évi, *Kovács István* m. főintéző 33 évi, *Könyvid Ferenc* m. vez. főellenőr 36 évi, *Dudás János* v. főmunkamester 34 évi, *Stabiszevszky Gejza* m. főfelügyelő 43 évi, *Mária Piroska* vez. főellenőr 37 évi, *Fekete János* főmunkamester 43 évi, *Medvegy György* vez. munkás 42 évi, *Szabó István* vez. főmunkamester 43 évi, *Krajczár Pál* v. főellenőr 37 évi, *Paál István* főfelügyelő 39 évi szolgálatának elismeréséül.

A fentieken kívül 17 nyugdíjba vonuló dolgozó részesült miniszteri elismerésben.

40 évi szolgálat után

Csaknem mindennapos esemény, hogy nyugdíjba vonuló dolgozót búcsúztatnak egyik-másik szolgálati helyen. A közelmúltban a miskolc—gömöri pályaudvaron Majoros Pál vezető főellenőr nyugdíjba távozását ünnepeltük.

S ha ma már keveset is beszélünk a múlt embertelen körülményeiről, az ilyen meghitt, bensőséges percekben kikívánkozik a beszéd. Pali bácsi, a 40 évi szolgálat után pihenőbe vonuló vasutas elmondta élete történetét. Lehet, hogy emlékeztetőnek, figyelmeztetőnek szánta. Beszélt arról az időről, amikor a Majoros Pál-féle kisembert semmibe vették. Csak a felszabadulás után érezhette magát igazán embernek. Munkáját elismerték, jutalmazták. Segítette a fiatalokat és szerették, megbecsülték érte. Most, búcsúzáskor a szakszervezet külön is megajándékozta.

Az elválás megható perceiben a gondtalan öregségre, a derűs életre csendültek össze a poharak. S az idős vasutas ahogy egykor kényes urak, főispánok tehettek — nyúlvacsorára hívta meg munkatársait.

Balogh Tibor

Nem lehetne gazdaságosabban?

A munka minden területén nagy jelentőségű az önköltségcsökkentés és a gazdaságos termelés. Mindennap beszélünk róla, mégis vannak olyan területek, ahol nem történik változás, pedig már régen indokolt lenne.

Komló és *Godisa* között meglehetősen rossz a pálya. Emiatt a kocsik kihasználása gazdaságtalan, sok a holtfuvarozás, nem beszélve arról, hogy ez többlet kocsivontatást, több szénfelhasználást és több személyzetet igényel.

A szén szállításának zöme Kab-kocsikkal történik. A kocsikat a gyenge felépítmény miatt még csökkentett sebesség esetén sem lehet kihasználni. A Kab-kocsik önsúlya 26 tonna, a berakható súly 60 tonna. A 17 tonnás tengelynyomást figyelembe véve az elszállítható súly csak 42 tonna lehet.

Hasonló a helyzet a naponta mintegy 30 megrakásra kerülő Ky-kocsiknál is. Ezeknél a kocsiknál a 17 tonnás tengelynyomás, illetve a 11 tonnás önsúly mellett csak 23 tonnát lehet berakni.

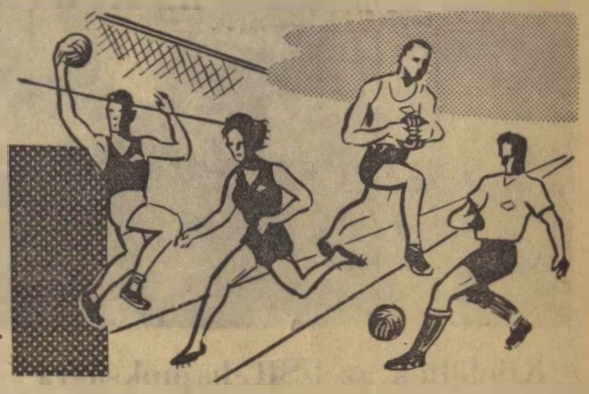
A *komló—godisai* vonalszakasz hossza 19 kilométer. *A Komlói Szénbányászati Tröszt* termelése a második ötéves terv végére a napi 3800 tonnáról 8000—10 000 tonnára emelkedik. Vajon ilyen körülmények között a vasútnak sikerül-e lebonyolítani a komlói szén elszállítását a 140 kilométerre levő *Sztálinvárosba.*

Várnai László
Pécs

A SZAKSZERVEZETI MUNKA SZÁMOKBAN



536 munkásszállás, laktanya biztosítja a családjuktól távollevő dolgozók pihenését



Jelenleg 52 labdarúgó-, 23 futó-, 13 kézilabda-, és 25 röplabda-pálya áll a sportolni vágyók rendelkezésére



6 nevelőintézet, 1344 férőhellyel segíti a vasutas gyermekek iskolai oktatását



1959-ben 525 történelmi tárgyú előadáson 23 328 vasutas dolgozó vett részt

Nehéz dolgozni a kocsizárakkal

Beosztásomnál fogva naponta sok kocsi lezárását végzem. Az enyémhez hasonló munkakörben nem egy esetben gyorsan, rosszul világított helyen kell dolgozni. Feltétlenül szükséges, hogy a kocsizárfogó nyomása által keletkezett írás olvasható legyen a fémzáron.

Sajnos, ez legtöbbször nincs így, mert *a fémzár anyaga túl kemény, és az ólomzár-fogók is rosszak.* Másik hiba, hogy a zsineget csak hosszas „előlyukasztás" után lehet a zárba befűzni.

Javaslom, hogy munkánk fontossága és megkönnyítése érdekében készítsék a fémzárakat lágyabb anyagból, a selejtes, hibás zárakat ne vegyék át a gyártól, a fogókat pedig szükség szerint javítsák meg. Új ólomzárfogók készítése esetén célszerű lenne kisebb méretű fogókat készíteni.

Tótka Károly
Szeged

A szerkesztőség üzeni

Szentgáli István Gyöngyös, Bognár Károly Tapolca, dr. Bánhegyi Tibor Diósgyőr, Gedővári Lajos Bp. Soroksári út, Sziládi Sándor Szeged, Pusztafalvi Tivadar Miskolc, dr. Horváth Károly Budapest, Balogh Tibor Miskolc-Gömöri pu., Szilágyi István Gyula, Károly József Északi Járműjavító. Huszár József Bp. Ferencváros, Bakó József Budapest. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Márton László Tapolca, Berkesi Ferencné Zalaegerszeg. Kérelmüket illetékes helyre továbbítottuk.

Kósa László Szeged, Petőfi Mihály Vác. Kérelmük kedvező elintézéséről értesítették szerkesztőségünket. Kinevezési okmányukat elküldték. Pál Tiborné Pesterzsébet, Hanyi György Kisterenye. Levélben válaszoltunk.

A lengyel vasutasok napja

Szeptember második vasárnapján ünnepelte a Lengyel Államvasutak mintegy 400 ezer dolgozója a hetedik vasutasnapot. Ebből az alkalomból *35 ezer dolgozó részesült előléptetésben, több mint négyezer kapott élmunkás kitüntetést és 34 arra érdemes vasutas részesült kormánykitüntetésben.*

Szerte az országban ünnepségeken emlékeztek meg a vasutasnap jelentőségéről. Sport- és egyéb ünnepségekkel tették emlékezetessé ezt a napot. Szeptember 9-én a párt és a kormány vezetői adtak fogadást a PKP legjobb dolgozói tiszteletére.

A vasutasnap a PKP szempontjából az őszi forgalmi időszak kezdetére esik. *Rudolf Czerwinski,* a Lengyel Népköztársaság vasútügyi minisztere a vasutasnap alkalmából adott sajtónyilatkozatában többek között kijelentette, hogy bár a PKP járműállaga évről évre növekszik, a meglevő járműpark még mindig kevés a megnövekedett szükségletek teljes mértékű kielégítésére. *Ebben az évben 271 új személy-, 6870 teherkocsival, 18 villanymozdonnyal és 10 dieselmozdonnyal gazdagodik a Lengyel Államvasutak járműállaga.* A kocsihiány különösképpen a cukorrépa idényben érezhető. Ezért minden „mozgatható" kocsit forgalomba fogunk állítani az őszi forgalom tartama alatt — mondotta a vasútügyi miniszter.

A vasút korszerűsítéséről és a tervezett beruházásokról szólva bejelentette, hogy *1961 január 1-től megindul a villamosvontatás a Gliwice — Opole — Wroclaw-i vonalon.* A vonal villamosítási munkálatait a terv szerint csak az elkövetkező év nyarán kellene befejezni. A munkák azonban olyan előrehaladott állapotban vannak, hogy az átadásra már 1961 januárjában sor kerülhet. A villamosítás alatt álló többi vonalakon is kedvezően áll a munkák menete.

A következő év végétől már 1131 km hosszú vonalon bonyolódik le majd a forgalom villamos vontatással. A villamosított vonalak hossza a PKP-nél jelenleg 872 km.

Dr. Serei Rudolf

Lakáscsere

— Elcserélném XV. kerületben lévő szoba, konyhás félkomfortos szolgálati lakásomat XIV. kerületben lévő, konyhás, félkomfortos lakással, ahol gáz is van. Érdeklődni lehet: Knorek 228—359 telefonon 1—4 óra között. (Kovács.)

— Záhonyi 3 szobás komfortos MÁV-lakásomat elcserélném bármely nagyvárosban lévő 2 szoba komfortos, kertes lakásért. Pálosi István Záhony, MÁV-telep 24/a.

— Budapesti cserelakás és 30 ezer forint ellenében 2 szobás családi ház eladó. Veresegyház, Garai u. 13. Államáshoz 4 perc, Gubán.

Egy szegény grówergyűrű panasza

A kétmilliomodik grówergyűrű vagyok. Mint jubilálónak, engedjék meg, hogy panaszt tegyek, segítséget, gyors intézkedést kérjek újítóim érdekében.

Köztudomású, hogy hosszú éveken keresztül hiánycikk voltam. A hazai gyártás nem fedezte a MÁV szükséglet 15—20%-át sem, ezért sok millió elődömet Nyugat-Németországból hozták be kemény valutáért. *A MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV.* kollektívája megoldotta hazai gyártásomat — sok fáradság, áldozat, harc árán.

Ez elmúlt. Panaszom tárgyát más képezi:

Az újító kellektíva okulva az előző évek tapasztalataiból, elhatározta, hogy húzott acél helyett, hengerelt acélból, éles sarkok helyett gömbölyített sarkokkal készítenek, hogy repedés ne forduljon elő. Ez az újítás egy éve történt. A kísérletek jól sikerültek, s már egy fél éve — a szerződéstervezet szerint — ily módon gyártanak bennünket. Ismétlem, én már a kétmilliomodik vagyok.

Ennek ellenére újítóim még az első díj-részletet sem kapták meg és jelen pillanatban senki sem tudja megmondani, mikor kapják meg.

A MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV. az újítás gazdasági számítását a vonatkozó szabályzat előírásainak megfelelően elkészítette — és ennek alapján a KPM I/6. Szakosztály által kidolgozott szerződés-tervezet is rendelkezésre áll. — Ennek és a kétmilliomodik gyűrű legyártásának ellenére sem tudunk végre papíron is létezni. *A Főkönyvelőség* csak az újítás elbírálásához teljesen alkalmatlan kohászati önköltségi adatok alapján lenne hajlandó újítóimat díjazni. Olyan adatok alapján, amelyek — az illetékes KGM írásos közleménye szerint — gazdasági számítás készítéséhez nem használhatók fel.

A salgótarjáni anyagkészítés önköltségi adatai is csak az egyáltalán nem jellemző húzásra vonatkoznak. Különben a teljes salgótarjáni szállítás a MÁV szükségletének még 20%-át sem érte el.

A szükséglet zöme a METALIMPEX útján Nyugat-Németországból érkezett. A Főkönyvelőség elmélete alapján tehát most még hátra van a külföldi önköltség kutatása is!

A MÁV minden igényét kielégítő grówergyűrű újítási díjának kiszámításához véleményem szerint a MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV. — mint gyártó üzem — könyvelésénél jobb szószóló nem szükséges. Viszont *kerülni kellene minden felesleges huzavonát.*

Újítóim nevében:
A kétmilliomodik grówergyűrű

Sport

Olimpiai bajnok látogatása az Északiban

Meghitt ünnepség színhelye volt szeptember 17-én az *Északi Járműjavító. Nagy Imre* olimpiai öttusa bajnokcsapatunk tagja, az egyéni bajnokság második helyezettje, az üzem dolgozóinak kérésére meglátogatta az üzem egyik osztályát, édesapja munkahelyét.

A dolgozók nagy szeretettel fogadták a bajnokot, aki meghatottan, keresetlen szavakkal mondott köszönetet a meleg fogadtatásért, s megígérte, hogy rövidesen bővebben számol be az üzem dolgozói előtt római élményeiről.

A közvetlen hangú, baráti légkörben lefolyt találkozás különösen az üzem fiataljai számára jelentett maradandó emléket, de az idősebb dolgozókat is kellemesen érte a fiatal, szerény, udvarias olimpikon példamutató magatartása. Mindannyian érdeklődéssel várják a megígért élménybeszámolót.

Károly József



Kijelölték az USIC-bajnokságra a vasutas birkózó-válogatottat

Az 1960. évi kötöttfogású felnőtt vasutas birkózó-bajnokságot szeptember 17-én és 18-án rendezték meg a BVSC Szőnyi úti birkózó-termében.

A bajnokság egyben válogató is volt az október 7—9 között a Nemzeti Sportcsarnokban megrendezésre kerülő nemzetek közötti vasutas-bajnokságra. Eredmények: **Légkesúly:** 1. Kereszturi (Szegedi VSE), 2. Olveti (SZVSE), 3. Kovács (Törekvés). **Légsúly:** 1. Hódos (Debreceni VSC), 2. Tálas (Dunakeszi), 3. Völgyi (BVSC). **Pehelysúly:** 1. Gittai (SZVSE), 2. Veres (Szolnoki MAV), 3. Bárkányi (SZVSE). **Könnyűsúly:** 1. Nagy (DVSC), 2. Ispán (DVSC), 3. Ivanovics (Sz. MAV). **Váltósúly:** 1. Tarr (BVSC), 2. Villám (SZVSE), 3. Major (BVSC). **Középsúly:** 1. Bordás (BVSC), 2. Farkas (Sz. MAV), 3. Bíró (Sz. MAV). **Félnehézsúly:** 1. Kovács (DVSC), 2. Erdélyi (BVSC), 3. Kiss (DVSC). **Nehézsúly:** 1. Szabó (DVSC), 2. Vászlin (DVSC), 3. Véber (Szombathelyi Haladás).

A bajnokság után kijelölték a nemzetek közötti vasutas-bajnokságon induló válogatott csapatot. A találkozón a következő versenyzők képviselik a magyar színeket. **Légkesúly:** Kereszturi, **légsúly:** Hódos, **pehelysúly:** Ivanovics, **könnyűsúly:** Nagy, **váltósúly:** Tarr, **középsúly:** Bordás, **félnehézsúly:** Kovács, **nehézsúly:** Beznák.

FELSŐBB OSZTÁLYBA LÉPTEK

A sport történetében ritka bravúrt vitt véghez a Vasúttervező UV női asztalitenisz-csapata. A Budapest II. osztályból három év alatt feljutottak a legjobbak közé, a Nemzeti Bajnokság I. osztályába.

A szakosztályt 1957-ben hozták létre, úgyszólván kezdő versenyzőkből. Egy évvel ezelőtt az NB II-es bajnokság nyitányakor azt a célt tűzték maguk elé, hogy az élcsoportban végeznek. Kissé merész célkitűzés volt, hiszen a versenyzők egy része még kevés rutinnal rendelkezett.

Géczy Gyula edző tanítványai azonban minden akadályt elhárítottak útjukból és túlteljesítették a „tervet". A csapat az NB II-ben bajnokságot nyert és ezzel jogot nyertek arra, hogy a legjobbak közé kerüljenek.

— Minek tulajdonítható, hogy a csapat ilyen nagyszerű teljesítményt ért el? — tettük fel a kérdést az edzőnek.

— A szorgalmas munkának, a lelkesedésnek és az akaratnak — mondotta. — A lányok lelkiismeretesen edzettek, a mérkőzéseken pedig volt szívük küzdeni. Az erősebb, rutinosabb csapatok ellen a lelkesedés egészítette ki a tudásbeli különbséget.

A Vasúttervező bajnokcsapatának tagjait, **Klein Evát, Várszegi Bélánét, Szabaczky Annát, Plachy Arankát, Deák Katalint, Fogarasi Ilonát és Sarnyai Ilonát,** valamint a szakosztály áldozatkész vezetőit elismerés illeti a nagyszerű teljesítményért.

El kell mondani a Vasúttervező asztalitenisz szakosztályáról, hogy a nagyokon kívül egy női csapat a Budapest I. osztályban, egy pedig az ifjúsági bajnokságban vett részt. Ezenkívül vannak flúcsapataik és egy férfi- és női csapat az üzemi bajnokságban szerepelt. **A nyolc csapat közül az elmúlt bajnoki évadban öt bajnokságot nyert.**

A beszélgetés során még egy kérdést intéztünk az edzőhöz. Mit vár csapatától az NB I-ben?

— Ha a szorgalommal és a lelkesedéssel nem lesz baj, akkor bízom benne, hogy sikerül megkapaszkodnunk az NB I-ben. Most a bajnokság kezdetén ezzel az elhatározással indultunk a küzdelmeknek.

Mi is bízunk a lányokban és az egyetlen NB I-es női asztalitenisz vasutas csapatnak újabb sikereket kívánunk.

V. F.

TÍZ NAP MOSZKVÁBAN

A SZOT egyik turista csoportjával tíz napot töltöttem *Moszkvában.* Vonattal tettük meg az utat Budapest és Moszkva között. Az út és a moszkvai tartózkodás felejthetetlen élményt jelentett az egész csoport számára.

A tíz nap ahhoz kevés volt, hogy végig nézzük a hatalmas világváros valamennyi nevezetességét. Néhány helyre azonban sikerült eljutnunk. Láttuk például a csodálatosan szép Metrót. Jártunk a *Lomonoszov* egyetemen, a *Tretyakov*-képtárban, a *Vörös* téren. A *Kremlben* megtekintettük a várok idejéből megmaradt értékes kincseket, fegyvereket. Sikerült bejutnunk a *Lenin Mauzóleumba,* amelynek naponta több ezer látogatója van. Megtekintettük a hatalmas területen fekvő mezőgazdasági és ipari kiállítást, a szputnyikokat és a lelőtt amerikai U—2-es kémrepülőgép roncsait és felszerelését.

Meglepett bennünket a moszkvai közlekedés. A troli- és az autóbusz-megállóknál nem tolakodnak az emberek, mint Budapesten. Nyugodtan sorbaállnak és megvárják míg az előttük állók felszállnak a járművekre. És még valamit. Moszkvának kellemes a levegője. A gőzmozdonyok nem füstölögnek a nagy pályaudvarokon. A fővonalakon Moszkvától mintegy 150 kilométerre lekapcsolják a gőzmozdonyokat és villanymozdonyok repítik a fővárosba a szerelvényt.

Virág Péterné
MÁV-kórház

Ahol csak nők dolgoznak

A hitelezett fuvardíjak beszedésének utolsó mozzanatát *a BVKH-könyvelőség fuvarinkasszós csoportja* végzi. Munkájára jellemző, hogy naponta mintegy kétezer vállalat 25—30 ezer fuvarlevelét csomagolja és készíti elő lehívásához.

Szorgos, női munkáskezek alatt kattognak a könyvelőgépek. Lányok, asszonyok, édesanyák munkahelye ez. A húsz elvtársnő jól megérti, és segíti egymást. A munkafegyelem kifogástalan. Késés, igazolatlan távollét, nem fordul elő. A legépelt inkasszók külalakja, borítékja, a női szépérzéket dicséri.

A havi teljesítményhez viszonyított selejt mindössze 0,03 százalék. Ez azt jelenti, hogy 50 ezer lehívott inkasszó között csak 13 téves. Ilyen nagy figyelmet és pontosságot igénylő munkánál ez igen jó eredmény.

Nehezíti az egyenletes teljesítményt a napi tételszámok ingadozása. Ennek ellenére, feldolgozatlan anyag soha nem marad vissza. Az inkasszós csoport dolgozói *jól tudják, hogy az esetleges lemaradás veszélyeztetné a vasút bevételi tervét.* A nyomtatványok, borítékok és más anyagok megtakarítása jelentős. A könyvelőgép piros-fekete szalagját eddig nem fordították meg. Most az egyik szín megkopása után megfordítják, s ezzel negyedévenként körülbelül 500 forintot takarítanak meg.

Az őszi forgalom náluk is érezteti hatását: naponta mintegy 150—200 tétellel többet dolgoznak fel. Eredményeiket szocialista címért küzdő brigádjuk megalakításával kívánják fokozni. Eddigi munkájuk elismeréséül, többször kaptak pénzjutalmat.

Csak azt tartják sérelmesnek, hogy két évvel ezelőtt megvonták a munkaköpenyt, pedig az indigós fuvarlevelek csomagolásától és az olajos gépektől nemcsak a kezük, hanem a ruhájuk is piszkolódik. A hivatali helyiségek világítása sem kielégítő, de eddig hiába kérték orvoslását.

Tóth István

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— Korszerű akkumulátorgyártó üzem kezdte meg működését a Miskolc közelében lévő Onga községben. Az új üzemben szeptember elején megkezdődött a termelőmunka. Az iden — főként a MÁV részére — huszonötezer lúgos akkumulátort készítenek.

— Népnövelési tanácsot alakítottak a szocialista brigád címért küzdő dolgozók a Szolnoki Járműjavítóban. A tanács a brigádtagok önképzését igyekszik elősegíteni. Ismeretterjesztő előadások, munkás- és művésztalálkozók, hangversenyek és kiállítások rendezését tervezik.

— Áthelyezik a Dél-Dunántúl árterületein vezető veszélyes vasúti vonalszakaszokat. Tizenhárommillió forintos költséggel, a Bükkösd patak szabályozásával az abaliget-szentlőrinci vonalrészt mentesítették az árvízveszélytől. Folyamatosan áthelyezik a többi veszélyes szakaszt is.

— Hangversenyt adott szeptember 24-én a Szegedi MÁV Hazánk munkáskórus és a Székesfehérvári Vasutas Énekkar Szegeden a MÁV Petőfi Sándor művelődési otthonban.

— Betonaljra cserélik ki a talpfákat a Hernádnatanya—Gáva közötti keskenynyomtávú vasúton. A munkálatok az év végéig befejeződnek.

— Készül Kelenföld és a Déli pályaudvar korszerűsítési terve. Kelenföldön aluljárókat építenek. A vonatok be- és kijárását „bujtatott" vágányokkal teszik biztonságosabbá. A Déli pályaudvart néhány sínpárral bővítik majd.

— 104 dolgozó jelentkezett az általános iskolába a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-nél. Főiskolára tizen. technikumokba 32-en járnak az új iskolai évben.

— A szakszervezet V. kongresszusának tiszteletére a diósgyőri állomás dolgozói tovább javítják munkájukat. A kocsijavító műhely vállalta, hogy a kocsikat még a beállítás napján kijavítva visszaadják a forgalomnak.

— Munkavédelmi versenyre hívták a kongresszus tiszteletére a miskolci fűtőház dolgozói a ferencvárosiakat.

— Ünnepi műszakkal köszöntik a többszörös kitüntetett ferencvárosi csomópont dolgozói november 7-én és a szakszervezet kongresszusát.

— Megindultak a KISZ vezetőségválasztások. Budapest területén 104 szervezetben, mintegy 4500 KISZ-tag vesz részt a választásokban.

— Televíziót vásároltak Gyula állomás dolgozói a megnagyobbított kultúrhelyiségükbe. A szakszervezeti bizottság kezdeményezésére becsületbeltot nyitottak.

— Szegeden találkozót rendeztek a megye kommunistái, KISZ és szakvonali vezetői. A tanácskozáson az őszi forgalom feladatait vitatták meg.

— Orosz és német nyelvtanfolyam indult Tapolca állomáson. Később a népi demokratikus országok nyelvelt is felveszik a tanrendbe. A tanfolyamok lelkes szervezője Pásztor András ellenőr.

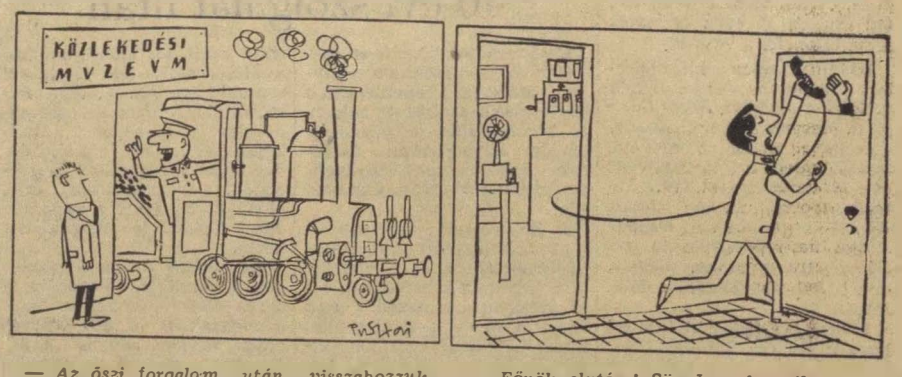
Hadilábon állnak a takarítással

Szeptember 21-én *Nyíregyházán* jártam. Az állomás laktanyájának mosdója és mellékhelyiségei láttán megállapítottuk, hogy ott hadilábon állnak a takarítással, mégpedig régóta. Rosszul értelmezett takarékosság, ha a tisztítószerekkel így fukarkodnak. Az említett helyiségek állapota nemcsak a szépérzék, de a higiénia szempontjából is tűrhetetlen.

Ha szükséges, a debreceni igazgatóság intézkedjen a megfelelő rend és tisztaság állandósítása érdekében.

H. K.

Csúcsforgalom van a vasúton



— Az őszi forgalom után visszahozzuk. Most minden gépre szükség van!

— Főnök elvtárs! Sürgősen keresik.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. OKTÓBER 15.

Az V. kongresszus előkészítéséről tárgyalt a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetősége október 7-én tartotta legutóbbi ülését, amelynek napirendjén a szakszervezet V. kongresszusának előkészítése szerepelt.

Végh Lajos elnöki megnyitójában a kül- és belpolitikai események ismertetése során részletesen foglalkozott az ENSZ jelenlegi ülésszakával. Méltatta a *Szakszervezeti Világszövetség* 15 éves munkásságát és szakszervezetünk részvételét a szakmai tagozat munkájában.

Az ülés részvevői táviratot írtak a magyar ENSZ delegáció vezetőjéhez, *Kádár János* elvtárshoz, valamint a Szakszervezeti Világszövetség elnökségéhez Prágába.

A megnyitó után *Gróf József* a szakszervezet titkára ismertette az elnökség tevékenységét az elmúlt központi vezetőségi ülés óta, majd *Soproni József* főtitkárhelyettes a központi vezetőség kongresszusi beszámolója összeállításának körülményeit ismertette.

Élénk vita után, kiegészítésekkel az ülés elfogadta a központi vezetőség kongresszusi beszámolóját és a határozattervezetet. *(A részletes ismertetésre ezúttal nem térünk ki, mivel a kongresszus után megjelenő első lapszámunkban csaknem teljes terjedelemben kívánjuk a beszámolót és a határozati javaslatot közölni.)*

A beszámoló megvitatása után a központi vezetőség a fél százalékos Önkéntes Támogatási Alap szabályzatának egyes pontjait módosította.

Az alap eddig a 600 forintot meghaladó gyógyászati segédeszközök térítési díját vállalta. Október 1-től ezt 150 forintra szállították le. Az igényjogosult családtaggal rendelkező dolgozók kórházi ápolási ideje alatt eddig 13 forint napi segélyt kaptak, ezt most napi 15 forintra emelték.

A gümőkóros és elmebeteg dolgozók részére a táppénz kimerítést követő további egy évig napi 25, illetve havi 650 forint segélyt folyósítottak október 1-ig. Ettől az időtől napi 30, illetve havi 780 forint lesz a segélyük. A temetkezési segélyt 500 forintról 600 forintra emelte a központi vezetőség!

A juttatások felemelésével 2 millió forinttal emelkedik az összeg, amelyet a tagoknak évente visszajuttatunk.

Újabb keskenynyomközű vasútvonalon szüntették meg a forgalmat

A *Békéscsaba—Békés* keskenynyomközű vasútvonalon, beleértve a békéscsabai helyi járatokat is, 1960. október 1-től megszünt a forgalom. A kisvasút helyett a békéscsabai 41. számú Autóközlekedési Vállalat végzi a személy-, poggyász- és egyéb áru szállítását, az autóközlekedésre megállapitott díjszabással.



26 éve dolgozik a vasútnál Fülöp István váltókezelő. (Bp. Déli pu.) Dicséretes munkájáért a közelmúltban Kiváló dolgozó oklevéllel tüntették ki.

Mit várunk a kongresszustól?

A vasutas dolgozók körében élénk érdeklődés előzi meg szakszervezetünk V. kongresszusát. Közülük néhányat megkérdeztünk, mit várnak a nagy jelentőségű kongresszustól.

Barina Ferenc jegyvizsgáló, Esztergom: — Tavaly végeztem el az általános iskola VIII. osztályát. Most a gimnázium első osztályába járok. Állomásunk szakszervezeti bizottságától eddig minden támogatást megkaptam, így tanulmányaim folytatása közben keresetveszteség nem ért.

A kongresszus bizonyára elősegíti majd, hogy ne csak nálunk, hanem valamennyi szolgálati helyen hasonlóan támogassák a továbbtanuló dolgozókat.

Bizonyára sok szó esik a kongresszuson az oktatási reformtervezetről, amely évek múltán megnyugtatóan rendezi a vasút szakember utánpótlását is.

Nem kérünk lehetetlent

Mozga Imre rakszerszámadó, Záhony: (Szakadó esőben a vágányok között találkoztunk vele. Gub kocsik megvizsgálását végezte, majd ponyvák leszedéséhez igyekezett.)

— Hosszú vasúti szolgálatom alatt tapasztaltam, hogy helyes, ha teljesíthetetlent soha nem kér az ember. Amit meg lehet adni és jogos kérés, azt részben a szakszervezet fáradozása árán úgyis megkapjuk mindig. Lehetetlent én soha nem követeltem.

Azt viszont sérelmesnek tartom, hogy van bundám, esőköpenyem, de a vasút visszakéri tőlem. Azt mondják az illetékesek, hogy ebben a beosztásban nem jár. Pedig jó lenne, ha nem csupán a paragrafust néznék, hanem a helyi viszonyokat is. Záhonyban a rakszerszámadó munkaköre nem hasonlítható össze más állomások hasonló beosztású dolgozóiéval. Itt éjszakai szolgálatot is teljesítünk és esőben, hóban, fagyban, sárban rójuk a csaknem 4 km hosszú állomást. Szeretném, ha a kongresszus pontot tenne az évek óta vajudó ruhaproblémára.

Fehér Péter főmozdonyfűtő, Cegléd KCK kisvasút: Szeretném, ha a kongresszuson rólunk kisvasuti dolgozókról sem feledkeznének meg. A vasút szállítási feladatainak maradéktalan végrehajtását nagyban elősegíti a mi munkánk is. Sajnos, egyes esetekben úgy érezzük, hogy a nagyvasúti dolgozókkal szemben hátrányosabb helyzetben vagyunk. Örülünk annak, hogy a kongresszuson a mi küldötteink is részt vesznek.

Munkálkodjanak valamennyi dolgozó érdekében

Pásztor Jenő segédvezénylő, bizalmi, Miskolc Tiszai Pályaudvar: — Miskolcon már sikerült megszüntetni a 24/24-es szolgálatot. A megye néhány iparvidékén még nem. S mivel itt a mi tartalékosaink is érintve vannak, gyakran panaszkodnak emiatt. Különösen azok sérelmezik ezt, akik nagy távolságról járnak szolgálatba. A dolgozók helyeslésével találkozott az az intézkedés is, hogy 210 órára kell csökkenteni az utazószemélyzet szolgálati idejét. Nem tudom, máshol mennyire jutottak e tekintetben. Itt Miskolcon még csak a kezdeti lépéseket tették meg.

Jól tudjuk, hogy a kongresszus feladata nem csupán az, hogy egy-egy dolgozó kiragadott problémájával foglalkozzon, és egyszerre mindent megoldani nem is lehetséges. De hisszük, hogy az újonnan megválasztandó központi vezetőség eredményes munkát fog végezni azért, hogy a vasút egész területén tovább javuljanak a dolgozók élet- és munkakörülményei. Ezt várjuk mi, vasutasok az V. kongresszustól.

Tízéves a szakszervezeti társadalombiztosítás

Ezzel a címmel rendezett kiállítást a szakszervezet társadalombiztosítási osztálya a Nyugati pályaudvar kultúrvárótermében. Köztudomású ugyanis, hogy szakszervezetünk tíz éve vette át a társadalombiztosítás munkáját. Hogy milyen fejlődést ért el egy évtized alatt a társadalombiztosítás a vasút területén, azt legszemléltetőbben a költségvetés emelkedése mutatja.

1952-ben 52,8 millió formt volt az összköltség, 1960-ra ez a szám 525,5 millió forintra emelkedett. Az első években az adminisztráció is bonyolultabb volt és nagy összeget, a kiadások 14—16%-át emésztette fel. Ezzel szemben ma mindössze 1—1,5%-ba kerül. Nyugdíj fejében a volt MÁV alkalmazottak tíz évvel ezelőtt évi 42 millió forintot kaptak. Ebben az évben már 440 millió forintra rúg a kifizetett nyugdíj.

A jövő tervei is biztatók. *Szolnokon* 200 ágyas kórházat építenek, a *miskolci rendelőintézet* saját épületet kap, a *péceli továbbkezelő kórházat* 130 ágyról 260-ra fejlesztik, a *harkányfürdői* 128 ágyas gyógyházat téli üdülésre is alkalmassá teszik. *Nyiregyházán* szakrendelőt létesítenek.

A kiállítás anyaga egyébként hűen tükrözi a vasutas társadalombiztosítás egy évtizedes eredményeit. Éppen ezért csak helyeselhetjük, hogy a kiállítás anyagát Budapest után a vidéki igazgatóságok székhelyein is bemutatják majd.

Végezetül még annyit szeretnénk megjegyezni: *kár hogy a kiállítás gazdag anyagát szűk helyen zsúfolták össze.*

Jól kezdték az őszi forgalmat

Kazincbarcika állomáson a munka jobb megszervezésével kezdtek az őszi forgalom lebonyolításához. Elsőként a pályafenntartási dolgozók alakították meg a szocialista címért harcoló brigádokat. A brigádszerződésben szeptemberre vállalt valamennyi felajánlást 100 százalékra teljesítettek a pályafenntartásiak.

A munkában leginkább kitünt *Kürti Lajos, Nagy Benjámin* és *Karai Gyula. Farkas Gyula* pályamester tájékoztatása szerint októberre felajánlották, hogy a bánvölgyi iparvágányon a forgalom biztonsága érdekében 250 talpfát kicserélnek.

A forgalmi dolgozók a kocsitartózkodási egységidőt szeptemberben 101,5 százalékra, a kocsimozdítási egységidőt 118 százalékra teljesítették, a kocsikat pedig 103,3 százalékra használták ki. A legjobb egyéni teljesítményt *Gáspár Jenő* forgalmi szolgálattevő és brigádja érte el.

Behán Rózsa,
Kazincbarcika

Első helyen a veresegyházi pályamesteri szakasz

Az angyalföldi pályafenntartási főnökség VIII. pályamesteri szakaszának dolgozói *Veresegyház* állomás áruraktárának átépítésénél 12 ezer forintot takarítottak meg. A rakodó átépítését 15 nappal a határidő előtt: szeptemer 15-re fejezték be. *A Veresegyház—Őrszentmiklós* közötti vonalszakaszon a 199—205 szelvény teljes kavicságy-cseréjét három nappal a kitűzött határidő előtt végezték el.

A főnökség pályamesteri szakaszainak versenyében ezzel a VIII. szakasz dolgozói az első helyre kerültek. Szükséges, hogy a nagyszerűen dolgozó szakaszhoz tartozó szakszervezeti aktívák is javítsák munkájukat és foglalkozzanak többet a dolgozók ügyes-bajos dolgaival.

Az őrszentmiklósi IX. pályamesteri szakasz is kiváló eredményeket ért el.

R. R.

Küldöttválasztás Szegeden

Szakszervezetünk Csongrád megyei bizottsága szeptember 30-án tartotta küldöttválasztó gyűlését. A 112 meghívott közül 102-en jelentek meg, és ez a tény egymagában is bizonyítja, hogy dolgozóink körében igen nagy az érdeklődés az V. kongresszus iránt.

Az értekezlet beszámolt az április 27-i küldöttértekezlet óta végzett munkáról, ismertette az V. kongresszus téziseit és határozattervezetét, majd megválasztotta a kongresszusi küldötteket.

A színvonalas beszámolót *Lendvai György*, a megyei bizottság titkára tartotta. Megállapította, hogy Csongrádmegye vasutas dolgozói mind a politikai, mind a gazdasági feladatokat sikeresen oldották meg, és a munkáshatalom erősítése érdekében kifejtett munkájuk nagyon eredményesnek mondható.

A beszámolót élénk vita követte. Az értekezlet a legkíválóbb dolgozók közül 11 szavazati és 3 tanácskozási joggal felhatalmazott küldöttet választott a kongresszusra, majd táviratban köszöntötte a magyar ENSZ-delegáció vezetőjét, Kádár elvtársat.

Tótka Károly
Szeged



Az algyői Tisza-híd középső részének kicserélése november közepén megtörténik. Az összeszerelt ívet egyszerre fogják beúsztatni a régi helyére. Éppen ezért a csere csak két-háromnapos forgalmi korlátozást fog okozni. Képünkön az új híd a beúsztatás előtt látható.

(Bede István felv.)

Kiállítás a Szakszervezeti Világszövetség munkájáról

Egyik nap Budapesten járva megtekintettem a 15. évfordulóját ünneplő *Szakszervezeti Világszövetség* harcát, eredményeit bemutató kiállítást az Építők „Rózsa Ferenc" kulturházában.

1945 februárját idézték az első képek. *„London, a földi pokol"* — olvastam az egyik kép aláírását. Rombadöntött városrész, lángoló épületek és a magasból a német fasiszták „V—2"-je zuhan alá.

Irtózva néztem a borzalmak képét, amikor mögöttem megszólalt az egyik látogató:

— *Londont is alaposan megviselte a második világháború, az angol kormány mégis támogatja ma a nyugatnémetek felfegyverzését.*

— Igaz — gondoltam —, ott a csatornán túl, sőt azon innen, és túl az óceánon akadnak, akik elfelejtették a borzalmakat, s képesek újra a háború örvényébe sodorni a dolgozó milliókat.

Ilyen gondolatok után nagyon jó érzés volt végignézni ezt a kiállítást. Tizennyolc hatalmas tabló fényképei, grafikonjai, számadatai szemléltették, hogy a Szakszervezeti Világszövetség eredményesen tölti be hivatását. Harcol a háborús veszély végleges megszüntetéséért, a gyarmati népek felszabadításáért, a már felszabadult országok fejlődéséért, a dolgozó emberek politikai és szakszervezeti jogaiért, kulturális és életszínvonaluk állandó emelkedéséért. Különös büszkeséggel szemléltem azokat a képeket, amelyek a magyar szakszervezetek — mint az SZVSZ tagszervezeteinek — munkáját, eredményeit mutatta be.

Minden látogató meggyőződhet róla, hogy a béke, a haladás ügyének, a világ dolgozóinak bátor védelmezője, biztos támasza, világpolitikai tényezője a Szakszervezeti Világszövetség, amely meg tudja hiusítani azok terveit, akik a történelemből semmit sem tanulva ismét pokollá változtatnák a világot.

A kiállítás megtekintését minden dolgozónak ajánlom.

Kovács Kálmán
Hajdúszoboszló

Pedagógusok véleménye az iskolai reformtervezetről

Nem múlik el nap, hogy ne hallanánk valamit az oktatási reformtervezetről. A társadalom minden fórumán megindult a termékeny vita és egyre többen kérnek szót, hogy elmondhassák véleményüket.

A *Vasúti Pályafenntartási Technikum tanárai* örömmel fogadták az irányelveket. Az a vélemény alakult ki, hogy az oktatási reform napirende tűzése szükséges és időszerű volt. Megvalósítását azok a forradalmi változások indokolják, amelyek szocializmust építő társadalmunkban eddig végbementek.

A reform oktatási rendszerünk tovább fejlesztését tűzte célul és megfelel a szocializmus építése során jelentkező új igényeknek.

Egyes iskoláink, különösen pedig gimnáziumaink elmaradtak a gyakorlati élettől. *A gimnáziumokban bevezetett 5+1-es oktatási forma már a gyakorlati életre való nevelés egyik kísérleti formája.*

A szocialista társadalom iskolájának alapvető jellemvonása a tanulás összekapcsolása a való élettel, a munkával. A reform lényege ezért: *az élet és az iskola kapcsolatának megszilárdítása; a tömegek általános műveltségének fokozása, műszaki és termelési ismereteinek emelése és a szocialista típusú nevelés.*

A jövőben a középiskolának két alaptípusa lesz: a szakközépiskola és a gimnázium. A szakközépiskolában a tanulók érettségi bizonyítványt és szakmai képzettséget szereznek. A gimnáziumokban pedig az elméleti képzés mellett olyan szakmai képzést kapnak, amelyet az érettségi megszerzése után az üzemben teljes szakmai képzettséggé fejleszthetnek.

A technikumok, mint szakiskolák, sikeresen oldották meg feladataikat. A fiatalok az iskola elvégzése után azonnal beléphettek a termelésbe, megfelelő szakmai végzettséggel hagyták el az iskolát.

A középfokú technikusképzés a fejlődő ipar és mezőgazdaság igényeit azonban már nem elégíti ki. Attól, aki a mérnök és a szakmunkás közötti helyet tölti be a termelésben, ma már többet kívánunk. Az irányelvek ezért a technikus képzést, főiskolai szintre emelik.

A pályafenntartási technikum tantestületének az a véleménye, hogy a szakközépiskolák, a technikumokra, mint bázisokra épüljenek. A technikumoknak komoly tapasztalataik vannak a szakirányú képzésben, megfelelő oktatónevelőgárdával rendelkeznek és birtokukban vannak a gyakorlati oktatáshoz szükséges felszerelések.

Célszerűnek mutatkozik az is, hogy egyes vasúti technikumokat felső ipari iskolává fejlesszenek. Így növekedne a fővárosi és vidéki szakközépiskolák száma, amelyek biztosítanák felsőipari iskoláink részére az utánpótlást. Megfontolást képezhetne esetleg az is, hogy vasúti szakiskolák helyett a gimnáziumokból kikerülők megfelelő szakmai gyakorlat után — felvételt nyerjenek a kiválasztott vasúti felsőipari iskolába.

Az élet és iskola kapcsolatának megszilárdítása tükröződik az egyetemek szakemberképzésében is. Az egyetemeken növelik a termelési és az üzemi gyakorlatok számát. Az irányelvek nagy gondot fordítanak a felnőtt oktatás kérdésére.

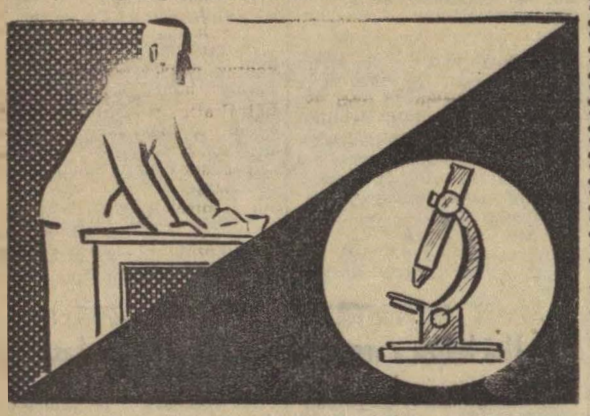
A Vasúti Pályafenntartási Technikum igazgatója ezzel zárja a beszélgetést: — *Még sokat kell gondolkodnunk az irányelvek gyakorlati megvalósításán. Mi a vasúti pályafenntartásnak és építésnek sokoldalúan képzett szakembereket akarunk adni. Ugy vélem, hogy társadalmi összefogással megtaláljuk a leghelyesebb utat, melyen haladnunk kell.*

Molnár Ferenc

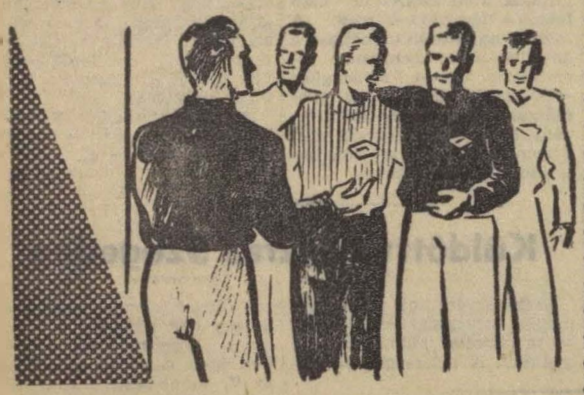
A SZAKSZERVEZETI MUNKA SZÁMOKBAN



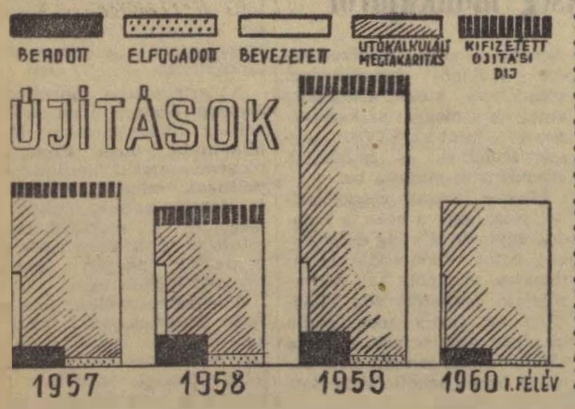
Jelenleg 23 fúvószenekar 380 taggal működik



1959-ben 1133 természettudományi előadáson 47 615 vasutas dolgozó vett részt



A tömegsportban részvevők száma ma már évente meghaladja a 25 000-et.



1959-ben a vasutas dolgozók 8683 újítást adtak be. Ebből elfogadtak 2749-et. Az utókalkulált megtakarítás összege 19 079 237. a kifizetett újítási díj pedig 1 293 110 forint volt.

Levél az üdülőbe

A mátraházi vasutas üdülőbe gyakran továbbít a posta olyan leveleket, üdvözlő lapokat, amelyekben az üdülésből hazatért dolgozók mondanak köszönetet a személyzetnek az előzékeny, figyelmes kiszolgálásért, a tisztaságért. A sok levél közül szerkesztőségünkhöz is eljutott kettő. Belőlük idézünk:

— *A vasutas üdülőben eltöltött szép napok emlékével értünk haza feleségemmel. Hálásan köszönjük az üdülő vezetőségének és a személyzetnek, hogy mindvégig odaadóan, lelkiismeretesen fáradoztak azért, hogy mi, beutaltak, kellemesen tölthessük napjainkat a szép, gondozott üdülőben.* — így ír *Magyar Mihály* térközőr Mosonmagyaróvárról.

— *A szeptember 8—21-ig eltöltött kellemes és felejthetetlen üdülésért ezúton is köszönetünket fejezzük ki az üdülő vezetőjének és valamennyi dolgozójának. A két hét alatt kitűnő ellátásban volt részünk.*

Kérjük, hogy a jövőben is hasonlóan segítsék elő a beutaltak pihenését, szórakozását. Aláírás: Binder József és felesége, Budapest.

Tiltakoznak a világ dolgozói

Az Algériai Szolidaritási Bizottság október 16-án ül össze Kubában, hogy a világ dolgozói nevében tiltakozzon az algériai néppel szemben hetedik éve folytatott háború ellen. Ebben az időben kerül napirendre az ENSZ előtt az algériai kérdés megvitatása.

Bombázásokkal, kínvallatásokkal, tömeges kivégzésekkel, internálásokkal, több mint kétmillió algériai bebörtönzésével kísérelik meg a franciák, hogy elhallgattassák és további rabságba kényszerítsék az algériai népet.

A Szakszervezeti Világszövetség IV. kongresszusán született kezdeményezés alapján *1958 szeptemberében jött létre Kairóban az Algériai Dolgozók és Nép Megsegítésére Alakult Nemzetközi Szakszervezeti Bizottság.* Ebben a bizottságban helyet kaptak a különféle nemzetközi szövetségekhez tartozó és nem tartozó szakszervezetek. Természetesen *tagja a bizottságnak a Magyar Szakszervezetek Országos Tanácsa is.*

A bizottság élén három tagszervezet képviselőiből alakult titkárság áll. Az *Algériai Dolgozók Általános Szövetsége* a titkárság valamennyi ülésén képviseltetni magát. A bizottság hatékony munkát fejt ki az algériai háború áldozatainak anyagi és erkölcsi megsegítése érdekében. Támogatja a *Tunéziába és Marokkóba* érkezett menekültek tízezreit, az algériai gyermekeket, a sebesülteket és azokat a diákokat, akik algériai területen kívül kénytelenek élni.

Az Algériai Szolidaritási Bizottság október 16-ra összehívott ülését is a titkárság határozta el még július 7-én *Casablancában.* A bizottság megalakulása óta ez már a harmadik összejövetel. Most a napirendnek egyetlen pontja van: *a világ dolgozóinak még szélesebb körű mozgósítása az algériai háború megszüntetése érdekében.*

A magyar dolgozók eddig is kivették részüket az algériai nép megsegítéséből és most is követelik a háború azonnali megszüntetését.

Vasutasok a mezőgazdaságért

A szombathelyi igazgatóság patronálja a *Vaskeresztesi Táncsics Termelőszövetkezetet.* A fiatal, kezdő tsz ebben az évben igen sok segítséget kapott a patronálóktól.

Elsőnek *Szegedi Nándorral,* az igazgatóság vezetőjével ismerkedtek meg a vaskeresztesiek. Nem sokkal később *Maróth László* mérnök több társával azt vizsgálgatta a helyszínen, hogyan lehetne a pajtákat és az istállókat átalakítani.

Méregettek, számolgattak, majd a következő alkalommal már kész tervekkel látogattak el Vaskeresztesre. Velük együtt érkeztek a kőművesek, a szakmunkások, akik a helybeliekkel együtt munkához láttak. Az átalakított istállókban 80 szarvasmarhát helyezhetnek el. Az egyik istállót villamosították is.

Ez volt a kezdet. A patronálók később kiselejtezett gáztartályokból itatóvályut és trágyalé-tároló lajtot készítettek. A könyvelők a tsz könyvelésében segítettek. Könnyen áttekinthető munkaegységtáblázatot készítettek.

A jó kapcsolat, az önzetlen segítség nyomán igen jó barátság alakult ki az igazgatóság és a termelőszövetkezet dolgozói között.

Csanádpalota új termelőszövetkezetét a szegedi igazgatóság patronálja. Október 9-én a különböző szolgálati ágak mintegy 130 dolgozója segítette a kukorica törését és betakarítását. Külön dicséretet érdemel *Timár Gusztáv* pénztárvizsgáló és csoportja, példamutató munkájáért.

Szépítik a mátraházi üdülőt

Október 5-én elnéptelenedett a mátraházi vasutas üdülő. A személyzet egy része is szabadságra ment. Október 6-án már kőművesek láttak munkához a Mátra festőien szép részén épült üdülőben.

Az üdülő egy hónapig lesz zárva. Ezalatt korszerűsítik a konyhát, elvégzik az épület belső részében a szükséges javításokat és a festést. Az épület külső részét teljes egészében tatarozzák, majd általános nagytakarítást végeznek.

Mint *Kiss Sándor,* az üdülő gondnoka elmondotta, a konyhában fekete-fehér mosogatót, tálalópultot, burgonyatisztítóval és zöldségmosóval felszerelt előkészítőt építenek.

Az üdülő november 2-án már újjávarázsolva, külsőleg megszépülve fogadhatja a vendégeket.

Köszönet egy jegyvizsgálónak

Szeptember 20-án a 414. számú vonattal Budapestről Miskolcra utaztam. Hatvan és Füzesabony között eszméletlen állapotba kerültem. Útitársaim elmondták — majd amikor magamhoz tértem, én is tapasztaltam —, hogy a jegyvizsgáló igen emberséges módon viselkedett irántam. Apolónőért sietett, orrost keritett, és a legmesszebbmenően gondoskodott rólam, sőt a gyermekkocsiban egy fülkét biztositott részemre.

Ez úton mondok köszönetet Baranyi László jegyvizsgálónak, mert jelesre vizsgázott emberségből.

Pozsonyi Istvánné
Miskolc

A szakszervezetért folyó harc történetéből

III.

A vasutas dolgozók helyzetének javításáért, szervezkedési szabadságáért és a vasutas szakszervezetért folytatott harcban kiemelkedő szerepet játszott a Magyar Vasutas. Ennek az osztályharc alapján álló, vasúti munkások által 1904-ben alapított szaklapnak jelentősége különösen megnövekedett a század végi forradalmi fellendülést követő apály éveiben, amikor elbocsátották, megrendszabályozták a vasutasok legharcosabb vezetőit, feloszlatták a Vasúti Munkás Szövetséget és elbocsátás terhe mellett megtiltották, hogy vasúti munkás tagja legyen a szociáldemokrata pártnak, a Vasúti Munkások Szabad Szervezetének, vagy bármilyen más, hasonló célú, un. szabadszervezetnek.

A legöntudatosabb vasúti munkások a megváltozott, nehéz körülmények ellenére sem adták fel a jobb életért, a szocializmusért folyó harcot. Landler Jenő köre tömörülve szembehelyezkedtek a hatalom terrorisztikus intézkedéseivel, a szociáldemokrata párt megalkuvó vezetőinek közönyösségével, a vasúti munkásság soraiban lábrakapó kétségbeeséssel és kiábrándultsággal. A havonta háromszor megjelenő Magyar Vasutas jó fegyver volt a kezükben a fellendülés idején elért eredmények (a Szolgálati Rendtartás jogokat tartalmazó paragrafusai, a kiharcolt béremelések és tisztességes bánásmód...) védelmében, valamint az új küzdelemre való felkészülésben.

A sajtószabadság látszatára vigyázó kormány nem tiltotta be a Magyar Vasutast, a vasútigazgatóság remélte, hogy ki tudja tiltani a lapot a vasút területéről. A műhelyfőnökök mindenütt üldözték a Magyar Vasutas terjesztőit és olvasóit. Tagadhatatlan, hogy a brutális terror ezer és ezer előfizetővel apasztotta a Magyar Vasutas táborát, amely 1909-ben mindössze csak 2100 példányban jelent meg. De ugyanakkor az is tény, hogy semmilyen fenyegetéssel és büntetéssel nem sikerült kitiltani a vasúti műhelyekből a Magyar Vasutast.

A vasúti munkások szerették és támogatták, sajátjuknak tartották harcos újságukat. Nem fráziskent hatott ebben az időben a megállapítás: a Magyar Vasutas „őrtálló katonája az elmúlt harcok nagy eredményeinek". A munkások jól tudták, hogy a hosszú harcokban kicsikart béreket és szerzett jogokat napról napra nyirbálnák, a munkásokon ismét lelketlenül basáskodnának a helyi „sinbetyárok", ha a Magyar Vasutas biztosította nyilvánosság nem fékezné meg őket. Az öntudatos vasúti munkások ezért vállaltak minden áldozatot a Magyar Vasutas terjesztése és a lap szerkesztőivel való rendszeres kapcsolat fenntartása érdekében.

Miután a kormány az 1910-es években ismételten elutasította a vasúti munkások szövetsége megalakítására vonatkozó kérelmeket, a Magyar Vasutas segítségével folytatták tovább szervezkedésüket.

A Magyar Vasutas a világháború éveiben — felocsudva az első hetek soviniszta mámorából — hangot adott a vasutasok követeléseinek. A Magyar Vasutas magatartását „értékelte" az államhatalom is. 1915-től a cenzúra mindjobban megnyirbálta cikkeit. A háború második felében már egész oldalak maradtak üresen a 4 lapnyi újságban. A Magyar Vasutas tekintélye azonban megnövekedett a háborús terhek növekedése miatt elégedetlen, békét akaró vasutasok körében. A lap előfizetőinek száma 1916-ban megkétszereződött s elérte az 5500 főt. 1917 júniusában már 12 000-re gyarapodott. Meggyorsult és előrehaladt a vasúti munkások szervezkedése. A vasúti munkások küldötteinek 1917 augusztusában tartott értekezletén Landler Jenő arról számolt be, hogy „ma már a sinek mentén egyetlen valamire való hely sincsen, ahol a vasúti munkások ne lennének szervezve".

A Nagy Októberi Szocialista Forradalmat követő időben a cenzúra lényegében megbénította a Magyar Vasutast. 1918 márciusától már csak két oldal terjedelemben jelent meg. 1918 júniusában a kormány a júniusi háborúellenes nagy tömegsztrájk szervezésében való aktív részvétel miatt betiltotta. Újból csak az 1918-as „őszirózsás forradalom" győzelme után jelenhetett meg. A Tanácsköztársaság leverése után a vasúti munkásság a legretenetesebb üldözés ellenére is hű maradt a Magyar Vasutashoz. Pedig ez időben az ellenforradalmi fehér tiszti különítmények nemcsak elbocsátották, akinél Magyar Vasutast találtak, de gyakran bénára verték azt is, akit csak gyanúsítottak a Magyar Vasutas olvasásával. Ellenforradalmi tiszti bandák kinozták halálra a kelenföldi Károlylaktanyában Pósz Jenőt, a Magyar Vasutas utolsó szerkesztőjét is.

A vasúti munkások ennek ellenére hűek maradtak a Magyar Vasutashoz. „Ha a cenzúra az egész lapszámot ki is cenzúrázta néha, ha a megjelent cikkek így semmitmondóak voltak, elég volt a lap címe ahhoz, hogy a lelket tartsa a vasúti munkásságban."

Az áruló szociáldemokrata pártvezetőség támogatását élvező ellenforradalmi kormány 1921-ben végleg betiltotta a Magyar Vasutast. A vasúti munkások azonban nem nyugodtak bele kiszolgáltatottságukba, s a rendkívül nehéz körülmények ellenére sem mondtak le a szervezkedési szabadságukért indított harcról.

Gadanecz Béla

Küldöttek, a szakszervezet V. kongresszusáról

Három hét múlva, november 5-én és 6-án ül össze szakszervezetünk V. kongresszusa. A központi vezetőség szamot ad: *hogyan hajtottuk végre az előző kongresszus határozatait, megszabja legfontosabb feladatainkat a jövőre nézve.* A kongresszust megelőző szakszervezeti taggyűlések szeptemberben lezajlottak. Röviddel utána a megyei bizottságokon is megtörtént a küldöttek választása.

A megye vasutasainak véleményét viszem

A küldöttválasztó közgyűlések után három küldöttől kérdeztük meg, hogyan készülnek a kongresszusra.

Glocsek Bálint a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV szb titkára:

— Az előző kongresszus óta a vasútnál sokat javult a dolgozók helyzete, javultak a munkafeltételek is. Ez a javulás azonban még messze elmarad a követelmények mögött. Éppen ezért úgy vélem, hogy a kongresszuson az elért eredmények mellett a megoldásra váró feladatokról, a dolgozók jogos sérelmeiről is beszélni kell, mert csak úgy tudjuk felszámolni a hibákat, ha beszélünk róluk.

Gyöngyösön éppúgy, mint a fővárosban és más vidéki városokban nagy gondot okoz a lakáshiány. A MÁV nem építtet lakásokat, a tanács pedig gyakran mellőzi a vasutasokat az új lakások elosztásánál. A másik fájó pont a bérezés. Sorra elhagynak bennünket legjobb szakembereink, köztük műszakiak is. S mivel Gyöngyös rohamos léptekkel iparosodik, az eltávozók helyét nem tudjuk megfelelő emberekkel pótolni.

A szociális és munkavédelmi hiányosságok megszüntetését is sürgetnünk kell, mert azok gyakran előidézői a baleseteknek. A sínhegesztő telepen, a tompahegesztőben nincs gázelszívó készülék. *Egerben* egészségtelen, tűzveszélyes helyen, pincében kaptak helyet a kocsivizsgálók, hogy csak néhány példát említsek.

Mint a *Heves megyei* bizottság munkavédelmi felelőse, ezekben a napokban szorgalmasan gyűjtöm a jó és rossz tapasztalatokat, hogy azok mind-mind eljussanak a kongresszusra.

Nemcsak kérünk, hanem javasolunk is

Debrecen állomás szb.-irodájában — különösen mostanában — a dolgozók egymásnak adják a kilincset. Itt találkoztunk *Nagy Dezsővel*, aki a vonatkísérők I-es műhelybizottságának titkára és *Kiss Jánossal*, az állomás termelési felelősével. A szakszervezet *Hajdu-Bihar* megyei bizottságának küldöttválasztó közgyűlésén mindkettőjüket kongreszusi küldötté választották.

Nagy Dezső ezeket mondja:

— Legfontosabbnak tartom, hogy a dolgozók minden problémáját, gondját, baját ismerjem. Sokat beszélgettem velük, és minden jogosnak látszó kérést feljegyeztem. A megyei bizottsághoz már eddig is jó néhány javaslatot juttattunk el, hogy a kongresszust megfelelően előkészítsük. Minden igyekezettel azon vagyok, hogy a dolgozók megtisztelő bizalmának valóban eleget tegyek.

— Kiss Jánostól ezeket hallottuk:

— Most jöttem az állomási személyzet oktatásáról, ahol 120 dolgozó volt jelen. Időt szakítottunk arra, hogy a kongresszus jelentőségéről beszélgessünk. Van probléma elég, és ezek közül legégetőbbnek tartjuk, hogy a nyugdíjazás előtt megrokkant, majd kevesebb fizetéssel járó beosztásba került dolgozók ügyét is rendezzék. A munkavédelem területén is szükség van egy-két intézkedésre. Az utazószemélyzet átlagos távolléti óráját az őszi forgalom ellenére 330-ról 286 órára csökkentettük megfelelő forda készítésével. Így nemcsak kérésekkel, hanem értékes javaslatokkal is támogatjuk majd a kongresszus munkáját.

Új könyvek

Kun Béla: Irodalmi tanulmányok (Magvető) — Gábor Andor: Berlini levelek (Gábor Andor Összegyűjtött Művei) (Szépirodalmi) — Juhász Gyula: Himnusz az emberhez (Olcsó Könyvtár) (Szépirodalmi) — Móra Ferenc: A fele sem tudomány — Utazás a földalatti Magyarországon (Móra Ferenc Összegyűjtött Művei) (Magvető) — Tóth Endre: Az elszálló ifjúsághoz (Magvető) — Varga Katalin: A megszökött gyermekkor (Szépirodalmi) — Barabas Tibor: Máglyák Firenzében (Szépirodalmi) — Tamási Áron: Ábel 1—3. kötet (Szépirodalmi) — Krudy Gyula: A szerelmi bűvészinas (Magvető) — Akutagawa: A vihar kapujában (Világirodalmi Kiskönyvtár) (Európa) — Cao Cse Versei (Európa) — Bárány Tamás: Apátlan nemzedék (Magvető) — Reymont: Parasztok 1—2. kötet (Európa) — Külkülei János és a névtelen minorita krónikája (M. Helikon) — Zola: Összeomlás (Zrínyi) — Krisan Csandsr: Az utolsó autóbusz (Európa) — Syngé: A nyugati világ bajnoka (Világirodalmi Kiskönyvtár) (Európa) — Germonpres: Izland, Izland (Európa) — Dosztojevszkij: A kamasz (Orosz Remekírók) (Europa).



A ferencvárosi fűtőházban az őszi forgalom megindulása óta egyre gyakoribb a vonali oktatás. Képünkön Gáspár Mihály fűtő, Halász Ferenc mozdonyvezető, Tihanyi László oktatótiszt és Fehér András fűtő látható.

(Simay István felv.)

Vasutasok egymás között

Harminchat éves szolgálatom alatt sok vasutassal volt dolgom, de a Tapolca állomás létszámába tartozó B. J. vonatvezetőhöz hasonló, fegyelmezetlen és elvtársiatlan dolgozóval még nem találkoztam.

Szeptember 26-án *Borgónd* állomásról azt az 1173 számú *irányvonatot* továbbítottuk Ferencvárosig, amelyet B. J. hozott Tapolcáról.

— *A kalauzkocsi az enyém* — mondta a vonatvezető és a forgalmi szolgálattevő is tehetetlen volt a nagyon fiatal, de annál fegyelmezetlenebb B. J.-vel szemben.

A szolgálattevő ekkor engem kért meg, hogy a szolgálati kocsitól megfosztott vonat elejére ne vegyünk fel tigyelő féket, mert a 4921 számú személyvonatot alaposan megkéseltetjük.

B. J. a számadások sorbaszedését is elmulasztotta.

— *Olyan ember még nem született, aki ezt nekem előírhatná. Ezelőtt sem tettem, ezután sem teszem* — mondta, majd a terhelési másolatot gyorsan megsemisítette, hogy a nevét ne olvashassam le róla.

A vonat menete közben a nyitott fékálláson pótoltam B. J. mulasztását. Ferencváros vonatátvevői szintén panaszkodtak, hogy a tapolcai vonatvezető hanyagsága többször hátráltatta már munkájukat. Vajon a tapolcai vasutasok hogyan vélekednek az ilyen, szocialista emberhez méltatlan munkatársukról, aki mindnyájuk jó hírét veszélyezteti?

Kovács VII. Ferenc
vonatvezető Ferencváros p. u.

Egy a gépen, kettő szalad a tízre...

Rákos állomás. Reggel 7 óra. A gurító hangszórója még bömböl: tizenhatra, huszonegyre, húszra! Pedig a leváltócsapat már jön az eligazításról. „Őrségváltás" közben akadtunk össze *Labancz Jánossal* és *Bán Zoltánnal*. Ők az állomás egyik szocialista címért küzdő brigádjának vezetői.

Egyik sem gyerekember. Komolyak, megfontoltak, nem dobálóznak a szavakkal.

— Tíz éve vagyok az állomáson kocsimester — mondja *Labancz János* —, de csaknem negyed százada lengetem a jelzőzászlót. Most, tizenegy ember tartozik a brigádunkba: az egyik kocsirendező csapat és az I-es, III-as és az V-ös őrhelyek dolgozói.

Mit mond a brigádnapló

A lassan gördülő, megfontolt szavak hallgatása közben *Bán Zoltán* térfelvigyázó nyújtja át a rediszkollal írt, oldalanként más-más színes motívummal díszített brigádnaplót. A találomra felütött oldalakon ilyen bejegyzéseket olvashatunk: *„A 450. számú vonat ma tíz perc késéssel indult, a 398-as harminc perccel korábban ment el. A VAFÉM ipartelep kiszolgálása rendben történt."* Máshol: *„Váltás után húsz perces körlettakarításra a brigád minden tagja itt maradt."* Augusztus 24-én ez a beírás szerepel: *„A szolgálat átvétele előtt rövid tanácskozást tartottunk a brigádtársak maganügyeinek megbeszélése végett."*

Ebben a bejegyzésben már a szocialista módon élő emberek egyik jellemvonását fedezhetjük fel.

Megnéztük az állomáson folyó verseny alakulását is. A szocialista címért küzdő brigádok megalakulása óta szembetűnő az eredmények javulása. Különösen a kocsitartózkodások ideje rövidült meg. Teljesítés: 111 százalék.

A két brigádvezető a hibákat sem titkolja. Nem csupán a brigád bűne, mégis felelősnek érzik magukat azért, hogy az állomáson kocsisérülések fordultak elő az utóbbi hónapokban.

— Fő feladatunknak tűztük ki — mondja a kocsimester — a kocsisérülések csökkentését. Jobban fogjuk segíteni a gurítóbrigád munkáját. Figyeljük az irányvágányokat, és ha megtelnek, a kocsikat időben átállítjuk az induló vágányokra. Ezzel csökken a balesetveszély, mert nem kell telt vágányokra vagy félre gurítani.

Ekkor — mintha kitalálta volna, miről beszélünk — bejött *Szemák István*, a gurítóbrigád vezetője, és átvette a szót. Ő már hangosabb, bátrabb, keményebb. Néhány szóval megerősítette, amit hallott, aztán a legurult kocsik összetologatásáról, összeaggatásáról beszélt.

— Azért tesszük meg — mondta —, hogy a siktoló brigádnak könnyebb legyen a munkája. Ezzel gyorsítjuk az elegyaramlást és biztosítjuk a menetrendszerűséget.

Több időt az önművelésre

Ismét a csendes *Bán* szólt:

— Az átmenesztők is rövidesen megpróbálkoznak a szocialista cím elnyerésével. A kocsifelírók között több fiatal van, mégsem megy úgy a munkájuk, ahogy kellene. A brigádok megalakulása után bizonyára lépést tudnak majd tartani a mi munkánkkal.

Szécsényi Károly térfőnök egyben az állomás párttitkára. Ő mondta el, hogy a négy szocialista címért küzdő brigádot az állomás vezetői patronálják: — az állomásfőnök a forgalmi-, a helyettes a síktoló-, a térfőnök a gurító-, a kereskedelmi helyettesfőnök pedig a kereskedelmi brigádot. A kezünkbe vett brigádnaplóban megtaláltuk a patronáló észrevételeit, utasításait.

Amint távozóban kerülgettük a kocsikat, odahallatszott a Labancz-brigád tolatásvezetőjének a hangja: *„Egy a gépen, kettő szalad a tízre!"* Csak azt sajnáltuk, hogy ezek az emberek — bár szocialista módon dolgoznak — még keveset tesznek a közös tanulás, művelődés érdekében, vagyis azért, hogy igazán szocialista módon éljenek.

Pedig ez számukra is nagyon fontos követelmény!

— gergely —

Sok az ácsorgás a füzesabonyi bejárati jelző előtt

Mióta kibővítették *Füzesabony* vágányhálózatát jóval könnyebb a mozgás az állomáson. Pedig naponta mintegy 6—700 vagon fut be a csomópontra.

— *Győzik-e a munkát?* — érdeklődtünk a IV-es őrhelyen, a kocsirendezők tanyáján. A tolatások nagyrésze ugyanis itt bonyolódik le.

— *Mi igyekszünk elvégezni a kiszabott feladatot* — tájékoztat Benke István térfelvigyázó. — *Brigádunk jól együtt van, a kocsimester is érti a dolgát. Most is ott jár a szerelvények között, a kettes tartalék munkáját ellenőrzi.*

Ficsor Sándor kocsimesterről a szakszervezeti bizottságban is elismeréssel beszéltek. Nála a lelkiismeretesség jó szervezőkészséggel is párosul.

A dolgozók igyekezetével nincs különösebb baj Füzesabonyban.

Különösen a *Geda* brigád jeleskedik, de megállják helyüket a többiek is.

A menetrendszerinti közlekedésben azonban legjobb akaratuk ellenére sem tudnak előre haladni. A harmadik negyedévben például a személyvonatok menetrendszerinti közlekedtetésében 93,2%-os eredményt értek el. A tehervonatoknál is alatta maradtak az országos átlagnak.

Vajon mi ennek az oka?

— Az utóbbi hónapokban meglehetősen

sok vonatot kell feltartóztatnunk a bejárati jelzőnél,

— válaszolta az állomásfőnök. — Ez lerontja a teljesítményünket. A *Hatvan* felől érkező irányvonatok menetrend szerint kivétel nélkül áthaladó vonatok. Kezelés végett azonban többnyire itt állnak meg, nem mennek fel *Mezőkeresztesig*. Ha személy, vagy gyorsvonat jön utánuk, akkor minden esetben túllépik a menetidőt. A tehervonatokat pedig a jelzőnél kell feltartóztatni, mert a páratlan vonatok is itt kezelnek. Mondanom sem kell, hogy ezáltal az egész vonalon csökken az utazási sebesség.

— Hátráltatja a gyors elegytovábbítást az is, hogy a debreceni gép csak Füzesabonyig hozza a répás szerelvényt. Ott leakasztják és gépmenetben visszamegy. Füzesabonyból Hatvanba már miskolci gép viszi a repát. A miskolci gépre, — amely az esetek többségében ugyancsak gépmenetben érkezik, — néha órákat kell várni. Ottjártunkkor több mint négy órát váratott magára a gép. A 70 kocsiból álló répás szerelvény addig az első vágányon állt.

Sok gondot okoznak a tolatós tehervonatok is.

Naponta nyolc tolatós teher közlekedik a vonalon. Ezek mind Füzesabonyban vállanak. Ha valamelyik késve érkezik, az elegycseret már nem sikerül megoldani, mert azzal tovább növekedne a késés. Előfordul, hogy Hatvanból a miskolci irányvonattal küldik a füzesabonyi elegyet. Ez sem helyes, mert elküldhetnek a 498-as és a 492-es tehervonatokkal. Ennek a két vonatnak egyébként is alacsony a terhelése.

A személyvonatoknál a 446-os és a 420-as késése veri el a csatlakozó vonatok menetrend szerinti indítását. Az előbbihez az 5511-es debreceninek az utóbbihoz pedig a 9120-as egrinek van csatlakozása.

Ilyen nehézségek gátolják az egészséges versenylendületet. A szakszervezeti bizottság a szeptemberi taggyűléseken is javasolta, hogy indítsanak versenyt a szakszervezet V. kongresszusa és november 7-e tiszteletére. A tagság egyetértett a javaslattal. Félő azonban, hogy a vállalásokat az említett nehézségek miatt nem sikerül teljesíteni. Arról nem is beszélve, hogy az élüzem szint teljesítése is veszélyben forog a második félévben.

A problémákon valamiképpen segíteni kell.

Annál is inkább, mert nemcsak a füzesabonyi vasutasok, hanem a miskolci igazgatóság, az egész vasút eredményeit gátolják a nehézségek.

Visi Ferenc

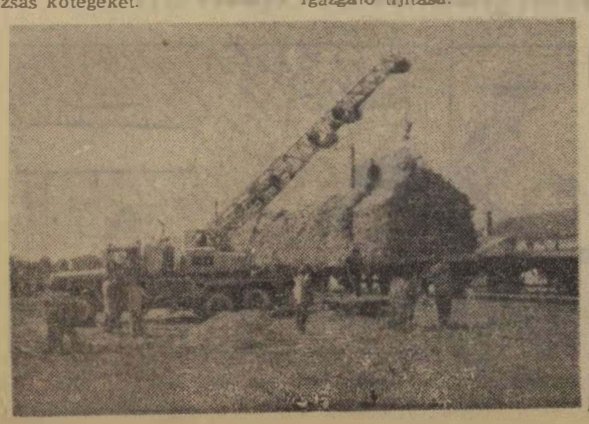
Vasutasokat is érdeklő újítás

Érdekes kísérletet folytattak és a vasutasokat is érdeklő újítást vezettek be a Nagylaki Kenderfonógyárban.

Az eddigi módszerektől eltérően a kórónak *vagonokból történő kézi kirakása helyett kísérletképpen daruval* emeltek ki a már előre elkészített és kötéllel átkötött 20—25 mázsás kötegeket.

A bemutató eredményes volt. Az újítás bevezetésével a nagylétszámú vagonkirakó csapatot minimálisra lehet csökkenteni, s ezen túlmenően biztosítani lehet *a vagonok gyorsabb kirakását is.*

Az eljárás *Szabó Ferenc* főmérnök és *Tulkán István* igazgató újítása.



Miért folytatják a stílszerű fairtást?

Kisújszálláson is olvastuk a Magyar Vasutas szeptember 1-i számában megjelent *Stílszerű fairtás* c. cikket. *Hegedüs Sándor* kocsivizsgáló viszont nekünk panaszkodott, hogy a cikk megjelenése óta Hajduszoboszló állomáson irtottak ki több hatalmas fát. A 75 ezer forintos költséggel felforgatott kert sem az állomás dolgozóinak, sem az utazóközönségnek nem tetszik.

Most Kisújszállás állomáson kezdtek a „stílszerű" fairtáshoz. Amikor ezt a cikket írom, már kivágtak nyíntegy 50 méternyi, két méter magas élősövényt, amely szép volt, és jól takarta az állomáshoz nem illő környezetet. Kivágtak két hangulatot varázsló tujafát és két szépen gondozott köralakú orgonabokrot. A kertésztől megkérdeztük: — *Miért kell ezt tenni?*

— Kint járt a minisztériumból M. J. főintéző — hangzott a felelet —, *ő rendelte el.*

Mi sajnáljuk szép kertünket, ugyanúgy, mint a celldömölkiek, a hajduszoboszlóiak az övéket, és a további fairtás ellen felvesszük a harcot, pedig M. főintéző elvtárs szerint még két tujafát kellene kivágni.

Kérjük az illetékeseket: *vizsgálják meg, hogy a fairtás és az ésszerűtlen parkrendezés címen elköltött összegeket nem lehetne-e hasznosabb, a kulturális utazást elősegítő célokra felhasználni!*

Bornemissza Sándor
és
Hegedüs Sándor
Kisújszállás

FAZEKAS LAJOS:

Egy öreg vasutas emlékének

Várostól messze — kis állomásunkon
huszonöt évig szolgált az öreg.
— Ha jelzett a harang, kiállt, s vigyázban
várta a füttyös, szép gőzösöket. —

Huszonöt éve, vagy több már? — nem tudom.
Gyermekkoromtól ismerem . . . sokat
találkoztunk, ha haza-hazajöttem.
Most is felismer; férfi arcomat

nézi hosszan és rólam érdeklődik,
meg Pestről, s mindig a szavamba vág,
a régi esztendőkről kezd beszélni,
s ilyenkor aztán kihúzza magát.

Az unokája mérnök lett, — dicsekszik;
van kis háza s pár ölnyi szőleje
a faluvégen, a fia iparos
s Komlóra jár le: bányász a veje.

Ballagunk lassan; megáll. Hátizsákját
— látom, nehezli — átveszem tőle,
hálásan szól . . . S úgy dohog, mint egy gőzös,
mire felérünk a dombtetőre . . .

A magyar csapat a harmadik helyen végzett a vasutasok nemzetközi kötöttfogású birkózó-versenyén

Tizenegy ország legjobb vasutas birkózói találkoztak október 7—9-e között a Nemzeti Sportcsarnokban, a szakszervezet sportosztálya által megrendezett II. Nemzetközi Vasutas Kötöttfogású Birkózóversenyen. A háromnapos viadalról elmondhatjuk, hogy külsőségeiben és tartalmában is remekbe szabott verseny volt.

A péntek délutáni kezdés előtt több, mint nyolcvan versenyző mérlegelt. A népes mezőnyben számos kiválóság, a nemzetközi találkozókról már jól ismert versenyző lépett szőnyegre. A török csapatban a légsúlyú Bilek például a római olimpián első, a nehézsúlyú Kaplan pedig a második helyen végzett. Dogan Budapesten világbajnokságot nyert, de jelentős nemzetközi tapasztalatokkal rendelkezik Kurt és Büke is.

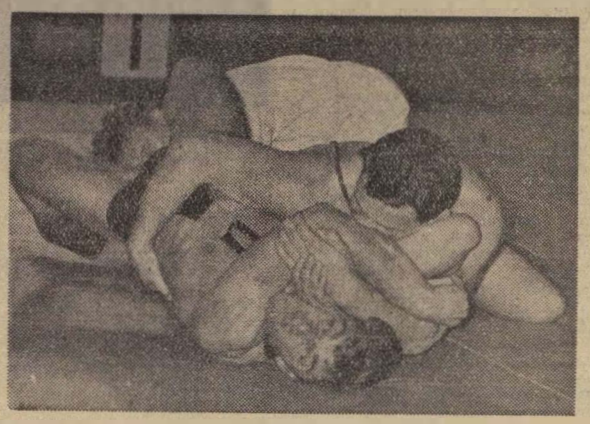
Külön csapattal vettek részt a versenyen a szovjet, a román és az NDK vasutasai is. A szovjet birkózók között ugyan nem igen akadt ismert nevű versenyző, többnyire most mutatkoztak be először ilyen nagyszabású nemzetközi versenyen. Bemutatkozásuk azonban kitűnően sikerült.

A magyar birkózók is jól megállták helyüket a versenyen. Bár Nagy és Farkas az első nap után kiesett, a többiek azonban jól állták a sarat, és ahogy közeledett a döntő napja a magyar táborban úgy nőtt a remény, a bizakodás. Érthető, hiszen a harmadik forduló után Hódos, Ivanovics, Tarr és Reznák még veretlen volt.

Míg az első fordulókban meglehetősen sok tus-győzelem született, addig vasárnap az elődöntőben és a délutáni döntő során fejfej melletti küzdelmet vívtak egymással a versenyzők. Bőven volt izgalomra oka vezetőnek, versenyzőnek és szurkolónak egyaránt.

A délutáni döntőben két magyar versenyző Ivanovics és Reznák lépett szőnyegre. Ivanovics, akinek már a döntetlen is elég lett volna a győzelemhez, szép küzdelemben legyőzte ellenfelét és ezzel pehelysúlyban az első helyen végzett.

Reznákra már nehezebb feladat várt. Neki még a szovjet Brezsnyakkal és a török Kaplannal kellett mérkőznie. Az első akadályt, ha nehezen is, de sikeresen vette. Brezsnyak ellen pontozással győzött. A török versenyzőt azonban nem sikerült legyőznie. A pontozók döntetlent hoztak ki így mérlegelésre került sor. A mérleg ezúttal nem kedvezett.



Reznák tussolja román ellenfelét

A vasárnap esti döntőket egyébként szépszámú nézőközönség szurkolta végig. A nézők nem csalódtak, mert a döntő is mintaszerű rendezés mellett bonyolódott le és izgalomban sem volt hiány.

A verseny végeredménye:

Lepkesúly: 1. Mihajlov (Szovjetunió), 2. Karakus (Törökország), 3. Witt (NDK). Légsúly: 1. Hódos (Magyarország), 2. Bilek (Törökország), 3. Christea (Románia). Pehelysúly: 1. Ivanovics (Magyarország), 2. Mikula (Románia), 3. Poljakov (Szovjetunió). Könnyűsúly: 1. Misztulov (Szovjetunió), 2. Dogan (Törökország), 3. Kropka (NDK). Váltósúly: 1. Tarr (Magyarország), 2. Protaszov Szovjetunió), 3. Kasel (NDK). Középsúly: 1. Kurt (Törökország), 2. Neufang (NDK). 3. Kucsijev (Szovjetunió). Félnehézsúly: 1. Büke (Törökország), 2. Rétfalvi (Románia), 3. Villmann (Finnország). Nehézsúly: 1. Kaplan (Törökország), 2. Reznák (Magyarország), 3. Brezsnyak (Szovjetunió).

Az összesített pontversenyt, a vele járó vándorserleggel a törökök nyerték 37 ponttal, 2. Szovjetunió 34, 3. Magyarország 29,5, 4. Románia 26, 5. NDK 23 ponttal.

Ha a gondnok gondatlan...

A hévizi MÁV-üdülőben töltöttem szeptemberben két hetet. Az ellátásra, a pihenési lehetőségre nem lehet panasz. Nagyszerűen éreztük volna magunkat, ha...

ha a tizennégy nap alatt hallgathattuk volna a rádiót,

ha az olimpiát nézhettük volna a társalgóban elhelyezett TV-készüléken (mikor akarják végre megjavítani?)

és ha ismertem volna beutalt dolgozótársaimat. Nem volt ugyanis ismerkedési est.

Államunk, szakszervezetünk óriási összegeket fordít a dolgozók üdültetésére, és szerintem helytelen, ha az üdülő gondnoksága nem törődik a vendégek ilyen irányú igényeivel.

Kiss Lajos
SZB-elnök. Alsóörs

A szerkesztőség üzeni

Behán Rózsa Kazincbarcika, Tanda Bertalan Nyékládháza, dr. Horváth Károly Budapest, Bognár Károly Tapolca, Bornemissza Sándor és Hegedüs Sándor Kisújszállás, Tótka Károly Szeged, Pozsonyi Istvánné Miskolc, Dancs József Tapolca, Cserháti József Szeged, Kiss Lajos Alsóörs, Makara Sándor Nyíregyháza, Pintér Lajos Vácrátót. Leveleiket lapunk anyagához felhasználtuk.

Bánhegyi Tibor Diósgyőr, Diószeghy Gyula Albertirsa. Levélben válaszolunk.

Kovács Kálmán Hajduszoboszló. Kérését illetékesekhez továbbítottuk.

HIREK

Az okos falusi és a Nyugati pu.

Több szem többet lát — mondják. És ez így igaz!

A régi öregek mesélik a Pest-Budát összefogó Lánchíd átadásáról: Százezrek csodálták a karcsú hidat. Ünnepség, ökörsütés, dáridó. Egyszercsak... az a bizonyos suszterinas elkiáltotta magát: — Az oroszlánnak nincs nyelve! Csakugyan! — terjedt el országszerte a hír.

A napokban kicsit hasonló dolog történt a Nyugati pályaudvaron.

Öreg magyar állt a járdaszigeten a pályaudvar előtt, és a homlokzatot nézegette. Aztán az oldalakat járta körbe. Csóválta a fejét... Végül kibökte — csaknem úgy, mint Gárdonyi hőse (Ö. m. a. f.) — De hiszen ennek az állomásnak nincs neve!

— Már hogyne lenne — mondtuk többen.

— Van? — kérdi —, akkor miért nincs kiírva?

Nem akartuk elhinni a felfedezést. Körüljártuk a 83 esztendős műemléket, amely — úgy igaz — hatalmas Anonymusként ül a Körút szélén.

Mi szórakozott pestiek esztendőkig elmentünk amellett, amit egy vidéki ember azonnal észrevett. — lyf —

December 10-re teljesítik évi tervüket a tapolcai fűtőház és szertár dolgozói. Ezt határozták el a IV. negyedévi termelési tanácskozáson.

Tízéves a munkavédelem címmel jól sikerült kiállítást rendeztek a GySEV dolgozói Sopronban. A kiállítás anyagának jelentős részét a Vasutasok Szakszervezete és a KPM bocsátotta rendelkezésre.

Kongresszusi hónapnak tekintik októbert a nyékladházi állomás kiszistái. Többek között vállalták, hogy egy általuk összeállított tehervonatot továbbítanak Tiszapalkonyára.

Egészségügyi és vegyvédelmi versenyt rendezett a KPM a legjobb légoltalmi egységek részére Budapesten. A 48 csapat 213 résztvevővel indult. A fecskendők szerelésében jól szerepelt az Északi Járműjavító és Békéscsaba állomás csapata. Az egészségügyi kötözési versenyben Debrecen állomás lett az első.

Úttörő vasutat avattak Egerben. A próbaút után már menetrendszerű járatok közlekednek Eger és a szarvaskői vár közötti 10 km-es szakaszon.

Naponta 400—500 t. túlsúlyt továbbítanak a székesfehérvári fűtőház mozdonyai. A fűtőház dolgozói megkezdték a felkészülést a zord időjárásra.

Vendégül látta G. J. Turjanica elvtársat, a szovjet nagykövetség első titkárát a békéscsabai fűtőház MSZBT-szervezete.

Tizenhárom egy- és kétemeletes bérház épül Záhonyban. Az új vasutas telepnek üzletháza is lesz, cukrászdával, eszpresszóval, fűszer- és divatáru boltokkal. Az orvosi rendelő sem fog hiányozni.

Nyolcvanezer kilométert tenne meg az a mozdony, amelyet egy kg uránból nyert energia hajtana.

Gyors ütemben építik a Szépvizéirig vezető gazdasági vasutat. Az oroszlányi MÁV gazdasági kisvasút vonalának meghosszabbításán, szeptembertől már több, mint 100 pályamunkás dolgozik. Október végére lehetővé válik a közvetlen forgalom Oroszlány és Pusztavám, illetve Székesfehérvár között.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

43. számból: 122 601/1960. I/1. A. Műszaki fejlesztési alap képzése és felhasználása.

123 619/1960. I/2. B. Munkaidőcsökkentés bevezetése egyes egészségre ártalmas munkaterületeken.

124 938/1960. I/3. A. Békéscsaba—Békés keskeny nyomközű vasútvonal forgalmának megszüntetése és közútra való átterelése.

124 309/1960. I/8. D. Tényleges és nyugdíjas vasúti alkalmazottak arcképes igazolványának érvényesítése az 1961. évre.

44. számból: 125 710/1960. I/8. E. Burgonya és alma fuvarozásának korlátozása.

Egy lelkes kultúrgárda

Nyíregyháza állomás színjátszó csoportja a felszabadulás óta számos operettet és sok más színdarabot mutatott be. *A János vitéz*, a *Mágnás Miska*, a *Csárdáskirálynő*, a *Bástyasétány 77.* és a *Doktor úr* után, most, október elején a nyíregyházi *Móricz Zsigmond Színházban* nagy sikerrel adta elő — *Bereszterczy Mihály* kultúrigazgató rendezésében — *Farkas Ferenc: Zeng az erdő* című 3 felvonásos operettjét.

Az előadást négyhónapos kemény tanulás előzte meg. *Gombos Jánosné, Jeszenszky Ilona, Pogorecski Tibor* és még számos vasutas érdemel dicséretet azért, hogy a nagy szállítási feladatok végrehajtása mellett pihenő idejüket a kultúra szolgálatába állítják. Gyakran járják a vidéket, és *termelőszövetkezeti községekben kultúrnapokat szerveznek.* A lelkes kultúrgárda — a KISZ tagjaival karöltve — kultúrszobát épít, kijavítja és szépíti a kultúrotthont. Az önkéntes munkával mintegy 35—40 ezer forintot takarítunk meg.

Makara Sándor
Nyíregyháza

Négy évtized a vasút szolgálatában

Miniszteri elismerést kapott a közel négy évtizedes szolgálat után most nyugdíjba vonuló *Horváth Károly* főfelügyelő, a MÁV anyagellátási igazgatóság munkatársa, az anyagszerkezetési szolgálat kiváló szakembere.

Igen nagy gondot fordított az ifjabb nemzedék nevelésére. Több évig volt a tisztképző intézet tanára, számos tanfolyam előadója, és tucatnyi jegyzetet írt az eredményes szakoktatás elősegítése érdekében.

Munkatársai és volt tanítványai őszinte szeretettel kívánnak neki hosszú, derűs életet.

Mit kell tudni az arcképes igazolványok érvényesítéséről

A tényleges és nyugdíjas vasúti alkalmazottak és családtagjaik arcképes igazolványának érvényesítése *1960 október 15-én megkezdődött és december 15-ig tart.*

A kedvezmény mérve az 1961 évre változatlan.

Az 1960 évre kiállított betétfüzetben lévő szabadjegyek *december 31-én 24 óráig érvényesek.* Az 1961-re kiállított szabadjegyek pedig *1961 január 1-én 0 órától használhatók fel.*

Az érvényesítésre bevont arcképes igazolványok helyett az 1960 évi betétfüzetben levő igazolást csak a szolgálati főnökségek jogosultak kitölteni. Az igazolás mindaddig érvényes, amíg az érdekelt 1961 évre érvényesített arcképes igazolványt vissza nem kapta, legkésőbb azonban 1960 december 31-én 24 óráig.

Az 1961 évre már kiállított XX és XX/a mintaszámú menetjegyek 1960 december 1-től érvényesek. A negyedik életévet betöltött és írni olvasni még nem tudó gyerekek részére kiállított arcképes igazolvány és az igazolványhoz kiállított betétfüzet aláírás nélkül is érvényes.

Nyomoz a fővizsgáló

Október 1-én, a Budapest Déli-pu. és Tapolca között közlekedő 2112. számú vonaton teljesített szolgálatot *Szöllősi József* tapolcai vizsgáló főkalauz. Egy üres első osztályú kocsiszakaszban három *menettérti* jegyet talált. A jegyek értéke mintegy 240 forint volt.

Szöllősi József nyomozni kezdett. A kalauztól megtudta, hogy az utasok valószínűleg Balatonfüreden szálltak le, majd ezen a nyomon elindulva kiderítette az üdülő és az utasok nevét. A jegyek tulajdonosai hálálkodva köszönték meg, hogy üdülésüket még kellemesebbé tette Szöllősi fővizsgáló kötelességet meghaladó eljárása.

A lelkiismeretes vizsgáló főkalauz valóban rászolgált a dicséretre.

Bognár Károly Tapolca

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az 1960. évi augusztus havi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett teljesítménye a következők szerint alakul:

1. Pécs	96,90%
2. Szombathely	94,48%
3. Budapest	91,72%
4. Szeged	88,97%
5. Debrecen	88,62%
6. Miskolc	78,62%

NEMZETKÖZI *élet*

VIETNAM:

Határidő előtt adták át a forgalomnak a Vietnami Demokratikus Köztársaságban az 51 km hosszú Dong anh — Thi nguyen vasútvonalat. A 12 hídon áthaladó vonalat külföldi szakemberek igénybevétele nélkül építették.

CHILE:

Ötvenezer vasutas lépett sztrájkba, hogy kikényszerítse béremelési követelésének teljesítését. A sztrájk következtében Santiagó és az ország belső vidékei között megszakadt a vasúti összeköttetés.

AUSZTRÁLIA:

U. R. Bowsen és R. G. Polin, a Szovjetunióban járt ausztrál vasutas küldöttség vezetői nyilatkozatban elmondták, hogy meglepte őket az a magas kulturális-, oktatásügyi- és életszínvonal, amelyet a Szovjetunióban láttak. Klubok és kultúrházak Ausztráliában nem találhatók. A szovjet dolgozók ingyenes orvosi ellátásával szemben, Ausztráliában a drága magánorvosokat kell igénybevenni.

KÍNA:

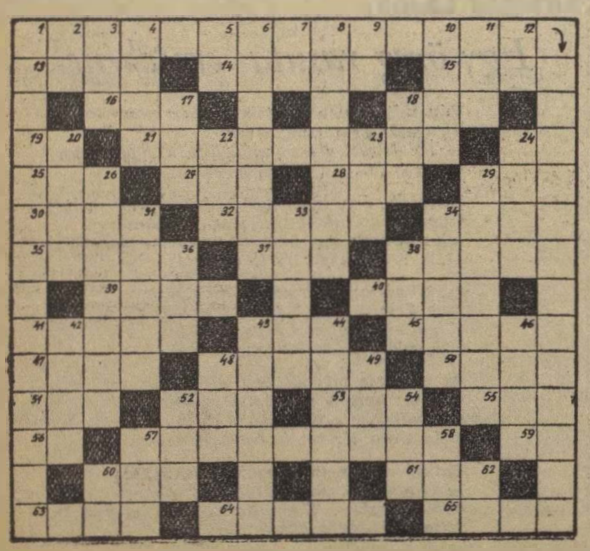
A Sicjádzsuáni mozdony- és vagongyár (a Chebej tartományban) nem egészen hat hónap alatt 55 százalékkal több járművet állított elő, mint a múlt év egészében. Néhány hónap alatt 43 mozdonyt és 502 vagont gyártottak terven felül.

SZOVJETUNIÓ:

Vasúti robotgépet szerkesztettek Moszkvában. Az „automata mozdonyvezető" pontosan ellátja a mozdonyszemélyzet munkáját.

Egy elektronikus számológép a jegypénztárost helyettesíti. Kiadja a jegyet és a visszajáró pénzt, ugyanakkor menetrendi felvilágosítást is ad, valamint jelzi az egyes kocsikban lévő szabad helyek számát.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. November 5—6-án kerül rá sor. 13. Északi főváros. 14. Algéria fővárosa. 15. Fafajta. 16. Latin üdvözlés. 18. Szuez nagyobbik része. 19. Okozat szülője. 21. Nagyrészt már gépesítették. 24. Akolban van. 25. Vissza: keleti fejfedő. 27. Esztendeje. 28. Boga ikerszava. 29. Régi nép. 30. Alpesi szél névelővel. 32. Vajon csúz? 34. Harang teszi. 36. Iparművészünk családi neve. 37. Hangtalan zérus. 38. Ékezettel színészkedő. 39. Mű latinul. 40. Vissza: egyiptomi borjú. 41. Vissza: keleti nép. y=j. 43. Belső szerv. 45. Mocsaras. 47. Vezetékben kering. 48. Kossuth szülőfaluja. 50. Végzet. 51. Repül mássalhangzói. 52. Egy másik belső szerv. 53. Élet. 55. Remegtet. 56. Kettőzve bányaváros. 57. A Szakszervezeti Világszövetség megalakulása óta eltelt idő. 59. A burmai miniszterelnök egyik neve. 60. Rabol. 61. Ipari növény. 63. Férfinév. 64. Élelmezi. 65. Idegen rózsa.

Függőleges: 1. Sikeres kísérlet után következik. 2. Kettős betű. 3. Névutó. 4. Tűzszerszám. 5. Fordított névelő. 6. Előkapar. 7. Rág a szélein. 8. Függönyféle. 9. Német személyes névmás. 10. Néha a karóhoz kötik. 11. Égés. 12. Egyik nagyapa. 17. Névutó. 18. Amerikai Egyesült Államok. 20. Tisztító eszköz. 22. Vác keverve. 23. Eg? 24. Ritka férfinév. 26. Elsőrangú pálya. 29. Téli csapadék. 31. Anyós népiesen. 33. Családi név. 34. Sínkarimán látható. 36. Már németül. 38. Pilis eleje. 42. Gabonaféle. 43. Jó húsban van. 44. Jól varr. 46. Észak-afrikai város. 48. Édesség. 49. Számösszetétel. 52. Szputnyik hang. 54. Évszak. 57. Halfajta. 58. Út. 60. Háziállat. 62. Indulatszó.

Beküldendő: vízszintes 1.

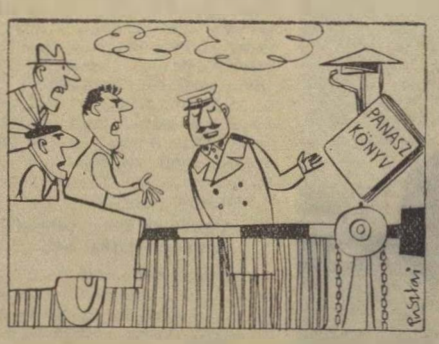
Beküldési határidő: november 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Minden szállításra felkínált áru leggazdaságosabb szállítása.

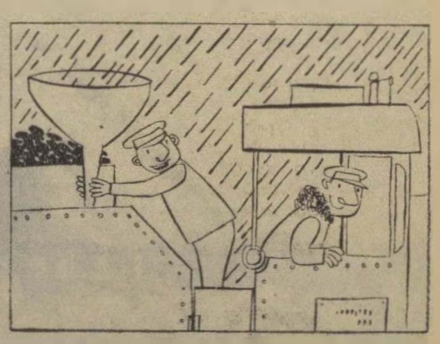
Könyvet nyertek: Haraszti Ferenc Vokány, vasútállomás, Temesváry István főintéző, BVKH., Layer János Mőzs, Tolnai út 13.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Csúcsforgalom a vasúton



— Sajnos nincs időm a szidalmakat meghallgatni. Írják be a panaszkönyvbe, majd a szabadnapomon elolvasom.



— Na, most már meg sem kell állni. Előbb lesz a víz hazáig.

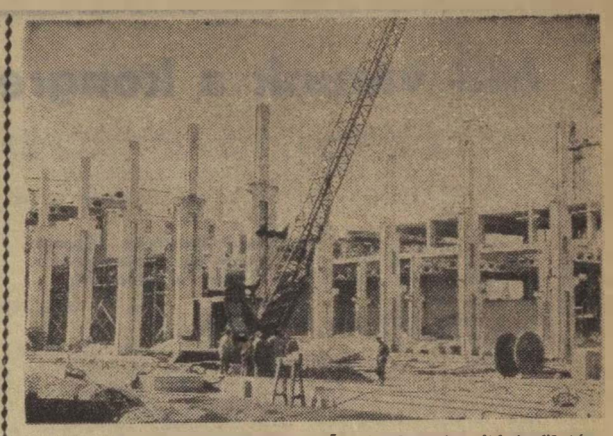
(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. OKTÓBER 31.



Nagyarányú építkezés folyik az Északi Járműjavító területén, amelyhez a legújabb gépek munkáját is igénybevesszik (Simay István felv.)

A világot átformáló Nagy Októberi Szocialista Forradalomra emlékezünk

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 43 évvel ezelőtt új korszakot nyitott az emberiség történetében. 1917 októberében először történt meg, hogy egy ország dolgozói kezükbe vették sorsuk irányítását, az államhatalmat.

A szóló sikereit. Számtalan kísérletet tettek már a Szovjetunió megsemmisítésére, újabb világháború kirobbantására. A Szovjetunió azonban — a Nagy Októberi Szocialista Forradalom örököseivel: a szocialista, valamint a gyarmati rabságból felszabadult országokkal együtt — következetes békepolitikát folytat, s bátran, eredményesen lép fel az imperialista kísérletekkel szemben.

A Néva torkolatában eldördült Aurora ágyúlövése és a gyarmati függetlenség felszámolásáért napjainkban végbemenő folyamat szoros történelmi függésben van egymással. Sőt, elemezve az utolsó négy évtizedben bekövetkezett minden olyan történelmi eseményt, amely az emberiség haladását, felemelkedését szolgálta — beleértve a fasizmus felett aratott győzelmet is —, megállapíthatjuk, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzelme nélkül aligha következhettek volna be.

A Szovjetunió fejlődését a forradalom óta eltelt 43 év alatt nemcsak nagyarányú építkezés, szocialista létesítmények megteremtése, a népművelés fejlesztése, a kultúra fellendítése, a kapitalista maradványok felszámolása, nagymérvű iparosítás, hanem a tudományok oly magas színvonalának elérése is jellemzi, mellyel behozhatatlanul a világ legtekintélyesebb és legyőzhetetlen hatalma lett.

A magyar dolgozó nép szabadságát és az ennek nyomán megvalósított nagyszerű eredményeit, szocialista vívmányait is a Szovjetuniónak köszönheti elsősorban. Nemcsak 1945-ben, hanem 1956-ban is késedelem nélkül sietett dolgozó népünk segítségére, hogy biztosítsa számunkra a szabadságot.

Mint minden évben, úgy most is, a világ dolgozóival együtt, hálaérzettel és szeretettel köszöntjük a béke biztos támaszát: a Szovjetuniót, és vele együtt ünnepeljük a győzelmes forradalom 43. évfordulóját, s visszük előre a marxizmus—leninizmus zászlaját.



Moszkva: a Lomonoszov-egyetem a Lenin-hegyen

Ma különös jelentősége van annak, hogy a szocializmus, a kommunizmus építéséhez békés alkotó munkára van szükség, hiszen a földkerekség dolgozói a békére vágynak. A tőkés országok népei is világosan látják, hogy a kapitalisták éppen úgy, mint kezdettől fogva, ma sem nézik jó szemmel a proletárhatalom világra-

A szakszervezet V. kongresszusa elé

November 5-én összeül szakszervezetünk V. kongresszusa, hogy kétnapos tanácskozáson értékelje a központi vezetőség és természetesen a szakszervezet egészének négyéves tevékenységét, megszabja az elkövetkezendő idők legfontosabb tennivalóit.

Mint ismeretes, a IV. kongresszus közvetlenül az ellenforradalmat megelőző napokban ülésezett. Az alapjaiban helyes és reális határozatok végrehajtását az ellenforradalom egy ideig hátráltatta, nehezítette. Ennek ellenére a IV. kongresszus határozatainak túlnyomó részét a tagság megelégedésére sikerült végrehajtani.

Ha a szakszervezeti mozgalom legfontosabb teendője, a munkáshatalom gazdasági és politikai erősítését célzó intézkedéseket nézzük, megállapíthatjuk: a szakszervezeti aktívák és tagok mozgósításával elértük, hogy minden esztendő termelési eredménye csúcsteljesítménynek számított. A vasutas dolgozók minden évben teljesítették a reájuk háruló feladatokat. Az ilyen hozzájárulás a népgazdaság terveinek végrehajtásához, alapot teremtett ahhoz, hogy tovább javuljon a vasutas dolgozók élet- és munkakörülménye.

Az 1957 óta végrehajtott bérügyi intézkedésekkel havi 33 millió forinttal emelkedett a vasutas dolgozók fizetése. A vállalatok nyereségrészesedése után 1959 teljesítményei alapján első ízben kifizetésre került a vasúton az üzemi jutalék, ami a dolgozók reálkeresetének 4,2 százalékos emelkedését jelentette.

A bérügyi intézkedéseken túl számos, a munkakörülményeket javító rendelkezésre került sor. Sok szolgálati helyen megszűnt a 24/24, jóval rövidebb az utazószemélyzet szolgálati ideje. Csaknem 1000 dolgozó munkaidejét csökkentették heti 36 vagy 42 órára. A járműpark gyarapítása, tökéletesítése — habár nem tart lépést a megnövekedett szállítási feladatokkal — a munkát könnyítő gépek beszerzése szintén a munkakörülmények javítását szolgálja.

Az elmúlt években került sor a nyugdíjak és a családi pótlék felemelésére. A szociális, kulturális és sportvonatkozású kiadások is jóval felülmúlták a korábbi évekét. Az ügyviteli és szervezeti kiadások csökkentésével, az alapszervezeteknek közvetlenül visszajuttatott pénzösszeg felemelésével kerülhetett sor ezek emelésére.

Az elmúlt négy év változást hozott a vezetőszervek munkájában is. A legfőbb törekvés az volt, hogy a vezetőszervek tevékenységét közelebb vigyük a tagsághoz, minél jobban társadalmasítsuk a szakszervezeti munkát. A tömegkapcsolat erősödése, a tagság bizalmának fokozódása jelzi e tekintetben az előrehaladást. A fizetett apparátus számának csökkentése ellenére javult a dolgozók hozzáállása a szakszervezeti munkához. Egyre többen vállalnak részt a határozatok végrehajtásából, ellenőrzéséből.

Önkritikusan el kell mondanunk azonban, hogy az előrehaladás nem volt minden vonatkozásban töretlen. Sok még a tennivaló a bérezést, a szociális normák biztosítását, a ruhaellátást stb. illetően. Különösen kisebb szakszervezeti bizottságaink nem nőttek még fel a feladatokhoz. Nem sikerült a bizalmiak munkáját a kívánt szintre emelni. A szakszervezeti szervek tekintélye, együttműködése a mozgalmi és szakvonali szervekkel még kívánnivalót hagy maga után.

A kongresszuson szó esik az eredményekről, a hibákról egyaránt. A küldöttek bizonyára elhozzák választóik észrevételeit a legfelsőbb tanácskozás elé. Reméljük, hogy egy termékeny vita után olyan határozatok születnek, amelyek tovább javítják a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeit.

Szólnunk kell arról is, hogy vannak, akik túlzott várakozással tekintenek a kongresszus elé. Vannak, akik táplálják ezt a hangulatot. Anélkül, hogy kisebbíteni akarnánk a tanácskozás jelentőségét, meg kell mondani, hogy mint eddig, a jövőben is a termelékenyebb munka, az alacsonyabb önköltség, a gyorsabb, gazdaságosabb szállítás képezheti előrehaladásunk alapját.

A kongresszusi határozat végrehajtásának ideje egybeesik második ötéves tervünk időszakával. Bizonyára a reális népgazdasági tervvel összehangolt határozatot hoz a kongresszus, amelynek végrehajtása a szakszervezeti tagság egészének jó együttműködésén, összefogásán múlik.

Pályafenntartási munkavédelmi ankét

A szakszervezet munkavédelmi és munkásellátási osztálya és a KPM I/6 szakosztálya október 20-án a szakszervezet központjában ankéton értékelte a pályafenntartási szakszolgálat 1960. évi baleseti helyzetét.

Az ankéton részt vettek a szakosztály felügyelete alá tartozó nagyobb szolgálati helyek vezetői, biztonsági megbízottai, valamint a megyei bizottságok munkavédelmi felügyelői. A beszámolót *Tusa Lajos*, a 6. szakosztály helyettes vezetője tartotta.

Méltatta azt a fejlődést, amit a felszabadulás utáni időben a pályafenntartási dolgozók munka- és életkörülményeinek javítása terén elértünk. Szóvá tette, hogy egyes vezetők még mindig harmadrangúan kezelik a munkavédelmet és nem fordítanak kellő gondot a balesetmegelőzésre.

A beszámolót vita követte.

Berta István, a munkavédelmi és munkásellátási osztály vezetője hozzászólásában a balesetek megelőzéséről, az ellenőrzés fokozásáról, a propaganda fontosságáról beszélt.

Az ankét hasznosnak bizonyult, mert több olyan kérdés tisztázódott, amelynek helytelen értelmezése gátolja az eredményes munkát.

Egy éber mozdonyvezető

A 620-as számú vonaton *Botyánszki András* mozdonyvezető teljesített szolgálatot október 1-én. Menetközben tapasztalta, hogy a szerelvény nehezen tékez. Ettől kezdve fokozott figyelemmel vezetett. Jóval nagyobb fékutakat vett számításba, mégis nehezen tudott megállni az állomásokon. *Amikor meggyőződött Békéscsabára, fékpróbát tartott.* Csak nehezen sikerült megállapítani, hogy az Fa 516. számú postakocsi egyik féktömlője okozta a hibát.

Botyánszki András lelkiismeretes szolgálatával nemcsak saját szerelvényét, annak utasait mentette meg, hanem egy későbbi, beláthatatlan következményekkel járó baleset lehetőségét is megszüntette. Emberségéért dicséretet és jutalmat érdemel.

Boldizsár Gyula

November 7-e és a szakszervezeti kongresszus tiszteletére

Az idén a vasutas dolgozók a november 7. tiszteletére indított munkaversenyt összekapcsolták a szakszervezetünk V. kongresszusára tett felajánlások teljesítésével.

Szocialista brigádok az élen

Az ünnepi műszak idején *a miskolci igazgatóság területén* egyre népszerűbbé válik a szocialista címért harcoló brigádok versenye. Jelenleg 590 brigád 4505 tagja vesz részt a mozgalomban. 81 brigád (704 fővel) már elnyerte a megtiszteltető címet, 11 brigád — 50 fővel — már az oklevelet is megkapta.

Jellemzője a versenynek, hogy ezek a brigádok mindenütt élenjárnak a termelésben, figyelmezettek, nem tűrik a lazaságot, közösen művelődnek, tanulnak. Nemegyszer sikeresen újítanak, és küzdenek a balesetek megszüntetéséért, illetve megelőzéséért.

A debreceni járműjavító dolgozói 300 ezer forint értékű terven felüli munkát ajánlottak fel.

Debrecen állomás és pályafenntartás, valamint Püspökladány állomás és fűtőház dolgozóinak vállalásai főleg a tervfeladatok idő előtti teljesítésére irányultak, a balesetmentes szolgálat és a télre való felkészülés jegyében.

Szombathely-állomáson az ünnepi műszak alatt *Vadászi János* raktárnok és brigádja az egy órára eső mozdított súlyt 135 százalékra emelte, a *Petőfi forgalmi brigád* pedig 116 százalékra teljesítette terhelési tervét.

Jobban kihasználják a munkaidőt

A szolnoki rakodási főnökség dolgozói az idén már ötödször nyerték el az élüzem címet. Nem estek kétségbe a IV. negyedév nehezebb tervfeladatai láttán sem. Felmérték az adottságokat, hogyan teljesíthetők túl a fokozott követelmények.

Megállapították, hogy a munkaidő jobb kihasználására még nagyon sok lehetőség adódik. A rakszerjavító-műhelyben a szocialista címet nyert *Berze János* brigádja, valamint a II-es brigád: *N. Szabó Sándor* brigádja tesz eredményes lépéseket a munka jobb megszervezése, a termelékenység növelése érdekében.

Emelkedik az irányvonatok száma

A celldömölki építési főnökséghez tartozó építésvezetőségek a teljesítmények kétszázalékos emelését, az önköltség ötszázalékos csökkentését vállalták. A celldömölki fűtőháznál október 23-án *Vágvölgyi Sándor* mozdonyszerelő brigádja 620 tonna túlsúlyt továbbított. Ugyanitt a kocsijavító részleg 22-én két százalékkal túlteljesítette a tervét.

A szombathelyi járműjavítóban kéthetes, a komáromi fűtőháznál egyhetes ünnepi műszakot tartanak.

Tokod-állomás dolgozóinak vállalásaiban — az egyhetes műszakban — három irányvonat továbbítása szerepel. Ezenkívül társadalmi munkát vállaltak a laktanya építésénél.

A tokodi fatelítő dolgozói a telítési teljesítményt napi 150 helyett 160 köbméterre teljesítik.

Zalaegerszeg forgalmi dolgozói az ünnepi műszak beindulásától október 26-ig 41 irányvonatot indítottak, átlag 1200 tonnás terheléssel.

Az ünnepi műszakok eredményeiről küldött jelentésekből megállapítható: *a vasutas dolgozók november 7 szellemében és saját érdekükben a jövő feladatainak sikeres végrehajtásához vezető helyes úton járnak.*

Lehet gazdaságosabban

A lapunk október 1-i számában közölt *„Nem lehetne gazdaságosabban"* c. cikkünkre a KPM I. Vasúti Főosztály 6. B. osztálya a következő választ adta:

„A Godisa-Komló közötti vonalrész tengelynyomását 18 tonnára emeltük fel.

A vonal felújítása 1962-ben megtörténik, és a Kab, valamint a Ky sorozatú kocsik raksúlyig történő kihasználásának akadálya nem lesz."

Sorompó kellene

A Somogyszentpál melletti levő sorompónélküli útátjárónál az idén már három halálos és két súlyos baleset történt. Legutóbb október 15-én egy pótkocsis Zetorral ütközött össze a vonat. A pótkocsi három utasa meghalt.

Illetékeseink figyeljenek fel végre a súlyos balesetekre és lássák el sorompóval a forgalmas útátjárót.

Vasutasok Lágymányosért

A kedvezőtlenre fordult őszi időjárás ellenére sok vasutas jelentkezik, hogy részt vegyen a lágymányosi vásárváros és kultúrpark építésében.

Szeptember elseje óta a *Keleti-pályaudvarról* 412 dolgozó — beleértve a kocsiszolgálat 209 dolgozóját is — jelentkezett társadalmi munkára. A *Hidépítési Főnökségtől* 35, a *Nyugati műszaktól* 45, a *Vasúti Főosztályról* 43, a *ferencvárosi csomópontról* 64 dolgozó vett részt az építkezésen.

A Vasúti Főosztály nőbizottsága külön női brigádot szervezett: *Airizer Ferencné* vezetésével 26 nő jelentkezett munkára. A *Landler Járműjavító* dolgozóinak lelkesedésére jellemző, hogy — október 1-re a kerületi szervek csak 30 dolgozót kértek, s ennek ellenére — 180-an mentek dolgozni. Az *Építési Géptelep* újabb tíz dömpert küldött a földmunkák befejezésére.

A szervezésben mindenütt élenjárnak a szakszervezeti bizottságok.

Hontvári József

Mit várunk a kongresszustól?

Néhány dolgozót ismét megkérdeztünk, hogyan vélekednek szakszervezetünk küszöbönálló kongresszusáról és mit várnak tőle.

A személy- és gyorsvonati szerelvények szorgalmas takarítói, lányok, asszonyok válaszoltak először kérdésünkre *Nagykanizsán.*

Vangyia Teréz, Büki Mária és Galambos Rozália:

— Mintegy 15—20 dolgozó nő részére kicsi a személyzeti tartózkodónk, de jól tudjuk, hogy nem is olyan régen egy kioregedett teherkocsi volt az öltöző. Most fürdő is áll rendelkezésünkre.

Meggyőződésünk, hogy a kongresszus után a szakszervezet központi vezetősége

az eddigiekhez hasonlóan, képviseli a dolgozó nők érdekeit is.

Sági Jánosné és Tiszai Györgyné:

— Szeretnénk, ha egyszer már nem kellene otthonról hozni tisztítórongyokat, hanem a szertár látna el bennünket vele. Sokan járunk szolgálatba kerékpáron Kanizsa környékéről. Sőt, vannak már motortulajdonosok is.

Szeretnénk, ha a szakszervezet lehetőséget teremtene ahhoz, hogy társadalmi munkával egy tetővel ellátott kerékpár-megőrzőt építhessünk.

Nagy Gyula személyzeti főelőadó, miskolci igazgatóság, IV. osztály:

— Több fűtőházunknál sokszor nem úgy megy a munka, ahogy kellene. Ennek oka részben a mozdonyfelvigyázók gyengesége. Nem a képesség érvényesül általában, hanem az orvosi csoportosítás. Megfelelő embert csak akkor állíthatnánk megfelelő helyre, ha ez a megtisztelő kiemelés nem járna keresetcsökkenéssel.

A kongresszuson és az azt követő időszakban

szakszervezetünk központi vezetősége foglalkozzon ezzel a kérdéssel.

Pánovics József bizalmi, jegyvizsgáló, Pécs:

— Nekünk, akik éjszakáinkat az ország különböző laktanyáiban töltjük — az egyenruha-ellátás nehézségein kívül — a laktanyák zsúfoltsága a legfájóbb pontunk. Vannak még olyan laktanyáink, amelyekben 8—10—12 ágyas szobák vannak.

S ha a laktanyák építésére, átépítésére nincs is lehetőség,

az emberek nevelésére, kulturális fejlődésére kell sok gondot fordítani a szakszervezetnek.

Igy elérhetjük majd, hogy nem kell olyan ágyban aludnunk, amelyikben előttünk piszkos ruhában, mosdatlanul aludt valaki, és ha már elaludtunk, nem fog álmunkból felzavarni az érkezők vagy távozók hangos beszéde, kopogása.

Óvári István állomási dolgozó, Orosháza:

— Három héttel ezelőtt szakszervezeti fogadónapot tartottak állomásunkon, s reméljük, a dolgozók észrevételeiről, javaslatairól lesz szó a kongresszuson. Büszke vagyok arra, hogy 38 évi szolgálatom alatt egyetlen balesetem sem volt. Hogy a jövőben se legyen ilyesmiben részem, régóta kérjük a térvilágítást.

A kongresszus hozzon határozatot, amelynek alapján a munkavédelmi intézkedéseket hamarabb hajtják majd végre.

Lévai Sándor, Budapest Déli-pályaudvar „háztól házig" járata kezelője:

— Tizenöt éve vagyok tagja a szakszervezetnek és elégedett vagyok a dolgozókról való gondoskodással. Az idén úgy látszik, mintha az őszi forgalomban a darabáru-szállítás visszaesett volna. Pedig az igazság az, hogy több árut szállítunk, mint bármikor ezelőtt. A szakszervezet segítségével jobban szerveztük meg a munkát, így nem gyűlik össze az áru a raktárakban, a szállítás gyorsan, folyamatosan történik.

Az újjáválasztandó központi vezetőségnek és a kongresszus valamennyi küldöttjének erőt, egészséget kívánok további munkájukhoz.

A menetrendszerkesztők figyelmébe

A vasúti közlekedés sokat javult az utóbbi időkben. A balatoni vonalakon rövidebb idő alatt juthatunk *Keszthelyre* vagy *Fonyódra,* mint régebben. Rövidebb távon azonban nem szerkesztik mindig kellő figyelemmel a menetrendet, és nem ügyelnek a korábbi menetidők megtartására.

Budapest—Székesfehérvár között a vasúti közlekedés nem javult. Néhány éve egészen kedvező volt már a *Velencéről, Kápolnásnyékről, Tárnokról Erdről* való utazás a fővárosba. Nemcsak az üdülők, hanem a környék Budapesten dolgozó lakossága is sérelmezi ezt.

Felfigyelt-e valaki például az illetékesek közül arra, hogy

az idén több időt kell tölteni a dolgozóknak a vonaton, mint az elmúlt évben.

Vizsgáljuk csak meg e vonal menetrendjét.

Az 1237-es számú munkásvonat menetideje *Budapest* és *Székesfehérvár* között 2 óra 13 perc, az 1236-os *Budapest—Kápolnásnyék* viszonylatban közlekedő helyi munkásvonat a 44 km-es fővonali szakaszon 1 óra 43 perc alatt teszi meg útját. Ennyi idő alatt a Balatont is el lehet érni. A *Budapest—Szob-i* vonal szintén zsúfolt, de ezt a távolságot egy munkásvonat ott 73 perc alatt teszi meg, tehát 30 perccel rövidebb idő alatt. Más példákat is lehetne említeni. Az sem helyes, hogy *Velencéről Budapestre* vasárnap — még a nyári menetrend szerint is — vagy kora délután vagy csak késő éjszaka lehet visszatérni.

Nemcsak a menetrendben vannak hibák.

Gyakran tartóztatják fel a vonatokat egy-egy állomáson. Szeptember 3-án például az 1236-os számú vonat *Érd-Alsón* 16 percet várakozott indokolatlanul. Amikor a vonatvezető igazolást kért a forgalmi szolgálattevőtől, az komolytalanul válaszolt. Október 1-én, ugyancsak az 1236. sz. vonat *Nagytétény* állomáson 20 percet várt helytelen intézkedés miatt. A szolgálattevő a várakozás okáról érdeklődő, és már türelmetlen utasoknak így válaszolt gúnyosan: — *Várhat, míg hazaér!*

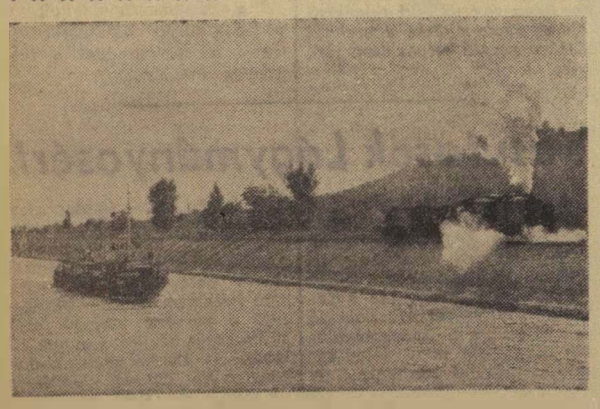
Szinte naponta ismétlődő eset, hogy az 1237. és 1237/a. számú vonatokról *Budafok-Belvároson*

egymással versengve ugrálnak le az utasok,

hogy átszálljanak a *Pusztaszabolcsról* jövő vonatokra. Nem passzióból teszik, hanem azért, hogy hamarabb jussanak munkahelyükre, vagy az iskolába, és mert a *Székesfehérvárról* jövő vonat csak *Kelenföldig* közlekedik, Szerencsére baleset még nem fordult elő, de nem tudni, hogy a rendszeres ugrálás mikor válik végzetessé. S vajon ki lesz a felelős? Az 1237-es számú vonatot 7 óra 15-re kellene Kelenföldre érkeztetni.

Általános vizsgálatra és helyes intézkedésekre van szükség, hogy e vonalról bejáró sok ezer iskolás gyermek és dolgozó utazását kulturáltabbá tegyük.

Kovács János



Az Al-Dunán, a Vaskapu szorosnál mozdonyok vontatják felfelé az uszályokat. *(Gonda Gy. felv.)*

A IV. országos vasutas fényképkiállítás



A kiállítás látogatóinak egy csoportja (Simay István felv.)

Szakszervezetünk V. kongresszusának tiszteletére rendezett országos fényképkiállításra 17 vasúti szolgálati hely 73 fotoamatőre 308 fényképet küldött be. A zsűri 46 fotoamatőr 120 fényképét fogadta el kiállításra.

Szabad vasutunk 15 esztendeje című témakörben az I. díjat a zsüri nem adta ki, a II. díjat *Lehel Jenő* (MÁV Vasúttervező ÜV) *Építésvezető,* a III. díjat megosztva *Kovács Károly* (Sopron GYSEV) *Fények az éjszakában* és *Hulesch Károly* (Sopron GYSEV) *Hajnali utazás* című képei nyerték.

A szabadon választott témakörben az I. díjat *Nagy Géza* (MÁV Vasúttervező ÜV) *Új vásárváros születik.* II. díjat *Hulesch Károly* (Sopron GYSEV) *Pécsi piacon,* III. díjat *Finta Béla* (Sopron GYSEV) *Érdeklődő* című fényképei nyerték.

A szakszervezet elnöksége a három legjobb foto-szakkört — Ferencváros fűtőház, Vasúttervező ÜV és a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasutak igazgatóságának fotoszakkörét — valamint *Finta Béla* (Sopron GYSEV) *Teljes gőzzel, Karsai János* (Szombathelyi Jj. ÜV) *A munka ritmusa. Szigeti Ottó* (Vasúttervező ÜV) *Egyedül. Kovács Károly* (Sopron GYSEV) *Déli pihenés. Gréczi Ferenc* (Pécsi Igazgatóság) *A magasban, Lehel Jenő* (Vasúttervező ÜV) *Vasutasok horgászversenyen* és *Simay István* (Ferencváros fth.) *Pályamunkás* című fényképeit oklevéllel jutalmazta.

A kiállítás a SZOT Egressy Gábor Művészeti Klubban 1960. november 8-ig naponta 10 és 19 óra között látogatható, majd utána *Miskolc, Szeged, Debrecen, Nyíregyháza, Záhony, Székesfehérvár, Szombathely, Sopron, Dombóvár, Pécs* és *Budapest* négy vasúti csomópontján lesz megtekinthető.

Üzemi iskola a Hámán Kató fűtőházban

Nem egyszerű dolog kulturális vonatkozásban a múlt rendszer átkos örökségét eltüntetni. Az úri Magyarország „jóvoltából" csupán a Hámán Kató fűtőház dolgozói közül több száz munkás nem végezhette el a nyolc elemit.

A szocializmust csak művelt, sokoldalúan képzett emberekkel lehet felépíteni. Ez a felismerés vezette a fűtőház szakszervezeti bizottságát, amikor elhatározta hogy üzemi iskolát létesít.

A létszám: 84

Az első lépéseket 1958-ban tették meg. Abban az évben tizenhárman végezték el az általános iskola VIII. osztályát. Látva az eredményeket, 1959-ben már VII. és VIII. osztályt indítottak. Az idén az V., VI., VII. és VIII. osztályban már 84 dolgozó tanul.

Az üzemi iskola „gazdája" *Demecs István* művezető.

— *Sokan tanulnak nálunk* — mondja, — *de még néhány év kell, hogy végérvényesen pótoljuk a lemaradást. Az üzemi iskola mellett orosz és német tanfolyamokat is indítunk. Az érdeklődés kielégítő és bízom benne, hogy dolgozóink szorgalma nem fog csökkenni.*

Nemcsak a szakszervezet, hanem a szolgálati főnökség is magáénak érzi az üzemi iskolát. A fűtőház főnöke biztosította a tantermeket. A fordákat is megfelelően állították össze. A műszakiak is bekapcsolódtak az oktatásba. Segítenek a tanároknak, tanulóknak egyaránt.

A nők közül nyolcan iratkoztak be az üzemi iskolába, kilencen jelentkeztek a nyelvtanfolyamokra. Ők a legszorgalmasabbak, túltesznek a férfiakon.

Papp Sándorné a széntéren dolgozik. — *Nagyon örülök az üzemi iskolának* — mondja. *Most végzem a nyolcadikat. Egy kislányom van. A férjem meghalt, s most egyedül tartom fent a családot. Otthon is sokat dolgozom. Ugy próbálok lépést tartani a többiekkel, hogy az órákról soha sem hiányzom. Amit csak lehet, a magyarázatból tanulok meg. Szeretem a matematikát, a földrajzot és a történelmet.*

Gregác Pál vízvezetékszerelő már az ötvenedik évét taposa. A VII. osztályt jó eredménnyel végezte és most a VIII-ba lépett. A múltról beszél.

— *Tizen voltunk testvérek és egyikünk sem tudott 6 eleminél tovább jutni. A szegény család gyermekeinek korán munka után kellett nézni.*

— Mikor tanul? — kérdezzük. — *Mindig, amikor szerét tehetem. — A fiammal állok versenyben és eddig még mindig én győztem. Kedvenc tárgyam a magyar nyelv és irodalom, de azért a matematikával sincs baj — jegyzi meg szerényen.*

Milyen tervei vannak?

— *A nyolc általános elvégzése után művezetői tanfolyamra szeretnék beiratkozni és remélem, hogy ott is jól megállom a helyem.*

Jó a tanárok és a munkások közötti kapcsolat. A „tanítványok" szeretik az Egressy úti iskola tanárait, hálásak, hogy olyan lelkiismeretesen és odaadóan foglalkoznak velük.

Segítség az iskolának

A dolgozók háláját jelenti az is, hogy társadalmi munkában kijavították az iskola ajtóit, ablakait, rendbehozták a tetőt és a csatornákat. Az iskolás gyerekek műhelyének asztalokat, fúrókat készítettek, illetve ajándékoztak.

Nem múlik el nap a Hámán Kató fűtőházban, hogy ne beszéljenek a dolgozók az üzemi iskoláról. A párt és a szakszervezet segítségével is léptenyomon találkozhatunk. Az összefogás eredménye minden bizonnyal nem marad el.

Molnár Ferenc

A tapolcai fiatalok a KISZ kongresszusára készülnek

Tapolca állomás KISZ-szervezete október 11-én tartotta vezetőségválasztó taggyűlését. *Kiss Imre* főtiszt, KISZ-titkár beszámolt a szervezet életéről, az eredményekről és a hibákról.

A beszámolót vita követte. *Ifj. Kassai József* kalauz november 7-e és a KISZ-kongresszus tiszteletére felajánlást tett: *szabadnapján egy másik kiszistával irányvonatot továbbít, a gimnázium építésénél társadalmi munkában több napig dolgozik.*

Hasonló felajánlást tettek más KISZ-tagok is, különös tekintettel a soron következő feladatokra.

Farkas Gyula állomásfőnök a szorgalmasan dolgozó, társadalmi munkában és a szakvizsgák letételében kitűnt *Fekete Gabriella, Koncek Éva* és *Balla Erzsébet* KISZ-tagokat 50—50 forinttal jutalmazta.

A pártszervezet részéről *Bognár Károly* november 7-i felajánlásként vállalta, hogy KISZ-tagok részére vonatvezetői és kezelői tanfolyamot szervez.

Melyik állomás a legsárosabb?

Állomásaink rakodóit sajnos, sok helyen borítja feneketlen sártenger az őszi esőzések idején. Állítjuk azonban, hogy *Szigetvár* állomás rakterülete a legsárosabb az országban. A szekerek, traktorok, tehergépkocsik gyakran elakadnak. Az esővíznek nincs lefolyása és a térdig érő vízbe csizmával sem lehet belegázolni.

Ha másként nem, a rakodó felek és a vasutas dolgozók összefogásával mégiscsak változtatni kellene ezen a helyzeten.

A szakszervezetért folyó harc történetéből

IV.

A Kommunisták Magyarországi Pártja már megalakulásakor — 1918 novemberében — világosan látta, milyen nagy jelentősége van az osztályharcos vasutas szakszervezetnek a munkásmozgalomban. A vasutas szakszervezet jelentőségét hangsúlyozta a MÁV-alkalmazottak kommunista csoportjának 1918. december 29-i alakuló értekezlete is, amely kijelentette: „A szakszervezet az államvasúti alkalmazottaknál, akik nemcsak politikailag, de gazdaságilag is szemben állnak a burzsoá állammal, kétszeresen fontos fegyver; amelynek épségére vigyázni kell."

A Tanácsköztársaság leverése utáni időben — amikor a szociáldemokrata pártvezetőség a Bethlen—Peyer paktumban (1921 december) lemondott a vasúti munkások szervezéséről — a kommunisták karolták fel és támogatták a vasúti munkások szervezkedési szabadságáért és a szakszervezetért folytatott harcát. A kommunista párt illegalitásban és emigrációban megjelent újságjai leleplezték a gyalázatos paktumot, az ellenforradalom elleni harcra szólították fel a vasutasokat.

A párt illegálisan megjelenő lapja a „Kommün" 1922. július 26-án „Osztályharcos vasutas mozgalmat" című vezércikkében többek között ezeket írta: „A vasutasok szakszervezete minden országban egyike a proletárosztályharc szempontjából a legfontosabb szakszervezeteknek, mert a kezében lévő óriási hatalomnál fogva az egész ország termelését, külső és belső forgalmát döntőleg képes befolyásolni. Osztályharcos alapon szervezett és jól fegyelmezett, harcraképes vasutas szervezet tehát minden ország munkásmozgalmának gerincét képezi, ugyanúgy, mint a nehézipar munkásai is többnyire gerincéhez tartoznak a munkásmozgalomnak... A vasutas szakszervezetre nemcsak a vasutas munkásoknak van szükségük, hanem az összmunkásságnak is legkézenfekvőbb érdeke az osztályharcos vasutas szakszervezet visszaállítása, megszervezése..."

A kommunista párt a munkásszolidaritás nevében az egész ország szervezett munkásságának harcba szólítását követelte a vasutas szakszervezet érdekében. A vasúti munkások hősiesen szembeszálltak az ellenforradalmi terrorral és az áruló szociáldemokrata pártvezetőséggel. Az Istvántelki Főműhely főnöke az ellenforradalom harmadik évében, 1923 májusában arról panaszkodott, hogy műhelye egyik fellegvára a MÁV-nál a vörös szervezkedésnek.

Jelentésében többek között a következőket írta: „Hogy a munkásság többsége a vörös eszmékhez mennyire ragaszkodik, bizonyítja azon tény is, hogy a Testvériség Kultúregyesület valasztmányának és tisztikarának megválasztásánál a többség a megállapodás ellenére nem a kompromisszumos, hanem a vörös listára szavazott... Május 1-én a mintegy 2500 főnyi munkás közül kb. 250 keresztényszociális munkás dolgozott."

A szolnoki műhelyfőnök jelentésében beismerte, hogy képtelen eltéríteni a munkások nagy többségét „a nemzetközi szocialisták táborából." A többi műhelyfőnök jelentésében is hasonló megállapításokat olvashatunk.

A vasúti munkások harca és az illegális kommunista pártnak e harcot támogató magatartása tükröződött a szociáldemokrata párton belül is. Az 1924. évi SZDP-kongresszuson felszólalt a vasúti munkásmozgalom két ismert szociáldemokrata vezetője: Lukács Gyula és Pászty Károly. Mindketten élesen bírálták a pártvezetőséget, mert ez lemondott a vasutasok szervezéséről. A Vági István és Hámán Kató vezette ellenzéki csoport pedig határozati javaslatban követelte, hogy a szociáldemokrata párt inditson harcot a vasúti munkások egyesülési és gyülekezési szabadságának kiküzdése érdekében.

A kommunista irányitás alatt dolgozó Magyarországi Szocialista Munkáspárt (MSZMP) — amely zömében az SZDP-ből 1925-ben kivált ellenzékiből alakult — rövid fennállása idején szintén tevékenyen harcolt a vasutasok szervezkedési szabadságáért.

Annak ellenére, hogy a szociáldemokrata pártvezetőség a paktumban lemondott a vasúti munkások szervezéséről, az osztálytudatos vasúti munkások dacolva az ellenforradalmi terrorral, titokban támogatták a különböző szakmák — vasasok, famunkások — szakszervezeteit, tanitották és öntudatra nevelték vasúti munkatársaikat és terjesztették körükben a szocialista kiadványokat.

A második világháború éveiben, amikor a kommunista párt egyes sejtjeinek sikerült kapcsolatot teremteni a legnagyobb vasúti műhelyek legöntudatosabb és legharcosabb munkásaival, erőteljesebbé vált a vasúti munkások illegális szervezkedése. Ez a szervezkedés vetette meg alapjait a jelenlegi vasutasszakszervezetnek. **Gadanecz Béla**

A termelékenység emelésének *pozitív negatív* oldalai Debrecenben

A debreceni járműjavító üzemfőnöksége, pártszervezete és szakszervezeti bizottsága még az év első felében hathatós intézkedést tett a termelékenység növelése érdekében. A közösen kidolgozott *intézkedési terv* nem kevesebb mint száz pontban sorolta fel a legsürgősebb tennivalókat. Az intézkedési tervnek talán egyetlen hibája, hogy nem határozta meg a dolgozók üzemvezetésbe való bevonásának mikéntjét. Kétségtelen azonban, hogy jelentősen javult a műhelyek termelékenysége az intézkedések nyomán.

Új gép, új norma

— *Az utolsó két évben mintegy tízmillió forintért vásároltunk új gépeket. Ezeket főként a megmunkáló és forgácsoló üzemrészben állítottuk munkába* — mondja *Gellért László*, a szakszervezeti bizottság titkára. — *Az új gépek kapacitása természetesen sokkal nagyobb, mint a régieké, ezért új műszaki normákat dolgoztunk ki. Nincs annyi munka, amennyit az új gépekkel el ne tudnánk végezni. Most vizsgáljuk, hogy a kapacitás hogyan használható ki még jobban.*

— A munkaidőt a dolgozók mennyire használják ki? — kérdezzük.

— *Nem rosszabb a helyzet, mint más járműjavítókban* — válaszolja *Gellért* elvtárs —, *de még sok a tennivaló. A dolgozók segítségére, megértésére, támogatására van szükségünk, hogy ezzel is rendben legyünk.*

A beszélgetés megszakad, mert a fáradhatatlan Laci bácsit ezernyi kéréssel keresik a dolgozók. Így nélküle teszünk látogatást a „vagongyár" hatalmas területén.

Ami nem tetszik a becsületes dolgozóknak

A legtöbb műhelyrészben szerényen, becsülettel dolgoznak az emberek. De... A javító vágányok között egy öttagú csoporttal találkozunk. A tenyérvédőkről ítélve, rakodómunkások. Szemmel láthatóan ráérnek, kényelmesen sétálgatva élvezik a késő őszi langyos időjárást. Követjük őket. Jó tízperces séta után érünk a III-as raktárhoz. Megállnak, tereferét kezdenek. Tíz perc múlva kerülünk vissza. Embereink még mindig beszélgetnek.

Az úgynevezett kerékpark területén falusi piactérhez hasonlít a kép. Itt is, ott is lézengő, beszélgető emberek. A fal mellett hatan kört alkotva társalognak. Nem őket, hanem két munkáját végző idősebb dolgozót szólítunk meg.

— *Bukovenszki Mihály és Szepesi Ferenc* — viszonozzák a bemutatkozást.

— Mi a véleményük erről a „barátságos" képről? — mutatunk a beszélgetők felé.

— *A legteljesebb mértékben elítéljük* — válaszolják a kérdezettek. — *Sajnos, ilyesmi még előfordul, de ha figyelmeztetjük őket, azt felelik, hogy mi közünk hozzá. Nem hozzájuk tartozunk. Pedig a mi becsületünket, eredményeinket is veszélyeztetik ezzel.*

A mozdonyszerelde külső területén több, mint fél óráig figyeltünk egy nyolctagú semmittevő csoportot. A csőszerelő csoport két tagjának a véleményét kérdeztük meg erről.

Így vélekedtek: — *Ideje lenne végetvetni egyesek lógásinak* — majd hozzátették. — *Sokat elvesz a munkaidőből a sporteredmények megtárgyalása. Fogadni mernénk, hogy most is arról beszélgetnek.*

Grenczner József, Fodor Antal, Takaró László a minőségi végátvevő dolgozói is megcsóválták a fejüket, amikor felhívtuk figyelmüket a beszélgető csoportra.

— *Szinte fáj nekünk, ha ilyesmit látunk. Sokan elfelejtik, hogy a múltban ezt nem lehetett megtenni. El is bocsátották, akit lógáson értek. Ha mindenki becsületesen végigdolgozná a munkaidőt, biztosan megtartanánk a SZOT és a Minisztertanács vándorzászlaját.*

Sok kicsi sokra megy

Meggyőződésünk, hogy a debreceni járműjavító sok száz dolgozójának csak kis töredékét képezi a munkaidőt ki nem használók száma. Hasonló tapasztalatot szereztünk azonban más járműjavítókban, műhelyekben, szolgálati helyeken is. Mint mondják, sok kicsi sokra megy. Országos, vagyis népgazdasági szinten már tetemes kárt okoznak ezek a jelenségek. Ezért van szükség mindenütt a becsületes dolgozók összefogásával az ilyen jelenségek sürgős felszámolására.

Kovács József

Az őszi forgalom dandárján a szerencsi fűtőházban

Mindig jó érzés jót írni, jól dolgozó emberekről. *A szerencsi* fűtőház dolgozóihoz is azért látogattunk el, mert sok jót hallottunk róluk. *A harmadik negyedévi tervet is jóval az élüzem-szint felett teljesitették.*

Először *Novák Gyulával*, a *szerelő-rámoló* brigád vezetőjével találkoztunk a fűtőházban. Mint mondja, csak hat hónapja van a vasútnál és örül annak, hogy máris brigádvezető.

— Az őszi forgalom idején 65—70 csille szenet raknak fel a mozdonyokra egy szolgálatban, a szokásos 45—50 csille helyett. Sok vonat hozza a gyárba a cukorrépát és természetesen több az állomáson átmenő irányvonati mozdonyok száma is. Ezeken mi végezzük a rámolást. Nem is beszélve a salakolásról. Sajnos, ha befutnak a vonatok, öten nem győzzük a munkát és a rámolás miatt megáll a szerelés. Ilyen erős fizikai munkán ma már kevés ember marad sokáig. Én magam is minél előbb szeretnék mozdonyfűtő lenni.

Egy derűs és egy borongós kedvű ember

Az irodában találjuk a két mozdonyfelvigyázót, *Csepregi* és *Kristofóri* elvtársat. Kristofóri a frissebb, jobb kedvű, hiszen ő most veszi át a szolgálatot. Csak később derül ki, miért van borongós hangulatban Csepregi Károly: a 324—302-es számú gépet hajnalban ki kellett volna adni a forgalomnak. Mivel azonban a tűzre vigyázó elaludt, a mozdonyban kialudt a tűz. S nem kétséges, ezért a felvigyázót is felelősség terheli.

A tél küszöbén

A fűtőház főnökével nem találkozhattunk, mivel az oktatótisztek részére indított tanfolyamon vesz részt. Helyettese: *Szaplonczai Gyula* — a bánrévei fűtőház reszortosa — hozzá hasonló szakértelemmel vezeti a fűtőházat.

— A személyzet nagy része a Hegyalján lakik — mondotta — és a novemberi szüret idejére ugyancsak megnő a szabadságok száma. Az utazószemélyzetnél nem lesz különösebb fennakadás, de a nemutazók létszámhelyzete kedvezőtlenebb. Személyzetünk egyébként jól teljesíti őszi forgalmi feladatát, annál is inkább, mert az igazgatóság mindenben támogat bennünket. Rendeletére egy nagy gépet is kaptunk Miskolcról, a 411—068-ast. Nem a IV. osztály tehet róla, hanem a mozdonyt ideküldő fűtőház hibája, hogy a mozdony javításával sok időt pazaroltunk el. Meglátszik a csavarokon, hogy a tolattyút ki sem bontották. Jó lenne, ha az így átvezényelt mozdonyokat pályaszám szerint, mindig az igazgatóság jelölné ki, hogy a fűtőházak ne küldjék a legrosszabb mozdonyt oda, ahol nagy szükség van rá.

— *Hogyan készülnek a télre?*

— Már elvégeztük a szükséges tennivalókat. Az időszakos javításokat befejeztük, a mozdonyok mosása folyamatosan megy. Lángbolt-téglánk még van, de nagyon érezzük a tűzcsövek hiányát. Két mozdonynyunk is áll emiatt. Vörösréz tömítőhuzalra és szitavászonra is szükségünk lenne. A vízdarukat már fagytalanítottuk és a szükséges mennyiségben száraz homokkal is rendelkezünk. Most a téli forgalommal kapcsolatos oktatást tartjuk napirenden.

— *A IV. negyedévi tervvel hogy állnak?*

— Mindent elkövetünk, hogy eredményeink ne csökkenjenek. A forgalmi szakszolgálatot kérjük, hogy mozdonyainkat ne csak a kiürült répás szerelvények továbbítására használják, hanem jól megterhelt vonatokat is adjanak, hogy 100 elegytonna tervünk is kedvezően alakuljon. A személykocsik világítását télen nem tudjuk kellően biztosítani, ha nem kapunk gázszállító kocsit vagy tartalék palackokat.

Szerencsen találkoztunk *Sátoraljaújhely* és *Sárospatak* fűtőházának vezetőivel is. A csomóponti pártbizottság titkárával, a IV. osztály vezetőjével és az állomások vezetőivel közösen beszélték meg a legsürgősebb tennivalókat. Jól tudják, hogy jól dolgozni csak közös összefogással lehet.

Hárman a felsővezeték építők közül

A felsővezeték építése nem könnyű munka. A nehéz vasoszlopok felállítása, a vezeték szerelése nem egyszer maximálisan igénybe veszi az emberi erőt, ügyességet. A felsővezetékesek azonban a nehézségek ellenére is jól haladnak a miskolci vonal villamosításával.

A vasút vezetői is figyelemmel kísérik a *Kőbányai Felsővezetéképítési Főnökség* munkáját. A tizedik vasutasnapon a legjobbak kitüntetésben és pénzjutalomban részesültek. A többi között kiváló dolgozó jelvényt kapott *Laukkó János* főelektrikus, SZB-titkár, *Borbély Kálmán* és *Takács Miklós* csoportvezető.

Laukkó János

Ismerkedjünk meg a három kitüntetettel közelebbről is. *Laukkó János* 12 éve dolgozik a szakmában. Mint járőrszerelő kezdte. A vezetők hamar felfigyeltek az ügyes szerelőre. Iskolára javasolták, majd anyagos művezető lett. Ebben a felelősséget kívánó beosztásban nagy hozzáértéssel, körültekintéssel intézi a főnökség anyagszükségletének biztosítását. Az ő közbenjárására a közelmúltban két televíziót kapott a főnökség. Az egyik televízió a füzesabonyi részlegnél van.

Borbély Kálmán

Borbély Kálmán tíz évvel ezelőtt raktári munkásként kezdte. Nem sokáig maradt a raktárban, mert állandóan tanult, képezte magát. Szorgalmával jó szervező készségével rövid idő alatt kivívta a vezetők elismerését, így ő is jobb beosztásba került. Munkájáról a dolgozók is elismeréssel beszélnek.

Takács Miklós

Takács Miklós, az oszlopszállító-részleg csoportvezetője jelenleg a miskolci vonalon dolgozik.

Egy epizód a csoport munkájáról: Füzesabony állomáson a felvételi épület fedett peronjába két oszlop felállítása esett. Mivel az épületet műemlékké nyilvánították, a peron tetőzetét csak annyira lehetett megbontani, amennyi helyet az oszlopok elfoglalnak.

A brigád kezdetben nem bízott abban, hogy ilyen körülmények között sikeresen oldják meg a feladatot. De addig tanácskoztak, míg ügyesen kitervelték a végrehajtást. A 25 méter magas oszlopokat emelődaru segítségével helyezték el a betonalapzatra, így a peron tetőzetén nem esett csorba.

Tartozunk az igazságnak, hogy elmondjuk: a felsővezeték építők között számosan vannak még, akik rászolgálnak a nyilvánosság előtti dicséretre. Sajnos, nincs hely valamennyi nevének még csak a felsorolására sem. Három munkatársuk dicsérete szolgáljon nekik is elismerésül, hiszen a kitüntetésben része van szinte a főnökség minden dolgozójának.

L. M.

Küldöttek a szakszervezet V. kongresszusáról

Már csak néhány nap választ el bennünket szakszervezetünk V. kongresszusától. A jelentős esemény előkészítése befejeződött. A megválasztandó központi vezetőség munkájához sok segítséget nyújtanak majd a dolgozók küldöttei, akik szintén felkészültek arra, hogy megfeleljenek tisztségüknek.

Nagy Bélánét, a szakszervezet Tolna megyei bizottságának nőfelelősét *Dombóvár* állomáson, a rádiótávirdában találtuk meg.

— A vasutas nők munka- és életkörülményei sokat javultak — mondja Nagy elvtársnő —, azonban még mindig vannak megoldásra váró problémák. Ezek egy része a kongresszuson, más része a szocializmus építése során elintéződik. Ilyen probléma Tolna megyében a nők munkalehetőségének biztosítása.

A kongresszusi műszak idején több szolgálati helyen jelentős vállalást tettek a dolgozó nők is, mert eredményt csak úgy várhatunk, ha adunk is valamit.

Tüttő Kálmán, Veszprém-Külső fűtőház SZB-titkára a következőket mondja:

— Fűtőházunknál már az év elején megkezdtük a felkészülést a kongresszusra. A szervezettséggel és a tagdíjfizetéssel korábban sok baj volt. Egyik vezetőségi ülésünkön elhatároztuk, hogy a kongresszusig rendezzük sorainkat. A pártszervezet és a bizalmihálózat segítségével sikerült eredményt elérni. Az év elején még több mint 30 szervezetlen dolgozót tartottunk nyilván. Ez a szám azóta kettőre csökkent.

Mint a szakszervezet Veszprém megyei bizottságának tagja, az utóbbi hetekben más szolgálati helyeken is megfordultam. Jártam például a tapolcai fűtőházban, és örömmel tapasztaltam, hogy a dolgozók ott is lelkesen készülnek a kongresszusra. A beszélgetés során természetesen problémák, panaszok is elhangzottak. Veszprémben például igen nagy gondot okoz a lakáshiány. Az épülő új lakásokból alig kapnak a vasutasok. Csomópontunkon mintegy 2500 vasutas dolgozik, tehát mi vagyunk a legnagyobb üzem. Tavaly mégis két lakást, az idén pedig csak egyet kaptunk a tanácsi szervektől.

Veszprém-Külső fűtőháznál szociális létesítmények is hiányoznak. Négyszázötven dolgozóra mindössze négy zuhany és hat mosdótál jut. Hallottuk, hogy néhány év múlva átépítik a fűtőházat. Ennek nagyon örülünk, de addig is törődni kell a szociális problémákkal.

Tudjuk azonban, hogy a szolgálati helyeken előforduló hibákkal, megannyi egyéni kívánsággal a kongresszus külön-külön nem foglalkozhat. Az ott hozandó határozatok mégis közelebb visznek majd bennünket is saját, helyi problémáink megoldásához.

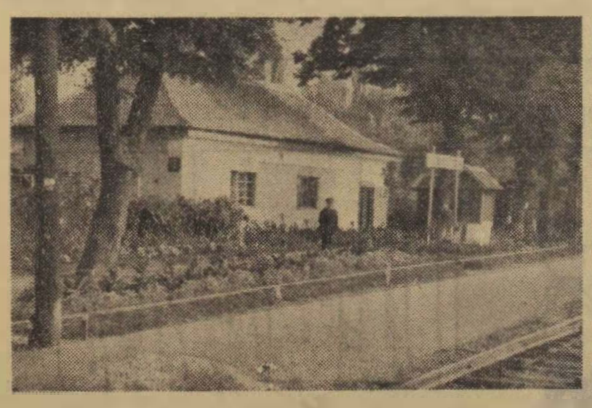
Megjutalmazták a legszebb állomások dolgozóit

Az ősz kérlelhetetlenül készíti elő a tél időszakát, s nem kíméli a virágokat sem. Utazóközönségünk azonban szívesen emlékezik vissza a pécsi igazgatóság szépen parkírozott állomásaira. Annak idején *Erdősmecske* állomás tisztasági és virágosítási versenyt hirdetett, és ehhez a szolgálati helyek készségesen csatlakoztak.

Az igazgatóság 18 500 forint jutalmat osztott ki a legszebb, legcsinosabb szolgálati helyek dolgozói között.

A pályafenntartási szolgálatnál első helyezést és az ezzel járó 1500 forint jutalmat a pusztaszabolcs—dombóvári vonal *2. térközének dolgozói*, a második helyezést és 1000 forintot *Terehegy*, a harmadik helyezést és 500 forintot *Márfa m. h.* pályaőrei nyerték. Negyven pályafenntartási szolgálati hely kapott 200—200 forintot és igazgatói, illetve osztályvezetői dicséretet.

A dombóvári fűtőház dolgozói akkora területet parkosítottak és gondoztak, amekkora beillene akármelyik kisvárosi parknak. A szertárak közül ismét a *pécsi szertár* lett az első.



Kiemelkedő munkát végeztek *Felsőbogátpuszta* és *Okorág-Kárászpuszta* állomáskezelői, továbbá *Nagylók* és *Erdősmecske* dolgozói, akik 1500—1000—600—400 forint jutalmat kaptak. További 35 állomás 200—200 forint jutalmat kapott.

Képünkön Felsőbogátpuszta állomás látható.

Pápa Jenő
Pécs

Kisgépek a pályaépítés szolgálatában

— *A kis Matisákat ma nem tudjuk használni, mert nem kaptunk vágányzárt* — mondotta — *Csuti István* műszaki főintéző, a veszprémi pályafenntartási főnökség mozgó pályamesteri szakaszának vezetője —, *de működésüket megtekinthetjük kinn a munkahelyen.*

Gyorsabban, könnyebben

Néhány percet még elidőztünk a lakókocsiknál, amelyek *Várpalota* állomás *Inota* felőli végén állnak, majd elindultunk *Pétfürdő* felé, a mozgó munkahelyére. Útközben *Kiss József* műszaki felügyelővel, a főnökség vezetőjével beszélgettünk.

Tőle tudtuk meg, hogy a mozgó pályamesteri szakaszt —, amely a műszakiakkal és a kisegítőkkel együtt 150 főből áll, — az év elején hozták létre azzal a céllal, hogy végezze el a főnökséghez tartozó vonalak korszerűsítését. A mozgó elsőnek — április 1-én — *a Székesfehérvár—Celldömölk* vonalon látott munkához. A *Székesfehérvár—Várpalota* közötti 21,5 km-es vonalszakaszon hat hónap alatt végezték el a szakaszos főjavítást, valamint a hézagnélküli felépítménycserét.

Azután arról beszélt, hogy milyen hasznosak azok a kisgépek, amelyekből egyre több jut a pályaépítőknek, s amelyek nemcsak gyorsabbá, hanem könyebbé is teszik a munkát. Megkímélik a pályamunkásokat a nehéz fizikai munkától, a krampácsolástól.

Ennél a mozgó pályamesteri szakasznál 3 pár kis Matisa — magyarul aláverőgép — 20 db. elektromos kézi vibrátor, 2 fejrostáló gép, 6 agregátor, több motoros csavarozó, sínfűrész és sínfúró áll a dolgozók rendelkezésére. Szeptember végén pedig kaptak egy benzinmotoros vágányemelő és irányító gépet, amelynek munkábaállítására a közeljövőben kerül sor.

Félórás gyaloglás után megérkeztünk a mozgó munkahelyére. A vonal mentén hosszan elnyúlva dolgoztak a pályaépítők. Szerencsénkre a forgalom akkor éppen nem jelzett vonatot, így néhány percre üzembe tudták helyezni a kis Matisákat. Ezután a vágányemelő és irányító gépet mutatták be, majd az elektromos kézivibrátorok megtekintésére került sor.

Lassan megbarátkoznak a gépekkel

A közelben négy fiatal pályamunkás dolgozott egy-egy kézivibrátorral. Olyan magabiztosan forgatták új szerszámukat mintha évek óta ezzel dolgoznának. Pedig a múlt esztendőben még ők is csákánnyal végezték az aláverést.

— *Melyik könnyebb, a kramvácsolás vagy a vibrátorok kezelése?* — tettük fel a kérdést a fiataloknak.

— *Össze sem lehet hasonlítani a kettőt,* — hangzott a válasz. *Először kissé idegenkedtünk a vibrátoroktól és a többi kis géptől, mert még szokatlan volt* — magyarázta *Mészárics Kálmán.* — *Ma azonban már megbarátkoztunk velük és ami a legfontosabb, gyorsan haladunk a munkával.*

Ezek a kisgépek valóban nagy segítséget nyújtanak a pályaépítőknek ahhoz, hogy kevesebb fizikai erővel, s mégis gyorsan végezzék el egy-egy vonalszakasz korszerűsítését, átépítését.

— v —

FELHÍVÁS

A MÁV Tisztképző Intézet forgalmi tagozatán 1953—1955. évben végzett vasúttisztek ötéves találkozójukat 1960 november 12-én tartják az intézetben (Budapest, VIII., Luther u. 3.)

Minden volt hallgató megjelenésére számít a rendezőség.

Készüljünk a télre!

A téli forgalomra való felkészülés többrétű intézkedést kíván. Hogy maradéktalanul teljesíthessük a szállítási feladatokat, mindenek előtt messzemenően gondoskodnunk kell az emberekről. Ebben a munkában a szakszervezeti szervek, a munkavédelmi felügyelők, a munkásellátási felelősök, bizalmiak vállán felelősségteljes megbízatás nyugszik.

Szeptemberben és októberben mindenre kiterjedő üzemszemlék voltak, amelyek nyomán sok hibát javítottak ki a dolgozók előnyére. A felkészülésbe bekapcsolódtak az üzemorvosok is, akik segítséget adtak az üzemi higiénia megjavításához. Az üzemekben, szolgálati helyeken egyre erőteljesebben folyik a hiányosságok felszámolása. A legtöbb építési főnökség, építésvezetőség már gondoskodott a munkásszállások nagytakarításáról, a kályhák rendbehozásáról, a tüzelő biztosításáról.

Több szolgálati hely szakszervezeti bizottságának vezetőségi ülésén a szolgálati vezetők beszámoltak a téli felkészülésről. (Pl. a hatvani fűtőháznál, Békéscsaba állomáson.) *Békéscsaba* állomásfőnöksége a szakszervezeti bizottsággal intézkedési tervet is kidolgozott. Kijelölték a felelősöket is.

A szolnoki járműjavítóban rendbehozták a kazánokat, a sűrített levegő vezetékeit. Elkészült a kocsiosztály megfelelő világítása. A tető és egyéb épületjavítás gyors ütemben folyik. Harminc méter hosszban új röptetőt építenek. A jó felkészülés elsősorban a társadalmi aktívák érdeme.

Általában gondoskodtak a tüzelőről, a melegítőital-ellátásról és az ehhez szükséges főzőeszközök beszerzéséről. Intézkedések történtek a kulturált utazás biztosítására.

Ha azt mondanák, hogy ezzel mindent megtettünk, nem mondanánk igazat. Van még tennivalója a szakszolgálatnak, a szakszervezetnek egyaránt. Ahol még nem történt meg, rövidesen ki kell javítani a munkahelyek, laktanyák ajtóit, ablakait, ellenőrizni kell a kályhák állapotát. Sürgősen be kell fejezni az elmaradt szociális jellegű építkezéseket. Biztosítani kell a szabadban dolgozók részére a melegedő helyiségeket. A megyei és szakszervezeti bizottságok a kultúrnevelési bizottságokkal együttműködve érjék el, hogy minden dolgozó ismerje meg a hűléses megbetegedések elleni védekezés módját.

A helyszíni vizsgálatok azt mutatják, hogy a téli felkészüléssel kapcsolatban még vannak hiányosságok. *Sátoraljaújhely* állomáson például nem folyik rendszeresen a salak eltakarítása, az aknák le vannak süllyedve, ami téli időszakban fokozott baleseti veszélyt jelent. Hiányos a szakszervezet ellenőrző munkája.

Nyíregyházán még csak most kezdtek hozzá a fűtőtestek kijavításához. A mulasztást sajnos a gyermek-váróteremben tartózkodók is érzik.

Hasonló hiányosságok máshol is tapasztalhatók. Ezért ismételten felhívjuk a szakvonali vezetők és mozgalmi szervek figyelmét, tegyenek meg minden intézkedést a dolgozók munkakörülményeinek javítására, amellyel biztosítani tudják a téli forgalom zavartalan lebonyolítását, a kulturált utaztatást.

Sikeres volt a vasutas természetjárók nyári táborozása

Augusztus 14-től 21-ig rendezte meg a Magyar Természetbarát Szövetség az 1960. évi nemzetközi turista táborozását a balatonfüredi Siske forrás fölötti fenyőerdőben.

A táboron belül a Lokomotiv Természetbarát Egyesület alátábort létesített, ahol az ország minden részéből érkező vasutas természetjárók sátoroztak egy héten át.

A táborozáson 23 osztály 650 versenyzője vett részt. A 7 budapesti és 16 vidéki osztály tagjai a vasutasság minden rétegét képviselték a találkozón. Az egyesület 1600 fős tagságát figyelembe véve a vasutas természetjárók vettek részt legnagyobb létszámmal a nemzetközi táborozáson.

Akik eljöttek a táborba, bizonyára nem bánták meg. A tábor a Balaton mellett és mégis hegyek között épült, ahol mindenki megtalálta a legmegfelelőbb időtöltést. A környező hegyek túraalkalmat, a Balaton fürdési lehetőséget, a vidám táborí élet és a tábortűzek szórakozást biztosítottak a részvevőknek.

A vasutas turisták jól kihasználták a táborozás idejét. A Balaton örömeinek élvezése mellett közösen és osztályonként túrázgattak a Balatonfelvidék kevéssé ismert tájain. Nagyvázsonyban a Kinizsi várnál, Zádorvár romjainál, a festői Koloska völgyben, de legszívesebben a Balaton gyönyörét. Tihanyt látogatták, ahol a könnyen elérhető és ismert részek mellett a Csúcshegy és a belső tó vidékével ismerkedtek. Esténként a csoportok beszámoltak élményeikről, elmesélték ki merre járt és másnap újra indultak még ismeretlen, kedves tájak felé.

A szórakozás, túrázgatás mellett komoly természetjáró esemény színhelye is volt a tábor. Augusztus 20-án ott tartotta a IX. vasutas természetjáró találkozót a Lokomotív Természetbarát Egyesület is. Az elmúlt év munkájáról és eredményéről számolt be az egyesület vezetősége, majd szóba kerültek az elkövetkező év várható eseményei, feladatai.



Csendes délután a táborban
(Horváth J. felv.)

Jó eredményeket értek el a vasutas természetjárók a Nemzetközi Turistatábor keretén belül megrendezett Balaton Kupa és a Keszthelyi Kupa tájékozódási versenyeken is.

Trencséni Zsigmond

Férfi és női atléta-válogatottunk negyedik lett Krakkóban

A magyar vasutas atléta-válogatott október 21-e és 23-a között Krakkóban szerepelt a vasutasok nemzetközi atlétikai bajnokságán. Mind a férfiak, mind a nők, a negyedik helyen végeztek az összesített pontversenyben.

A pontversenyt a férfiaknál a szovjet csapat nyerte, a nőknél az NDK együttese bizonyult a legjobbnak.

Berczik mellett Rózsás is betört az élvonalba

Három napig tartott az asztaliteniszező Tizek bajnoksága a Nemzeti Sportcsarnokban. A férfiaknál ezúttal is kétszeres Európa-bajnokunk Berczik veretlenül végzett az első helyen. Mögötte a második helyet klubtársa, a tehetséges fiatal, Rózsás Péter szerezte meg. Rózsás, akit már a válogatott keret összeállításánál is figyelembe vettek, végleg betört az élvonalba.

A Pécsi VSK nyerte a pontversenyt a vasutas tornász-bajnokságon

Az 1960. évi országos vasutas tornász-bajnokságot október 23-án Pécsett rendezték meg. A 14. szám közül kilencben a pécsi tornászok végeztek az első helyen. A nőknél Dévai, Kövérné és a Tolnai testvérpár szerepelt a legjobban.

A pontverseny végeredménye: 1. Pécsi VSK 147. 2. Testvériség 75. 3. DVSC 48, 4. Ferencváros VSK 28, 5. Dunakeszi 5 ponttal.

Késik az intézkedés

Hosszú éveken át, vagyis amióta a MÁV-nál megjelentek a 411-es mozdonyok, sok gondot okozott a rúdágyak (hajtó- és csatlórudak) nagymérvű oldalkopása. Ebből kifolyólag a mozdonyok műszaki állapota idő előtt leromlott. A kikopott rúdágyak javítása a legutóbbi időkig rézanyag felhasználásával, lánghegesztéssel történt. Ez pedig igen költséges javítási módnak bizonyult.

A fenti problémával sokat foglalkozva jutott el *Fenyvesi Ede* főintéző, a ferencvárosi fűtőház dolgozója ahhoz a gondolathoz, hogy a költséges felhegesztés helyett az oldalkopások megakadályozására műanyagot alkalmazzon.

Az elgondolást tett követte, és a KPM kísérletképpen elrendelte az újítás bevezetését. A kísérletek igazolták az újító elgondolását, mert az oldalkopások a minimumra csökkentek, és a költséges felhegesztés teljesen feleslegessé vált a kísérleti mozdonyoknál.

A KPM által megjelölt kísérleti határidő 1960. július 1-én lejárt, de ennek ellenére az újítás szélesebb körű bevezetésére még mindig nem tettek intézkedést, pedig ezt nemcsak a vasút, hanem a népgazdaság érdeke is megkövetelné.

Kép-dömping egy személykocsiban

Budapest és *Tapolca* között közlekedik a *Bp. Déli honállomású*, 34 120. számú „A" sorozatú személykocsi.

Ebben a kocsiban kétszer látható Révész Imre *Panem* című festménye. Munkácsy Mihály *Éjjeli csavargók*-ja szintén két helyre van kifüggesztve. Munkácsy *Legelésző csorda* c. képéből egyetlen szakaszban kettő van, a *Siralomház*-ból pedig *egy szakaszban három lóg a falon!*

Azért ez már túlzás! Olyan, mintha egy ember a zsebóráján kívül mindkét karján hordana egy-egy karórát! . . .

Ugyanebben a kocsiban a fényképek szövege is kifogásolható.

Helyes, hogy szemet gyönyörködtető képek is szolgálják a kulturált utazást. De ezeket ügyesebben kellene elosztani és a képaláírásokra is több gondot lehetne fordítani.

B. K.

Válasz egy levélre

Lapunk október 15-i számában közöltük Kiss Lajos alsóörsi olvasónk *Ha a gondnok gondatlan* című levelét. Szakszervezetünk üdültetési csoportja az abban foglaltakat kivizsgálta. Közölte velünk, hogy intézkedtek az ismerkedési estek megrendezése ügyében. Külön ruhaszekrényt nem tudnak biztosítani minden beutalt részére, s ez nem is volna célszerű, mert a sok szekrény zsúfolttá tenné a szobát.

A rádió és televízió használható volt, de egyes beutaltak a csendes pihenő alatt is műsort akartak hallgatni. Ezt természetesen a gondnok nem engedhette meg, és egyénieskedő kéréseket nem áll módjában teljesíteni. A televízió vételi nehézségeit időnként az adóállomástól való nagy távolság okozza.

500 000 forintos vállalás

A KISZ-kongresszus tiszteletére a debreceni járműjavító mozdonyosztályának fiataljai egy 326-sorozatú gőzmozdony fővizsgáját készítik el terven felül. A kocsiosztály kiszistái a darabszámos tervteljesítésben való lemaradást kívánják pótolni. A megmunkáló osztály fiataljai a társosztályok által vállalt feladatok gépi megmunkálását, az anyaggal való takarékosságot és a selejtszázalék minimálisra csökkentését vállalják.

A karbantartó osztály KISZ-alapszervezete elhatározta, hogy a vállalat területén az új, modern megmunkáló gépek beállításával feleslegessé vált tengelyeket, csapágyakat, kenőjárdákat stb. leszerelik.

A vállalás értéke közel 500 ezer forint.

Volosinovszki János
Debreceni Járműjavító ÜV.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottság és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

45. számból: 116551/1960. I/2. C. Alapfokú adminisztratív levelező tanfolyamok összevonása.

126289/1960. I/3. A. A helyiségek fűtésének szabályozása.

126713/1960. I/8. E. Az amerikai (kolorádói) burgonyabogár által veszélyeztetett területekről származó burgonya forgalmának korlátozása növényvédelmi szempontból.

A MÁV Szimfonikusok programjából

A MÁV szimfonikusok az idén is sokat szerepelnek. A tavalyi 130 koncert után az idén sem lesz kevesebb a szereplésük száma. A tizenhat bérleti hangversenyen kívül közreműködnek különböző iskolák hangversenyein és vidéki bérletsorozatokban: *Kecskeméten, Komlón, Zalaegerszegen, Nagykanizsán, Szombathelyen* és számos más helyen. A hazai karmestereken kívül külföldiek vendégszereplésére is számítanak.

H. K.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

HIREK

Amikor többe kerül a leves, mint a hús

Úgy történt, hogy a Nyugati-pályaudvaron be akarták festetni a faliújság-szekrénykére fakeretjét. Gondolta a felelős, hogy majd megkéri a pályamestert. A pályamester jó ember, jó kolléga, nem tiltakozott. De . . . — mondta — megrendelő levél kell a gazdasági hivataltól.

A felelős, felelősségének tudatában elment a gazdasági hivatalba és megrendelte a megrendelő levelet. Néhány nap után a felelősök értesítették a felelőst, hogy az elkészült megrendelő levelet jóváhagyás végett felterjesztették az igazgatósághoz.

Múltak a napok, sőt a hetek. De ott is jó emberek vannak, s így engedélyezték a „pénzügyi keretet túllépő" keretfestést.

Az aláírt papír visszatért a gazdasági hivatalba, majd onnan a pályamesterhez. Már csak a beteljesülés volt hátra.

Néhány nap múlva jött egy iparos, és két perc alatt bekente a faliújság-szekrényke keretjét.

Így volt, ha mondom! — Többe került a leves, mint a hús.

— lyf —

★

— Közös határállomás létesül a magyar—román határon. A magyar és a román kormány közötti megállapodás értelmében a két állam vasutai Curtici-állomáson közös magyar—román határállomást létesítenek. Ezáltal lényegesen csökken a ki- és belépő vonatok tartózkodási ideje.

— Másfél millió forintot takarítottak meg a szolnoki fűtőház kisztistái. A takarékosság mellett, felajánlásaik túlteljesítésével készülnek a KISZ-kongresszusra.

— Átadták a MÁV-nak a Rába-Balaton motorkocsit. A Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár új gyártmánya eddig mintegy 10 ezer kilométer próbautat tett meg és beváltotta a hozzáfűzött reményeket. Az új motorkocsi a Balaton északi partján közlekedik majd.

— Százezer forint anyagmegtakarítást vállalt a KISZ-kongresszusig Záhony állomás műszaki ifjúsági brigádja. A fiatalok eddig 80 ezer forintot takarítottak meg.

— A Tizéves a munkavédelem című kiállítás — amelyet először a Nyugati-pu. ceglédi várótermében mutattak be — október 26-tól november 3-ig Debrecenben, a Tudományos Ismeretterjesztő Társulat nagytermében tekinthető meg.

— Öt év alatt először csökkent a Norvég Államvasutak vesztesége. Egy év alatt most „csak" 156,2 millió korona a deficit összege, vagyis 14,8 millió koronával kevesebb, mint az előző évben.

— Segítséget nyújt a Szovjetunió Iraknak és Guineának vasútvonalak építéséhez és korszerűsítéséhez.

— 376 vasútvonalat építettek hat hónap alatt a Kínai Népköztársaságban, hogy a szénbányákat vasúti fővonalakkal kössék össze.

— Újabb két millió dollár értékben rendelt Magyarországról gépeket és felszereléseket az Argentin Vasútitársaság.

A szerkesztőség üzeni

Cseh Zoltán Szolnok, Volosinovszki János Debrecen, dr. Horváth Károly Budapest, Bognár Károly Tapolca, Ceglédi Sándor Debrecen, Tóth III. András Budapest, Uglyai Sándor Miskolc, dr. Tóth Ferenc Szombathely, Boldizsár Gyula Békés, Várnai László Pécs, Zsigmond János Szolnok, Simay István Bp. Ferencváros, Szabó Tibor Budapest, Tóth II. János Nagykanizsa, Bódogh Mihály Dombóvár, Ovári István Orosháza: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Szabó Ferenc Szenta, Bazsó István Kisterenye, Bognár Károly Tapolca, Temesi György Lábatlan, Bartha János Szeged, Farkas Lajos Kaposvár: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Sziládi Sándor Szeged. Pápa Jenő Pécs. A fel nem használt fényképeket visszaküldjük.

Lakáscsere

— Egy szoba komfortos, alápincézett, kertes házamat (Székesfehérvár Előtvös utca 21. sz.) elcserélném 1 szoba komfortos budapestire. Ihász Zoltán MÁV segédtiszt.

— Elcserélném vasutasházban levő szoba, konyhás, kertes, gazdasági udvaros, vízvezetékes lakásomat nagyméretű szoba, konyhás lakásra. Knourek Istvánné. Telefon: 228—359. 13-tól 16 óráig.

— Székesfehérvári 2 szoba összkomfortos lakásomat elcserélném hasonlóért, vagy kisebbre is Budapest területén. Berentei András főmozdonyvezető, Fürst S. u. 72. II. 5.

A magyar vasutasok csatlakoztak a nemzetközi gyorsvonatok menetrendszerűségéért indított mozgalomhoz

Lapunk szeptember 15-i számában közöltük a *Német Birodalmi Vasutak* és a *Csehszlovák Államvasutak* dolgozóinak felhívását, amelyben kérik a *Szófia—Bukarest—Budapest—Sturovó—Szob—Praha—Decin—Badschandau—Berlin* vonalon szolgálatot teljesítő vasutasokat, hogy biztosítsák a gyorsvonatok menetrendszerűségét.

A magyar vasutasok csatlakoztak a felhíváshoz.

Komárom és *Szob* állomás dolgozói vállalták, hogy

a nemzetközi személyszállító vonatok késéseit megszüntetik,

illetve azt, hogy az állomás dolgozóinak hibájából nemzetközi vonatnál késés nem lesz. A hozzájuk késve érkező vonatok késési idejét a lehetőséghez képest csökkentik. Lehetőséget teremtenek arra, hogy a nemzetközi gyorsvonatok a legközelebbi határállomásra már pontosan érkezhessenek meg. Vállalták azt is, hogy naponta értékelik vállalásuk teljesítését.

Csatlakozott a felhíváshoz *Bp. Keleti-pu.* valamennyi dolgozója is. Vállalásuk a következő:

1. A 6601, 901 és 7. sz. vonatoknál

az átmeneti kocsik átsorozását 10 perccel rövidebb idő alatt elvégzik.

Ezzel különösen késett érkezés esetén csökkentik az induló késéseket.

2. Az induló 8, 6602 és 902 sz. vonatokat a vonatösszeállítási rendelet szerint állítják össze, hogy a többi csatlakozó állomásokon is gyorsan megtörténhessen a vonatok átsorozása.

3. Az átmenő kocsik tisztítását, vízzel való feltöltését, javításossá válás esetén a kocsinak megfelelő pótlását. fűtési időszakban a szükséges előfűtését, valamint a szabályszerű kifuvatását, elfagyások megelőzése érdekében a vállalt csatlakozási időn belül elvégzik.

Mindhárom szolgálati hely naponta értékeli vállalása teljesítését.

Munkájukról félévenként (január és július 1) összefoglaló jelentést küldenek a vasutasszakszervezet közgazdasági osztályának, valamint a KPM I/8 szakosztályának az igazgatóság útján.

Felhívásukban kérik, hogy a mozgalom valamennyi csatlakozó vasútállomása közölje a szakszervezet közgazdasági osztályával és a KPM I/8. szakosztályával saját eredményét, hogy ezt megfelelően tudják értékelni, illetve az esetleg még tennálló hiányosságokat megszüntetni.

Valamennyi határállomásunk érezze át a nemzetközi vonatok pontos közlekedtetésének fontosságát és Komárom, Szob Keleti-állomás példáját követve, indítsanak mozgalmat az állomásukon át közlekedő nemzetközi vonatok pontosságáért.

Láng Pál

Cukorrépa kampány



— Megjöttek az üres kocsik! Mikor kezdik a rakodást?

— Ne féltsen bennünket! Mire visszaér mi is ott leszünk.

Útban a kongresszusra



— Ezt a zsebkendőt vigye magával küldött elvtárs, nehogy megfeledkezzék a dolgozók javaslatáról, problémáiról.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. NOVEMBER 15.

A párt. a munkásosztály forradalmi élcsapata számára a legnagyobb jelentőségű tömegszervezet a szakszervezet... A párt- és a szakszervezetek közötti kapcsolat egészséges... A szakszervezetek elvégzik a soraikban tömörült dolgozók helyesen felfogott érdekvédelmét, és hatékonyan segítik a szocializmus építését hazánkban.

(Az MSZMP VII. kongresszusának beszámolójából.)

Szakszervezetünk V. kongresszusa

November 5—6-án Budapesten az ÉDOSZ székházában tartotta szakszervezetünk az V. kongresszusát.

A kongresszuson megjelent Kiss Károly, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára, Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, Vas-Witteg Miklós, a SZOT alelnöke. Horn Dezső, a SZOT titkára. Németh József miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

AZ ELNÖKI MEGNYITÓ

A kongresszus *Pálmai István* küldött javaslatára megválasztotta az elnökséget. Az elnökség nevében *Végh Lajos*, a szakszervezet elnöke köszöntötte a kongresszus részvevőit.

Szakszervezetünk négy évvel ezelőtt tartotta IV. kongresszusát — mondotta bevezetőjében. Négy év után jöttünk össze ismét, hogy a központi vezetőség beszámolója alapján értékeljük a



végzett munkát, a tapasztalatok felhasználásával, a hibák bátor feltárásával meghatározzuk az előttünk álló feladatokat.

Az elmúlt évek külpolitikai változásaira lenjellemzőbb az, hogy tovább nőtt és nagymértékben megszilárdult a szocialista tábor ereje, tekintélye, politikailag, gazdaságilag és a tudományos előrehaladást illetően egyaránt.

A kapitalizmus mellett kialakult a szocialista világrendszer, amely pusztá létével, politikai, gazdasági és kulturális eredményeivel óriási vonzóerőt gyakorolt a világ dolgozóira. *A Szovjetunió és a szocialista tábor arra törekszik, hogy a két rendszer ne háborúban, hanem gazdasági, tudományos, kulturális téren mérje össze erejét.* Ennek a politikának napról napra több híve akad a szocialista országokon kívül is. A szocialista tábor politikáját követve tekintjük mi is külpolitikánk alapelvének a magyar—szovjet barátságot, hűségünket a szocialista táborhoz, az imperialista ellenességet, a békés egymás mellett élést minden országgal és néppel, tekintet nélkül a társadalmi rendszer különbözőségére.

A *Magyar Szocialista Munkáspárt* vezetésével az elmúlt években jelentős eredményeket értünk el politikai és gazdasági vonalon egyaránt. Népgazdaságunkat sikerült megszilárdítani, javult a dolgozók élet- és munkakörülménye, emelkedett dolgozó népünk életszínvonala. A következetes marxista—leninista politika eredményeként erősödött a tömegeknek a vezetésbe vetett bizalma. Megnőtt a dolgozóknak a vezetésben való részvétele, szorosabbá vált a párt és a tömegek kapcsolata.

A szocialista táborban elért eredményekhez hozzájárult a nemzetközi szakszervezeti mozgalom is, élén a *Szakszervezeti Világszövetséggel*, amely nemrég ünnepelte fennállásának 15. évfordulóját. Hazai viszonylatban a párt célkitűzéseinek megvalósításához hozzájárult a szakszervezeti mozgalom is.

Szakszervezetünk 15 éves múltra tekint vissza. Nem hosszú idő ez, mégis megállapíthatjuk, hogy a kongresszusok jelentős állomásai voltak ez idő alatt a fejlődésnek. Minden egyes kongresszussal lezártunk egy időszakot és egy újat nyitottunk meg. A mai napon is egy ilyen kongresszusnak vagyunk részesei. Szakszervezetünk V. kongresszusát kedvezőbb politikai és gazdasági körülmények között tartja meg, mint az előzőt. Szakszervezetünk szerepe megnőtt, tekintélye a vasutas dolgozók között növekszik. A szakszervezet iránt tanúsított bizalmukat megtartani és növelni csak úgy tudjuk, ha állandóan javítjuk munkánk színvonalát, eredményességét.

A kongresszus a számadás helye — mondotta Végh elvtárs. A központi vezetőség jelentheti a kongresszusnak, hogy többségében eredményesen töltötte be feladatát a szocialista vasút fejlesztése, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása érdekében. Most az a feladat: *a küldöttek segítsék elő, hogy kongresszusunk munkaértekezlet legyen, ahol a vezetőség és a tagság véleménycseréje, a feladatok helyes meghatározása a döntő.*

A kongresszus napirendjének elfogadása, valamint a jelölő-, a mandátumvizsgáló-, a szavazatszedő és a határozatszövegező bizottság megválasztása után *Soproni József* főtitkárhelyettes ismertette a központi vezetőség beszámolóját.

A központi vezetőség beszámolója

Soproni elvtárs a beszámoló bevezetőjében utalt arra, hogy a négyéves tevékenységet összefüggésében a központi vezetőség írásos jelentése tartalmazza. A szóbeli beszámoló ezért csak a legfontosabb kérdések elemzésével foglalkozik.

Az elmúlt négy év eseményekben gazdag időszakában a szakszervezeti élet küzdelmekben bővelkedő szakaszát, a IV. kongresszus óta eltelt időt értékeljük — mondotta. A IV. kongresszus határozatainak végrehajtását az ellenforradalmi események hátráltatták. Az ellenforradalom óriási kárt okozott a magyar népnek. A vasút területén is 598 millió forint kár keletkezett. Az erkölcsi, ideológiai rombolás pedig anyagiakban nem is mérhető. Az ellenforradalom egy ideig gátolta a központi vezetőség és az elnökség munkáját.

Szakszervezetünk életében gyökeres változást jelentett a SZOT X. teljes ülése, amely megállapította, hogy a szakszervezetek vitathatatlanul a proletárdiktatúra alapján állnak. A központi vezetőség 1957. február 15-i ülésén megtárgyalta a plénum határozatából adódó feladatokat. Ezután indult meg a tényleges tevékenység: fokozatosan javult a szakszervezeti bizottságok munkája, a tagság és a vezetők közötti kapcsolat. Mindemellett kemény harcot kellett vívni a tömegek megnyeréséért.

Eközben követtünk el hibákat is, de ahogy a párt helyes politikáját egyre inkább felismerték a dolgozók, úgy vált eredményesebbé a munkánk. *Joggal állapíthatjuk meg, hogy a központi vezetőség megfelelt a rábízott feladatoknak, alapjában véve végrehajtotta a IV. kongresszus határozatait.* Úgy érezzük, hogy eredményesen tevékenykedtünk mindazon feladatok végrehajtásában, amelyeket a párt, a kormányzat a szakszervezetekre bízott. Sajátos eszközeinkkel közvetítettük a párt politikáját a pártonkívüliekhez, neveltük, szerveztük, mozgósítottuk a dolgozókat a szocialista építés feladatainak megoldására.

A párt helyes irányvonala mellett a szakszervezetben dolgozó kommunista és pártonkívüli aktívák meggyőző munkájának nagy része van abban, hogy a vasutas dolgozók követik a pártot és elősegítik politikájának megvalósítását. A magyar dolgozó nép, közte a vasutasok is, szorosan zárkózik fel a párt mögé. Ez minden eredményünk fő forrása, jövőnk záloga. Ennek eredménye, hogy a társadalmi élet minden területén történelmünkben még soha nem tapasztalt fejlődést értünk el. Erősödött a munkás-paraszt szövetség, a proletárdiktatúra osztálybázisa. Az eredmények egyenes következménye, hogy nőtt a dolgozók kulturális és anyagi jóléte. Javultak a munkakörülmények, jobban érvényesül a szocialista törvényesség.

Mindabban, ami az elmúlt négy évben történt, benne van a vasutasszakszervezet tevékenysége is, elsősorban annak a 25 000 aktivistának lelkes, odaadó, fáradhatatlan munkája, akik napról napra a meggyőző szó, a példamutatás erejével közvetítették a párt politikáját, a központi vezetőség határozatait a dolgozókhoz. Megtiszteltetés számomra, hogy megköszönhetem valamennyiük munkáját — mondotta.

A felszabadulás óta társadalmi és gazdasági rendszerünkben beállt változások — bár az elszállításra kerülő áru összetételét alapvetően megváltoztatták — tovább növelték a vasúti szállítást igénylő tömegáruk mennyiségét. *A második ötéves terv célkitűzései szerint 1965-ben mintegy 26 százalékkal több árut és 17 százalékkal több utast kell elszállítani, mint 1960-ban. A vasúti közlekedésben 9,7, a vasúti iparon belül pedig 9,8 százalékos költségszint csökkenést kell elérni.* Ez a termelési volumen szükségszerűvé teszi a vasút műszaki színvonalának fokozott ütemű fejlesztését. Ugyanakkor fokozatosan kell javítani a dolgozók szociális, kulturális és egészségügyi körülményeit is. Sor kerül a nehéz fizikai munkák további gépesítésére, a vasúti ipar gépi berendezéseinek korszerűsítésére.

A munkaverseny tömegmozgalommá vált

A központi vezetőség többször foglalkozott a szocialista munkaverseny fellendítésének kérdéseivel. Aktíváink felvilágosító munkája nyomán a szocialista munkaverseny újra tömegmozgalommá vált és főleg pártunk VII. kongresszusára való felkészülés időszakában bontakozott ki erőteljesen. A fejlődésben nagy szerepe van annak, hogy jórészt sikerült megszabadítani a régi, formális, bürokratikus vonásoktól. *Ma a versenymozgalom valóban eszköz: a szocializmus építésének eszköze.* A vasúton hagyományos versenyformává vált az élüzem címért és a kiváló dolgozó címért folyó verseny. Ezeket jól kiegészítik a különböző üzemen belüli, valamint az igazgatóságok egymás közti versenye.

A hagyományossá vált versenyformák mellett mind nagyobb teret hódít a szocialista cím elnyeréséért folyó brigádverseny, amely ha még nem is fejlődött a legszélesebb tömegeket átfogó mozgalommá, de jellegét tekintve máris tömegmozgalom. *Jelenleg 3346 brigád 36 150 fővel küzd a szocialista cím elnyeréséért. Ebből 303 brigád közel 3000 fővel a címet már elnyerte.*

A SZOT Elnökségének 1960 júliusában kiadott irányelvei alapján minden szinten megvitattuk a mozgalom továbbfejlesztésével kapcsolatos feladatokat. Ez nagy segítséget adott a brigádok további munkájához. Általában megszűntek azok a hibák, amelyek az év elején mint a kezdet nehézségei jelentkeztek. Mégis meg kell jegyezni, hogy ez a mozgalom kissé kampányszerűvé vált. Sem a szakszervezeti szervek, sem a szakmai vezetők nem kezelték súlyához, fontosságához mérten. Az újonnan választandó központi vezetőség fordítson nagyobb gondot a mozgalom továbbfejlesztésére, mert ez minden vonatkozásban elősegíti a politikai és gazdasági célkitűzéseink megvalósítását. Természetesen, nem szabad elhanyagolni a szinte az egész vasutas tábort átfogó egyéb versenyformákat sem.





A küldöttek a beszámolót hallgatják.

A korábbiakhoz képest fejlődött az üzemi demokrácia. A termelési tanácskozások egyre inkább betöltik szerepüket. Csaknem mindenütt a a dolgozók 70—80 százalékának részvételével tartják meg azokat. A javaslatok elintézése, a dolgozók észrevételeinek megválaszolása körül még nemegyszer van ugyan huzavona, de az eddigi tapasztalatok arra jogosítanak fel, hogy további segítséggel ezeket a hibákat is meg lehet szüntetni.

Nem ilyen jó a helyzet az üzemi tanácsok munkájában. Tanácskozó, esetleg határozathozó szervekké váltak, ame-

(Folytatás a 2. oldalon.)

A központi vezetőség beszámolója

lyek a két ülés között nem tevékenykednek. Munkájuk hiányossága a szakszervezeti munka gyengeségeiből fakad. A szakszervezeti bizottságoknak sokkal többet kell törődniük az üzemi tanácsokkal.

A termelés emelkedését nem követte a termelékenység emelkedése

Az elmondottak, valamint az írásos jelentés, ha vázlatosan is, de azt igazolják, hogy a hároméves terv során nem dolgoztunk rosszul. Az eredmény valamennyi vasutas dolgozó, szakmai vezető és szakszervezeti aktíva munkáját dicséri. Az eredmények mellett azonban van munkánknak egy sor fogyatékossága is, amelyekről nyíltan kell beszélni, amelyek ha ma nem is, de a későbbiek során akadályai lehetnek a fejlődésnek. Ezért rendkívül nagy jelentőségű, hogy a párt a hibákra kellő időben felhívta a figyelmet, amelyek nyílt feltárásával lehetőségünk van azok kijavítására. Ki kell hangsúlyozni, hogy a hiányosságok ellenére az eddigi politikai vonal helyes, további fejlődésünk érdekében azonban a fogyatékosságokat okvetlenül meg kell szüntetni.

Melyek azok a fogyatékosságok, amelyek előrehaladásunkat gátolhatják? Az egyik ilyen hiba, hogy a termelés növekedését nem kíséri kellő ütemben a termelékenység növekedése. Ez azt jelenti, hogy drágán termelünk, a termelést nem megfelelő műszaki fejlesztéssel, ésszerűsítéssel, üzemszervezéssel növeljük, hanem a munkáslétszám emelésével. E hiányosságok egyik oka, hogy a termelékenységet növelő intézkedéseket nem tartjuk be következetesen, nem figyeltünk fel arra, hogy a műszaki intézkedéseket, új gépek beállítását nem követte a normáknak a változó körülményekhez történő igazítása.

A korszerű módszerek kialakításához, a veszteségidők megszüntetéséhez, a pontos tervezéshez, a gazdaságos munkához elengedhetetlenek a műszakilag megalapozott munkanormák. Nem új dologról van szó, és főleg nem általános normarendezésről, hanem gyakorlatilag az 1065/1957. sz. kormányhatározat következetes végrehajtásáról. Ez a határozat helyes és minden félreértést, a munkások előtt való magyarázkodást elkerülhettünk volna, ha a határozat szellemében, a technológiai eljárások, a műszaki fejlesztés módosításával, a normát is módosították volna.

Magától értetődik, hogy ennek az intézkedésnek az elmaradását most pótolni kell és a határozat folyamatos végrehajtását helyettesítő, most nagyobb mértékben jelentkező intézkedések a dolgozók hangulatát befolyásolják. Ezért feltétlenül szükséges hogy szakszervezeti szerveink valamennyi szinten szorgalmazzák és emellett segítsék a gazdasági vezetést, hogy helyes intézkedéseket tudjanak tenni.

A dolgozóknak meg kell magyarázni, hogy miről van szó. Ha ezeket az intézkedéseket a dolgozókkal együtt hajtjuk végre, meg fogják látni azok szükségességét és feltétlenül támogatják azokat. Vállalatonként, műhelyenként, üzemrészenként és munkanemenként meg kell vizsgálni, hogy a kormányhatározat óta milyen műszaki, technológiai, munkamódszerbeni, vagy gépi berendezés változás történt és a munkanormákat ahhoz kell igazítani.

Ki kell azonban hangsúlyozni, hogy kiigazításokra csak ott kerülhet sor, ahol ezek a változások valóban megtörténtek.

A béralap és az átlagbér, természetesen továbbra is a vállalatoknál marad. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy a dolgozók keresete — azoké, akik normája rendezésre kerül — ha esetleg átmenetileg csökken is, az ott maradó bérek biztosítják, hogy a korábbi kereseteket a dolgozók munkájuktól függően gyorsan és újból elérhetik. Ezért mindent el kell követni, hogy a dolgozók számára az új normák teljesítéséhez szükséges munkafeltételeket mindenütt biztosítsák. Ez az intézkedés meggyőződésünk szerint valamennyi becsületes dolgozó egyetértésével találkozik, mert maguk a dolgozók sem nézték jó szemmel, hogy azonos normatételek mellett az egyikük régi, korszerűtlen gépen dolgozik, a másik pedig könnyedén, korszerű géppel ért el magas teljesítményt.

Hangoljuk össze az egyéni és a közösségi érdeket

A termelés és a termelékenység között kialakult aránytalanság oka az is, hogy üzemeinkben, szolgálati helyeinken nem tapasztalható megfelelő, a termelést és a gazdaságosságot elemző munka. Egy kicsit megzavarta a szakmai vezetőket, a dolgozókat, a szakszervezeti aktívákat is a termelés nagy számainak bővülete és eluralkodott a „minden jól megy" hangulat. A dolgozók nem egy esetben csak azt látták, hogy teljesítettük az élüzem célkitűzéseket, a termelési mutatókat, többet már nem kell tenni. Arra azonban senki sem gondolt, vagy ha igen, nem mondotta ki nyíltan, hogy a számok mögé kell nézni és megvizsgálni, hogy azok mit takarnak.

Emiatt következhetett be olyan eset, hogy jóllehet a járműjavító vállalatok csaknem mindegyike élüzem szint felett dolgozott, mégis az első félévben adósak maradtak 232 fő- és 418 középjavítással. Adósak maradtak annak ellenére, hogy ezeken a helyeken az elmúlt években több milliós beruházások történtek, új, korszerű gépeket szereztek be.

Ugy gondolom, nem szükséges részletezni, hogy ilyen körülmények között ez nem segítette elő a termelékenység növekedését. Nem érvényesült megfelelően az állami és a tervfegyelem, a technológiai és a munkafegyelem. Sok helyen előfordult, hogy a szakszervezeti és a szakvonali vezetők egyaránt a tervszámok csökkentéséért harcoltak, az üzemi és a szolgálati hely érdekeit előbbre valónak tartották a népgazdasági érdekeknél.

A munkaidő kihasználásával sem állunk a legjobban. Egy kissé elharapódzott, hogy ha valaki ezért szól, azt hajcsárnak nevezik és emiatt egyre kevesebben szólalnak fel a lógás ellen. Nem kivételesek ez alól szakszervezeti szerveink sem.

Hozzájárult a hibákhoz az is, hogy akár munkaversenyben, akár a szolgálati kötelezettségből eredő munka esetén nagymértékben dominál, előtérbe került a rosszul felfogott gazdasági érdekeltség. Jóformán ott tartunk, hogyha valaki elvégzi munkáját, akkor ezért jutalmat, prémiumot követel. A jutalmakat jelenleg a legtöbb helyen nem érdemek szerint, hanem szinte szisztematikusan, sorrendben osztják.

Távol áll tőlünk az a szándék, hogy az anyagi ösztönzést elvessük. Az anyagi ösztönzés rendkívül fontos. Megtestesíti a szocialista bérezés elvét: azt, hogy mindenki képessége szerint dolgozzék és munkája után részesedjék a termelt anyagi javakból. Ebben azonban az is benne van, hogy képességei szerint dolgozzék. Ha tehát egyébként kötelességből adódóan végez valamit, amiért fizetést kap, akkor enyhén szólva, ne vegye rossz néven, ha nem jutalmazzák meg.

Megalapozott létszámgazdálkodást

A premizálás és a jutalmazás akkor helyes és ösztönző, ha a kötelességszerűen végzett munkánál több és jobb munkát jutalmaz, ha tehát a gyakorlati kezdeményezést, az új munkastílust, az új eljárás kidolgozását segíti elő. Az ösztönzést, az anyagi érdekeltséget feltétlenül fenn kell tartani, de félre kell tenni minden olyan elgondolást, vagy más divó módszert, amely ezzel ellentétes. Ennek előrevitelére úgy gondoljuk, szükséges felülvizsgálni az élüzem célkitűzéseket is.

Különösképpen nem ösztönzők a jelenlegi célkitűzések, hiszen a szolgálati helyek jelentős része, 1959-ben például közel 400, különösebb megerőltetés nélkül is tudta teljesíteni azokat.

Kedvezőtlen jelenség tapasztalható a munkaerőgazdálkodás területén is. Egyes helyeken — mint például a 6. szakosztálynál — a tervlemaradást többlet-létszám beállításával kívánták pótolni. Ezenkívül a létszám megszabásnál nem volt kellő előrelátás, aminek az lett a következménye, hogy jelentős béralap-túllépés jelentkezett. A béralap-túllépés megoldására több száz dolgozót bocsátottak el, ami egyrészt — mint már megállapítottuk — az előrelátás hiányát és az intézkedésekben a kapkodást mutatja, nem beszélve arról, hogy a dolgozók között a hangulatot egyáltalán nem javítja az ilyen intézkedés.

A létszámgazdálkodás megalapozatlanságát mutatja az is, hogy az igazgatóságok létszámcsökkentése után a külszolgálat létszámában levő dolgozók látták el központi igazgatási feladatokat.

A fennálló problémák közül csak néhányat emeltünk ki, de központi vezetőségünknek az a véleménye, hogy ennél sokkal több van a vasút területén és akadályozza a még jobb eredmények elérését, hátráltatja az évről évre növekedő nagyarányú szállítási feladatok maradéktalan és gazdaságos lebonyolítását. *A hiányosságoknak ilyen formában való felvetése nem céloz mást, mint azt, hogy rendezzük sorainkat, hangoljuk össze az intézkedéseket és megfelelő lépéseket tegyünk a hátráltató tényezők felszámolására.*

Akkor, amikor ezekről a kérdésekről beszélünk, meg kell említeni, hogy szakszervezetünk központi vezetősége átérzi felelősségét és a maga területén minden intézkedést megtesz azok felszámolására.

Ebben kell, hogy a kongresszus is segítse a központi vezetőség munkáját. A központi vezetőségtől a bizalmiakig következetességre van szükség és megállapíthatjuk, hogy bár a hibákat látjuk, nem tettünk megfelelő intézkedéseket azok kijavítására, vagy ha tettünk is, azokat nem vittük véghez következetesen. A szakszervezet valamennyi aktívájának kötelessége ebből levonni a tanulságokat, megvizsgálni az elkövetett hibákat és helyes intézkedéseket kidolgozni azok kijavítására.

A felsorolt hiányosságok — mint említettem — nem részleteznek minden kérdést, de helyes róluk szólni, mert meg tudjuk határozni töretlen továbbhaladásunk érdekében a végrehajtandó feladatokat.

Találjuk meg a végrehajtás reális lehetőségeit

Melyek azok a feladatok, amelyeket a közeljövőben, de nyugodtan állíthatjuk, hogy már mostantól fogva el kell végezni a hiányosságok felszámolása érdekében?

Először is feltétlenül fontos, hogy *minden szinten reális terveket készítsünk*, a laza tervezést pedig felszámoljuk. A tervek teljes mértékben a lehetőségek maximális kihasználására épüljenek. A tervek elkészítésénél nem lehet tűrni semmiféle alkudozást. A tervek lealkudozása helyett a végrehajtás reális lehetőségeit és módszereit kell keresni. A tervek megvitatásába bele kell vonni a dolgozókat, mert csakis az általuk is helyeselt és javasolt tervek és feladatok helyes megválasztása után tudjuk őket mozgósítani, illetőleg vesznek részt lelkesen azok végrehajtásában.

Másodszor *ésszerűen kell felhasználni a beruházásokat.* Minden beruházásnál azt kell vizsgálni, hogy azok hatásfokát mennyire tudjuk növelni. A beruházások kivitelezését minden szinten ellenőrizni kell és azon kell lenni, hogy azok mind gyorsabban készüljenek el és vegyenek részt a termelőmunkában.

Harmadszor: *az eddiginél nagyobb mértékben kell a belső erőforrásokat feltárni.*

Az ilyen, még nem kellően feltárt, vagy nem megfelelően alkalmazott belső erőforrások között első helyen a munkafegyelem és az üzemszervezés színvonalának emelését lehet említeni. Megfelelően ki kell alakítani a legjobb technológiai eljárásokat és alkalmazni az eddig is jól bevált módszereket. Ezek között megemlíthetjük a módszeres elegyrendezés, a gazdaságos továbbítás, a szalagszerű fenntartás és javítás már eddig is használt, de nem általános módszereit.

Következetesen harcolni kell az újítások alkalmazásáért és azt még hátráltató bürokrácia megszüntetéséért. Meg kell szilárdítani az üzemekben a munkafegyelmet és olyan légkört kell kialakítani, amelyben nincs talaja a lógásnak, és ahol elítélik a csellengést. A munkaidő kihasználását, a folyamatos anyagellátást feltétlenül biztosítani kell. A fegyelem megszilárdítása során nem kell félni attól és nem lesz népszerűtlen a becsületes dolgozók előtt, ha az üzemeket megszabadítjuk a lógósoktól. Ennek értelmében élni kell a társadalmi bíráskodás fegyverével is.

Az eddiginél fokozottabban érvényt kell szerezni a kormány takarékosságra vonatkozó határozatának és mindenféle szükségtelen, esetleg csupán kényelmi célokat szolgáló beruházásokat, ünnepléseket, a közpénz jogos, vagy jogtalan, de felesleges elherdálását meg kell szüntetni.

Ösztönzőbb jutalmazási és bérrendszert

Végül: *felül kell vizsgálni a jelenlegi anyagi ösztönzőket és azok alkalmazását.* Ebbe egyaránt bele értendő a bérezés, a premizálás és a jutalmazás is. Ma már nyilvánvaló, hogy a korábban teljesítménybérben dolgozók időbérre való áttérése nem mindenütt vált be. Nem ösztönöz a munkaidő jobb kihasználására, a termelékenység emelésére. Általában helyesnek látszik, hogy tovább fokozzuk az alkalmazott bérrendszerek ösztönző jellegére törekvő arányok megjavítását népgazdasági szinten és a vasúton belül egyaránt. *A premizálást és a jutalmazást a kötelességszerűen végzett munkán túli teljesítmenyek anyagi elismerésére kell fordítani.*

A felsorolt feladatok megoldását szakszervezeti szerveink minden szinten tartsák kötelességüknek. Harcoljanak azért, hogy ne lehessen felelőtlenül és felelősségrevonás nélkül a párt és a kormány határozatait többféleképpen értelmezni, vagy azok végrehajtásától eltekinteni.

Véget kell vetni a szűklátókörűségnek, és mindenkinek meg kell értenie, hogy nincsen külön vállalati és külön népgazdasági érdek, hanem *csak egy érdek van, ami mindannyiunk érdeke: a szocializmus építésének ügye.*

Az intézkedések végrehajtását sokoldalúan beszéljék meg a szakmai vezetőkkel, a pártszervezetekkel és egységes intézkedéseket tegyenek. Feltétlenül elősegíti az intézkedések sikeres végrehajtását az üzemi demokrácia fejlesztése. Ha a dolgozókat őszintén és becsületesen tájékoztatjuk, ha figyelembe vesszük javaslataikat és észrevételeiket, ha mindent elkövetünk, hogy bevonjuk őket a problémák megoldásába, akkor gyorsan és minden zökkenő nélkül tudjuk a hibákat kijavítani. Az eddiginél gyorsabb ütemben dolgozzunk a VII. pártkongresszus határozatainak megvalósításáért, hazánk felvirágoztatásáért és a szocializmus győzelméért.

A továbbiakban a dolgozók élet- és munkakörülményeinek alakulásával foglalkozott a beszámoló, majd a személyi balesetek taglalására tért át.

Tegyük közüggyé a balesetmegelőzést

Szakszervezetünk 1950 óta foglalkozik a munkavédelemmel kapcsolatos kérdésekkel. Az elmúlt tíz év során számos olyan intézkedés, beruházás történt, amely lehetőséget nyújtott ahhoz, hogy a balesetek száma lényegesen csökkenjen.

Ezzel szemben mi a helyzet? *1959-ben 129 000 munkanap esett ki a termelésből balesetek következtében. Emelkedett a halálos és a csonkulásos balesetek száma.* Az 1960-as év sem jobb, sőt a halálos és a csonkulásos balesetek számát tekintve, még rosszabb. Ha a balesetek okait vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy azok elsősorban nem a védőfelszerelések hiányából adódnak, hanem zömmel az óvórendszabályok be nem tartásából, nemtörődömségből, hanyag és felelőtlen munkából, az utasítások megszegéséből.

A balesetmegelőző tevékenység — amelybe beleértjük az üzemi szemléket, a balesetelhárítási propagandát is — még eléggé mechanikus, nem vált közüggyé, társadalmi üggyé. A vezetők és dolgozók szó nélkül elmennek a balesetveszélyesen végzett munka mellett. Mindenki által ismert baleseti veszélyforrásokat csak akkor küszöbölnek ki, ha bekövetkezett a baleset. Egyes szakvonali vezetők körében — elsősorban a középvezetőknél — olyan nézet alakult ki, hogy: első a termelés — és a munkában megfeledkeznek a végrehajtó emberről. *Amikor helyeseljük és segítjük a tervek teljesítését, nem értünk egyet azzal, hogy közben a dolgozók testi épségét veszélyeztessék.*

Szakszervezeti munkavédelmi felügyelőink sem lépnek fel kellő határozottsággal és csak ritkán állítanak le balesetveszélyes munkahelyeket, gépeket, vagy munkát. Nem lehet eltűrni a lazaságot és felelőtlenséget. Szakszervezeti szerveinknek sokkal erélyesebben kell fellépniük ez ellen, behatóbban kell vizsgálniuk a dolgozók munkakörülményeit, a munkahelyek, gépek, berendezések állapotát és biztonságát. *Társadalmi üggyé kell tenni a balesetek kiküszöbölését.* El kell érnünk, hogy a balesetmegelőzés közügy legyen, hogy egyetlen szakszervezeti aktíva se menjen el szó nélkül utasítás-, óvórendszabályellenes munkát végző dolgozó mellett. *Olyan légkört kell kialakítani, amelyben a szolgálati helyek kollektívája maga bélyegzi meg azokat a vezetőket és dolgozókat, akik megszegik a munkavédelmi szabályokat.*

Csakis így lehet harcolni a ma még számtalan dolgozót és családot sújtó balesetek ellen. Csakis a vezetők, a dolgozók és az aktivisták összefogásával csökkenthetjük azokat. Eljött már annak az ideje, hogy ha a felvilágosító szó nem használ, akkor igénybe vegyük az állam által ránk ruházott jogokat. Nem arról van szó, hogy most minden áron és csakis büntetéssel nevelünk, de adott esetben a büntetés is nevelés, annak helyes alkalmazása a becsületes dolgozók egyetértésével találkozik. Természetesen, a nevelés, a balesetek elleni harcnak továbbra is a fő eszköze és az is marad.

A ruhaellátásról

Szakszervezeti taggyűléseken, megyei bizottsági értekezleteken sokat foglalkoznak a ruhaproblémával, amely a dolgozók körében sok esetben jogos nyugtalanságot okoz. Itt is félreérthetetlenül és világosan meg kell mondani mi a helyzet. Az 1958-ban megjelent vasúti Ruházati Utasítás végrehajtása szabályozta a ruhaellátást. Mivel a Ruházati Utasítás megjelenését követő évben csak későn kaptuk meg a ruhákra szükséges összeget, így a kései megrendelés miatt az ipar nem tudta kielégíteni a szükségletet. Ez így volt 1959-ben is.

1960-ban fordult elő először, hogy ez az összeg már az év elején rendelkezésre állt. Meg kell azonban mondani, hogy a január 1-én esedékes ruhákat így sem lehet kiadni, mert az ipar az ez évre megrendelt ruhaféleségeket csak december 31-ig szállítja le. Ez már eleve azt jelenti, hogy sokan a január 1-én esedékes ruhát csak az év végén kapják meg. Ennek is jelentős részét az utolsó negyedévben. 1960. szeptember 25-ig pl. az ipar a posztóköpenyek 25 százalékát, a fésűsgyapjú ruhák és posztó ruhák 8 százalékát, az esőköpeny 45 százalékát szállította le és nem tudjuk pontosan, hogy a többit az év végéig rendelkezésünkre bocsátja-e. Emellett zavarja a ruhaellátást, hogy a Munkaügyi Minisztérium 1200 fő újfelvételes dolgozó ellátására biztosított beszerzési keretet, ezzel szemben 1960. január 1-től szeptemberig 15 000-nél több dolgozó került felvételre és közel 9 ezren léptek ki a vasúttól. Ez a nagyszámú munkaerővándorlás az egyenruha és védőruha-ellátás nehézségeit fokozza. Az újfelvételes dolgozókat valamilyen formában el kell látni ruhával, ami viszont a folyamatos ruhaellátásban részesült dolgozókat hátrányos helyzetbe hozza.

Szakszervezetünk elnöksége több ízben foglalkozott a kérdéssel. Eljárt a Könnyűipari Minisztériumban, a társ szakszervezeteknél, kérte a Népi Ellenőrző Bizottság felülvizsgálatát és javasoltuk az elmaradott ruhajárandóság pénzbeli kifizetését. Javaslataink egy része még nem valósult meg. Jelenleg legfontosabbnak tartjuk, hogy az ebben a kérdésben érintett legfelső szervekkel megbeszélést folytassunk, a végleges megoldást megtaláljuk és a szükséges intézkedéseket a szakmai és szakszervezeti vezetés közösen megtegye.

Magas a táppénzes létszám

Szükséges néhány szót szólni a szakszervezet társadalombiztosítási munkájáról, azon belül is a táppénzes helyzet alakulásáról. A biztosítottak száma nem egész 4 százalékkal, ugyanakkor a társadalombiztosítás költségvetése 53 millió forintról 526 millió forintra emelkedett az elmúlt tíz év alatt.

Joggal gondolhatnánk arra, hogy a gyógyászati ellátásban, a gyógyszerellátásban, a kórházi és szanatóriumi ellátásban jelentkező közel tízszeres összeg következménye a táppénzszázalék csökkenéséhez vezet. Ezzel szemben a táppénzes állomány évről év[illegible]

(Folytatás a 4. oldalon.)



A küldöttek egy csoportja.

A központi vezetőség beszámolója

(Folytatás a 2. oldalról)

re növekedést mutat. Ez nem normális helyzet és úgy gondoljuk, hogy szakszervezeti szerveinknek, a szakvonali vezetőknek és az orvosoknak egyaránt van mit tenniük. Sok még az álbeteg, a lógás, a táppénzcsalás.

Amellett, hogy az indokolatlan táppénzes álománybavétel más szolgáltatások fejlesztésétől vont el összegeket, a becsületes dolgozók nagyobb fokú munkaintenzitását követeli meg, mert az álbeteg helyett is kell dolgozni. Ez magától értetődően a szervezet gyorsabb elhasználódásához vezet.

Társadalombiztosítási tanácsaink az egészségügyi albizottságok, a beteglátogatási bizottságok és vitásügyi bizottságok következetesebben harcoljanak a még fellelhető lazaságok ellen és határozottan lépjenek fel azokkal szemben az orvosokkal együtt.

A nyugdíjakról

Néhány szóban állást kell foglalni a nyugdíjkérdésben is.

Az utóbbi időben elterjedt olyan helytelen, nemegyszer ellenséges híresztelés, hogy a nyugdíjkorhatárt leszállítják és 1961. január 1-gyel nyugdíjemelés lesz. Sem a korhatár leszállításáról, sem nyugdíjemelésről nincs szó, ez nem felel meg a valóságnak! Bátran állíthatjuk, hogy a *jelenlegi nyugdíjtörvény bármilyen más ország nyugdíjrendszerével felveszi a versenyt, azokkal szemben főtényben van.* Angliában pl. a férfiaknál 67, a nőknél 62 év a nyugdíjkorhatár, Svédországban 65, illetőleg 60 év. Emellett a nyugdíj kiszámítására szolgáló százalékos kulcsuk sem éri el a mienket.

Ma már ott tartunk, hogy kb. minden három dolgozóra egy nyugdíjas jut Magyarországon. Ez azt jelenti, hogy a nyugdíjak legcsekélyebb emelése is több százmillió forintot igényel. Nemrégen volt a nyugdíjrendezés, korábban, mint ahogyan azt a párt és a kormány megígérte. Meggyőződésünk, hogy a tennelési eredményektől, a nemzeti jövedelem növekedésétől függően és az adott lehetőségeken belül a nyugdíjasokról sem feledkezik meg pártunk, kormányunk. Meg kell azonban érteni azt, hogy az adott lehetőségeken belül, amikor erre lehetőség nyílik, azt mi közöljük és ne fogadja el senki az ilyen híreszteléseket, amelyek zavart igyekszenek kelteni, zavarják a becsületes dolgozók hangulatát.

Nevelő tevékenységünk iránya: a szocialista tudat formálása

Ezután a szakszervezet nevelő tevékenységével foglalkozott a beszámoló. A szocializmus építésének fontos feltétele a dolgozók szocialista világnézetének kialakítása, szakmai tudásának és általános műveltségének növelése — mondotta Soproni elvtárs. A szakszervezetek nevelőmunkája azt jelenti, hogy elérjük: *a szervezett dolgozók a munkáshatalom megszilárdítása, a szocializmus építésének fő célkitűzése, a béke védelme és a nemzetközi proletárszolidaritás alapvető kérdéseiben egységesek legyenek.*

A központi vezetőség több esetben behatóan foglalkozott a nevelőmunka irányával, módszereivel. Ennek eredménye, hogy javult a felvilágosító, az agitációs- és propaganda tevékenység. A vasutas dolgozók tízezrei vettek részt különböző előadásokon, iskolákon, tanfolyamokon. Megnőtt az érdeklődés a politikai események iránt. *Nevelőmunkánk irányát a jövőben főleg a szocialista tudat formálásában, a szocialista fegyelem megteremtésében kell megjelölni.* Arra kell nevelni a dolgozókat, hogy megértsék és egymás nevelésével maguk is elősegítsék a társadalmi és az egyéni érdekek szoros egységét.

Ahhoz, hogy nevelőtevékenységünk hatékonyságát tovább emelhessük, elkerülhetetlen az agitációs és propagandisztikus módszerek továbbfejlesztése, elsősorban az alapszervezeteknél. Ebben a tekintetben a legfontosabb a helyes kapcsolat kialakítása a helyi pártszervezetekkel, valamint az, hogy a szakszervezeti bizottságok minden tagja, minden aktívája politikailag, szakmailag úgy képezze magát, hogy képes legyen a dolgozók kérdéseire mindenkor választ adni.

A nemzetközi kapcsolatok ismertetése, a sport és kulturális tevékenység néhány kérdésének — elsősorban a költségvetés szerinti gazdálkodás megszilárdításának — taglalása után a beszámoló a vezetés kérdésével foglalkozott.

Az elmúlt négy év alatt javult központi vezetőségünk irányító, ellenőrző tevékenysége — hangoztatta a beszámoló. Ülésein általában olyan problémákkal foglalkozott, amely előbbre vitte, gyorsította a szocialista vasút építését, javította a dolgozók élet- és munkakörülményeit. A hozott határozatok kedvező visszhangra találtak a vasutas dolgozók között.

Fejlesszük tovább a szakszervezeti munka mozgalmi-társadalmi jellegét

Központi vezetőségünk munkájának fejlődését segítette a SZOT 1960. április 27-i határozata, amely a vezetés színvonalának emelését, a határozatok végrehajtásának szervezését, segítését és ellenőrzését állította a szakszervezeti munka homlokterébe. Ugyanakkor azt is megjelölte, hogy mindezt úgy kell végrehajtani, hogy tovább fejlődjön a szakszervezeti munka társadalmi-mozgalmi jellege. Ettől az időtől az addig gyakran túltengő határozatgyártás helyett elsősorban intézkedési terveket készítettünk, amelyben konkrétan megszabtuk, hogy egy adott határozat végrehajtása érdekében mi a teendőnk. A megyei és szakszervezeti bizottságok nagyrésze ma már intézkedési tervet készít a nem mindenkor előre mutató határozatok helyett.

Az 1960. évi választások alkalmával létrehozott megyei bizottságoknál legfontosabbnak tekintettük a helyes vezetési módszerek kialakítását. Több olyan aktíva került az alapszervekből középszervekbe, akiknek sem rutinjuk, sem tapasztalatuk nem volt a területi, illetve megyei munkához. Ezzel egy időben középszerveink munkáját egyes reszortokban a kettős irányításnak megfelelően kellett kialakítani.

Fél év távlatából megállapíthatjuk, hogy a kitűzött feladatot többségében teljesítettük. *Megyei bizottságaink egyre inkább gazdái a hozzájuk tartozó szakszervezeti bizottságoknak, irányítják, segítik azok munkáját.* Természetesen a kezdeti nehézségek jelentkeznek még a megyei bizottságoknál. Egyes kérdések megoldásában még nem elég járatosak. A munka megszervezésében még akad javítani való. Nincs meg a leghelyesebb kapcsolatuk az igazgatóságokkal. Mindamellett tevékenységük pozitív, létrehozásuk helyességét igazolja.

Az elmúlt négy év alatt jelentős fejlődésen ment keresztül szakszervezeti bizottságaink munkája. Tervszerűbb, önállóbb lett munkájuk, nőtt a tömegbefolyásuk.

Az alapszervi munkánk javításához nagymértékben hozzájárult a bizalmi munka, amely sokat fejlődött és tartalmában javult. A bizalmiak nagy része egyre inkább betölti közvéleményformáló szerepét, segíti a gazdaságos termelést, az igazságos bérezés kialakítását, őrködik a törvények betartása felett. Ma már gyakrabban kikérik véleményüket a társadalombiztosítási juttatásoknál, segélyek stb. odaítélésénél. Nem mondható ez a jutalmazásoknál, kitüntetéseknél és besorolásoknál. Az elkövetkezendő időben arra kell törekednünk, hogy a bizalmi munkát arra a szintre emeljük, amelyet elvár tőlünk a szakszervezeti mozgalom.

Szólni kell néhány szót a Szakszervezetek Országos Tanácsával, a vasutas pártszervezetekkel és a szakvonali vezetéssel kialakult kapcsolatainkról. Elöljáróban le kell szögezni, hogy itt kizárólag munka-kapcsolatokról van szó. A SZOT részéről munkánkhoz a segítséget megkaptuk. Vonatkozik ez elsősorban a SZOT szervezési, bér- és munkavédelmi osztályaira. Ez a segítség általában kielégítő volt, a munkát előre vitte, azonban úgy gondoljuk, hogy a központi vezetőség részéről többet kell azt igényelni.

A vasutas pártszervezetekkel, elsősorban a csomóponti pártbizottságokkal kialakult munkakapcsolatok jók. Különösen a VII. pártkongresszus után adtak intenzív segítséget a szakszervezeti szerveknek és az újonnan megválasztott megyei bizottságoknak.

Nem mondható el ez a vasút szakmai vezetésével meglevő kapcsolatainkról. Ugy gondoljuk, ezen a helyzeten változtatni kell, mert nem tudhatja jól, vagy a jelenleginél jobban elvégezni munkáját az a vezető, aki nem támaszkodik a szakszervezeti tagság másfélszázezres táborának gazdag, a munka során kialakult tapasztalataira.

Erősítsük a tömegkapcsolatot, a szakszervezeti demokráciát

Az elért eredmények megszilárdítása és továbbfejlesztése, a hiányosságok felszámolása érdekében arra kell törekednünk, hogy *tovább növekedjék szakszervezetünk társadalmi és politikai súlya, tömegkapcsolata, erősödjék a szakszervezeti demokrácia.*

Vezetőszerveink tevékenységét a funkcionáriusok, a bizalmiak munkájának javítására, tekintélyük erősítésére kell irányítani. Tovább kell javítani a vezetés színvonalát. El kell érni, hogy a vezető szervek a legfőbb feladatokra irányuló egész évre szóló tervek, programok alapján dolgozzanak.

A szakszervezeti munka színvonalának emelése érdekében tovább kell szélesíteni és fejleszteni társadalmi aktivahálózatunkat. Növelni kell funkcionáriusaink és aktíváink politikai és szakmai képzettségét. Tovább kell növelni a taggyűlések jelentőségét, mert ez a szakszervezeti élet fejlesztésének legfőbb feltétele.

Nagyobb gondot kell fordítani a tájékoztató munkára. Rendszeresebbé kell tenni a közép- és alapszervezetek tájékoztatását, ezzel egyidejűleg tervszerűbbé kell tenni az alsóbb szervektől jövő tájékoztatást is.

Kongresszusunk, amely több mint százötvenezer vasutas dolgozó képviselőinek tanácskozása, akkor teljesíti hivatását, ha az eredmények és a hibák reális értékelése alapján olyan határozatot hoz, amely hozzájárul szocialista hazánk további erősítéséhez, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek további javításához.

A nagyszerű célokért érdemes dolgozni

A négy év alatt elért eredmények mind a népgazdaságban, mind a vasutasszakszervezet munkáját illetően, számottevőek. Az eddigi eredmények reális alapját képezik a pártunk VII. kongresszusa által megszabott célkitűzések végrehajtásának. *Pártunk kongresszusa a szocializmus alapjainak lerakásában és a szocializmus építésének meggyorsításában szabta meg az elkövetkezendő idők feladatait.* E feladatok megvalósításához fontos számunkra, hogy a második ötéves terv első évére előirányzott célkitűzéseket valóra váltsuk, a még fellelhető hibákat megszüntessük. E nagyszerű célokért, e nem is messzi jövőért, a szocialista Magyarország, a szocialista vasút felépítéséért érdemes és magasztos dolgozni, harcolni.

Meg vagyunk arról győződve, hogy a szervezett vasutasság hatalmas táborára e nagy küzdelemben bizton számíthat a párt, a kormány és az egész dolgozó nép. Biztosak vagyunk abban; a vasutas dolgozók mindent elkövetnek, hogy a szocializmus nagyszerű távlatait minél közelebb hozzuk és e küzdelmünket siker fogja koronázni.

A számvizsgáló bizottság jelentése

A számvizsgáló bizottság jelentését *Csóti István*, a számvizsgáló bizottság elnöke terjesztette a kongresszus elé.

Amikor a számvizsgáló bizottság négyéves munkájáról teszek jelentést — mondotta — teljes határozottsággal állapíthatom meg, hogy ezt az időszakot szakszervezetünknek a munkáshatalom gazdasági és politikai helyzetének megszilárdítása, a vasutas dolgozók érdekeinek védelmében kifejtett tevékenysége jellemzi. Ennek megfelelően szakszervezetünk pénzügyi munkájában is kifejezésre jutott a tagságról való fokozottabb gondoskodás elve és az a törekvés, hogy a politikai és gazdasági feladatok ellátásához szükséges anyagi eszközökkel biztosítsa.

Számvizsgáló bizottságunk feladatainak ellátásánál azt tartotta szem előtt, hogy munkájában minél nagyobb segítséget nyújtson a pénzügyi és gazdasági munka előírás szerinti lebonyolításához és lehetőségéhez mérten segítse az alsóbb szervek számvizsgáló bizottságainak munkáját is.

E kettős feladat érdekében kifejtett tevékenysége hasznosnak és helyesnek bizonyult. Bár munkánknak voltak fogyatékosságai, tevékenységünk mégis alkalmas volt arra, hogy szakszervezetünk központjában megalapozzuk az ellenőrzésnek azt a módszerét, amelyet a szocialista építés, a szakszervezeti gazdálkodás területén is igényel.



Szakszervezetünk gazdálkodásának eredményei jók. Vagyoni helyzete kedvező és szilárdan megalapozott, gazdálkodása megfelelt a szocialista tervgazdálkodás követelményeinek. Következményeként a bevételek és kiadások egyenlege évenként növekvő többletet mutat. A központi vezetőség írásbeli jelentésében foglalt adatok helyesek, szövegezésével egyetértünk.

A gazdálkodás egészét és összevontan elemezve megállapítható, hogy abban a tervszerűség és a takarékosság elve egyaránt érvényesült. Az éves költségvetésnek alapszámait szakszervezetünk betartotta. A költségvetések előkészítése megfelelő volt. Az előirányzatokat időben és részletekbemenően az elnökség tárgyalta. Ugyanígy a gazdálkodás eredményeit is az éves és féléves mérlegbeszámolók alapján.

Szakszervezetünk pénzügyi apparátusa munkáját az előírásoknak megfelelően általában jól és szervezetten végzi. A beszámolási időszakban a gazdálkodás anyagi alapjait elsősorban a tagság befizetései alkották. A tagdíjak az időszak összbevételeinek több mint 80 százalékát tették ki.

Amíg a tagság többsége a tagdíjak rendszeres fizetésével erősíti szakszervezetünket, még mindig sok helyen előfordul, hogy a tagok az előírásos tagdíjnál alacsonyabb összegben teljesítik kötelezettségüket. Emiatt évről évre nem tudjuk elérni az egy főre eső tagdíj tervszámát.

Területi szerveink munkája tervszerű és általában jól szervezett. Munkájuk folyamatos fejlődést mutat. A mozgalmi feladatok egy részének decentralizálása folytán az alapszervek a gazdálkodás terén is szélesebb hatáskört kaptak. De egyes alapszervezeteinknél előfordult, hogy egyéb mozgalmi igényeket félretéve, csak televízió vagy háztartási gépek vásárlására törekedtek. Sok helyen nem fordítanak kellő gondot a sport és kulturális felszerelések kezelésére és megőrzésére. E kérdés rendezésére központunknak is vannak még tennivalói.

Kapcsolatunk a szakszervezetünk elnökségével, tájékozottságunk az általa tárgyalt ügyekről megfelelő volt. Az utóbbi időben a főkönyvelő által foganatosított gazdasági vonatkozású intézkedések tekintetében is megfelelő tájékozottsággal rendelkeztünk. Törekedni kell ennek további fejlesztésére és ezáltal a jobb munka feltételeinek megteremtésére.

Munkánkhoz nagy segítséget nyújtott a SZOT is azzal, hogy az általa kiadott gazdasági vonatkozású írásbeli intézkedéseket és utasításokat megküldte, amivel tájékozottságunkat teljesebbé tette.

Az alsóbb szervek munkáját a területi bizottságok számvizsgáló bizottságainak adott írásbeli és szóbeli közlések, útmutatások útján segítettük. Meg kell azonban állapítanom, hogy e kapcsolatok tartása, erősítése és fejlesztése terén az újonnan megválasztandó számvizsgáló bizottságnak még további feladatai vannak.

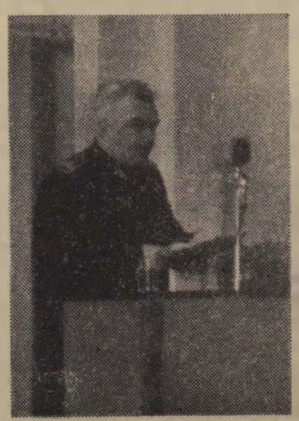
A pénzügyi munka nyilvánosságát illetően is van javítani való. *A tagság tájékoztatása céljából gyakrabban kell a gazdálkodással kapcsolatos közléseket szakszervezetünk lapjában megjelentetni.*

Szakszervezetünk gazdasági helyzete szilárd, pénzügyi munkája jó úton halad, a fejlődés iránya helyes. *Arra kell törekednünk, hogy a tagság pénzügyi munkájával kapcsolatos véleményét, észrevételeit, javaslatait, az eddiginél fokozottabban kérjük ki.*

A beszámoló jelentés és a határozati javaslat vitája

A beszámolók elhangzása után a kongresszus *Pánti Béla* alelnök elnökletével folytatta munkáját. A mandátumvizsgáló bizottság jelentése után megkezdődött a vita a beszámolók és a határozati javaslat felett.

Győri Sándor, Hajdú-Bihar megye küldötte:



Bevezetőben ismertette azokat az eredményeket, amelyeket az elmúlt években a debreceni igazgatóság dolgozói elértek. A VII. pártkongresszus tiszteletére kibontakozott versenymozgalommal kapcsolatban elmondotta, hogy sikerült olyan helyes munkamódszereket kialakítani, amelyek a dolgozók széleskörű kezdeményezésén alapulnak. Kifogásolta viszont, hogy az igazgatóság területén magasak a járulékos teljesítmények, nem kielégítő a tehervonatok utazási sebessége és a menetrendszerinti közlekedés. Nagyobb felelősségérzettel kell végezni irányító munkájukat a szolgálati vezetőknek az utasítások betartása és betartatása érdekében.

— Igazgatóságunk dolgozói helyesléssel fogadták a bérügyi intézkedéseket, helyes lenne azonban az olyan bérfeszültségeket, amelyekre lehetőség van, megszüntetni — mondotta. Fokozottabb mértékben érvényesíteni kellene a kvalifikáltabb munka nagyobb megbecsülését a bérezésen keresztül is. Szóvátette a jutalmazásoknál fellelhető egyenlősdit, majd a szakszervezet politikai tevékenységéről szólt. Kérte, hogy gyorsítsák meg a debreceni felvételi épület építését, valamint *Kisújszállás—Záhony* között a kettős vágány lefektetését. Szólt a balesetek és a betegellátás problémáiról, valamint az újonnan megválasztandó központi vezetőség legfontosabb teendőiről.

Czimma János, Borsod megye küldötte: Az eredmények taglalása után a gazdasági vevetés és a szakszervezeti bizottságok gyümölcsöző együttműködéséről beszélt. Ismertette, hogyan sikerült a miskolci fűtőháznál a szolgálati órák számát és a baleseteket csökkenteni.

— A jó vasúti szállítás elengedhetetlen feltétele a két legnagyobb szolgálati ág, a forgalom és a vontatás jó együttműködése — mondotta. — A jövőben a gyakori viták helyett meg kell szüntetni az együttműködésnek azokat az akadályait, amelyek ma még a közös cél elérését hátráltatják. A helytelen gyakorlatot ma még gyakran táplálják az egyes szakosztályok ellentmondó rendelkezései, a tervmódosítások, a vonatlemondások stb. Javasolta, hogy egy

(Folytatás a 4. oldalon.)



Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter küldöttekkel beszélget a kongresszus egyik szünetében.

A kongresszus vitája

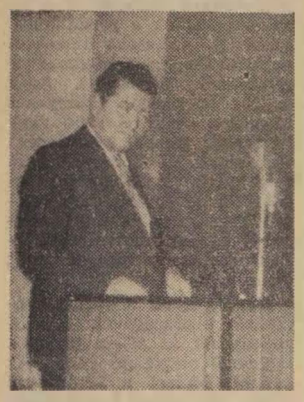
(Folytatás a 3. oldalról)

szakértőkből álló bizottság vizsgálja felül a két szolgálati ág különböző, egymásnak ellentmondó célkitűzéseit és a bérezési rendszert.

Az igazgatóság dolgozóinak nevében kérte, hogy miután a vonatok, pályák, időjárási tényezők stb. széles skálája befolyásolja a kereseti lehetőségeket, a változó illetmények csökkentésével emeljék meg az alap- és munkaköri béreket. Végezetül a szakszervezeti munka további társadalmasításának jelentőségéről és a bizalmiak munkájának javításáról beszélt.

Együttműködést a szakszervezet és a gazdasági vezetők között

Parti József, Pest-Nógrád megye küldötte: Az elhangzott szóbeli és írásbeli beszámolót elfogadom — mondotta — és azon leszünk, hogy a kongresszuson elhangzottakról minden egyes szakszervezeti tag tudomást szerezzen.



Ezután a szakszervezet és a szolgálati vezetők nem megfelelő kapcsolatából eredő visszásságokkal foglalkozott. Elmondotta, hogy több olyan, a dolgozókat közvetlenül érdeklő szakvonali rendelet született a szakszervezeti szervek megkérdezése nélkül, amelyek vitákra adnak okot és nemegyszer elégedetlenséget szülnek.

A dolgozók bíznak azokban a vezetőkben, akik támogatják őket munkájukban. Erre bizonyíték a vasutas dolgozók helytállása és kiváló teljesítménye. De a bizalom csak addig és olyan mértékben marad meg, amilyen mértékben tiszteletben tartják a Munka Törvénykönyvét és a dolgozókat érintő kérdésekben nem kerülik meg a szakszervezetet.

Végezetül a központ egyes osztályaitól nagyobb segítséget kért a területi jellegű megyebizottságok munkájához, majd a szakszervezeti szervek és a pártszervezetek kapcsolatáról szólt.

Vegyük elejét a baleseteknek

Dr. Oó Lajos, a MÁV Kórház igazgató főorvosa: A MÁV Kórház fejlődéséről szólva, elmondotta, hogy az utóbbi években milyen jelentős beruházásokkal gazdagodott az egészségügyi szolgálat. A balesetekkel kapcsolatban szóvá tette, hogy a három napon túl gyógyuló sérüléses, valamint a csonkulásos és a halálos balesetek száma továbbra is kedvezőtlenül alakul.

1959 elején a kórház önálló baleseti sebészeti osztályt létesített s ma már ez az osztály országos viszonylatban is megfelel a követelményeknek. Önálló műtővel rendelkezik, fel van szerelve a legkorszerűbb gépekkel és eszközökkel. Kiemelte, hogy az országban elsőnek valósították meg a baleseti sötétműtőt, ahol a műtétek a legkorszerűbb röntgengép segítségével folyamatos ellenőrzés mellett történhetnek. A továbbiakban arról szólt, hogy a még hathatósabb gyógyítás és megelőzés érdekében, milyen beruházások lennének szükségesek a MÁV Kórház és Központi Rendelőben.

Sohonyai Gyula, Zala megye küldötte: A szervezettség terén elért eredmények taglalása után arról beszélt, hogy még sok a teendő a bizalmiak munkájának javításával kapcsolatosan. Nagy részük még keveset foglalkozik a termeléssel, a fejlett módszerek terjesztésével, a dolgozók nevelésével, problémáik intézésével. Ez a vezetés színvonalának emelésével is feltétlenül összefügg.

Megyénk területén is igen fontos probléma a munkafegyelem megszilárdítása. Előfordul, hogy egyesek késve jönnek szolgálatba. Nem kielégítő a munkaidő kihasználása sem. A hanyag, felületes munkából nem egy esetben adódik kisebb mérvű baleset. Vannak, akik nem gondozzák, kezelik megfelelően a rájuk bízott társadalmi vagyont. A mindenáron való eredményhajhászás kárt okoz a népgazdaságnak.

A politikai munkában is akad javítani való. Fontos, hogy a tömegszervezetekben, így a szakszervezetekben működő pártcsoportok aktív, tevékeny munkát végezzenek.

A nők egyre jobban bekapcsolódnak a politikai munkába

Németh Ilona, Zala megye küldötte: Megyénk területén jelenleg 250 nő dolgozik a vasúton, akik mind a termelésben, mind a politikai munkában megállják a helyüket. Közülük jelenleg 35 jár általános iskolába, 13 pedig középiskolába. Ma már legtöbbjük részt vesz szervezett politikai oktatásban.

A megyei bizottság létrehozása óta két új nőbizottság alakult. Zalaegerszegen hathetes szabás-varrás tanfolyamot szerveztek 16 fő részvételével. A nagykanizsai fűtőház nőbizottsága nagy segítséget adott a mezőgazdaság szocialista átszervezéséhez. Gyakori a nőbizottságok részéről a családlátogatás, a beteglátogatás. Szóvá tette, hogy nem mindenütt szereznek érvényt a Munka Törvénykönyve vonatkozó rendeleteinek. A megengedettnél nagyobb terheket emeltetnek női dolgozókkal. Kérte a központi vezetőség segítségét a napközi otthonok és a bölcsődék férőhelyeinek emelése érdekében.

★

Az első nap délutánján Gróf József titkár elnökletével kezdődött a tanácskozás. A kongresszushoz érkezett üdvözlő táviratok egy részének felolvasása után *Rozsnyai Jenő, Veszprém megye küldötte szólt a vitában:*

Növekedett a dolgozók bizalma a szakszervezet iránt

A megyebizottságok megalakulása óta a dolgozók közelebb kerültek a szakszervezethez, növekedett a szakszervezet iránti bizalom. Nálunk a szakszervezeti bizalmiak versenyben vannak a dolgozók nevelését, felvilágosítását illetően. A taggyűlésen részvevők száma emelkedett, a hozzászólások tartalmilag is jobbak a korábbiaknál. Hasonló a helyzet a termelési tanácskozásokon is.

A továbbiakban a szakszervezeti bizottságok és a pártbizottságok kapcsolatáról beszélt, majd a szolgálati ágak együttműködésének fontosságát hangsúlyozta. Beszélt a fiatalokkal való foglalkozásról, valamint a szállítható felekkel való kapcsolat szükségességéről, a lakásproblémákról. Kérte az éjjeli pótlék emelését, valamint az egyenruha-ellátás javítását.

Tóth József, a pecsi igazgatóság vezetője: A vasút szállítási feladatainak maradéktalan végrehajtása szükségessé teszi, hogy minden tartalékot felszínre hozzunk. Ilyen tartalék a munkafegyelem további megszilárdítása. A szolgálati vezetők élnek a fegyelmezés eszközeivel, nem mondható ez el viszont a szakszervezetről. Fontos, hogy a jövőben a szakszervezet is éljen a szervezeti szabályzatban rögzített fegyelmezési módszerekkel. Ezzel egyrészt a szakszervezet tekintélyét emeli, másrészt a szolgálati vezetők munkáját is segíti.

A szakszervezet munkavédelmi felügyelői egyre hatékonyabban alkalmazzák az igazgatóság területén az állam által rájuk ruházott jogköröket, beleértve a pénzbeli büntetést is. Ez minden — valóban a dolgozók, az ország érdekeit néző — szolgálati vezető egyetértésével kell hogy találkozzon.

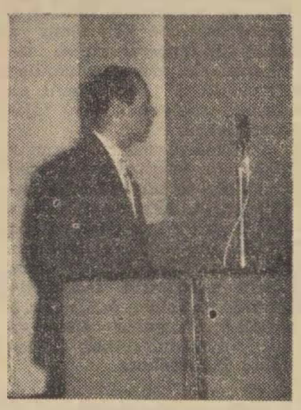
Javasolta, hogy módosítsák az élüzem-célkitűzéseket, szigorítsák meg a tervszámokat. A központi vezetőség hasson oda, hogy a jutalmazási rendszer a gazdaságosságra, a jobb minőségű munkára ösztönözzön. Ugyancsak ösztönzőbbé kell tenni a kiváló dolgozó cím elnyeréséért folyó versenyt, valamint az őszi forgalmi feladatok teljesítésére kitűzött célprémiumokat is.

Javasolta, hogy a szakszervezet tartson szorosabb kapcsolatot a tudományos egyesületekkel. Munkájában még nagyobb súlyt kapjon a társadalmi aktívák tevékenysége, a bizalmiak munkája.

Rövidítsék meg az újítások elbírálásának idejét

Pintér János, Pest-Nógrád megye küldötte:

Üzemünknél a bizalmiak tekintélye az elmúlt években



megnőtt — mondotta. — Ennek bizonyítéka, hogy míg 1957 tavaszán a Dunakeszi Járműjavítóban 64 százalékos volt a szervezettség, addig ez a szám ma már 92 százalék. Az egy főre eső átlagdíj 9—10 forintról 15,20 forintra emelkedett. A szakszervezeti munka eredményességét mutatja ezenkívül az is, hogy javult a termelési eredményünk.

Szóvá tette viszont, hogy a termelékenység emelésére elsősorban a létszám emelésével törekedtek. Amikor ennek tarthatatlanságára felfigyeltek, hozzákezdtek a helyes normák kidolgozásához. Az eredmény máris tapasztalható. Egy-egy kocsi elkészítésénél több száz munkaórát takarítanak meg.

Kérte, hogy a műhely munkájának folyamatossága érdekében egyenletesen küldje az igazgatóság a javítandó kocsikat. Az újítások kérdéséről szólva elmondotta, hogy a szakvélemény megadása még ma is hosszú időbe telik, s ez kihatással van a termelés gazdaságosságára. Ennek ellenére az idén jóval magasabb az újítások bevezetéséből származó haszon, mint a múlt évben volt.

Katkó Elemér, Szabolcs-Szatmár megye küldötte:

A megyei bizottság aránylag rövid idő alatt területének gazdájává vált, ma már képes segítséget adni valamennyi szakszervezeti bizottság munkájához. Az előrehaladásban nagy része van annak, hogy az alapszervezetek és a dolgozók támogatják a középszervek munkáját. Sokan voltak, akik önként jelentkeztek társadalmi munkára. Jó a kapcsolat a pártszervezetekkel is.

A dolgozók bizalmának növekedése annak köszönhető, hogy a szakszervezet egyre inkább betölti feladatát, harcot folytat a törvényesség betartásáért, élharcosa a szocialista versenymozgalomnak.

Kitért arra, hogy egyes helyeken — elsősorban a kisebb szolgálati helyeken — nem megfelelő a kapcsolat a szolgálati vezetők és a szakszervezeti bizottságok között. Ebben az is közrejátszik, hogy a szakszervezeti tisztségviselők képzettsége nem mindenben kielégítő.

A továbbiakban Záhony állomás dolgozóinak kulturális problémáival, áruellátásával és a jelenlegi premizálási rendszer fogyatékosságával, a beruházások elhúzódásával foglalkozott. Kérte, hogy adjanak hathatósabb segítséget a munkavédelmi problémák megoldásához, valamint a hosszú szolgálati idő csökkentéséhez.

Kiss Károly, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára:

A párt, a kormány, a nép szeretettel és megbecsüléssel tekint a vasutasokra

Tisztelt kongresszus! Kedves elvtársak! A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága nevében forró szeretettel üdvözlöm a vasutasokat mindjárt a felszabadulás után dolgozni kezdtek, a még félig rombadőlt javítóműhelyekben munkához láttak, rossz szerszámokkal, éhe-



szakszervezet V. kongresszusának elnökségét, küldötteit, egyben a szakszervezet vezetőségét és minden egyes tagját.

A párt, a munkás-paraszt kormány, az egész dolgozó nép szeretettel és megbecsüléssel tekint a vasút dolgozói felé és értékeli a szállítással kapcsolatos nagy jelentőségű munkájukat. Jól tudjuk, hogy a vasút az ország gazdasági vérkeringésének legfőbb ütőere, döntő fontosságú üzeme. Nem felejtettük el — és nem is lehet soha sem elfelejteni — hogy a gazdasági élet egyetlen területén sem volt olyan súlyos a második világháború pusztítása, mint éppen a közlekedésnél. A vasútvonalakat szétrombolták, a kocsi- és mozdonypark jelentős részét megrongálták és elhurcolták — és ami még épségben maradt, azzal is alig lehetett közlekedni. De a vasszóbeli beszámoló kitért a szakszervezeti munkára, valamint a vasút életében tapasztalható negatívumokra és hiányosságokra is.

Nagyon szeretném, ha éppen a szóbeli beszámolónak ezt a részét gondosan tanulmányoznák a kongresszus küldöttei, a szakszervezet vezetősége és a szakszervezet tagsága.

Nagy eredményeket értek el vasutasaink az őszi csúcsforgalom lebonyolításában, ami nemcsak a forgalomtól, a vontatástól, a pályaépítőktől és fenntartóktól követelt meg fegyelmezett helytállást, hanem a mozdonyjavítóktól is.

A vasutasok fegyelmezett, önfeláldozó munkája mellett megnövekedett a feladatok megvalósításának eszköze, a szocialista verseny további erősítése. A szakszervezet mozgósítsa a dolgozókat az 1960. évi terv minden részletében való megvalósítására, szervezze a dolgozók takarékossági tömegmozgalmát.

Szükségesnek látszik, hogy az eddiginél nagyobb figyelmet fordítson a szakszervezet a munka irányítóira: a mérnökökre, a technikusokra, a művezetőkre, s vonják be őket fokozottabban a szakszervezet munkájába.

A szakszervezet feladata, hogy közvetítse a párt politikáját a pártonkívüliekhez, neveljék, szervezzék, mozgósítsák a dolgozókat a szocialista építés feladatainak megoldására. Adjon több segítséget a szakszervezet a rend, a fegyelem, a pontosság további megszilárdításához. A népgazdaság fejlesztésében elért eredményeket csak úgy tudjuk megalapozni és továbbfejleszteni, ha a szakszervezet is támogatja az egyes területeken mutatkozó fegyelmezetlenségek: pazarlások, bürokratikus megnyilvánulások felszámolását.

Nem árt egy-két szót ejteni a pazarlásról, a fegyelmezetlenségből adódó károkról, munkakieséseiről. Sok nálunk — nemcsak a vasutasszakszervezet területén, más szakszervezet területén is — a vendégeskedés — persze a közalapból való vendégeskedés. Sokszor megindokolhatatlan bőkezűség nyilvánul meg a sportolóknál, ami nem járul hozzá fiatal sportolóink emberré neveléséhez, hanem éppen rosszra szoktatja őket.

Népgazdasági tervünket csak úgy tudjuk teljesíteni, ha a vasút zökkenőmentesen szállítja a gyáraink termeléséhez szükséges nyersanyagokat, az építkezések nyersanyag-szükségletét, ha eljuttatja az ipari termékeket a fogyasztókhoz, ha a faluból a városba továbbítja a mezőgazdaság terményeit és a városba, a faluba az iparcikkeket. A vasút szállítja a munkásokat, akik a munkahelyükre igyekeznek, a dolgozókat, akik üdülésre készülnek — az utasok milliót.

A vasút dolgozói ebben az évben ezen a téren is jó munkát végeztek. A szállítás összmennyisége 1957-hez viszonyítva 137 százalék, az utaslétszám 335 millióra emelkedett. A jelentős forgalomnövekedés mellett gazdaságosabban is dolgoznak. Csökkent a vagonok rakodási ideje, növekedett a vonatok terhelési súlya. Az áruforgalom növekedése mellett betartják a személyforgalom menetrendszerűségét. A személyvonatok országosan 98 százalékos pontossággal járnak. Köszönet az ország vasutasainak e nagyszerű teljesítményért!

Népgazdaságunk teherbíróképességének arányában látja el a Magyar Államvasutat. A tehervagon- és személykocsipark ez évben is jelentősen gyarapodott. 380 km hosszúságban új vágányokat építettek és több mint 100 km-nyi vasútvonalat erősítettek meg a vasút dolgozói.

A vasutasok jó munkájának elismerését jelenti a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek fokozatos javulása. Az elmúlt évek számos bérügyi intézkedése nyomán a dolgozók havi átlagos keresete minden szolgálati ágban emelkedett. Uj laktanyák, öltöző- és mosdóhelyiségek, óvodák, bölcsődék épültek. A társadalombiztosításra fordított összegek jelentős emelkedése is kifejezi a fejlődést. A vasút dolgozóinak megbecsülését tükrözi a kitüntetésben és jutalomban részesülők nagy száma.

A továbbiakban arról szólt Kiss Károly elvtárs, hogy mennyivel magasabb a munka intenzitása a kapitalista országokban, majd így folytatta: Mi az eddigi eredmények alapján úgy gondoljuk, joggal várhatjuk, hogy a vasút dolgozói ezután is teljesítik feladataikat, mert az év hátralevő részében és a következő ötéves terv ideje alatt még nagyobb feladatok várnak a vasutasokra.

A vasút dolgozóinak erőt, egészséget, a népgazdasági tervek megvalósításához az eddiginél is nagyobb eredményeket, a Vasutasok Szakszervezete V. Kongresszusának további tanácskozásához sok sikert, az újonnan megválasztásra kerülő vezetőségnek eredményes, jó munkát kívánok.

Meg vagyok róla győződve, hogy a vasutasok szorgalmas munkájukkal, nagyszerű helytállásukkal továbbra is kiérdemlik pártunk bizalmát, dolgozó népünk szeretetét és megbecsülését.

Szünet után a kongresszus *Gróf József* titkár elnökletével folytatta a tanácskozást.

A nők között is vannak vezetésre alkalmasak

Papp Jánosné, Pest-Nógrád megye küldötte:

Munkahelyemen, a Keleti műszaki kocsiszolgálatnál 339 nő dolgozik. Közülük egy sincs vezető beosztásban, pedig a munkahelyükön becsülettel helytállnak. Az utóbbi időben a vezetők részéről egyre inkább megmutatkozik a nők megbecsülése.

Az egész üzem területén javult a munkafegyelem. Egyre többen jelentkeznek továbbtanulásra a nők közül is. Azon leszünk, hogy az V. kongresszus határozatait, a tanácskozás eredményét tu-

(Folytatás az 5. oldalon.)

A kongresszus vitája

datosítsuk a dolgozók között és mozgósítsuk őket feladataink végrehajtására — mondotta befejezésül.



Mosonyi Pál, Tolna megye küldötte:

A jelen gazdasági fejlődés üteme, az ország gazdasági erősítése a szakszervezetekre is nagy feladatokat ró. Mi úgy véljük, hogy a szakszervezetben történt szervezeti változás is ennek a feladatnak van alárendelve. A jelenlegi megyei bizottság közelebb került az alapszervezetekhez, mint a régi, nagy területet átfogó területi bizottság. Helyes lenne, ha a szakszervezeti központ munkatársai is gyakrabban látogatnák meg az alapszervezeteket.

Szólt arról, hogy a pártszervezetek és a szakszervezeti bizottságok együttműködésével milyen eredményt sikerült elérni, majd a határozatok levitelénél tapasztalható hiányosságokat tette szóvá. Beszélt arról, hogyan lehet tovább emelni az alapszervezetek vezetőségének és a bizalmiak munkájának tekintélyét, elsősorban a pályafenntartási szolgálat viszonylatában.

Végezetül a termelési tanácskozások színvonalának emeléséről, majd a tervek teljesítését gátló körülményekről szólt.

Nagyobb következetességet a határozatok végrehajtásánál

Bornemissza Sándor, Szolnok megye küldötte:

A vasutas dolgozók nagy táborának nem kell szégyenkeznie, ha a feladatok teljesítéséről esik szó — mondotta. — A párt és a kormányzat helyes iránymutatása, a dolgozók helytállása évről évre csúcseredményeket hoz a vasúton. Még gazdaságosabb lehetne a munkánk viszont, ha a mozgalmi szervek aktívái következetesebben dolgoznának a határozatok végrehajtásáért, hatékonyabbá tennék agitációs és propagandatevékenységüket.

Nagyon fontos, hogy előbbre lépjünk a dolgozók szakmai és politikai továbbképzését illetően. Az iskolák, tanfolyamok a szakmai ismeretek mellett adjanak világnézeti és társadalompolitikai ismereteket is. Felszólalásának végén szóvá tette, hogy még ma is bürokratikus intézkedések, huzavonák akadályozzák az előrehaladást.

Hevesi János, Győr-Sopron megye küldötte:

Hozzászólásának első részében a megyei bizottság munkájáról, a kettős irányításból eredő problémákról szólt. Beszélt arról a megnövekedett feladatról, amely a megyei bizottságokra hárul az ellenőrzést és a segítségadást illetően.

Szóvá tette, hogy a termelési tanácskozásokon elhangzott javaslatokra még gyakran nem kapnak választ a dolgozók. A beruházásokról szólva elmondotta, hogy a tervszerűtlenségek miatt hatalmas összegek mennek veszendőbe. Mielőtt egy beruházást elkezdenének, kérjék ki azzal kapcsolatban is a dolgozók véleményét. Nagyobb megbecsülést kell szerezni a szakvizsgáknak — mondotta — mert elsősorban ezen múlik a vasút jó szakmunkás utánpótlása.

Helyesebb összhangot kellene teremteni a munkaköri és a rangfokozati bérek között. Emelni kell a tartalékosok létszámát, mert a szabadságolási ütemterv betartása ma nem biztosított. Véget kell vetni annak az állapotnak, hogy a szakvonali vezetők hatáskörükbe tartozó panaszok esetén is a mozgalmi szervekhez utasítják a dolgozókat. Meg kell értetni az ilyen vezetőkkel, hogy kormányunk rendeletei valamennyi vezetőre egyaránt kötelezőek. S amennyiben párttag az illető, úgy köteles a párt határozatait is végrehajtani.

Pálinkás Margit, Borsod megye küldötte:

Szervezzenek tanfolyamot a nőbizottságok tagjai részére is

Megyénk területén 20 nőbizottság dolgozik, amelyek különösen a beiskolázásoknál végeztek eredményes munkát. Azon leszünk, hogy valamennyi dolgozó nő legalább a 8 általánost végezze el és minél több tegyen szakvizsgát. A nőbizottságok sokszor emelnek panaszt a bérezéssel kapcsolatban, mert legtöbbször a legalacsonyabb besorolást kapják. Gyakran mellőzik a dolgozó nőket a jutalmazásoknál is. Jutalmazások esetén kérjék ki a nőbizottságok véleményét.

Ismertette azokat az eredményeket, amelyeket a nőbizottságok az elmúlt időben elértek. Kitért a nők akadémiája keretében folyó ismeretterjesztő előadások népszerűségére. Kérte, hogy a nőbizottságok tagjai részére is szervezzenek tanfolyamokat. Végül a nyugdíjasok kérdésével, valamint az egyedülálló anyák problémáival foglalkozott.

Annus István, Csongrád megye küldötte:

A munkaverseny szervezéséről és irányításáról elmondotta, hogy egyre inkább az öntudaton alapuló elhatározások és vállalások jutnak előtérbe. Szinte megszűnt a felelőtlen ígérgetés és az elvtelen népszerűség-hajhászás. A szakszervezet is közelebb került a dolgozók mindennapi tevékenységéhez. Különösen azóta érezhető ez, amióta a megyei bizottságokat létrehoztuk. Csongrád megyében például több mint kétszeresére növekedett a társadalmi aktívák száma.

Az igazgatóságok versenyéről szólva elmondotta, hogy ma még nem veszik teljes mértékben figyelembe az igazgatóságok földrajzi adottságait. Helyes viszont, hogy a felsőbb szervek következetesen érvényt kívánnak szerezni a bér- és létszámkereten belül való gazdálkodásnak. Majd a személyi balesetekről szólt és sürgette a még szorosabb összefogást ezek számának csökkentése érdekében.

Horn Dezső, a SZOT titkára:

A fejlődés alapja a termelékenység megfelelő ütemű növekedése

Tisztelt kongresszus! Kedves elvtársak. Engedjék meg hogy mindenekelőtt a Szakszervezetek Országos Tanácsának Elnöksége a magyar szervezett munkások, dolgozók nevében meleg szeretettel üdvözöljem a kongresszust.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa, a szervezett munkások is látják és tudják, hogy a vasutas dolgozók — ahogyan itt már néhányan elmondták — becsülettel helytálltak a beszámolási időszak alatt is. Azt is tudjuk, hogy egyre gazdaságosabb lesz a vasút, egyre inkább kezd érvényesülni a gazdasági szemlélet, azt is látjuk, hogy a vasuti dolgozók fegyelmezetten végzik munkájukat.

Az utóbbi időben sokat beszéltünk arról, hogy jó lenne kissé meggyorsítani a fejlődést. Nagyon sokan ennek csak az egyik oldalát látják, hogy az életszínvonal fejlődését lenne jó meggyorsítani. Pedig mindnyájan tudjuk,



hogy itt a sorrend is igen fontos és azt nagyon világosan kell látni, hogy az életszínvonal emelésének mi az alapja és mi az, ami nélkül nem lehet az életszínvonalat emelni.

A beszámoló is és a vitában felszólalt legtöbb elvtárs is alapvetően azzal foglalkozott, hogy az alapokat kell megteremteni a további fejlődéshez.

Világosan kell látni, hogy a termelés mennyiségi eredményeivel nem tartott lépést a termelékenység növekedése. Mindenki tudja, hogy a fejlődés alapja a termelékenység megfelelő ütemű növekedése. Az a tény, hogy a termelés terén elmaradtunk, egy sor területen túlteljesítettük a mennyiségi tervet: ez a népgazdaságon belül problémákat okozott.

Az anyagproblémáknak is sok tekintetben az az oka, hogy olyan területen teljesítik túl a terveket, olyan területeken használják fel az anyagot, ahol nem kellett volna.

A párt idejében figyelmeztetett bennünket, felhívta a figyelmünket arra, hogy ez így nem mehet tovább és változtatni kell a dolgokon. Hogyan kell változtatni? Egészen egyszerűen arról van szó, hogy a párt határozatait és a kormány megfelelő rendeleteit minden területen következetesen be kell tartani és akkor ezek a feszültségek meg fognak szűnni.

Nem arról van szó, hogy ne beszéljünk a tanácskozásokon a problémákról, hiszen egy szakszervezet nem is tudja betölteni feladatát, ha nem ismeri a problémákat, nem ismeri szociális és minden egyéb téren, hogy hol szorít a cipő, nincsenek elképzelései a problémák megoldására és ha nem áll mindig készen arra, hogy mikor a kormányzat biztosítja a lehetőséget, hogy előre lépjünk egy lépést, akkor már készen legyen és meg tudja mondani javaslataival: milyen réteg felé, hol, mikor, mit kell csinálni.

Világosan látnunk kell, hogy amíg a termelékenység területén ezeket a feszültségeket, vagy legalább ezek nagy részét nem oldottuk meg, addig szó sem lehet arról, hogy komolyabban előrelépjünk az életszínvonal terén.

Hangoljuk össze a közérdeket az egyéni érdekkel

Ezt azért kell tudnunk, hogy ha valóban vezetőknek érezzük magunkat és ha valóban felelősen akarjuk képviselni a dolgozók, a szocializmus érdekeit, akkor nekünk azt világosan látva kell mindenütt fellépnünk, dolgoznunk és meghatároznunk a feladatokat is.

Amiért mi nem tudunk gyorsabban előre menni, ennek oka az, hogy sokan úgy gondolják: elég a szocializmus építéséről beszélni, elég a tanácskozásokon a párt határozatait helyeselni, elég azokkal egyetérteni, elég ha egyetértünk azzal, hogy másutt van hiba és ott rendet kell csinálni, de nálunk a gyakorlatban már nem és amikor hazamennek, akkor mindenki a párt helyes gazdaságpolitikájából és határozatából anyagyit hajt végre amennyit ő éppen ott helyesnek lát.

Eluralkodott az olyan szemlélet, amely a közérdeket harmadrangú, vagy ötödrangú érdeknek tekinti és a saját egyéni érdekét, az üzemi érdeket, vagy egyéb részérdeket előbbre helyezi a közösség érdekénél.

Szó esett arról, hogy vajon nálunk a munkaidő kihasználása rendben van-e. *Mindenki tudja, hogy itt bizony komoly problémák vannak.*

Arról van szó, hogy a munkaidőt a szocializmus építésében, a szocializmusban is ki kell dolgozni. Itt nem a munkaintenzitás különösebb növeléséről van szó, csak arról, hogy ha megváltoztak a munkakörülmények, ha fejlődik a technika, akkor az elért színvonalnak megfelelő teljesítményt kell produkálni.

A bérezés és a premizálás területén is minél nagyobb rendet kell teremteni. Itt nagyon sok az anyagi ösztönző, de látni kell, hogy az anyagi ösztönzők mögött nem mindig vannak pozitív eredmények. Tehát nem mindig azt a célt érjük el az anyagi ösztönzőkkel, amiért azokat létrehoztuk, hanem sokszor negatív tendenciákat eredményeznek.

Fenn kell tartani az anyagi ösztönzést, de felül kell vizsgálni azokat és ahol nem szolgálják a helyes célt, nem szabad kifizetni a prémiumot.

Engedjék meg, hogy még két dologról szóljak, amelyet úgy gondolom, helyes ha megemlítünk. Az egyik a táppénz kérdése.

Ha a táppénz összegét egytized százalékkal csökkentenénk, országos szinten, akkor 34 milliót kapnánk. Ha itt a vasútnál nem 5 százalék lenne a táppénz, hanem csak 4 százalék, az elvtársak 20 milliót csak úgy hirtelen megtakarítanának.

Arról van itt szó, hogy embereknek, akik nem dolgoznak, nem termelnek, lényegében az állam fizeti a fenntartásukhoz szükséges összeget, s ugyanakkor a termelésben kiesés is származik. Én nem azt akarom mondani, hogy aki beteg, ne menjen betegállományba, hanem csak azt mondom, hogy vannak itt bizonyos furcsa dolgok is.

Itt van a nyugdíj kérdése. Nagyon örvendetesen emelkedik a nyugdíjak átlagos összege. De nem nevezhető egészséges dolognak az a gyakorlat, hogy például 1800 forint körül kereső egészséges dolgozókat nyugdíjba küldünk, s közben még 500 forintot keresnek egy hét alatt. Ahol szükség van rá, a munkaerőhiány miatt, ott hívják be a nyugdíjasokat, de ahol elegendő a létszám, ott ne tegyék azt.

Szó volt arról is, hogy az öregségi korhatárt csökkenteni kellene. Ez helytelen elképzelés! A szocializmusban arra kell törekednünk, hogy lehetőleg csökkentsük a munkaidőt, hogy az emberek egészséges munkakörülmények között éljenek. A helyes megoldás az lenne, hogy amikor a munkás egy bizonyos kort elér, akkor lehetőleg ugyanabban a munkakörben, a megszokott körülmények között hagyják dolgozni, vagy csökkentett munkaidővel, vagy másképpen csökkentsék az idősebb munkások munkaidejét.

Ezután a munkavédelmi beruházásoknál tapasztalható bürokráciáról, majd a munkafegyelem problémáiról szólt Horn elvtárs. Beszélt a mozgalmi szervek és a szakvonali vezetők kapcsolatáról, a sporterkölcsről, majd a vasút, a posta, a közlekedés, a hajózás szorosabb kapcsolatának szükségességéről. Kitért a betegállományba vételnél tapasztalható liberalizmusra és a kritika, önkritika fontosságára.

Nagy József, Vas megye küldötte:

Egyetértve a központi vezetőségnek azon javaslatával, hogy a havi jutalmazásokat vizsgálják felül, nekem az a véleményem, hogy a jutalmazásokat negyedévenként kellene kiosztani. A kiváló dolgozó kitüntetéseknél a százalékos megoszlás helyett sokkal inkább az egyes szolgálati helyek teljesítményét kellene figyelembe venni a kereteken belül.

A fiatalok neveléséről szólva elmondotta, hogy azokat elsősorban a vasút szeretetére, a nehézségekkel szembeni vállalt helytállásra kell nevelnünk. Csak akkor várhatunk eredményeket fiataljainktól, akkor tudjuk velük megszerettetni a vasutat, ha a vasútnak minden szépségét, de egyben minden nehézséget őszintén feltárjuk előttük. Kifogásolta, hogy a vasutas nevelőintézetekbe nem mindig a szociális szempontok figyelembevételével történik a felvétel.

Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter:

Van erőnk a hibák kijavítására

Bevezetőjében emlékeztetett azokra a harcokra és küzdelmekre, amelyet a vasutasok legjobbjai a felszabadulás előtti időben a vasutas dolgozók szervezkedési jogáért, a jobb élet- és munkakörülményekért folytattak a kapitalista Magyarországon.

Ezt követően a párt szeptember 20-i határozatának jelentőségéről szólt. Beszélt a népgazdaság fejlődéséről, a növekedés nehézségeiről. Kitért a mezőgazdaság szocialista átszervezésével kapcsolatos kérdésekre.

Azzal, hogy tudatosan megsértettük a szocialista gazdaság fejlesztésének törvényeit, lényegében nem sértettük meg — és ez a dialektika —, mert pontosan tudjuk, hogy hol, milyen mértékben kell majd kiigazítani. A felszólalók egyrésze beruházásokat sürgetett. Anélkül, hogy azt mondanánk, hogy ezekre nincs szükség, de ha a szocializmus építésének érdeke más területre követeli ezt az összeget, akkor oda is kell fordítanunk.

A párt Központi Bizottsága idejében figyelmeztetett bennünket, hogy itt-ott a régi gazdasági hibákat kezdjük elkövetni. Mivel ismerjük ezeket, van erőnk és lehetőségünk, hogy fellépjünk ezek ellen és rendet tegyünk. Az ellenforradalom után, amikor végrehajtottuk a konszolidációt, egyesek úgy gondolkoztak, hogy megpihentek az idegek, a munkában is meg lehet pihenni. Ez a megpihenés már úgy kezd kinézni, mintha sohasem lenne vége. Vonatkozik ez a munkafegyelemre és a szabályok lazítására egyaránt.

Annak idején kiadtam az utasítást, hogy csak személyes engedélyemmel szabad valakit szolgálati hely változással áthelyezni. Ezzel a rendelkezéssel is kezdtek már itt-ott visszaélni. Több helyen elmondottam, hogy emberségesen bánjanak a dolgozókkal, de ezzel az emberségesen bánással is kezdenek visszaélni, ami nem helyes. Nekünk, szervezett munkásoknak, kommunistáknak az élen kell járnunk. Ha a szabályok nem is olyan kemények, de nekünk keményeknek kell lennünk a fegyelem megtartása terén, különösen a vasútnál.

Rajtunk múlik, hogy megtartjuk-e a fegyelmet, de emellett szükséges az is, hogy gondolkodjunk, amikor végrehajtjuk az egyes rendeleteket, határozatokat: hogyan tudnánk ezt úgy végrehajtani, hogy a népgazdaságnak minél kevesebbe kerüljön.

Ezután a szakszolgálat és a szakszervezet együttműködésének jelentőségéről szólt Kossa elvtárs. Utalt arra, hogy egyesek gyakran külön választják a szolgálati beosztást és a szakszervezeti funkciót, ha mindkettőt egy személyben töltenek is be. Ez nem helyes. Ha a párthatározatokat, a szakszervezeti határozatokat, kormányrendeleteket mindenki végrehajtja, akkor nem lehet ellentét közöttük, esetleg csak a megoldás formáját tekintve.

Végezetül arról beszélt, hogy hangoztatnunk kell az eredményeinket és fel kell tárnunk a hiányosságainkat egyaránt. Nem feledkezhetünk meg arról, hogy nagyszerű eredményeink zömmel az emberek akaratából, a munkához való jó hozzáállásból származnak. S ha voltak is hibák, azért a vasút munkájára mégis csak az eredményes és a jó munka volt a jellemző.

Surman Imre, Pest—Nógrád megye küldötte:

Végrehajtjuk a SZOT április 27-i határozatát

Bevezetőben a szakszervezeti és az állami vezetők munkájában elért eredményekről, a szakszervezeti oktatás jelentőségéről beszélt. A SZOT 1960. április 27-i határozata kimondja, hogy a vezetőszervek a szakszervezeti munka homlokterébe a határozatok végrehajtásának megszervezését kell, hogy állítsák. Üzemünkben — az Északi Járműjavítóban — levontuk a határozatból a következtetéseket. Ma már intézkedési tervek alapján dolgozunk. Behatóan segítjük a műhelybizottságok munkáját, a határozatok végrehajtásában. A SZOT határozat valóraváltása érdekében úgy érzem, megtettük az első lépéseket.

Helyeselte azt a módszert, hogy a megyei bizottságok egyre többet foglalkoznak a szakszervezeti bizottságok reszortosaival. Kérte, hogy a szakszervezet központja az elnökségi határozatokról is tájékoztassa az alapszervezeteket, majd a társadalmi aktívahálózat további bővítésének szükségességéről beszélt. Ez annál is fontosabb — mondotta —, mert sok funkcionárius túl van terhelve feladatokkal.

Az üzem életéről szólva hangsúlyozta, hogy a törzsgárda kialakítását akadályozza a bérszintben mutatkozó lemaradás a külső vállalatokkal szemben. Kérte, hogy szüntessék meg a járműjavításnál mutatkozó anyaghiányt, mert ez a gazdaságosabb munka nagy akadálya.

Horváth Emilné, Baranya megye küldötte:

Komló-állomás dolgozóinak eredményei, valamint a ruhaellátást illető panaszai után a szaktudás fontosságáról beszélt. Szóvátette, hogy igen gyakori a kilépés azok részéről is, akik már szakvizsgával rendelkeznek, de úgy látják, hogy a bányában magasabb kereseti lehetőséget tudnak számukra biztosítani.

Kitért arra, hogy mielőbb olyan intézkedést kell hozni, hogy a dolgozók minden munkaterületen kapjanak rendszeresen szabadnapot. Kérte a központi vezetőséget, hogy adjon segítséget a komlói dolgozók lakásproblémájának, valamint üzemi konyhájának megoldásához.

Végh Ferenc, Fejér megye küldötte:

Ha azt akarjuk, hogy a ma még részleteiben nem ismert ötéves terv célkitűzéseit maradéktalanul végrehajtsuk, az eddiginél is fokozottabb helytállást kell tanúsítanunk, elsősorban az önköltség csökkentése terén, új módszerek alkalmazásával, a dolgozók öntudatának fokozásával.

A megye vasutasainak termelési eredményeit ismertette ezután, majd a csökkent munkaképességűek foglalkoztatásáról és az egyes munkakörökben foglalkoztatott dolgozók közötti bérfeszültségről beszélt.

Felszólalásában kitért a megyei bizottság eddigi munkájára, az SZMT-vel és a csomóponti pártbizottsággal, valamint az igazgatóságokkal való kapcsolatra. A nevelőmunkával kapcsolatban meg-

(Folytatás a 6. oldalon)

A kongresszus vitája

(Folytatás az 5. oldalról)

jegyezte, hogy a megye területén mintegy 300 dolgozó jár általános iskolába. Ez a szám tovább növekedne, ha a forduló-szolgálatnál is meg tudnánk oldani a leváltást. Végezetül a sportkörök utazási kedvezményével foglalkozott.

Farkas Lajos, Somogy megye küldötte:

Szakszervezeti aktiváink, tagjaink túlnyomórészt végrehajtották a IV. kongresszus határozataiból adódó feladatokat. A beszámolási időszakban Somogy megyében is számos szolgálati hely nyerte el az élüzem címet, amellyel hozzájárult igazgatóságunk szinte állandó jó helyezéséhez.

Az V. kongresszus tiszteletére a nagyobb szolgálati helyek dolgozói kongresszusi műszakot kezdeményeztek, 15 szocialista címért küzdő brigád alakult.

Nagy népszerűségnek örvend a megyében a szakma ifjú mestere címért folyó mozgalom is — mondotta —, majd a pályamunkások életés munkakörülményeinek javulásáról, a nehéz fizikai munka gépesítésének fejlődéséről beszélt.

Szóvátette, hogy különösen a pályafenntartásnál nehéz a szakmunkás-utánpótlás, hiszen más szolgálati ágak innen nyerik az utánpótlást. Sérelmezik a pályamunkások, hogy a továbbhaladásuk ezen a munkaterületen nem biztosított. Kérik, hogy a hosszabb szolgálati időt vegyék figyelembe náluk is a bérezésnél.

Császár László, az MSZMP Budapesti Vasutas Csomóponti pártbizottságának titkára:

Gondosabban kezeljük a nép vagyonát

Őszintén meg kell mondani, hogy az egyre emelkedő teljesítményeink ellenére mi, budapesti vasutasok is hozzájárultunk a népgazdaságban bekövetkezett feszültségek ki-



alakulásához. Rengeteg olyan tartalékunk van, amelyek még kiaknázatlanok. A gazdasági termelés lehetőségeit kutatva megállapítottuk, hogy egyes pályafenntartási főnökségeknél újabb létszám beállításával próbálták a termelés emelkedését elérni. Vannak olyan helyek, ahol emelkedett az adminisztrációs létszám.

Beszélt arról, hogy a munkafegyelem terén is vannak kirívó hiányosságok. Akad javítaniváló a szolgálati ágak együttműködését illetően. Sokat beszéltünk az új munkamódszerek elterjesztéséről a kongresszust megelőző időben, de nagyon vontatott az előrehaladás.

A beruházások területén is vannak olyan tapasztalataink, amelyek gátlói a fejlődésnek. Az igazgatóság területén több millióval lemaradtunk, vagyis nem használtuk fel a rendelkezésünkre bocsátott összeget, holott a tervezett beruházások kivitelezése elengedhetetlenül szükséges. Más területeken viszont a túlzott kényelmet biztosító beruházásokra, vásárlásokra is sor került.

Végezetül arról beszélt Császár elvtárs, hogy a népgazdaság egyéb ágazatai rossz munkájának kihatását is érzi a vasút. Például a győri vagongyárból az idén kapott új kocsikat alapvető hibák miatt ki kellett vonni a forgalomból. 17 új kocsi visszaküldése után a vagongyáriak jelezték, hogy a kocsikat már nem tudják külföldi forgalomra is alkalmassá tenni. Mint e néhány példa mutatja, sokkal gondosabban kell bánnunk a rendelkezésünkre bocsátott pénzösszegekkel.

Császár elvtárs felszólalása után az elnöklő Pánti elvtárs javaslatára, az első napirendi pont vitáját befejezték. 33 jelentkező felszólalására az idő előrehaladott volta miatt nem kerülhetett sor. Ezeknek az írásban beadott véleményét a központi vezetőség programtervének kidolgozásánál figyelembe veszi.

A felszólalásokra Soproni József elvtárs válaszolt. A válaszadás után került sor az új központi vezetőség megválasztására.

Az új központi vezetőség tagjai

Árvai Józsefné (Utasellátó ÜV), **Bán István** (Szakszervezeti központ), **Bónis Lajos** (GYSEV Ig.), **Botos József** (Pécs fth.), **dr Bosnyák Jenőné** (Szakszervezeti központ), **Bódogh Mihály** (Dombovár állomás), **Borivó József** (Nyíregyháza pft.), **Bornemissza Sándor** (Kisújszállás állomás), **Császár László** (MSZMP Budapesti Vasutas Csomóponti PB.), **Csiki Lajos** (Debreceni Jj. ÜV.), **Debreczeni József** (Szolnoki Jj. ÜV.), **dr. Egei Ferenc** (Miskolci Jj. ÜV.), **Farkas Piroska** (Nyíregyháza állomás), **Farkas Kálmán** (Dorog fth.), **Farkas Lajos** (Veszprém megyei bizottság), **Feleki Pál** (Kecskemét pft.), **Fellegi József** (Sátoraljaújhely fth.), **File József** (Nyíregyháza pft.), **Füleki János** (Aszód pft), **Gróf József** (Szakszervezeti központ), **Gulyás János** (Szakszervezeti központ), **Győri Sándor** (Hajdúböszörmény állomás), **Győri László** (Miskolc állomás), **Heckenást János** (Ferencváros pft.), **Hende István** (Józsefváros állomás), **Horgas Frigyes** (Kadarkút pft.), **dr. Horváth József** (Pécs Rendelőintézet), **Horváth József** (Nagykanizsa fth.), **Horváth Józsefné** (Békéscsaba állomás), **Huszár László** (Tapolca állomás), **Huszár József** (Ferencváros fth.), **Jávor Imre** (Baja állomás), **Juhász Etelka** (Cegléd fth.), **Juhász Lajos** (Borsod megyei bizottság), **Katkó Elemér** (Záhony állomás), **Kinczli József** (Baranya megyei bizottság), **Kondorosi József** (Makó pft.), **Kósa Imréné** (Debrecen állomás), **Kovács Lajos** (Szombathelyi Jj. ÜV.), **Krekó Ferenc** (Szakszervezeti központ), **Laczó András** (Békéscsaba fth.), **Lehelvári Sándorné** (Szeged pft.), **Lendvai György** (Csongrád megyei bizottság), **Lovász Imre** (Hajdu megyei bizottság), **Mérsse Sándor** (Sztálinváros fth), **Mohácsi Béla** (Szolnok fth.), **Molnár János** (Balatonboglár állomás), **Mórocz Tiborné** (Gépesített Adatfeldolgozó), **Nátly Mátyás** (Vasúti Főosztály), **Németh József** (Vasúti Főosztály), **Pálinkás Margit** (Miskolci Igazgatóság), **Pammer László** (Celldömölk pft.), **Pánti Béla** (Vasúti Főosztály), **Papp János** (Landler Jj. ÜV.), **Papp Jánosné** (Keleti műszak), **Parti József** (Pest—Nógrád megyei bizottság), **dr. Páter János** (Eü. Kutató Laboratórium), **Pintér János** (Dunakeszi Jj. ÜV.), **Orbán Győző** (Győr pft.), **Rétfalvi Ferenc** (Komárom állomás), **Soproni József** (Szakszervezeti központ), **Szabó Antal** (Szakszervezeti központ), **Szabadfi József** (Vas megyei bizottság), **Szücs István** (Salgótarjáni fth.), **Szücs Zoltán** (Vasúti Főosztály), **Temesi Béla** (Északi Jj. ÜV.), **Ürögi József** (Bp. Jobbparti TBKE), **Vajda Ilona** (Hatvan fth.), **Végh Ferenc** (Székesfehérvár állomás), **Végh Lajos** (Vasúti Főosztály), **Veres Géza** (Bp. Nyugati pu.).

Póttagok

Asztalos Istvánné (Kecskemét pft.), **Csizmazia József** (Szakszervezeti központ), **Faragó Ilona** (Landler Jj. ÜV.), **Horváth Emilné** (Komló állomás), **Ignácz István** (Nyugati Műszak), **Laukó János** (Kőbányai Felsővezeték Ép. Vez.), **Lázár Gellért** (Szolnoki Jj. ÜV.), **Maróth Géza** (Vác pft.), **Marozsi Sándor** (Hegyeshalom állomás), **Molnár Sándor** (Épületelemgyártó Főnöks.), **Nemoda János** (Ferencváros álomás), **Németh Ilona** (Zalaegerszeg fth.), **Simon György** (Bátaszék állomás), **Somogyi Ferencné** (Nyugdíjhivatal), **Surman Imre** (Északi Jj. ÜV.).

Az új számvizsgáló bizottság tagjai

Csóti István (Vasúti Főosztály), **Erdei Lajos** (Landler Jj. ÜV.), **Héja Gyula** (BVKH), **Széll Béla** (Budapesti Igazgatóság), **Tóth András** (Keleti állomás).

Póttagok

Deák Ferencné (Anyagellátási Igazgatóság), **Maróti Árpád** (Északi Jj. ÜV.), **Vörös József** (Nyugdíjhivatal).

A központi vezetőség első ülése

A kongresszus befejezése után az új központi vezetőség megtartotta első ülését, amelyen megválasztották a szakszervezet elnökségét.

Az elnökség rendes tagjai: **Bán István, Feleki Pál, Gróf József, Gulyás János, Hucvár József, Krekó Ferenc, Pánti Béla, Parti József, Pintér János, Soproni József, Szabó Antal, Temesi Béla, Ürögi József, Végh Ferenc, Végh Lajos.**

Az elnökség póttagjai: **Hende István, Mórocz Tiborné, Vajda Ilona.**

A központi vezetőség a szakszervezet elnökévé **Végh Lajost**, alelnökké **Pánti Bélát**, főtitkárrá **Szabó Antalt**, titkárrá **Soproni Józsefet** és **Gróf Józsefet** választotta. **Szabó Antal** főtitkár iskoláról való viszatéréséig a főtitkári teendők ellátásával **Soproni Józsefet** bízták meg. A számvizsgáló bizottság elnöke **Csóti István** lett.

A kongresszus Végh Lajos elvtárs zárszava után az Internacionálé eléneklésével ért véget.

A Vasutasok Szakszervezete V. kongresszusának határozata

A Vasutasok Szakszervezetének V. kongresszusa megvitatta és elfogadta a központi vezetőség jelentését a négy év alatt végzett munkáról. Megállapította, hogy a szakszervezet eredményesen küzdött a párt politikájának végrehajtásáért, munkájával hozzájárult a munkáshatalom gazdasági és politikai erősítéséhez, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításához.

Szakszervezetünk eredményesen mozgósította a dolgozókat a vasút előtt álló, évről évre növekvő feladatok maradéktalan végrehajtására. Minden esztendő — bár a vasút műszaki fejlesztése nem állt arányban a megnövekedett feladatokkal — a szállítás mennyiségét tekintve csúcseredménnyel zárult és ez elsősorban a vasutas dolgozók áldozatkészségének, helytállásának, szocialista öntudatának emelkedését jelenti.

A termelési eredmények lehetővé tették a vasutas dolgozókra kedvező hatású, több bérügyi intézkedés megvalósítását, az üzemi jutalék-rendszer bevezetését, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek, munkavédelmi- és szociális helyzetének javítását. A vasutas dolgozók kulturális nevelése, általános műveltségének emelése, a tömegsportmozgalom fejlesztése érdekében tett erőfeszítéseink is eredményesek voltak.

Mindezek eredményeként javult a szakszervezet tevékenysége, növekedett tömegbefolyása, tekintélye, a dolgozók szakszervezet iránti bizalma.

Az eredmények mellett még számos hiányosság gátolja a munkát. A dolgozók és a szakszervezeti szervek nincsenek még kellően bevonva a tervezésbe. A munkaverseny célkitűzéseit jobban a gazdaságos és a gyors szállítás lebonyolítására kell irányítanunk. Bérrendszerünk nem eléggé ösztönöz a minőségi munkára, a munkafegyelem megszilárdítására, a magasabb szakmai képzettség megszerzésére. Egyes területeken a bérezés tekintetében elmaradtunk más iparágakhoz viszonyítva.

Sok még a tennivalónk a vasutas dolgozók szociális és munkakörülményeinek javítása érdekében. Magas a balesetek és táppénzes betegek száma. Kulturális nevelőmunkánk még nem jutott el minden dolgozóhoz.

Ideológiai és politikai nevelőmunkánk elmaradt a lehetőségeink és a szocializmus építésének követelményei mögött. Szervezett erőnket nem tudtuk eléggé felhasználni politikai célkitűzéseink megvalósítására.

A kongresszus minden szervezett vasutas dolgozó nevében magáénak vallja a Magyar Szocialista Munkáspárt VII. Kongresszusának, a Szakszervezetek XIX. Kongresszusának határozatait, melyek magukba foglalják az egész magyar nép, köztük a magyar vasutas dolgozók törekvéseit, a szocializmus építésének meggyorsítását, békés, boldog jövőnk megalapozását.

Legfőbb feladatunk a munkáshatalom szilárdítása, gazdasági erejének növelése és erre támaszkodva a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása. Ez nagy erőfeszítést, felelősséget kíván minden vasutas dolgozótól, szakszervezeti aktivától, ezért minden szinten javítani kell a szakszervezeti munkát, emelni kell a vezetés színvonalát.

I.

Szakszervezetünk feladata a szocializmus anyagi bázisának erősítése, a vasút előtt álló szállítási feladatok végrehajtása terén:

Szakszervezetünk sajátos eszközeivel segítse elő a hároméves terv sikeres befejezését, a második ötéves terv sikeres teljesítését, a szocializmus építésének meggyorsítását. Ennek érdekében magasabb színvonalra kell emelni a szocialista versenymozgalmat. A gazdasági szervezőmunkát elsősorban a munka termelékenységének emelésére, a takarékosságra, a minőségi munka javítására kell irányítani.

1. A vasút második ötéves tervének végleges kidolgozásába be kell vonni a dolgozókat, hogy azt magukénak érezve lendületesebben harcoljanak megvalósításáért.

2. A szakszervezet központi vezetősége a szakvonali vezetéssel karöltve évente dolgozza ki a verseny főbb célkitűzéseit. Biztosítani kell, hogy azt a termelési tanácskozásokon a dolgozókkal mindenkor megvitassák.

3. Továbbra is támogatni kell az eddig jól bevált versenyformákat, a Minisztertanács és SZOT vándorzászlójáért, az élüzemcímért, az igazgatóságok, turok, brigádok egymás közti, a szakma ifjú mestere, és a kiváló dolgozó címért folyó versenyt. Szakszervezeti szerveink segítsék a szocialista brigádok munkáját, vonjanak be újabb brigádokat a címért folyó versenybe.

4. Tovább kell javítani a kapcsolatot a szállíttató felekkel. A nagyobb tömegű árut szállító szakmák vezetőszerveivel rendszeresebbé kell tenni a már jól bevált tanácskozásokat.

5. A munka termelékenységének emelése, az önköltség csökkentése érdekében szorgalmazni kell a legfejlettebb technológiai eljárások, módszerek, berendezések bevezetését, megismertetését, elterjesztését. Nagyobb gondot kell fordítani a szakmai továbbképzésre, a szakmai oktatás színvonalának emelésére.

6. Az újító- és tapasztalatcsere-mozgalmat a műszaki fejlesztés szolgálatába kell állítani. A szakszervezet vezetőszervei gondoskodjanak arról, hogy az évi újítási feladattervek a dolgozókhoz eljussanak. A jelentősebb újítások műszaki leírását brosúrákban kell közzétenni. Több figyelmet kell fordítani az újítások gyors elbírálására. A szakszervezeti bizottságok ellenőrizzék az elfogadott újítások mielőbbi bevezetését.

7. Szakszervezeti szerveink neveljék a dolgozókat a munka- és technológiai fegyelem betartására, a gépek, a munkahelyek tisztántartására és védelmére. Olyan légkört kell kialakítani a szolgálati helyeken, amelyben szégyen a lógás, a társadalmi tulajdon hanyag kezelése, a népvagyon rongálása.

8. A termelési tanácskozásokat, az üzemi tanácsüléseket az üzemi demokrácia fórumává kell tenni. A dolgozók észrevételeire, javaslataira időben és megfelelő választ kell adni. Állandó módszerré kell tenni a termelési tanácskozások és az üzemi tanácsülések napirendjén az üzem legfontosabb ügyeinek megvitatását és a hozott határozatokról a dolgozók minél előbbi tájékoztatását.

9. Fejlesszük a munkaverseny nyilvánosságát, felhasználva annak mozgósítóerejét terveink teljesítésére, az élenjárók és módszereik ismertetésére. Mindezek elérésére megfelelelőek az eddig alkalmazott módszerek, az eddiginél azonban jóval szélesebb körben kell azokat felhasználni.

10. A vasutas dolgozók magukévá tették pártunk agrárpolitikáját. Szolgálati helyeink fejlesszék tovább a patronálómozgalmat, segítsék a termelőszövetkezetek megszilárdítását. Vegyenek részt az agitációs munkában. Politikai nevelőmunkával meg kell értetni az egyénileg dolgozó parasztokkal a nagyüzemi gazdálkodás jólényét és szükségszerűségét.

II.

A termelőmunka eredményeként létrejött lehetőségeken belül javítanunk kell a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeit. Őrködnünk kell a törvényesség betartásán.

1. A szakszervezet továbbra is képviselje a vasutas dolgozók érdekeit a törvények, a rendeletek kidolgozása során. Segítse és ellenőrizze azok betartását, végrehajtását.

2. Perspektivikus javaslatot kell kidolgozni a bérezésben még fennálló hiányosságok, aránytalanságok megszüntetésére. Olyan bérrendszer kidolgozására kell törekednünk, amely a gazdaságosabb munkára, a műszaki színvonal emelésére, a magasabb szakképzettség elérésére ösztönöz. Ennek megfelelően kell a prémiumtényezőket és jutalmakat is alkalmazni. Szakszervezeti szerveink véleményének érvényt kell szerezni a jutalmak odaítélésénél.

3. Biztosítani kell, hogy az áthelyezéseket, a bérezés terén történő változásokat csak a szakszervezeti bizalmiak meghallgatása után hajtsák végre.

4. Fel kell lépni az indokolatlan túlóráztatások ellen. A szakszervezéssel karöltve perspektivikus tervet kell kidolgozni a további munkaidő csökkentésére.

5. A kutató- és gyakorlóorvosok bevonásával fel kell tárni a vasutasok körében leggyakrabban előforduló foglalkozási megbetegedések (reuma, gyomor, stb.), okait, az ellenük való védekezés és a gyógyítás legjobb eszközeit.

6. Javítani kell a területi és üzemi rendelőintézetek betegellátási munkáját, elsősorban a zsúfoltság megszüntetésével. Ennek érdekében növelni kell a kórházi és rendelőintézeti hálózatot, az orvosi órák számát.

7. A fél százalékos önkéntes támogatási alapból többet kell visszajuttatni a dolgozóknak.

8. A balesetek megelőzése, a baleseti veszélyforrások megszüntetése, a balesetek számának csökkentése érdekében a szakvonali vezetéssel együtt következetes ellenőrzést kell megvalósítani. Nevelőhatású munkavédelmi filmeket kell készíttetni, s ilyen irányú kiállításokat kell szervezni.

9. Segíteni kell a dolgozók lakásproblémájának megoldását az illetékes tanácsoknál, az OTP-nél. Mindent meg kell tenni, hogy a vasutasok más szakmák dolgozóihoz hasonló elbánásban részesüljenek a lakáselosztásnál. Társadalmi összefogással is segíteni kell a kislakás-építéseket. El kell érni, hogy az ipari központok telepítésével egyidőben vasutas-lakások is épüljenek.

10. A szakvonali vezetéssel karöltve tovább kell növelni a gyermekintézmények, üzemi konyhák, szálláshelyek és laktanyák ellátottságát. Korszerűsíteni és bővíteni kell a munkásszállásokat.

11. Szakszervezeti bizottságaink fordítsanak nagyobb gondot arra, hogy az üdülés jutalomjellege kidomborodjon. Emelni kell az üdülésben résztvevő fizikai dolgozók számát, szélesíteni a családos és ifjúsági üdülést. Gondot kell fordítani az üdülők további korszerűsítésére.

III.

A vasutas-dolgozók ideológiai, politikai és szakmai ismeretei fejlesztéséért:

Pártunk művelődési politikájának irányelvei, valamint az oktatási rendszerünk továbbfejlesztésére kidolgozott irányelvek szellemében szakszervezetünknek elő kell segíteni a vasutas dolgozók ideológiai, politikai, világnézeti és szakmai nevelését. Növelni kell a felvilágosító- és a politikai tömegmunka hatékonyságát. Segíteni kell a vallásos ideológia, a soviniszta és nacionalista nézetek leküzdését. Különös gondot kell fordítani a fiatalok, a nők és műszaki dolgozók ideológiai és politikai képzésére.

1. Tovább kell növelni a kulturális és ismeretterjesztő előadások számát, nívóját. Az előadások tematikáját a dolgozók igényeinek figyelembevételével, érdeklődési körüknek megfelelően kell összeállítani. Az egyedi előadások helyett, előadássorozatokat kell szervezni. Különös gondot kell fordítani a munkásszállásokon lakó dolgozók világnézeti és erkölcsi nevelését elősegítő előadások szervezésére.

2. Kultúrotthonainknak még fokozottabban kell a nevelés, a kulturált szórakozás intézményeivé válniok. Harcolja-

(Folytatás a 7. oldalon.)

A kongresszus határozata

nak minden téren és minden rendelkezésre álló eszközzel a kispolgári behatás és az ellenséges nézetekkel szemben.

3. Tovább kell szélesíteni az olvasómozgalmat, növelni kell a könyvek, a fiókkönyvtárak és az olvasók számát. Nagyobb teret kell adni a műszaki irodalomnak.

4. Az új oktatási irányelvek alapján ki kell dolgozni a feladattervet. Szakszervezeti szerveink kövessenek el mindent, hogy minél több vasutas dolgozó vegyen részt állami oktatásban, szakmai továbbképzésben. Bővíteni kell a munkásakadémiák hálózatát, a hallgatók számát. Ki kell alakítani a vasutas szakmunkásképzést. Az új követelményeknek megfelelően, szakmunkás-tanfolyamokat, szakmai továbbképző-tanfolyamokat kell szervezni.

5. Nemzetközi kapcsolatainkat a proletárinternacionalizmus szellemében tovább kell fejleszteni, főleg levelezés és kölcsönös tájékoztatás útján. A dolgozókat állandóan tájékoztatni kell a nemzetközi munkásmozgalom helyzetéről, elsősorban az SZVSZ tevékenységéről. Támogatjuk az SZVSZ-akcióit az imperializmus, a gyarmati rendszer, a tőkés kizsákmányolás ellen, a népek szolidaritásáért és a békéért vívott harcában. A szakszervezeti szervek felé nemzetközi tájékoztatót kell kiadni.

6. A sportmozgalom fejlesztése során elsőrendű feladatnak kell tekinteni az ifjúság erkölcsi, politikai nevelését. Szélesíteni kell az üzemi tömegsportot. Néhány helyen kísérletképpen be kell vezetni az üzemi egészségügyi tornát.

IV.

A szervezeti élet erősítéséért, a vezetés színvonalának emeléséért:

Szervezeti életünk további erősödésével is elő kell segíteni a dolgozók szocialista öntudatának növelését. A szakszervezet vezetőszervei csak úgy tudják jól ellátni feladatukat, ha állandóan erősítik kapcsolatukat a vasutas dolgozókkal.

1. Minden szinten emelni kell a vezetés színvonalát. Egyszerűbbé és hatékonyabbá kell tenni az irányító- és az operatív segítőmunkát. Tovább kell fejleszteni a szakszervezeti munka társadalmi-mozgalmi jellegét.

2. A szakszervezet vezetőszerveiben erősíteni kell a kollektív vezetést, a szakszervezeti demokráciát, szélesíteni kell a társadalmi aktivák hálózatát. A szervezett dolgozókat be kell vonni a határozatok végrehajtásába és a végrehajtás ellenőrzésébe. Tájékoztatni kell a dolgozókat a szakszervezet tevékenységéről.

3. Tovább kell fejleszteni a bizalmi-munka színvonalát. Politikai oktatással, rendszeres tájékoztatással, tanfolyamok szervezésével hozzá kell segíteni a bizalmiakat feladataik ellátásához.

4. A központi vezetőség keresse meg annak a lehetőségét, hogy a három szakma (vasút, közlekedés és posta) dolgozóit érintő munkaügyi és érdekvédelmi kérdésekben egységes álláspontot képviseljenek a KMP felé.

5. A szakszervezet pénzgazdálkodásában törekedni kell az ügyviteli kiadások csökkentésére. A pénzügyeknek nagyobb nyilvánosságot, fokozottabb társadalmi ellenőrzést kell biztosítani.

A kongresszus köszönetét fejezi ki az aktíváknak, a szervezett dolgozóknak eddigi támogatásukért. Felhívja a vasutas dolgozók figyelmét arra a felelősségre, amely a vasút szállítási feladatainak végrehajtásában rájuk hárul.

A feladatok végrehajtásához minden szinten kérjük a pártszervezetek segítségét és igényeljük a szakmai vezetők támogatását.

A kongresszus harcba hívja a szakszervezet aktíváit, a szervezett vasutas dolgozókat a kongresszus határozatainak végrehajtásáért.

Vállaljuk, hogy minden erőnkkel küzdünk pártunk célkitűzéseinek valóra váltásáért, a szocializmus építésének meggyorsításáért.

Budapest, 1960. november 6.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE V. KONGRESSZUSA

Küldöttek között a kongresszus szünetében

Az ország különböző városaiból, szolgálati helyeiről érkezett küldöttek közül sokan régi ismerősként üdvözlik egymást a kongresszus szüneteiben. Persze, szép számmal akadnak olyanok is, akik ezúttal vesznek részt első ízben ilyen nagyszabású eseményen. S mint ahogy ez ilyenkor lenni szokott, a folyosón folyik a beszélgetés, a régiek mellett új barátságok szövődnek.

A szüneteket mi is felhasználtuk arra, hogy megismerkedjünk néhány küldöttel.

Sokat várnak tőlem a dolgozók



Ürögi József oktatótiszttel a Budapest—Jobbparti Biztosítóberendezési és Fenntartási Főnökség fiatal szb-titkárával, akit beválasztottak szakszervezetünk új központi vezetőségébe, arról beszélgettünk, hogyan tudja hasznosítani a kongresszuson szerzett tapasztalatait, hogyan akarja segíteni a központi vezetőség munkáját.

— Alig három éve, hogy bekapcsolódtam a szakszervezeti mozgalomba — kezdte a beszélgetést. — Először bizalmi voltam, a következő évben már bekerültem a vezetőségbe, most pedig főnökségünkön én vagyok az szb-titkár. Nagyon megtisztelőnek érzem, hogy küldött lehettem szakszervezetünk V. kongresszusán. Arról nem is szólva, milyen öröm és büszkeség lett rajtam úrrá, amikor a küldöttek egyhangúlag beválasztottak a központi vezetőségbe.

Úgy gondolom, munkám akkor lesz igazán eredményes, — folytatta —, ha rendszeresen részt veszek majd a központi vezetőség ülésein, ha a munkatervet, a határozatokat gondosan tanulmányozom és észrevételeimet, tapasztalataimat, a dolgozók javaslatait eljuttatom a központi vezetőséghez.

Mint oktatótiszt 29 állomás és 10 blokkmesteri szakasz személyzetét oktatom. Szolgálati beosztásomnál fogva tehát meglehetősen sok dolgozóval érintkezem. Egyébként a BBFF-et mint szolgálati ágat eddig nem képviselte senki a központi vezetőségben. Most, hogy én tagja lettem a KV-nak, tőlem sokat várnak a dolgozók. Mindenesetre én azon leszek, hogy jó munkával hálájam meg bizalmukat.

A kongresszus második napján ismerkedtünk meg *Kecskeméti Józsefnével* a felsőzsolcai MÁV kertészet szb-titkárával.

— Borsod megyéből 37-en képviseljük a szervezett dolgozókat — mondotta. — Ha én személyesen nem is szóltam fel, *Pálinkás Margit*, a miskolci igazgatóság nőfelelőse és *Czimma János*, a miskolci fűtőház főnöke valamennyi Borsod megyei küldött és szervezett dolgozó nevében beszélt.

Én annak idején hét pontban foglaltam össze és írásban nyújtottam be javaslatainkat. Egyik javaslatunk az volt, hogy a nyugdíj korhatárt a férfiaknál 55, a nőknél pedig 50 évben szabják meg. A kongresszus azonban meggyőzött arról, hogy ennek az igénynek a kielégítése nem lenne helyes. Megértettem, hogy nem a nyugdíj korhatárt, hanem egyes munkaterületeken a munkaidőt kell elsősorban csökkenteni és a munkakörülményeket kell tovább javítani.

Alig várom, hogy otthon beszámolhassak dolgozótársaimnak a kongresszus munkájáról. Bizonyára ők is meg fogják érteni, hogy minden hiba megszüntetése csak eredményeink növelésének arányában következhet be. A kongresszuson hallottakat mindennapi munkámban is hasznosítani fogom.

Nagyon boldogá tett az a megtiszteltetés, hogy küldöttként vehettem részt a kongresszuson. Saját életemből látom, hogy a szakszervezet mindenkor a dolgozók érdekeit képviseli. Pályamunkás lányaként 13 éves koromban, három elemivel kerültem a MÁV kertészetbe. Azóta nemcsak a 8 osztályt végeztem el, hanem a kertészeti főiskolát is.

Itt a kongresszuson is eszembe jutott, hogy mi is lett volna belőlem és a hozzám hasonlókból, ha nem szocialista társadalomban élünk. Legfeljebb a „nagyságos asszonyok" mindenes cselédje. S ha sokszor nem is könnyű a munka, a dolgozókkal való foglalkozás, ez a tudat ad erőt a helytálláshoz. A kertészetben a fásító brigád vezetője vagyok. Szeretem a fákat, a virágokat, amelyeket gondozunk és szeretem a motorokat, a kis kerti traktorokat, faültető gépeket, amelyek megkímélik az embert a nehéz fizikai munkától.

Lesz miről beszélni

A Győr—Sopron megyei küldöttek egyik beszélgető csoportjánál találkoztunk *Bertalan Imrével*, a hegyeshalmi XVII-es pályamesteri szakasz szb-titkárával. Imre bácsitól aziránt érdeklődtünk, hogy hasznosítja majd a kongresszuson szerzett tapasztalatokat otthon, munkahelyén.

— Ha visszamegyek Hegyeshalomba, első dolgom az lesz, hogy beszámoljak élményeimről, tapasztalataimról — válaszolta. — Elsőnek a bizalmiakat és a szakszervezeti bizottság vezetőségét tájékoztatom. Egy későbbi időpontban azután szeretnék a szakasz dolgozói előtt élménybeszámolót tartani. Jegyzetfüzetemben sok mindenről készítettem feljegyzést. Úgy hiszem, lesz miről beszélni, ha hazamegyek.

Először vettem részt kongresszuson

Járó János, a celldömölki fűtőház szb-titkára tanácskozási joggal vett részt a kongresszuson.

— Nekem nagy örömet, nagy megtiszteltetést jelent, hogy részt vehetek szakszervezetünk V. kongresszusán — mondotta, amikor megismerkedtünk vele a Vas megyei küldöttek társaságában. Annál is inkább, mivel eddig még nem vettem részt ilyen nagyszabású eseményen, mint a kongresszus.

A két nap alatt sok élményben volt részem. Nagyon tetszett a beszámoló, de sok hasznos dolgot feljegyeztem a vita során is. Egyszóval lesz miről beszámolni a fűtőház dolgozóinak. Jegyzetfüzetembe olyan bejegyzések is kerültek, amit nálunk sem árt megvizsgálni. Ilyen például a széntakarékosság helyzete. Tetszett az a javaslat is, hogy a tartalékok feltárásánál a szakszervezeti aktíváknak elsősorban a munkafegyelem megszilárdítására, a lógások megszüntetésére kell gondot fordítani.

Visi — Kovács

Határidő előtt teljesítették a hároméves tervet

Kevesen gondolunk még az esztendő búcsúztatására, de egyre több szolgálati helyről, üzemből érkezik jelentés, hogy a dolgozók befejezték évi tervüket.

Pápa fűtőház dolgozói 1960. október 15-re végezték el az előírt évi munkát. Az 1 millió 481 ezer 300 százelegytonna kilométer teljesítésében benne van a fűtőház valamennyi dolgozójának tudása és az összefogásban rejlő ereje. A párt- és szakszervezet negyedévenként értékelte a munkát, és a mindig időben végzett felvilágosítás nyomán a hibákat menetközben küszöbölték ki. Most tovább dolgoznak azért, hogy az év hátralevő idejében minél jobban növeljék a terv túlteljesítését.

Kiskunhalas fűtőház dolgozói 3 éves szállítási tervüket — amely szerint 9 543 200 százelegytonna kilométert kellett teljesíteni —, október 23-ra fejezték be. A tervhez viszonyítva a három év alatt 12 069 szabványtonna szenet takarítottak meg. Ez a megtakarítás kedvezően hatott az önköltség csökkentésére. Egy százelegy-tonna kilométerre tervezett 7 forint 05 filléres költséggel szemben csak 5 forint 89 fillért használtak fel. A hároméves tervidő alatt 829 000 tonna túlsúlyt szállítottak. A fajlagos szénfogyasztást 0,74 kg-mal csökkentették.

Az élüzem címet többször is elnyerték: 1958 első és második félévében, 1959 II. félévében, majd 1960 első félévében végzett munkájukért vezérigazgatói elismerésben részesültek. A tervidő alatt egy dolgozó Kiváló vasutas kitüntetést, kettő pedig Érdemes vasutas kitüntetést kapott. Kiváló dolgozó jelvénnyel 15, oklevéllel 42 dolgozót jutalmaztak.

A debreceni járműjavító dolgozói szintén befejezték a hároméves tervet. Az október 29-én, délelőtt 10 órára befejezett tervidő alatt évről évre emelkedett a termelési érték. Átszámított tervük 1958-ban 26.9 millió, 1959-ben 32.6 millió, 1960-ban 33.8 millió forint volt.

A tényleges teljesítés 1958-ban 31.3, 1959-ben 34.6, 1960 első kilenc hónapjában pedig 27 millió forintot tett ki.

Kollégiummá avatták a szegedi MÁV-diákotthont

Sziklai Sándorról, az 1956-os ellenforradalomban hősi halált halt vezérőrnagyról nevezték el a szegedi vasút-forgalmi technikum kollégiumát. A névadó ünnepséget november 4-én tartották.

Az ünnepséget *Papp Zoltán*, a kollégium diákönkormányzatának elnöke nyitotta meg. A KISZ Központi Bizottságának nevében *Szabó Ferenc* köszöntötte a kollégium tanulóit és nevelőit, majd átnyújtotta a KISZ Központi Vezetőségének ajándék zászlaját. *Bangó Sándor*, vezérigazgatóhelyettes ünnepi beszédében az ifjúság feladatairól szólt, majd *Kálmán Mihály* igazgatónak átadta a kollégiummá avatásról szóló oklevelet.

Sziklai Sándor özvegye beszélt a hős életéről és harcairól. Követendő példaként állította a fiatalok elé.

A kollégium közel 500 főnyi tanulója mély érzéssel hallgatta a visszaemlékezést. *Krapecz Piroska* tanuló szavalatával és az Internacionálé hangjaival fejeződött be az avató ünnepség.

Sziládi Sándor

Két hét a magyar vasutasok vendégeként

Mi, német vasutasok tizenkét napot töltöttünk a Magyar Népköztársaságban. Sok várost és falut látogattunk meg. A vasút legkülönbözőbb munkaterületein szolgálatot teljesítő vasutasokkal beszélgettünk. Volt alkalmunk meggyőződni arról, hogy a magyar nép — hozzánk hasonlóan — szorgalommal építi a szocializmust és harcol az emberiség jövőjéért, a tartós békéért.

Különösen tetszett nekünk a magyar vasutasok fegyelmezett magatartása és a szolgálati helyek példás rendje. A tiszteletadás a vezetők és a beosztottak között kölcsönös.

A Balaton-menti állomások virágoskerthez hasonlítanak. A pályaudvarok és állomások versenyeznek azért, hogy a „*legtisztább és legszebb*" szolgálati hely címet kiérdemelje. A szakszervezet sokat tesz a munkavédelem lehető legjobb megszervezéséért.

Megtekintettük a ferencvárosi rendezőpályaudvart is. Itt két gurítódomb nagyszerű munkája teszi lehetővé naponta több ezer vagon útbaindítását. A vasutasok hidraulikus vágányfékkel és mechanikus váltóberendezésekkel dolgoznak. Tapasztalatainkat szeretnénk otthon hasznosítani. A Német Szocialista Egységpárt Központi Bizottsága IX. plénumán hozott, a vasút korszerűsítésére irányuló határozatokat minél előbb végrehajtani.

Jártunk a 100 éves miskolci kocsijavítóban is. Alig hihető, hogy ezt a műhelyt a háború alatt teljesen szétrombolták. A dolgozók jogos büszkeséggel mutatták azt a sok oklevelet és kitüntetést, melyeket jó munkájuk elismeréséül kaptak.

A X. magyar vasutasnap alkalmából rendezett *vasutas újító kiállításról* szólva szintén csak elismerésünket nyilváníthatjuk. Ehhez hasonló kiállítást mi is rendeztünk ez év júniusában a Német Birodalmi Vasutak közlekedési konferenciája alkalmából. Ez mozgó kiállítás volt és valamennyi csomópontunk dolgozóinak bemutattuk. Egyébként mi minden évben tartunk újító konferenciát. Nagyon sok lehetőség kínálkozik arra, hogy bizonyos újításokkal egymást megismertessék a magyar és a német vasutasok, illetve a szocialista országok vasutasai.

Meglátogattunk néhány csecsemőotthont, óvodát, szanatóriumot és üdülőt. Általános véleményünk, hogy jó a magyar vasutasok szociális ellátottsága és a kormány által biztosított anyagi erőket a szakszervezet nagy felelősséggel kezeli. Sok szociális létesítmény társadalmi munkával épül. *Balatonkenesén* például a vasutas fiatalok üdülőt építenek. Ezt a példát ajánljuk a mi vasutasainknak is.

Meggyőződésünk, hogy a magyar munkásosztály odaadó lelkesedéssel halad a párt és a kormány által megjelölt úton és építi a még boldogabb jövőt. Nagyon sokat tanultunk magyar barátainktól és felemelő érzés számunkra, hogy a magyar és német nép közötti barátságot tovább erősítettük.

A magyar népnek, a magyar vasutasoknak további sikereket, békés életet kívánunk.

Kurt Lademann

az NDK Vasutas Szakszervezetének helyettes elnöke

Nemzetközi hírek

NYUGAT-NÉMETORSZÁG:

A Bundesbahn — a hírhedt Brand-szakvélemény alapján — 104 ezer vasutast kíván az utcára dobni. Ez bizonyosodott be a wiesbadeni szakszervezeti gyűlésen is.

CSEHSZLOVÁKIA:

Huszonkét és félmillió tonnával rakott 73 ezer 500 túlsúlyos vonatot indítottak útba terven felül a csehszlovák vasutasok a II. negyedévben. Az első félévben 479 185 szocialista vállalási teljesítettek.

AUSZTRIA:

Hét vasút kocsi futamodott meg Grác közelében. Egy mozdonyvezető egy arra haladó tehergépkocsi segítségével üldözőbe vette a kocsikat, majd azok egyikére átugorva kézifékkel megállította az elszabadult járműveket.

Ülésezett a KGST állandó közlekedési bizottsága

Október 25-e és 29-e között Berlinben ülést tartott a KGST állandó közlekedési bizottsága. Az ülésszakon többek között a tagállamok vasútvonalainak karbantartására vonatkozó több javaslatot is elfogadtak.

Újabb vasútvonalakon terelik közútra a forgalmat

1960. november 1-től a *Bacsalmás—Csikéria* és *Bácsalmás—Ólegyen* gyengeforgalmú vasútvonalakról közútra terelték a forgalmat. A fenti községek között ettől az időtől a 43-as számú bajai AKÖV bonyolítja le a személy- és áruforgalmat.

Ugyancsak közútra terelték a *Hidas—Bonyhád* közötti vasútvonal személyforgalmát. A teherforgalmat iparvágányszerűen bonyolítják le.

LAKÁSCSERE

— Nagyvenyimi MÁV-lakásom elcserélném MÁV- vagy magánlakásra Budapesten, vagy környékén. Jó állattartási lehetőség. A busz 10 perc. Érdeklődni lehet Mucsányi István, Nagyvenyim állomás.



Ságl Ferencné tanárnő történelemórát tart Cegléd állomás oktatótermében a dolgozók általános esti iskolájába járó VII. osztályosoknak.

A Német Demokratikus Köztársaságban működő vasutas műkedvelő képzőművészcsoportok néhány problémája

Szakszervezeteink kulturális feladata többek között a dolgozók művészi öntevékenységének a fejlesztése. Ez áll legalábbis a papíron. A megvalósítás azonban, az emberekkel való eleven kapcsolat megteremtése, az egyénben szunnyadó alkotó tehetség — különböző formáinak — felébresztése, távolról sem olyan egyszerű, mint a bevezetőben említett és immár közhellyé vált mondat.

A német vasutasok között természetesen a legkülönbözőbb tehetségek vannak. Megállapítható ez például abból a sok versből, amely hetenként érkezett a *Fahrt Frei* szerkesztőségébe. A művészi tevékenység rendkívül szerteágazó és csak az 50-es években sikerült a szervezett munkát megindítanunk. Mintegy 40 kultúrotthonban mind több és több művészkör alakult. Ezek közül most csak a képzőművészkörökkel kívánunk foglalkozni. A műkedvelők sorkentésére a Fahrt Frei a szakszervezettel karöltve 1956-ban versenyt hírdetett a fényképész- és festőművészkörök számára.

Célunk volt lehetőséget adni a vasutasoknak, hogy az 1957. évi vasutas képesnaptárt ők maguk készítsék el. A részvétel óriási volt. 8000 pályázat érkezett. Mégsem sikerült a naptárt hivatásos fényképészek és művészek bevonása nélkül elkészítenünk. A beküldött anyagból mindössze a szükséges képek felét tudtuk kiválasztani, mert csak nagyon kevés pályázat érte el a kívánt művészi színvonalat.

Annyit azonban sikerült megállapítanunk, hogy *sok tehetség van a vasutasok között. Minden szempontból érdemes ezekkel a tehetséges emberekkel foglalkozni.* A művészi képanyag hiányát ugyanis az esztétikai képzetlenség okozta. Sok vasutasnak — ilyenek még ma is akadnak — teljesen hamis elképzelése volt a művészi feladatról. Voltak ugyan olyanok, akiknél dicséretre méltó művészi igényesség mutatkozott, mondanivalójukat mégsem tudták megfelelően kifejezni.

Sok esetben olcsó levelezőlapokról giccses képeket másoltak, vagyis pusztán gépies tevékenységet folytattak. Előszeretettel festettek és fényképeztek érzelgős témákat. Például: naplementeket. Ezzel kapcsolatban meg kell említeni, hogy a német munkások és parasztok művészet iránt fogékony szellemét körülbelül egy évszázad óta tudatosan félrenevelték. Az igazi művészet iránti érzéket a népből szinte teljesen kiirtották. A nagy tömegben előállított ízléstelen termékekben különösen kedvelték a tündérláncot ábrázoló képeket. A gazdagság érzését kívánták az alsóbb rétegekben kelteni. A vilmoscsászári monarchia beképzelt, önző hivalkodása, nevetséges dagályossága és haszontalan limlomja az egészséges szépérzéket foltogatta és mindinkább behatolt az egyszerű ember lakásába.

És vajon nem jelenti-e minden illúziókeltés, minden művészietlen képmutatás a nép becsapását? Azt állítjuk, hogy az ízlés és az az adottság, mellyel a művészetet élvezhetjük és művészi alkotásokat teremtünk, nem öröklődő kiváltság, hanem nevelési kérdés. Ahhoz tehát, hogy a vasutasok tehetségét fejleszteni tudjuk, művelt, művészileg képzett emberek segítségére volt szükségünk.

A párt és a szakszervezet felhívással fordult a művészekhez. A művészek közül sokan elmentek a vasutasok kultúrotthonaiba és üzemeibe. Most új szakasz küszöbén állunk. Amatőr fotosaink olyan témasorozatok elkészítését tűzték célul, mint új szocialista létesítményeink, vagy az alkotó ember ábrázolását. Műveikben mellőznek minden hamis pátoszt és eszményítést. A valóságos életet akarják bemutatni.

A festőkörökben, a vasutasok nagyméretű festményekkel kísérleteztek, de témáikat sem művészet, sem tudás tekintetében nem tudták uralni. Most, elsősorban rajzolni tanulnak, Linóleummetszeteket készítenek és elsajátítják a képkompozíció törvényszerűségeit. Így ismerkednek magával a művészettel. A műkedvelő nem teheti magát túl a fejlődés legelemibb fokainak az ismeretén, különben egész életére dilettáns marad. Néhány festegető vasutasnak nem tetszett az új módszer. Miután azonban többször beszélgettek a művészekkel, világossá vált előttük, hogy igényes témák csak akkor oldhatók meg sikerrel, ha a festő alapos tárgyi ismeretekkel is rendelkezik.

Mi tulajdonképpen a műkedvelő fényképészetnek és festészetnek az értelme? — kérdezik nálunk gyakran. Talán a hivatásos művészekkel kíván versengeni? A művészettel való foglalkozás komoly fáradozás, melynek gyümölcse lehet az ember művészi alkotása. Hozzásegít ahhoz, hogy a nemzeti és nemzetközi művészet és kultúra valamennyi érzelmi árnyalatát megértse. Ez nevelés és képzés nélkül lehetetlen.

A művészi szempontból önállóvá vált vasutas újabb alkotásokkal és bizonyító erejű művekkel járul hozzá a nemzeti kultúra fejlődéséhez. A szocializmust építő embernek sokoldalúan képzettnek kell lennie mind szakmai, mind művészi érzék szempontjából. Ezt a fontos kulturális kérdést nálunk még gyakran lebecsülik. Található ugyan néhány kimagasló fotóamatőr és festőkör, tánccsoport és szatirikus kabarét előadó színjátszó gárda, amely valóban művészi teljesítményt nyújt. Ezek közül többen kitüntetést kaptak. Ez a színvonal azonban még távolról sem általános.

A Vasutas Szakszervezet most művészek és művészettörténészek segítségével szeretné ezt a fogyatékosságát megszüntetni. A Fahrt Freiben minden héten leközlünk egyet az amatőrök legsikerültebb fényképvételeiből és serkentésül jutalomdíjat fizetünk érte. Jó rajzokat, linóleum- és fametszeteket szintén rendszeresen jelentetünk meg. Egyes fotokörök a kiváló vasutasokról készítenek portrékat. Ezeket a fényképeket az állomásokon kifüggesztjük és ezzel kifejezzük tiszteletünket kiváló munkatársaink iránt, másrészt pedig eredményes termelési propagandát folytatunk.

A *Magdeburgi Kultúrotthon* rajz és festő köre például nagyon ízléses freskóval díszítette a magdeburgi vasuti gyermekotthon helyiségeit. Az *Odera menti Frankfurt* kultúrotthonának a művészkovácsai kovácsoltvas munkáikkal tették szebbé a kultúrotthont.

Ezeket az eredményeket természetesen nem értük el máról holnapra, még kevésbé adminisztratív eszközökkel. Hosszadalmas, nagyon sok türelmet igénylő emberi és kultúrpolitikai munka gyümölcse e fejlődés. Érdemes és nagyon vonzó munka a vasutas tehetségek pártolása és képzése.

A. G. Schuchardt
a Fahrt Frei kulturális rovatának vezetője

Transz-európai gyorsteher forgalom

Ötnapos nemzetközi konferencia kezdődött november 11-én a Gellért Szállóban.

Húsz európai ország vasúti szakemberei tanácskoztak a nemzetközi tehervonatok 1961—62. évi menetrendjéről, a nemzetközi áruforgalom gyorsabb és gazdaságosabb lebonyolításának lehetőségéről. Tervek szerint a jövő év májusától Magyarországon keresztül két gyorstehervonat közlekedik, amelynek utazási sebessége eléri a 45 km/órás utazási sebességet.

A III. negyedévben a pécsi igazgatóság végzett az első helyen

A III. negyedév teljesítményei alapján az igazgatóságok versenyében a pécsi igazgatóság végzett az első helyen. Ennek eredményeként elnyerte a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Szakszervezet Elnökségének vörös vándorzászlaját és az első helyezéssel járó 100 000 forint céljutalmat.

A II. helyezett budapesti igazgatóság az ezzel járó 75 000 forint jutalom háromszoros összegében, azaz 225 000 forintban, a III. helyezett szombathelyi igazgatóság pedig 50 000 forint jutalomban részesült.

Tizenöt éve szakszervezeti funkcióban

Nagykanizsa állomás dolgozói jól ismerik a mindig derűs, fáradhatatlan *Vojkovics*



Olga bérelszámolót, aki tizenöt év óta tölt be szakszervezeti tisztséget. Hosszú ideig volt bizalmi, majd vezetőségi taggá választották. Ő az állomás nőbizottságának elnöke.

A dolgozók jogos kívánságaiért mindig kiáll, támogatja őket. Nemcsak a szolgálati vezetőknél és a társadalmi szerveknél jár el érdekükben, hanem a család- és beteglátogatást is megszervezte. Mint pártvezetőségi tag, szintén elvégzi a rábízott és önként vállalt feladatokat.

Vojkovics elvtársnő szakvonali munkájáért 1957-ben igazgatói elismerést, majd 1958-ban nőbizottsági munkájáért vezérigazgatói elismerést kapott. Tizenöt éves szakszervezeti munkájáért pedig a közelmúltban a szakszervezet elnöksége oklevéllel tüntette ki.

KERESZTREJTVÉNY

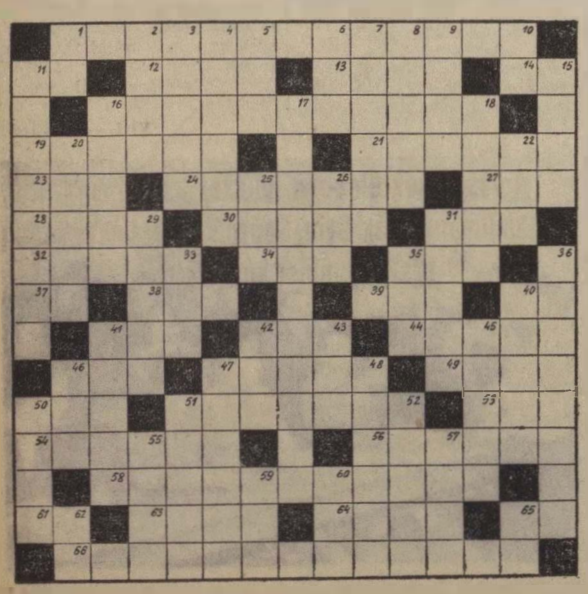
VÍZSZINTES: 1. A munkateljesítmény mérésének tudományos alapja. 11. Ugyanaz. 12. Becézett női név. 13. Telítve. 14. Libahang. 16. Ha a víz elpárolog a folyadékból. 19. Régi vasolvasztó. 21. Prémes állat. 23. Halad a végén. 24. Híres erdő. 27. Új, németül. 28. Vissza: falusi rokon. 30. A Tisza mellékfolyója. 31. Török méltóság. 32. Világhírű olasz énekes. 34. Szarvasfajta. 35. Egyesült Nemzetek Szervezete. 37. Mosd a közepén. 38. Női név becézve. 39. Kibogoz. 40. Akolban van. 41. A monda szerint Hunor és Magor anyja. 42. Zuhanj! 44. Erőgép. 46. A munka tudományos mértékegysége. 47. Vas megyei községbe. 49. Szállít. 50. Szülő. 51. Öreg hámort. 53. Berlini Állatkert. 54. Cukorgyári melléktermék. (Ék.-fel.) 56. Az Albán Munkapárt első titkárának családi neve. 58. A fák tanyája. 61. Tetejére. 63. Férfinév. 64. Egymást követő betűk. 65. Kimondott betű. 66. Alap-teljesítőképesség.

FÜGGŐLEGES: 1. Két névelő. 2. Taktus. 3. Mint a fehér akác. 4. Egy kis javítással betakarítás. 5. Külszín, franciául. 6. Igali Tóth Sándor. 7. Két szó: tiltószó és fiútestvér. 8. Nem kötői. 9. Vissza: német sör. 10. Ezüst vegyjele. 11. Későn. 15. Fegyver. 16. Vékony lemez. 17. Egyre több helyen található. 18. Mostanában sok szó esik róla. 20. Ál. 22. Női név. 25. Kötőszó. 26. Tiltószó. 29. Csengő németül. 31. Amerikai hegység. 33. Zamata. 35. Német város. 36. Pinceászok közé. 40. Férfinév. 41. Egy betűpótlással indiai állam. 42. Heves megyei község. 43. Keleti méltóság. (Ék.-fel.) 45. Hámmal bélelt csöves mirigy. 46. Máj váladéka. 47. Az egyik testrészünk. 48. Jó tréfa. 50. Szovjet folyó. 51. O csinos. 52. Színművészünk családi neve. 57. Tedd vissza! 59. San Paolo de . . . nda. 60. S. P. A. 62. Egymást előző betűk. 65. Kés szélei.

Beküldendő: vízszintes 1., függőleges 17. **Beküldési határidő:** december 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Szakszervezetünk kongresszusa.

Könyvet nyertek: Papp Dezsőné Miskolc, IV., Petneházi u. 56. fsz. 1., Zsigmond János, Szolnok, MÁV Rakodási Főnökség, Szőllősi Ottó, Veszprém, Rózsa u. 4.



HÍREK

— **Üzemgazdasági tanfolyamot** rendeznek a szombathelyi járműjavítóban. A szakszervezeti bizottság által szervezett tanfolyamra eddig mintegy 100 dolgozó jelentkezett.

— **Élüzemszint felett.** Pápa állomás dolgozói a harmadik negyedévben is túlteljesítették az élüzemszintet. A kocsitartózkodásban 119,2, a kocsimozgatásban 108,6, a kocsikihasználásban pedig 107,3 százalékra teljesítették a tervet.

— **Felújítja a selejtes mozdonyrugókat** a pusztaszabolcsi fűtőház ifjúsági brigádja. Ezt az anyagtakarékosság szem előtt tartásával, a KISZ-kongresszus tiszteletére vállalta az ifjúsági lakatosbrigád.

— **A Nyugati-pályaudvar dolgozói** is csatlakoztak a német és a csehszlovák vasutasok által kezdeményezett, a nemzetközi gyorsvonatok menetrendszerűségéért indított mozgalomhoz. Munkájukhoz kérik a jugoszláv vasutasok segítségét is.

— **Összevont taggyűlést tartottak** a szegedi igazgatóság területén szolgálatot teljesítő kommunista vasutasok. Elhatározták, hogy a munkásosztály helyzetéről szóló párthatározat szellemében javítják munkájukat.

— **A KISZ-kongresszus tiszteletére** a szolnoki járműjavító fiataljai kongresszusi műszakot indítottak.

— **23 brigád közül öt nyerte el a szocialista címet** Dombóvár állomáson. Hat más brigád szintén jól dolgozott, de a szocialista együttélés követelményeinek nem feleltek meg.

— **A dolgozók megszépítették** a Tapolca—Sümeg közötti vasutvonal állomásait és szolgálati helyeit — Szabó József vasai pályamester kezdeményezésére. Csánfa állomás és Zalagyörök m. h. dolgozói a közeli villanyhálózat bevezetését kérik.

— **450 ezer forint értékű üzemanyagot takarítottak meg** a kaposvári fűtőház dolgozói. Ez az eredmény főként a mozdony- és motorvezetők jó munkáját tükrözi.

— **Kilenc brigád nyerte el a szocialista címmel járó oklevelet,** 31 brigád a szocialista címet a debreceni járműjavítóban. 11 brigádot ajánlottak a cím megszerzéséért indított versenyben való részvételre.

— **Kétszer annyi újítást adtak be** az idén a nagykanizsai fűtőház dolgozói, mint az elmúlt évben. Az idei 41 újításból 21-et már bevezettek, hat pedig kísérlet alatt van.

— **Függővasutat terveznek** Moszkva és a munkovói repülőtér között. A 30 km-es utat 15 perc alatt teszi majd meg a háromperceniként és 120—130 km-es sebességgel közlekedő vonat.



Szélesítik a leadási raktár ponkját Kecskemét állomáson. Az új ponk, amelyet a kecskeméti pft. főnökség IX-es pályamesteri szakaszához tartozó Onódi-brigád épít, meggyorsítja majd a ki- és berakodást.

Repülőmodellezők versenye

A MÁV Sportrepülő Klub november 6-án a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 43. évfordulója tiszteletére rendezte meg az 1960. évi vasutaskupa repülőmodellező versenyt a dunakeszi sportrepülőtéren. Az idén ezzel a modellezők részére befejeződtek a versenyek. A küzdelem az egyes kategóriák eredményeinek összesítése után csapatban a vasutas modellezők sikerét hozta. Csapatban: 1. MÁV Sportrepülő Klub A-csapata, 2. Bp. Dózsa, 3. Ganz—MÁVAG. Az egyéni versenyben a következőképpen alakult a végeredmény:

Mechanikus (motoros) kategória: 1. Simon Gyula (Ganz—MÁVAG), 2. Mecnner András (MÁV Sportrepülő Klub). A—2 (vitorlázó) kategória: 1. Vörös János (Pamutipar) 2. Krizsma Gyula (MÁV Sportrepülő Klub). Gumimotoros kategória: 1. Benedek György (Bp. Dózsa), 3. Krizsma Gyula (MÁV Sportrepülő Klub).

A szerkesztőség üzeni

Horváth József, Kiskunhalas, Sziládi Sándor, Szeged, Ugrai Imre, Budapest, Bognár Károly, Tapolca, Dunkel Frigyes, Debrecen, dr. Horváth Károly, Budapest. Leveleiket lapunkban felhasználjuk.

Furik Jánosné, Dunakeszi, Tóth Pál, Cegléd. Levelüket továbbítottuk kivizsgálás céljából.

D. Nagy László, Nyíregyháza: Kérésével kapcsolatban személyesen jártunk el. Az illetékes hivatal értesítést küld.

Tihanyi György, Nyíregyháza: Kérését teljesítették.

SPORTHÍREK

A Lokomotív Természetjáró Egyesület november 6-án és 7-én jól sikerült csillagtúrát rendezett a Bükk-hegységben. A túrán a budapesti osztályokon kívül Sopron, Békéscsaba, Szeged, Szolnok és Debrecen vasutas természetjáróri, szám szerint 330-an vettek részt. A túrázók Bánkúton találkoztak, ahol ünnepséget tartottak a Nagy Októberi Szocialista Forradalom emlékére. Az ünnepség után osztották ki a vasutas alapfokú verseny díjait, két versenyző pedig megkapta a „Kéktúra" jelvényt.

A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya november 19-én és 20-án, a BVSC Szőnyi úti birkózótermében rendezi meg az 1960. évi országos vasutas ifjúsági kötöttfogású birkózóbajnokságot.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztősége: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Üzemi bál



— Kedves közönségünk! A MÁV műsoron kívül három kocsit állított be az iparvágányunkra. Felkérem a kiszeseket, a szünetben segédkezzenek a kirakásnál, hogy utána nyugodtan mulathassunk reggelig.

Forgalmi vizsga előtt



— Ugye hogy megijedt tőlem! En vagyok az a küldönc, aki száz éve szerepelek az utasításban. Most ismerkedjen meg velem mert a gyakorlatban aligha találkozunk.

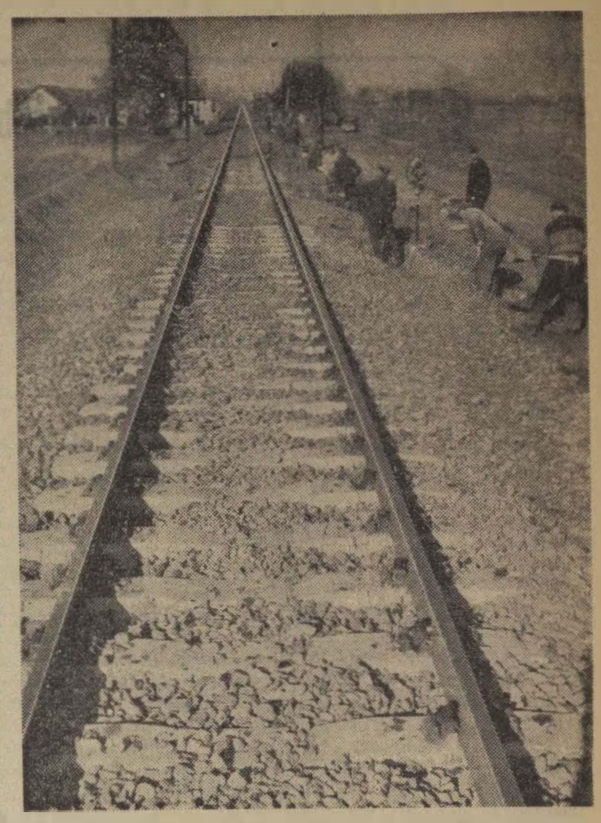
(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. DECEMBER 1.



A Celldömölki Építési Főnökség 4-es mozgó építésvezetősége az ősz elején megkezdte a győr—szombathelyi vonal korszerűsítését. Képünkön Zóka János és brigádja Ménfőcsanak közelében — a 6-os őrhelynél — az ágyazat rendezését végzi.

A dolgozók nagy része időszerűnek tartja a meglazult normák rendezését

Glocsek Bálintot, a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV. SZB-titkárát nem könnyű megtalálni. Hónapok óta nagy feladat megoldása köti le a vállalat munkájáért felelősséget érző emberek idejét. Taggyűléseken, termelési tanácskozáson, majd legutóbb az üzemi tanács ülésén is arról vitatkoztak, hogyan növelhetnék a termelékenységet.

— 1957-hez viszonyítva 26,1 százalékkal növeltük a munkáslétszámot — mondja az SZB-titkár — *és 40 százalékkal több bért fizetünk ki. Az elmúlt három év alatt 15.4 százalékkal nőtt az egy dolgozóra eső termelési érték, a termelékenység viszont 10,5 százalékkal csökkent. Igaz, hogy a hároméves tervet teljesítjük, de nem termelékenyebb munkával, hanem létszámemeléssel.*

Ki mennyit termeljen?

Az 1956 után megállapított normák fellazultak, mert az emberek nagyobb gyakorlattal dolgoznak, jobban ismerik a gépeket és sok esetben újításokkal könnyítették munkájukat.

— Egyik legfőbb akadályozója a termelékenység növelésének: a plafon — hallottuk *Debreceni Imrétől*, a terv-statisztikai osztály vezetőjétől is. *— Előfordul, hogy a dolgozók munkaidő alatt leállnak, lógásra kényszerülnek, mert a MEO nem veszi át a plafon fölötti munkadarabokat* — tette hozzá *Szentgáli István*, a C-csarnok idős gépmunkása.

Ő egyébként kérte, hogy a geo-szorítók lyukasztásának 3000 darabos plafonját emeljék fel százzal. Meg is tették. Most újabb 90 darabbal kéri az emelést. *Szabó* főmérnök erre „megállj"-t mondott: *— Állapítsa meg a műszaki osztály, hogy magasabb vagy alacsonyabb normát kell-e megszabni.* És ez így helyes, reális. Ne a dolgozók önkéntes vállalásától függjön az, hogy ki menynyit termel.

Az egyik dolgozó megjegyezte, hogy a normairodában kevés a létszám, így az alapos munkát igénylő rendezés sokáig fog tartani. A kapkodást pedig kerülni kell, nem szabad ismét a régi hibákba esni.

A bérünk nem csökken

Az A-csarnokban sínegyengetőkkel beszélgettünk.

— Mi órabérben dolgozunk — mondja *Juhász Imre* —, *de nem vagyunk ellenzői annak, hogy esetleg teljesítménybért kapjunk. Hiba, hogy a mi munkánkban nehéz a feltételek biztosítása.*

A régi és a most folyó normarendezés közötti különbséget jól ismerjük. Korábban a rendezés arra irányult, hogy a munkások bére csökkenjen. Most viszont a béralap teljes egészében a miénk marad. A bér tökéletesebb elosztásával megszűnik, hogy az egyik dolgozó túl könnyen keresse a pénzt, a másik pedig nehezebb feltételek között végezze munkáját.

Tóth Ottó, a C-csarnok órabérese ezt mondja:

— A geo-üzemben ezelőtt előmarást végeztem teljesítménybér szerint. Most is szívesen dolgoznék teljesítménybérért, mert ez nem járna keresetveszteséggel. A mi munkánkhoz azonban nincsenek biztosítva a feltételek, így például a folyamatos anyagellátás. Egyszer hajrázunk, különösen a hónapok végén, máskor viszont elkényelmeskedjük az időt.

Az életszínvonal emelésének alapja

Még messze a munkaidő vége, de a leállított 55-ös fúrógép mellett három ember törülgeti olajos kezét. Előkerül a ceruza, és megkezdődik a munkalapok kitöltése. Ki, mit, menynyit dolgozott a mai napon.

Király Tibor, a gép fiatal gazdája így panaszkodik:

— Külön adminisztrátort alkalmazhatnék, aki ezt a sok paksamétát vezetné. Nekünk, teljesítménybérben dolgozóknak, egyik kívánságunk, hogy csökkentsék a sok írka-firkát. Van is erre lehetőség. A 30 blokk helyett elég egy csoportos munkalap vezetése, de mint most is, a gépíró tévedése miatt külön-külön kell lapot vezetni minden munkáról.

A norma szerint dolgozók nem idegenkednek a rendezéstől, mert tudják, hogy figyelembe veszik az embert és a gépet is. Jó jelnek tartják, hogy nem adminisztratív intézkedéssel, nem egyik napról a másikra hajtják végre az új normák megállapítását. S nem is minden gépen, csak amelyiken szükség van erre. Például, ahol új technológiai eljárást vezettek be, vagy tervszerűsítést hajtottak végre. A becsületes dolgozók támogatják ezt a törekvést, mert a termelékenység növelése az egyik és legfontosabb alapja az életszínvonal emelésének.

Kovács József

A közlekedés időszerű problémáiról tartott sajtótájékoztatót Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter

November 17-én, a *Magyar Sajtó Házában Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter a közlekedés időszerű problémáiról tájékoztatta a sajtó képviselőit.

A vasúti közlekedésről szólva hangsúlyozta, hogy egyik legfontosabb feladat a menetrendszerűség betartása, az áruk gyors elszállítása. A vonatok közlekedése a menetrendszerűséget illetően nem egy esetben túlszárnyalja az európai átlagot.

Ezután a vasút fejlesztésével foglalkozott. Elmondotta, hogy

a rendelkezésre álló beruházási összegeket elsősorban a járműpark felújítására, a vágányhálózat bővítésére és korszerűsítésére fordítják.

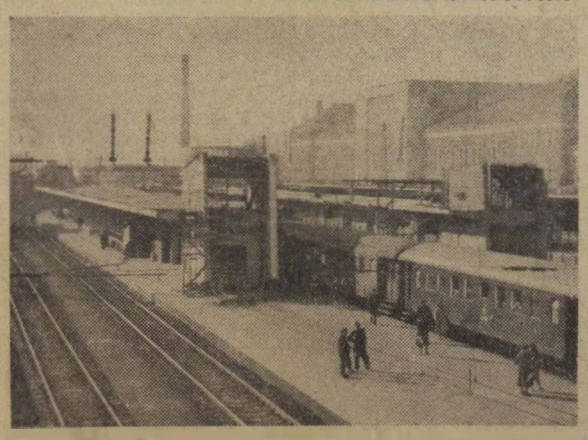
Különösen nagy súlyt helyeznek a vasút dieselesítésére és villamosítására. A hazai gyártmányok mellett külföldről szerezzük be a vontató járműveket.

A magyar ipar megkezdte az 1350 lóerős dieselmozdonyok gyártását.

Az első ilyen mozdonyok már üzemelnek.

A külföldről vásárolandó 2000 lóerős és ennél nagyobb teljesítményű dieselmozdonyok vásárlására egy szakbizottság indult útnak.

Továbbiakban a közlekedés egyéb ágazatairól, valamint a posta problémáiról beszélt *Kossa* elvtárs.



A régi rémlemezes peronok helyett új, korszerű, szigetelt tetőzettel ellátott peronokat építenek Győr állomáson.

Meggyorsul a nemzetközi tehervonat-közlekedés

— A MÁV két transzeurópai expressz tehervonatot indít Budapestről

Mint ismeretes, november 11—15-e között Budapesten tartották meg az *Európai Tehervonati Menetrendi Értekezlet* (LIM) őszi konferenciáját. A konferencián 20 ország 54 küldötte vett részt. A napirenden szereplő 101 kérdést plenáris és csoporttárgyalásokon vitatták meg.

A csoporttárgyalások középpontjában a nemzetközi áruforgalomban 1961-ben bekövetkező változást, a *Trans Europe Express Marchandises* (TEEM) Európán át közlekedő tehervonat hálózatának létrehozása szerepelt.

A tárgyalásokon született határozatok értelmében úgynevezett transzeurópai expressz-tehervonatokat indítanak. Az országok közötti áruszállítás meggyorsítására előreláthatólag mintegy 24 vasútvonalon indulnak ilyen vonatok.

Egy hét helyett 49 óra alatt

A MÁV vezetői az értekezleten két ilyen nagy fontosságú TEEM-vonat közlekedtetésében állapodtak meg. Mindkét vonat *Budapestről* indul. Az egyik *Csehszlovákián* és a *Német Demokratikus Köztársaságon* keresztül haladva a skandináv államokkal köti össze Magyarországot. A vonat *Budapestről* 6,25-kor indul és a harmadik nap reggelén 7,05-kor érkezik *Stockholmba*. Ez azt jelenti, hogy a gyors továbbítást igénylő gyümölcs, élelmiszer, primőr, zöldség és egyéb romlandó áruféleségek a jelenlegi 6—7 napos út helyett 49 óra alatt értékcsökkenés nélkül jutnak el rendeltetési helyükre.

A másik ilyen vonat a nyugati országokkal köti össze hazánkat. Ez a szerelvény 5,10-kor indul és másnap hajnali 2 órakor érkezik meg a svájci határállomásra, *Buchsba*, 3 órára az olasz határállomásra, *Tarvisióba*, illetve 3—4 óra között *Münchenbe*. Gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a nyugati országokba szállítandó élelmiszerféleségek két nappal korábban érkeznek rendeltetési helyükre. A gyors szállítás révén devizatöbbletet is nyerünk.

A két transzeurópai tehervonat közlekedtetésének kialakításánál a MÁV vezetői figyelembe vették a *Román és a Bolgár Népköztársaságból* a nyugati országokba exportált élelmiszer küldeményeket. Éppen ezért megfelelő csatlakozást biztosítanak számukra a Budapestről induló gyorsjáratú TEEM-vonatokhoz.

Csökkentik a tartózkodási időket

Az ötnapos értekezleten részt vevő országok vasútjainak képviselői megállapodtak abban is, hogy a lehetőségek szerint csökkentik a gyorstehervonatok tartózkodási idejét a határállomásokon.

Eszerint a két transzeurópai expressz tehervonat közlekedtetése különösen felelősségteljes munkát kíván valamennyi érdekelt ország vasutasaitól. A többi között 45 km/óra utazási sebességgel kell közlekedtetni ezeket a vonatokat. A határállomásokon például a tartózkodás két óránál több nem lehet. A menetrend szerinti alapsebesség 85—100 km/óra lesz.

Hogy ezeknek a követelményeknek maradéktalanul eleget tehessen a MÁV, a TEEM-vonatokat személyvonati légfékkel közlekedteti, s csak kifogástalan állapotban levő, 100 km/óra, vagy annál is nagyobb sebességgel közlekedtethető kocsikból állítja össze a szerelvényt.

A nemzetközi értekezlet mintaszerű rendezéssel bonyolódott le. A MÁV vezetői arra is nagy gondot fordítottak, hogy a küldöttek megismerkedhessenek hazánk egy-két nevezetesebb vidékével és szép fővárosunkkal. Ezért a figyelmességért a küldöttek külön is köszönetüket fejezték ki a záróünnepségen.

Verseny a nemzetközi gyorsvonatok menetrendszerűsége érdekében

A csehszlovák és a német vasutasok felhívásához csatlakozva, a Keleti pályaudvar dolgozói versenyt indítottak a nemzetközi gyorsvonatok menetrendszerűségéért.

Az októberi kiértékelés alapján a tartózkodási idő 10 perccel való csökkentésére tett vállalásukat globálisan 109,7 százalékra, a vonatösszeállítás végrehajtását 100 százalékra, az átsorozás minőségének megjavítását szintén 100 százalékra teljesítették.

A legjobb egyéni eredményt a *Szamosvölgyi* brigád érte el: 103,5 százalékot.

Tóth III. András
Bp. Keleti pu.

Újabb munkasikerekkel készülnek a KISZ-kongresszusra

Három hónap telt el azóta, hogy a *Szombathelyi Járműjavító* fiataljai bejelentették: *munkaversennyel és egyéni felajánlásokkal köszöntik a KISZ első kongresszusát.* A fiatalok vállalták, hogy két kiselejtezett mozdonyt és húsz ugyancsak kiselejtezett kocsit bontanak szét. Ezt a munkát a napi műszak után társadalmi munkában végzik. A mozdonyosztály kiszistái már teljesítették vállalásukat.

Figyelemre méltó eredményeket értek el a takarékossági mozgalomban és a társadalmi munkában is. Az üzem fiataljai 30 óra társadalmi munkát vállaltak, de szép számmal akadnak már olyanok, akik eddig 50—60 órát végeztek. Az ifik különösen az üzem területének szépítéséből vették ki derekasan a részüket.

Felhívás lapelőfizetésre!

Felhívjuk a szakszervezeti bizottságok és az olvasók figyelmét, hogy a Magyar Vasutas példányszáma 1961 január 1-től emelkedik. Így lehetőség nyílik arra, hogy az eddiginél több olvasóhoz jusson el a lap.

Kérjük, hogy a megrendeléseket a szakszervezeti bizottságokon keresztül juttassák el a Magyar Vasutas szerkesztőségébe. (Budapest. VI., Benczur u. 41.)

NEM MINDEGY: TÉL VAGY NYÁR

A Budapest—Déli pu. és Tapolca között közlekedő 1114/1115. számú vonatok még most is a nyári fürdőidényhez méretezett szerelvénnyel közlekednek. Már többször jelentettem, hogy a 13—14 személykocsi helyett elég lenne 8—10 kocsi. Gyakran üresen fut a szerelvény hátsó fele.

Ez pedig káros a népgazdaságra és a vasútra nézve egyaránt. A hosszú szerelvényt nem lehet végig fűteni, nehéz vontatni, könnyebben történik fékzavar és vonatszakadás. A teljes szerelvényt csak szombattól hétfőig, a nagyobb utasforgalom napjaiban kellene közlekedtetni. **Bognár Károly**

A vasutasok élet- és munkakörülményeit tanulmányozták Győr-Sopron és Vas megye országgyűlési képviselői

Győr-Sopron és *Vas megye* országgyűlési képviselői november elején *Celldömölkre* látogattak el, ahol együttes ülésen a két megye vasutasainak élet- és munkakörülményeivel foglalkoztak. Az ülésen *Szegedi Nándor*, a szombathelyi igazgatóság vezetője tartott beszámolót *Nyugat-Dunántúl* vasúti közlekedéséről.

A beszámolót követő vitában a vasutas vezetők — a képviselők érdeklődésére — a termelésben elért eredmények mellett a vasutasok orvoslásra váró panaszait is elmondták. Így többi között szóba került az idősebb vasutasok gondja, valamint a ruhaellátás.

Az ülésen résztvevő *Nagy Józsefné* könnyűipari miniszter, Győr-Sopron megye országgyűlési képviselője megígérte, hogy intézkedik a vasutasok jobb ruhaellátását illetően. *(A Kisalföld és a Vas Népe cikke alapján.)*

Egy baleset, amely még súlyosabb lehetett volna

November 15-én történt a kora esti órákban. Az 1061-es tehervonat 470 tonnával, 45 kilométeres sebességgel robogott Budapest felé. A jelzők szabad utat mutattak. A kissé borus, ködös időben a pályát figyelő mozdonyvezető és fűtője *Budatétény* megállóhelynél egyidőben vette észre, hogy a vasuti átjárónál egy autóbusz halad a sinek felé.

Szántó Lajos mozdonyvezető egy pillanat alatt cselekedett. Meghúzta a gyorsféket, de hiába, mert a következő másodpercben már bekövetkezett a baleset. A mozdony derékba kapta és mintegy 120 méteren maga előtt tolta az autóbuszt.

A mozdonyvezető és fűtője meg sem várták, míg a befékezett szerelvény teljesen megáll. Leugráltak a gépről és a buszhoz rohantak. Az utasok mentése lázas sietséggel kezdődött, mert közben kigyulladt az összeroncsolt autóbusz motorja.

A Budatétény-Őrház megállóhelyhez érkező 801-es nagytétényi HÉV motorvezetője *Rácz András és Pozsár Pál* vonatvezető, miután észrevették a balesetet, habozás nélkül megállították a szerelvényt és ők is a vasuti töltésre siettek. A közelben lakó *Szabó Lajos* BHÉV lakatos is ott termett. Igy a vasutasok a HÉV-istákkal együtt önfeláldozó munkával mentették az összeroncsolt, égő buszban bentrekedt utasokat.

Hogy a mentéssel és a tűz oltásával mennyi idő telt el, arra talán senki sem emlékszik pontosan. De arra *Szántó Lajosék* ma is jól emlékeznek, hogy valaki kétségbeesetten elkiáltotta magát: *Vigyázzanak emberek! Pest felől gyorsvonat közeledik!* Ez a valaki *Horváth János*, a 6-os számú sorompó kezelője volt, aki miután bekövetkezett a baleset feleszmélt és rohant a helyszínre, hogy értesítse a tehervonat személyzetét a szombathelyi gyors érkezéséről.

A másik vágányon, amelyre átnyult a felborult autóbusz, valóban vonat közeledett. A tehervonat személyzete nem vesztette el lélekjelenlétét. *Szántó Lajos* gépéhez rohant és vészjeleket adott a gőzsíppal. *Magyarósi Sándor* vonatvezető, *Varga I. István* kezelő és a megrémült sorompóőr jelzőlámpával a kezükben megállít jelezve a sinek között futottak a közeledő szerelvény elé. Az izgalomtól és a futástól kifulladt vasutasok szünet nélkül adták a jelzést ...

A Szombathelyig közlekedő 1806-os gyorsvonatot 200 méterre a baleset színhelyétől sikerült megállítaniuk. Sikerült, mert a 424-es személyzete észrevette a jelzéseket. Amint a szerelvény megállt, a mozdonyszemélyzet is a bajbajutottak segítségére sietett. Mire odaértek, már sikerült kiemelni a buszból a szerencsétlenség áldozatait, egy halottat, kilenc súlyos és hat könnyebb sérültet.

Az 1806-os, amelynek utasai talán nem is sejtették mi történt, miért vesztegeltek mintegy háromnegyed órát a nyílt pályán, a mentési munkálatok és az elsősegély után tovább folytatta útját *Szombathely* felé. Ha a tehervonat mozdonyszemélyzetének és a vonatvezetőnek nincs helyén a szíve, ha nem cselekszenek nyomban, amint a szembejövő vonatot megpillantották, ki tudja mi történik. milyen szerencsétlenség adódik. A 70 kilométeres sebességgel ezáguldó gyorsvonatot az autóbusz roncsai könnyen kisiklathatták volna, s ez a baleset már nemcsak nagy anyagi kárt, hanem több emberéletet is követelt volna. A gyorson ugyanis közel 400 utas tartózkodott.

A katasztrófa azonban nem következett be, mert megakadályozták azok, akik egy kötelességét elmulasztó sorompóőr és egy, a KRESZ előírásait megszegő autóbusz-vezető hibájából balesetet okoztak.

A vizsgálat ugyanis kiderítette, hogy a sorompóőr megkapta a jelzést a tehervonat közeledéséről, a sorompó leeresztéséről azonban megfeledkezett. A busz vezetője pedig lassítás nélkül haladt át a vasuti átjárón.

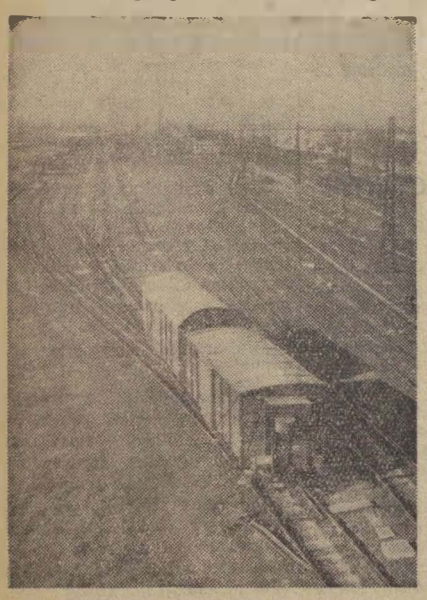
Bátor cselekedetükért díjat kapott illeti az 1061-es tehervonat személyzetét, de elismerés jár az 1806-os mozdony személyzetének is, mert szemük a pályán volt és idejében észrevették a veszélyt jelentő megállj jelzéseket.

Két határállomás együttműködéséről

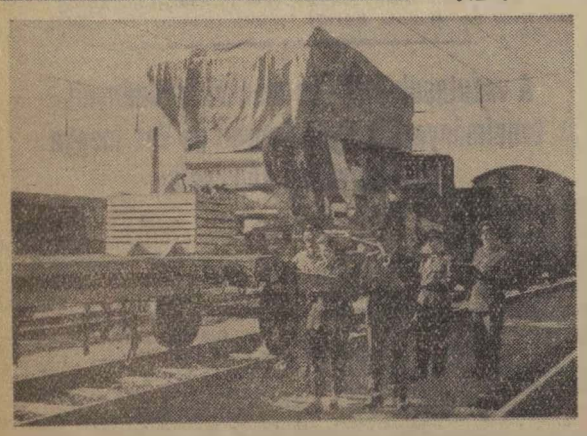
Az utóbbi időben igen jó kapcsolat alakult ki a két testvérváros, Komárom és Komarno vasutasai között. A jó együttműködés eredményeképpen ma már a lehető legrövidebb idő alatt elvégzik a vonatok átvételét, átadását, illetve ki- és beléptetését. Kétségtelen, ehhez nagyban hozzájárult a versenymozgalom. A két határállomás dolgozói ugyanis évek óta páros versenyben állnak. 1960 első felében a komáromiak nyerték a versenyt. Most is ők az esélyesek. Különösen jó eredményeket érnek el a tehervonatok menetrend szerinti indításában és terhelésében. Nem ritka az olyan nap, amikor a tehervonatok több mint 90 százalékát menetrend szerint indítják.



A 411-es gép prüszkölve húzza fel a gurítóra a 94-es szerelvényt.



Alig telik el néhány perc, egymás után gurulnak a kocsik a kívánt vágányokra.



Jóformán be sem fejeződött a gurítás, máris újabb szerelvény futott be a komáromi rendezőbe. S mint az a képen is látható, a két határállomás vasutasai és a vámhatóságok dolgozói együttesen veszik át a Komarnóból érkezett szerelvényt.

Landler Jenő emlékezetére

A magyar munkásmozgalom történetének egyik kiváló alakja: Landler Jenő. 85 esztendővel ezelőtt, 1875. november 23-án született.

Landler Jenő polgáremberként, majd szociáldemokrataként indult, de 1919-ben már a kommunisták soraiban találjuk. A társadalomban lévő igazságtalanságokat még fiatal éveiben felismerte és az elnyomottak mellé állt. Sztrájkokat szervezett.

A vasutas dolgozók előtt a század elején vált ismeretessé a neve. Az 1904-es vasutasperben bátran kiállt mellette és vezetőszerepet vállalt az 1906-os fővárosi villamosvasúti dolgozók sztrájkjában.

A Magyar Tanácsköztársaság tapasztalatai alapján vált igazi kommunistává.

A forradalom bukása után bécsi emigrációjában is forradalmárhoz méltó magatartást tanúsított. Az ő nevéhez fűződik többek között az emigrációs pártvezetőség és a Magyarországon működő illegális kommunista csoportok közötti kapcsolat felvétele. Akciókat szervezett a fehér terror bíróságai elé került elvtársak megmentésére. Pártépítő és szervező munkája közben fő feladatnak tartotta a proletár diktatúráért folytatott harcot.

Az állandó hősi harc aláásta egészségét és — 1928-ban — életének 53. évében meghalt. Földi maradványait a Kreml falában helyezték el, a nemzetközi munkásmozgalom több kiváló hőse mellé. Születésének évfordulóján reá emlékezve hajtottuk meg a munkásmozgalom vörös zászlaját.

Emlékezés Hámán Katóra születésének 76. évfordulóján

„Én a dolgozó asszonyokat képviselem abban a mozgalomban, amelyért most mindannyian börtönben ülünk ... Értsék meg végre: harcunk a kommunista párt soraiban anyák elkeseredett harca gyermekeik életéért." — Hámán Kató a többi között ezeket mondotta 1925-ben Horthy vészbiráinak szemébe.

Hámán Kató, a proletárdiktatúra meggyőződéses harcosa, tanítónő akart lenni. Kenyérgondok miatt azonban abba kellett hagynia a tanulást, s elment dolgozni: személypénztáros lett a vasútnál. A tanítónői oklevelet a későbbi évek során sem sikerült megszereznie. Ő mégis nevelő lett. Kisdiákok helyett munkások, munkásasszonyok százait nevelte öntudatra, igaz hazafiságra. Agitátor lett, a kommunista párt agitátora, aki egyszer halkan, másszor szenvedélyesen, harcosan beszélt az emberekkel.

Hámán Katót bárhova állította a párt, mindig megállta a helyét. Ha kellett illegálisan Bécsbe ment, ahol az emigrációban élő Landler Jenővel találkozott. Itthon pedig vállalva minden kockázatot összeköttetést teremtett a börtönből kommunistákkal és megszervezte leveleik kijuttatását.

A párt 1928-ban a Vörös Segély vezetésével bízta meg a harcokban megedzett, meggyőződéses kommunistát. Ezt a megbizatást is legjobb tudása szerint teljesitette. Meleg ebédet, cipőt és ruhát szerzett a börtönben sinylődő kommunisták sokat nélkülöző családja részére. Az ő nevéhez fűződik a váci fegyházban meggyilkolt Lőwy Sándor temetésének megszervezése is.

Hámán Kató tizszer állt bíróság előtt. Horthy rendőrei nagyon sokszor megkinozták, ő mégis vállalta az újabb és újabb megbizatásokat, vállalta a kockázatos harcot. Pártfeladatainak teljesitése közben 1934-ben a rákoscsabai csendőrségre került, ahol félholtra verték. Ezt a brutális kínzást már nem tudta kiheverni. A súlyosan megbetegedett asszony sok szenvedés után két év múlva meghalt.

Emlékét szivünkben őrizzük!

ÚJ KÖNYVEK

Krudy Gyula: **Az aranybánya** (Magvető). — Kossa István: **Dunától a Donig** (Szépirodalmi). — Bihari Klára: **Tisztességes asszony** (Magvető). — Vidor Gáborné: **Háborog a sír** (Magvető). — Rónay György: **Képek és képzelgések** (Magvető). — Panova: **Kisüt a nap** (Európa). — Olbracht: **Vándorcirkusz** (Európa). — Dickens: **Nehéz idők** (Európa). — **Mai jugoszláv elbeszélők** (Európa). — Mamin-Szibirjak: **A préda** (Európa). — Borisz Polevoj: **Messze a front mögött** (Európa). — Lev Tolsztoj: **Szevasztopol** (Magyar Helikon). — Szergejev—Censzkij: **Az ágyúk közbeszólnak** (Európa). — Ciolkovszkij: **Távol a földtől** (Móra). — Ajtmatov: **Dzsamila szerelme** (Európa). — Fjodor Ivanovics Saljapin: **Ifjúságom** (Zeneműkiadó). — Alföldi László: **A szomjazó sivatag** (Móra). — V. Androszov: **Az amerikai munkásosztály a monopóliumok jármában** (Táncsics). — Dr. Kovács Dénes: **Az életszinvonalról** (Táncsics). — Pintér István—Szabó László: **Szenzációk nyomában** (Táncsics). — **Fenn és lenn. Válogatta: Barabás Tibor** (Táncsics Könyvtár). — **100 Hires regény I—II. Szerkesztette: Lutter Tibor, Mihályi Gábor, Török Endre, Walkó György** (Táncsics). — Erich Wustmann: **A vörös hegyek indiánjai** (Táncsics). — V. Rovinszkij: **A lázadó hajó** (Utikalandok-sorozat). (Táncsics). —

A Mezőgazdasági Könyv- és Folyóiratkiadó Vállalat kiadásában megjelent új könyvek: Prohászka: **Szőlő és bor**. Kralovánszky U. Pál: **Háztáji állattartás**. Somos—Angeli: **Korszerű csiperkegomba termesztés**. Jeszenszky: **A gyümölcsfák metszése képekben**. Dobos Lajos: **A köszmétetermesztése debreceni módra**, dr. Kalmár Zoltán: **Jó gombák és felhasználásuk**. dr. Nagy Barnabás: **Gyümölcsdarazsak**.

Kitüntették a pécsi Kodály Zoltán kórust

Nagykanizsán, az Erkel Ferenc zenei év megnyitása alkalmából rendezett dísz-hangversenyen kitüntették a pécsi MÁV Központi Énekkart. *A szocialista kultúráért* kitüntető jelvényt *Vukits László*, a városi pártbizottság titkára nyújtotta át *Aradi Károlynak*, az énekkar elnökének.

A félszázados múlttal rendelkező vasutas kórus — a kitűnő képességű Horváth Gyula karnagy vezényletével — igen jól szerepelt a dísz-hangversenyen. Legnagyobb sikert *Erkel: Bánk bán* c. operájának Bordalaval és a *Szép örömkönny ragyogása* c. Erkel-mű előadásával érték el.

Joggyakorlat — Elvi döntések

Ha a dolgozó munkaviszonyát alkalmatlanság címén felmondással megszüntetik, ez nem jelent „általános" alkalmatlanságot és egymagában nem lehet akadálya annak, hogy a dolgozó szakképzettségének megfelelő munkakörben új munkaszerződést létesítsen. (133/1960. Legf. Ü.—Mü. M.)

Az alapkereset 20 százalékának megfelelő éjszakai pótlék csak a hat munkanapnál folyamatosan tovább tartó éjszakai munka esetén folyósítható. Az első hat munkanapra azonban az éjszakai pótlék mértéke ilyen esetben is az alapkereset 10 százaléka (134/1960. Legf. Ü.—Mü. M.)

Ha az egyeztető bizottsági eljárás megszűnik a dolgozó halála miatt, de a jogutóda anyagi természetű követelésével az egyeztető bizottsághoz fordul, utóbbi az anyagi igény érvényesítésére irányuló vitában a munkaviszony megszüntetésének, vagy az áthelyezésnek jogszerűségét az anyagi igény előkérdéseként bírálja el. (135/1960. Legf. Ü.—Mü. M.)

Váci vasutasok a termelőszövetkezetekért

A termelőszövetkezetek szervezéséből és segítéséből Vác állomás dolgozói is kiveszik a részüket. *Takács János* fékező és *Majer Nándor* kezelő a *nagykátai járás* után a közeljövőben a *szobi járás* területére megy szervező munkára.

A *fóti tsz* most kapta meg 2 millió forintos beruházását istálló építésére. A váci városi pártbizottság kéréssel fordult a vasutasokhoz, hogy az építkezéshez adjanak kőműves szakmunkásokat. A vasutasok vállalták, hogy öt napon keresztül három kőműves szakmunkással segítik a termelőszövetkezet istállójának felépítését. A felajánlás hatására még három dolgozó csatlakozott a brigádhoz. A brigád tagjai: *Kiss Ferenc, Völgyesi József* vonatvezetők, *Csurgai Emil, Mozsár János* jegyvizsgálók, *Kosztolányi István, Szabó Antal* vonatvezetők.

Az állomás kereskedelmi részlege a *rádi tsz-nek* a répaszállításnál segít.

Az egyéb társadalmi munkából is kiveszik a részüket a váciak. Az állomás díszítésénél három állomási és 22 vonatkísérői szocialista címért küzdő brigád virágos kertek, parkok létesítését, a raktár kimeszelését vállalta. Különösen kitűnt a munkában *Balogh István* jegyvizsgáló. Említésre érdemes még, hogy a *sportstadion* építésénél is dolgoznak a vasutasok.

A vasúti tudományos kutatás új eredménye

A billenő-rázórostéllyal 15 milliós megtakarítás érhető el

A billenő-rázórostély alkalmazásával szerzett tapasztalatokról *Bajza Endre*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet tudományos munkatársa érdeklődésünkre a következőkben tájékoztatja lapunk olvasóit:

— *A Vasúti Tudományos Kutató Intézet* egy új típusú billenő-rázórostély alkalmasságának megállapítása céljából a KPM I/7. szakosztály részvételével és az AVF Járműkísérleti Csoport közreműködésével üzemi vizsgálatokat folytatott. *A próbavonat átlagosan 1200 tonna súlyú tehervonati elegyből állt* és Győr rendezőtől indulva Tatabányaalsóig, illetve Ferencvárosig közlekedett. A szerelvényt 411. sorozatú gőzmozdony vontatta, a rostélyra pécsi salak, valamint dél-nógrádi és dudari dió egyenlő arányú keveréke került. E tüzelőanyag műszaki egyenértéke 0,8, fűtőértéke 3900—3950 cal., hamutartalma 26.5—29,5 százalék, salakja összesül.

— A rostély a próbákon megbízhatóan működött. Kezelése 20 perces időközökben a szénágy 4—5-szöri mozgatásából állt. A rázást akkora lendülettel végeztettük, mely a legfelsőbb tűzágyrétegben már csak alig észlelhető hullámzást okozott. Eljárásunk a várakozásoknak megfelelő szénágyvékonyítást biztosított. a salaktömböket pedig széttördelte.

— A mechanikus beavatkozás tehát eredményesnek bizonyult. Megteremtette a fajlagos rostélyterhelés növelésének lehetőségét, minek szükségességét szeneink kis fűtőértéke és nagy hamutartalma indokolja. Mindvégig kb. 25 cm magas szénággyal utazhattunk. ezzel a rostélyellenállást — a gőzfúvó állandó keresztmetszetének megfelelően — változatlan értéken tarthattuk. A salaktömbösödést sikerült meggátolni, ami a salakveszteségek csökkenését jelentette. *A tüzisztítást a leghosszabb útvonalon: Győr—Ferencváros között is mellőzhettük.*

— Gazdasági következtetések levonása céljából *a billenő-rázórostéllyal elért eredményeket* az 1956-ban hasonló körülmények között, de Hulson-rostéllyal tartott, szénágy-vékonyítás nélküli kísérletek adataival hasonlítottuk össze — tájékoztatott a továbbiakban *Bajza Endre*. — Az üzemi vizsgálatok alkalmával meghatározható salak, a füstszekrényben maradt pernye és füstgáz veszteségekben beállott változás a kazánhatásfok 8,56 százalékos javulását eredményezte. Ez a nyereség *15 százalékos tüzelőanyag-megtakarítást jelent*, minek alátámasztására megemlítem, hogy az összehasonlított menetek átlagos lóerőóránkénti szénfogyasztása 3,38 kg/LEó-ról 2,86 kg/LEó-ra esett le. Ennek forintértékét illetően legyen szabad a Vasút 1960 augusztusi számában megjelent *Barcsi János: Kedvezően alakul a fajlagos szénfogyasztás* cikkére hivatkoznom. Az itt közöltek értelmében egyszázalékos tüzelőanyag-nyereségtől megközelítően *15 millió forintos költségcsökkenés várható.*

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet munkatársai legújabb kutatási eredményükkel nemcsak milliós megtakarításokat tudnak kimutatni népgazdaságunk javára, hanem azt is elérték, hogy a vasút fűtői kisebb fáradsággal láthatják el eddig igen nehéz feladatukat. Igy érvényesül a dolgozó ember kímélete, az egyik legnehezebb és felelősségteljes munkaterületen.

H. D.

Az oktatás és az ellenőrzés szerepe a balesetek megelőzésében

A vasutas dolgozók rendszeres oktatását és a.. ellenőrzést törvényes rendelkezések írják elő. Mindkettőnek az a célja, hogy a végrehajtó szolgálat dolgozói elméletileg és gyakorlatilag jól felkészülve, szabályszerűen lássák el a szolgálatot.

Az utóbbi hónapokban szerzett tapasztalatok azt igazolják, hogy az oktatást és az ellenőrzést a legtöbb szolgálati helyen megtartják. Ma már egyre ritkábban találkozunk olyan esettel, hogy a dolgozók az oktatás megtartása nélkül is aláírják az oktatási naplót, vagy hogy az ellenőrzésre kötelezettek ne tennének eleget kötelezettségüknek. Ez azonban korántsem jelenti azt, hogy minden rendben van az oktatást és az ellenőrzést illetően.

Még azokon a szolgálati helyeken is akad tennivaló, ahol már évek óta nagy gondot fordítanak az oktatásra és az ellenőrzésre.

Ezek után önkéntelenül is felvetődik a kérdés, milyen legyen az oktatás, hogyan történjen az ellenőrzés?

Egyik legfontosabb követelmény, hogy az oktatók mindenkor gondosan készüljenek fel az oktatandó anyagból. Ha a biztonságot célzó szabályokat mindenki számára érthetően, gyakorlati példák segítségével magyarázzák meg a dolgozóknak, azok minden bizonnyal megjegyzik és szolgálat közben is alkalmazzák a hallottakat.

Hogy mit jelent a rendszeres oktatás, annak bizonyítására egy példát szeretnénk elmondani. Egyik nagy forgalmú bánya- és iparvidéket összefogó vonalunkon két telepállomás vonatkísérő személyzete látja el a szolgálatot. Korábban a tolatásoknál sok baleset volt. A balesetek vizsgálatánál megállapították, hogy a legtöbb balesetet a végpont felőli telepállomás vonatkísérői okozták. Amikor erre felhívták az érdekeltek figyelmét, azok sokkal több gondot fordítottak az oktatásra. Ez azt eredményezte, hogy a telepállomáson azóta lényegesen csökkent a balesetek száma.

Oktatás — nevelés

Az oktatás tulajdonképpen nevelő munka, mert a szabályok megismerésére és helyes alkalmazására neveli a dolgozókat. Éppen ezért az a jó oktató, aki sohasem elégszik meg az anyag elméleti részének ismertetésével, hanem állandóan figyelemmel kíséri a dolgozók munkáját, s ha valahol szabálytalanságot lát, azonnal felhívja erre a figyelmet. Aki ezt nem teszi meg, az csak félmunkát végez.

Amikor egy-egy baleset után megtörténik a vizsgálat, nemegyszer kiderül, hogy a dolgozók ismerik a szabályokat, tisztában vannak az utasítás előírásaival, csak éppen a gyakorlatban nem alkalmazták. Egyszóval hanyagok, felületesek voltak.

Kétségtelen, hogy az oktatások megszervezése körültekintést, szorgalmat és következetes munkát igényel. Eredménye nem az oktatóteremben, hanem attól távol jelentkezik.

Az ellenőrzés egyben segítség is

Az oktatáshoz hasonlóan az ellenőrzésnek is sokrétűnek kell lenni. A szolgálati vezetőknek ellenőrzéseik során a biztonság követelményeit mindig szem előtt kell tartaniuk.

Az ellenőrzésben a szigor mellett a segíteni akarás is nyilvánuljon meg.

A legcélravezetőbb, ha a szabálysértőt nemcsak megfeddik, hanem ki is oktatják a szolgálati vezetők.

Tapasztalható olyan jelenség is, hogy egyes szolgálati vezetők elnéznek a szabálytalanságok felett. Ez a jelenség káros, mert egy esetleges balesetnél a szolgálati vezető könnyen bűnrészessé válhat. Éppen ezért

a balesetvizsgálat során a szabálytalanságot megtűrők ellen is ki kell terjeszteni a felelősségre vonást.

Az oktatás és az ellenorzés szerepe nélkülözhetetlen a baleset megelőzése szempontjából. Ezért kell különösen most, a téli időszak előtt — amikor a dolgozóknak kedvezőtlenebb időjárásban kell ellátni a szolgálatot — rendszeres oktatással, állandó ellenőrzéssel biztosítani a forgalom zavartalan lebonyolítását.

Konrád József

Hogyan készültek fel a télre a kaposvári fűtőházban

MÉG ENYHÉK A NAPPALOK. Az éjszakai fagyok is ritkák. A naptár szerint azonban egyre közeledik a tél, amely oly sok nehézséget okoz a vasutasoknak. A napokban azzal a céllal látogattunk el a kaposvári fűtőházba, hogy megnézzük, *hogyan készültek fel a zord időjárásra, hogyan fogadják a telet.*

— A mi felkészülésünk már hetekkel ezelőtt megkezdődött — tájékoztatott *Nagy Zoltán*, a fűtőház főnöke. *A munkát az épületeken talált sérülések javításával kezdtük. Mozdonyaink is jó állapotban vannak. Mindez annak köszönhető, hogy idejében hozzáfogtunk a hibák kijavításához. A hókotrók és a fagyveszély elhárításához nélkülözhetetlen fáklyák is készenlétben várják a telet.*

A TÉLI FELKÉSZÜLÉS során az emberről, a hóviharban, fagyban és szélben helytálló vasutasokról sem feledkeztek meg a fűtőházban. A személyzet felkészítése és oktatása már megkezdődött. Felvették a kapcsolatot a helyi Utasellátóval, hogy a rossz idő beálltával zökkenőmentes legyen a dolgozók melegítő itallal való ellátása.

— Milyen a fűtőház szén és üzemanyag ellátottsága? — érdeklődtünk ezután.

— Szénszükségletünk biztosítva van a téli időszakra — hangzott a válasz. *A szén minőségével is elégedettek vagyunk. A motorok üzemeltetéséhez szükséges gázolajkészlet is elegendőnek bizonyul. Annál több bajunk van a homokkal. Anynyira magas az agyag és nedvességtartalma, hogy homokolás után sincs tapadása a mozdonynak, csak csúszkál a pályán. Emiatt már a novemberi esős napokban is sok kellemetlenségük volt a mozdonyvezetőknek.*

— Hogyan segítette a téli felkészülést a szakszervezeti bizottság? — tettük fel a következő kérdést.

— Örömmel mondhatom, hogy a szolgálati vezetés és a szakszervezeti bizottság között igen jó kapcsolat alakult ki az utóbbi időben. A feladatok megoldása közben a szakszervezet segítségére mindig lehet számítani. A szakszervezeti aktívák a téli felkészülésből is derekasan kivették részüket. Az szb. munkavédelmi felelőse és biztonsági megbízottja november 14-én már a téli felkészülési szemlét is megtartotta.

A fűtőházfőnök javaslatára sorra jártuk a műhelyeket, megnéztük az öltözőt, a zuhanyozót, a laktanyát és az oktatótermet. Ami a szociális létesítményeket illeti, egyáltalán nem nevezhető rózsásnak a fűtőház helyzete. Kisméretű öltözőjük zsúfolt, s a zuhanyozó is megérett már a korszerűsítésre.

AKAD MÁS PROBLÉMA IS a fűtőházban. A téli hónapokban, de ilyen esős időben sem irígylésreméltó azoknak a szerelőknek a helyzete, akik a szabad ég alatt lévő emelőcsoportnál tevékenykednek. *Fábián István* művezető szerint egy röptető nagyon elkelne az emelőcsoport fölé.

Valóban tovább lehetne javítani a fűtőházban dolgozók munkakörülményeit, ha megépítenék a rég óhajtott röptetőt. Annál is inkább, mivel ez a probléma minden év őszén jelentkezik.

— v —

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az 1960. októberi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett teljesítménye a következőképpen alakult:

	%
1. Szombathely	97,93
2. Budapest	95,86
3. Pécs	93.79
4. Szeged	89,66
5. Miskolc	83,79
6. Debrecen	80,69

Az októberi kocsiigényes szállítási tervet 103,57%-ra teljesítettük, ami azt jelenti, hogy ebben a hónapban eddig példa nélkül álló eredménnyel 7,441 611 tonna áru került berakásra, illetve továbbításra. Ha az eredményeket vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy a bázis időszakhoz **viszonyítva nemcsak mennyiségileg értünk el jobb** eredményt, hanem a gazdaságos üzemeltetés mutatói is lényegesen kedvezőbben alakultak. A tehervonatok átlagos terhelése 64 tonnával, a teherkocsik átlagos terhelése 0,82 tonnával, az egy tehervonati gőz- és villanymozdonyra eső teljesítmény pedig 1837 százelegy-tonnakilométerrel emelkedett.

Teljesítettük a célkitűzéseket mind a személyszállító, mind a tehervonatok menetrendszerűségénél. Rá kell azonban mutatni arra, hogy a bázis időszakhoz viszonyítva a személyvonatok késett perceinek mennyisége nemcsak abszolut értékben, hanem a közlekedett vonatok arányában is emelkedett. A tehervonatok menetrendszerű közlekedésénél pedig — bár teljesítettük a vonatközlekedési terv mennyiségi tényezőjénél előírt számszerű célkitűzést — a terv minőségi tényezőjének az elegytovábbítási rendnek betartása még mindig igen sok kívánnivalót hagy maga után, ami akadályozza a forgalom tervszerű lebonyolítását és az elegymozgás meggyorsítását.

Elmaradás mutatkozik a kocsitartózkodási időnél és a tehervonatok átlagos utazási sebességénél. Különösen a közvetlen és irányvonatok utazási sebességének 92,89%-os hálózati teljesítése mutat kedvezőtlen képet. A menetrendszerinti menettartamhoz viszonyított eredmény csak a pécsi és a szombathelyi igazgatóságnál volt megfelelő.

Az eredményes munka méltatása mellett az említett hibákra azért tértünk ki, hogy az elkövetkezendő feladatok sikeres végrehajtásához ezzel is megfelelő áttekintést, illetve segítséget nyújtsunk a forgalom lebonyolításának további javításához, mind a szolgálati főnököknek, mind a mozgalmi szerveknek.

Túlteljesítették harmadik negyedévi tervüket a felsővezeték építők

A Kőbányai Felsővezeték Építési Főnökség oszlopállító és szerelő részlege már Füzesabonyon is túljutott a vonal villamosításával. A brigádok a nehézségek ellenére is helytállnak. A harmadik negyedévi tervüket túlteljesítették. Az oszlopállítók 136,4, a szerelők pedig 124.4 százalékos eredményt értek el. Növeli elért eredményeik értékét, hogy ebben az időben a részlegnél nem volt baleset.

A brigádok között létrejött szoros együttműködés eredménye, hogy *Kúl-Kápolna* és *Füzesabony* között határidő előtt elkészültek a munkával. Ezáltal 244 000 forintot takarítottak meg. Füzesabony állomás villamosításának befejeztével újabb 150 000 forintot írhattak takarékossági számlájukra.

L. M.

A szocialista brigád mint a nevelés iskolája

Az ütemes csattogas már messziről elárulja, hogy krampácsolnak a pályamunkások.

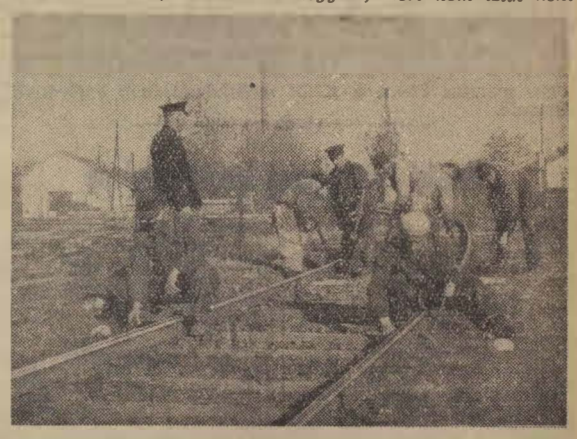
A *Kassai-brigád*, a kecskeméti pályafenntartási főnökség első szocialista brigádja ezen a napon a kecskeméti *Kinizsi Konzervgyár* iparvágányának szabályozását végezte. Korábban a III-as pályamesteri szakaszhoz tartozó kitérőkön dolgoztak. Ezt a munkát azonban már befejezték — méghozzá minőségileg kifogástalanul. A mintegy 10—11 kmes fővonali szakaszuk országos viszonylatban is a legjobbak közé tartozik. A kitérőknél például millíméteres eltérés is alig akad. A Kassai-brigád vállalásait is maradéktalanul teljesítette.

Hogy mit vállaltak, amikor elhatározták: ők is harcot indítanak a szocialista brigád címért? Hosszúra nyúlna ezt részletezni. Néhány gondolatot inkább arról, hogyan formálta, nevelte ezt a tíztagú brigádot az a nagy cél, amelyet maguk elé tűztek.

Mindenki tanul

Amikor elindultak, a brigádban, amelynek tagjai közül öten vidékről járnak be Kecskemétre, szinte egyszerre mindenki tanulni kezdett. *Bartos Károly* például az általános iskola VII. osztályába iratkozott be. A többiek pályaőri, kocsivezetői, térközőri, és őrhelyettesi vizsgát tettek. A fiatalabbak közül négyen a szakma ifjú mestere címért folyó versenyben is megállták helyüket. Egy arany, egy ezüst és két bronz jelvényt szereztek.

Az általános műveltség növelését és az önképzést is szívügyüknek tartják a Kassai-brigád tagjai. Közös elhatározás alapján valamennyien beiratkoztak a könyvtárba. Az olvasott könyvekről vitákat rendeznek. Színházba, moziba és



Munkában a brigád

múzeumba is közösen járnak. November 5-én a kecskeméti *Katona József Múzeumban* kiállítás nyílt, ezt is kollektíven nézték meg.

A társadalmi munkából is kiveszik részüket. Kecskemét parkjának és sportstadionjának építésénél egyenként 16 órát dolgoztak a nyári hónapokban.

Hogy milyen nagyszerű lehetőségeket nyújt a szocialista brigádmozgalom az öntudatos, szocialista embertípus kialakításában, azt a fentieken kívül *Kassai Kálmán* brigádvezető szavai is igazolják.

A leghasznosabb versenyforma

— 16 éves korom óta pályamunkás vagyok — mondotta az 53 éves, őszhajú brigádvezető. *— Az országban sok helyen megfordultam már. Ott voltam a galgamácsai, a sztálinvárosi vonal és az Úttörővasút építésénél. Mint előmunkás, sok emberrel dolgoztam a vasúton eltöltött évek során. Több mint három évtizedes tapasztalataim alapján nyugodtan kijelenthetem, hogy az eddigi versenyek közül, amelyekben az utóbbi tíz évben részem volt, a szocialista brigádmozgalom a leghasznosabb. Ez a versenyforma tág lehetőséget biztosít minden embernek a tanulásra, az önképzésre, a művelődésre, amellett a termelékenység fokozásának is nagy lendítője.*

Ezután arról beszélt, hogy a pályafenntartásnál sokkal nehezebb egy jó brigádot összekovácsolni, mint az üzemekben, vagy akár a fűtőházakban. Erre példákat is mondott.

— A pályafenntartás amolyan átjáróház a vasútnál — folytatta. *— Egyik ember jön, a másik megy. Van aki azért megy el, mert nem izlik neki a fizikai munka, míg mások szorgalmuk révén jutnak előbbre. Az én brigádomból is hatan mentek el a közelmúltban. Ketten a forgalomhoz kerültek. Szentkirályi Jóska, akinek kőműves a mestersége, javaslatunkra a IX-es magasépítési szakaszhoz ment. Helyettük új emberek jöttek a brigádba és most az újakkal kezdjük elölről, a régiekkel pedig folytatjuk ott, ahol abbahagytuk.*

Ilyen körülmények között valóban sok nehézséggel, fáradságos munkával jár az emberek nevelése, formálása. De megéri a fáradságot.

Kassai Kálmán bácsi, ez a becsületes, munkában megőszült előmunkás, brigádvezető is büszke a kormánykitüntetésre, a *kiváló vasutas* jelvényre és a különféle elismerő oklevelekre. De büszke arra is, hogy egykori beosztottjaiból tucatszámra találni a környéken olyan vasutasokat, forgalmi szolgálattevőket, pályafenntartási szakmunkásokat, sőt állomásfőnököt is, akik megállják helyüket az acélsínek birodalmában.

Visi Ferenc

Az örök vándorok házatáján

Az évfordulók, mint határkövek alkalmával önkéntelenül is visszanézünk a megtett útra, az eredményekre, a győzelmekre. Ilyen határkő a mi tevékenységünkben a vasút építőiparának tízéves jubileuma. Ebből az alkalomból tanulságos az egyik legrégibb és legmozgalmasabb munkahely, az I-es számú mozgó építésvezetőség házatáján körülnézni.

★

Leülök az emberek közé, akikkel arról beszélgetünk, hol és mikor kezdődött az I-es számú mozgó építésvezetőség története.

Nem könnyű szóra bírni a munkában elfáradt dolgozókat. Pedig talán tízen is vannak köztük olyanok, akik több mint egy évtizede megszakítás nélkül dolgoznak az építésvezetőségen. 1946 nyarán, amikor megalakult az építésvezetőség, még mozgó osztag volt a neve és a budapesti igazgatóság felügyelete alá tartozott. Akkor azt a feladatot kapta, hogy végezzék a fővonalak újjáépítését.

Megelevenedik a múlt

Bálint István vezető munkás törte meg a néhány pillanatig beállott csendet.

— Lehettünk vagy 600-an, nem tüzeltünk, olyan volt a kocsi, mint a jégverem. Bizony nem volt kellemes a téli hónapokat a kocsikban tölteni. Még takarónk sem volt rendes. Legtöbbje földre szórt szalmán aludt. Talpfa volt a vánkos és egy-egy pokróc a takaró. S a villany helyett petróleum lámpák pislákoltak.

Tasi József előmunkás is bekapcsolódik a beszélgetésbe. A régi szakképzett munkavezetőt még az osztag felállításakor vezényelték az építésvezetőséghez.

— Amikor megkezdtük Pentelétől az épülő új városhoz a vasútvonal építését, a térdig érő sáron kívül semmi sem volt a környéken — mondotta. — *Virág Béla* vezetőmérnök, az Építési Főnökség jelenlegi főmérnöke irányította a munkát. Hogy hol és mit tűzött ki, azt csak sejteni lehetett a nagy pocsolyában. A sineket, a kapcsolószert, a talpfákat teherautóval hordtuk a helyszínre. Amint a teherkocsikról levakoltuk a rakományt, minden elsüllyedt a sárban. Ilyen körülmények között nagyon nehéz volt dolgozni.

Persze, az Úttörővasút építése sem volt könnyű feladat. Előbb erdőt kellett irtani a Szabadság-hegyen, majd sziklát robbantottak, s csak azután lehetett hozzáfogni a vonal építéséhez.

Még mindig a vasútépítés hősi korszakáról beszélgetünk. *Kiss János* előmunkás is elmond egy történetet.

— Almásfüzitőn dolgoztunk igen nehéz körülmények között. Megfelelő szerszám hiányában bizony nagy erőfeszítésekbe került a kitérők cseréje. A nagy meleg is megnehezítette a munkát. Néhány perces pihenőt csak szakaszonként lehetett tartani. Ezalatt a Dunában frissítettük fel magunkat.

Fürdés közben valaki észrevette, hogy az egyik elsüllyedt hajó uszályán van egy olyan lánc, ami nekünk nagyon jó lenne a kitérő mozgatásához. Az illető beúszott az uszályhoz, s bár majdnem az életébe került, mégis megszerezte a láncot, amely segítségével egy kicsit sikerült könnyíteni a munkán.

Kecskés Anna
SZB-elnök

(Folytatjuk)



Cegléd állomáson nagy gondot fordítanak az utánpótlás nevelésére. Az elmúlt hetekben is több fiatalt vettek fel forgalmi tanulónak. Képünkön Göz Mária és Sági Éva távközlővizsgára készül az oktatóteremben.

A Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség Központi Bizottságának felhívásából

Fiatalok! Kiszisták!

Kedves fiúk és leányok!

December 16-án összeül a Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség kongresszusa. Kiemelkedő állomás ez a több mint négy évtizedes hagyományokkal rendelkező kommunista ifjúsági mozgalom történetében. De nagy jelentőségű esemény az egész magyar ifjúság életében is. Különös fontosságot ad a kongresszusnak, hogy az néhány nappal második ötéves tervünk indulása előtt tartja tanácskozásait.

A KISZ kongresszusának jelentőségét felismerve, az ország különböző részein sok fiatal munkafelajánlást tett, ifjúsági munkaversenyt kezdeményezett a kongresszus tiszteletére. Több ezer üzemi és mezőgazdasági KISZ-szervezet határozta el, hogy jobb termelési és társadalmi munkával járul hozzá az 1960. évi népgazdasági terv túlteljesítéséhez, a második ötéves terv jó előkészítéséhez és ezzel készül a KISZ kongresszusára.

Kedves fiúk és lányok! Kiszisták!

Kövessétek a kezdeményezőket! Vegyetek részt az ifjúsági munkaversenyben! Köszöntsétek a KISZ kongresszusát új építő tettekkel, alkotó gondolatokkal. Vállaljatok és érjetek el a kongresszus tiszteletére tehetségtek és tudástok legjavát nyújtva kiváló termelési eredményeket. A magyar ifjúság felkészülése a KISZ kongresszusára legyen újabb megtett lépcsőfok a szocializmushoz vezető úton.

Tegyetek kongresszusi versenyvállalásokat a termelékenység emelésére, az önköltség csökkentésére, a gépek jobb kihasználására, a fejlett termelési módszerek elsajátítására és terjesztésére, szakmai tanulásra.

A KISZ központi bizottsága a kongresszusi munkaversenyben — a bánya- és energiaiparban, a kohó- és gépiparban, a vegyiparban, az építőiparban, a könnyűiparban a közlekedésben, a kereskedelemben az állami gazdaságokban és a termelőszövetkezetekben — legkiválóbb munkát végző KISZ-szervezeteknek kongresszusi zászlót, serleget és oklevelet adományoz.

A kongresszusi verseny első helyezettjei a KISZ központi bizottsága zászlaját és 6000 forint értékű tárgyjutalmat, a második helyezettek a KISZ központi bizottsága serlegét és 4000 forint értékű jutalmat, a harmadik helyezettek a KISZ központi bizottsága oklevelét és 3000 forint értékű tárgyjutalmat kapnak. Az értékelés, a zászlók, serlegek, oklevelek, valamint a tárgyjutalmak átadása a verseny befejezése után, 1961. március 21-én, a KISZ megalakulásának évfordulóján történik.

Ifjúsági kötöttfogású birkózóbajnokság

Az 1960. évi országos vasutas ifjúsági kötöttfogású birkózó-bajnokságot november 19-én és 20-án bonyolították le a BVSC Szőnyi úti birkózótermében. A bajnokságon mintegy 80 fiatal mérte össze tudását. Az összesített pontversenyben a BVSC fiataljai végeztek az első helyen, de kitűnően szerepeltek a Szolnoki MÁV és a Törekvés fiataljai is.

Eredmények. Lepkesúly: 1. Bajkó (Pécsi VSK). 2. Végh (Szeged) VSE). 3. Muskó (SZVSE). **Légsúly:** 1. Kovács (Törekvés). 2. Balogh (Szolnoki MÁV). 3. Deák (SZVSE). **Pehelysúly:** 1. Nagy (DVSC). 2. Komlódi (Dunakeszi). 3. Szabó (Szolnok). **Könnyűsúly:** 1. Berényi (SZVSE). 2. Vágó (Szolnok). 3. Talabér (Szombathelyi Hal.). **Kisváltósúly:** 1. Baróczai (Tör.). 2. Biró (Ceglédi VSE). 3. Major (Sz.-hely). **Nagyváltósúly:** 1. Nagy (Szolnok). 2. Huszár (Szolnok). 3. Szente (Tör.). **Kisközépsúly:** 1. Horváth (Tör.). 2. László (Szolnok). 3. Barkóczy (SZVSE). **Nagyközépsúly:** 1. Bordás (BVSC). 2. Kiss (Kaposvár). 3. Horváth (BVSC). **Félnehézsúly:** 1. Pintér (BVSC). 2. Molnár (SZVSE). 3. Nagy (BVSC). **Nehézsúly:** 1. Beck (BVSC). 2. Lengyel (BVSC). 3. Kétli (Dunakeszi).

Az összesített pontversenyben:
1. BVSC 20, 2. Szolnoki MÁV 18, 3. Törekvés 16 ponttal.

SPORTHÍREK

Kitűnően szerepelt az idei versenyévadban Ifj. Pintér István, a BVSC tehetséges ifjúsági birkózója. Legutóbb a kötöttfogású ifjúsági magyar bajnokságon nyerte el félnehézsúlyban a bajnoki címet. Ugyanebben a súlycsoportban a vasutas bajnokságot is biztosan nyerte.

★

Mintegy 150 ezer forint értékű társadalmi munkát végeztek sportpályájukon a sportszerető kaposvári vasutasok. Előbb labdarúgópályájukat hozták rendbe, majd hozzáfogtak az atlétikai pálya építéséhez. A becslések szerint több, mint ezer köbméter földet mozgattak meg.

★

A szakszervezeti röplabda- és labdarúgó-bajnokság győzteseinek helyezettjeinek november közepén adták át az érmeket. Röplabdában Rákosrendező csapata lett az első, 2. Tisztképző, 3. Vasanyagjavító. Labdarúgásban az Északi Járműjavító csapata végzett az első helyen, 2. Vasanyagjavító, 3. Építési Géptelep.

★

Olimpiai élménybeszámolóval egybekötött évzáró rendeznek december 10-én a Hídépítési Főnökség sportcsoportjának vezetői.

★

A Csongrád megyei SZMT, a TST-vel közösen értékelte a megye tömegsportmozgalmát és az eredményét. A szakmák közül a vasutasok érték el a legjobb eredményt. A megye vasúti szolgálati helyein 1600 olimpiai jelvény talált gazdára, második helyen 200 jelvényessel a textilesek végeztek.

★

A BVSC nyerte a vízilabda Komjádi Kupát. Vasárnap a Nemzeti Sportuszodában játszották le a vízilabda Komjádi Kupa döntőit. A BVSC 4:3 arányban győzött a Honvéd ellen. A vasutas fiatalok ezzel a győzelemmel visszahódították a kupát a Spartacustól.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Algériai szolidaritási nap

A Szakszervezeti Világszövetség javaslatára november 30-án algériai szolidaritási napot tartottak a szövetséghez tartozó szakszervezetek kezdeményezésére.

Megemlékeztek ezen a napon az algériai nép küzdelméről a szocialista országokban — köztük hazánkban is. A magyar szervezett dolgozókat népünknek a függetlenségért vívott harcokban bővelkedő évszázados múltjára emlékezteti az algériai hősök küzdelme a francia elnyomók ellen a szabadságért.

November 30-án a vasuti szolgálati helyek többségénél is megtartották a szolidaritási napot, megemlékeztek az algériai népről.

Ne sértsük mások önérzetét

Ha egyre ritkábban is, de itt-ott még előfordul, hogy a fiatalokkal gorombán, önérzetet sértő módon beszélnek az idősebbek. S az így beszélőkhöz sajnos, hozzátartoznak olykor a szolgálati helyek vezetői is. Nekik pedig elsősorban lenne kötelességük segíteni azokat, akik első napjaikat, hónapjaikat töltik az életpályaként választott vasúti szolgálatban.

Nem mindegy, hogy az újfelvételes dolgozókkal megszerettetjük-e a vasútat, vagy éppen elkedvetlenítjük őket. Társadalmi rendszerünk egyik alapvető különbsége más társadalmi rendszerekkel szemben: a dolgozó ember megbecsülése. Például semmiképpen nem engedhető meg, ami októter 22-én történt a szegedi igazgatóság egyik állomásán: Sz. állomást hívta távbeszélőn Cs. állomás főnöke. A szolgálattevő a téren volt elfoglalva, ezért a forgalmi tanuló vette fel a hallgatót. Az állomásfőnök a kocsielosztással kapcsolatban érdeklődött.

— *Hozom a ktg-naplót* — mondta készségesen a fiatal vasutas, miután bemutatkozott. Erre — a vonalban lévő több szolgálati hely dolgozója is hallotta —, az állomásfőnök így kiabált a drótonkeresztül: — *Vegye tudomásul, hogy én egy kupciherrel, egy idiótával nem állok szóba.*

Majd mikor előkerült a szolgálati főnök, a goromba ember megkérdezte: — *Miért enged egy hülyét a telefonhoz?*

Ejnye, ejnye, főnök elvtárs! Hát olyan nehéz lenne más hangon beszélni egy fiatal vasutassal? **K. J.**

Tovább fejlesztik az Utasellátó vendéglátó hálózatát

A *Belkereskedelmi Minisztérium* kollégiuma november 18-án megtartott ülésén az *Utasellátó ÜV.* munkáját tárgyalva megállapította, hogy az évi több, mint 800 millió forintot forgalmazó vállalat az utóbbi időben egyre jobban gondoskodik az utazóközönség ellátásáról. Az éttermek tisztábbakká váltak, gondosabb lett a kiszolgálás, a restik nagy részét kisvendéglővé alakították, a mozgó árusokat palackozott italokkal látták el.

A kollégiumi ülés javaslata, hogy az utasellátó hálózatot tovább kell gazdagítani, különös tekintettel a határállomásokra. Ugyanakkor a gazdaságosabb üzemeltetés érdekében a vállalat decentralizálását és a nagyobb határállomásokon új kiszolgálási formák bevezetését javasolták.

Az engedetlen gőzfűtési szabályzó

A Budapesti Déli-pályaudvarról Tapolcára közlekedő 1114. számú vonat 16.004. sz. kocsijában történt az alábbi eset.

Hideg, nyirkos, novemberi idő volt. A vonatot fűtötték, de ez az első osztályú kocsi hideg maradt. A szakasz gőzfűtési szabályozói ugyanis menetközben átvándoroltak hideg álásba. Az utasok panaszkodtak a hideg miatt.

Mentőötletem támadt: Egy utas kabátját és aktatáskáját akasztottam a szakasz fűtési szabályozójára. A kocsi rövid idő múlva bemelegedett és kellemes lett az utazás.

Ezekről a szabályozókról lapunkban évekkel ezelőtt írtam már cikket, de intézkedés nem történt. Miért nem lehet az engedetlen szabályozókat megrendszabályozni? **B. K.**

Gyors segítség

A 375—1027 számú mozdony *Kisterenye* fűtőházánál az egyik napról a másikra üzemképtelenné vált. Mivel a fűtőház leterhelése igen nagy, a Miskolci Járműjavító ÜV. VI. osztályához fordultunk segítségért. A kerékesztergaműhely dolgozói az említett mozdony kerékesztergálását és tengelyágyjavítását két nap alatt elvégezték.

Az igazgatóság IV. osztály mozdonycsoport dolgozóinak és Kisterenye fűtőház vezetőjének nevében az őszi forgalom sikeres lebonyolításának elősegítéséért köszönetet mondunk a miskolci járműjavító dolgozóinak.

Szunyogh László

Segített a Vöröskereszt

Debrecen állomás vöröskeresztes szervezete november 15-én jól sikerült zenedélutánt rendezett az állomás kultúrtermében. A rendezvény célja kettős volt: segíteni egy halálos balesetet szenvedett vasutas özvegyén és két kis árváján, valamint hogy megjutalmazzák az állomás többszörös véradóit.

Az előadáson a *Kodály Zoltán* zeneművészeti szakiskola növendékei nagy sikerrel szerepeltek. A rendezés sikerét az állomás, a járműjavító és a *Gördülőcsapágy-gyár* dolgozóinak, valamint az *egyetem* orvostanhallgatóinak köszönjük.

Dr. Németh József
üzemorvos

HÍREK

Vajon hol lehet?

Rákosrendezőn történt, még 1959. október 13-án. A többi között gurult a MÁV 405117. sz. kocsija. Rajta egy új silókombájn. Hogy, hogy nem, mulasztás történt, s a rakomány megsérült.

Jegyzőkönyvezés annak rendje és módja szerint. Aztán a kocsi tovább ment a célállomásra, Filatorigátra.

'Ott is jegyzőkönyveztek... (1959. október 14.) Megállapították, hogy a kombájn „ferde elevátorának felső része behorpadt, a festék lehorzsolódott, az emelőszerkezetet rögzítő kengyel üzemszerűen nem működik". A TECHNOIMPEX kárigénye, a népgazdaság kára 7937,50 forint.

Közben elmúlt egy év. És ekkor... 1960. október 17-én a BVKH átírt a budapesti igazgatóságnak. Az igazgatóság Rákosrendezőnek, mire Rendező közölte, hogy a tettes Tóth János náluk ideiglenes kirendelt volt, állomáshelye Budapest Nyugati-pályaudvar.

Az akta egyet-kettőt fordult, és 1960. november 18-án megállapítást nyert, hogy Tóth János kisegítő saruállító 1960. június hó 1-én önkényesen kilépett a vasút szolgálatából.

A mulasztást elkövető személyét egy év alatt sikerült kideríteni. Most az a kérdés, meddig tart, míg hollétét felfedezik. S hogy mi lesz a felelősségrevonással, az a jövő titka.

— **A november 7-i ünnepség keretében jutalmazták meg** Kazincbarcika állomás legjobb dolgozóit. Harmati János, Hidasi István fűtőházi dolgozók, Farkas Imréné irodakezelő és Borsos András kocsirendező kiváló dolgozó oklevelet kaptak.

— **Fiatalok a mezőgazdaságért.** A Budapesti Vasútgépészeti Technikum 73 diákja segített a bátaszéki Búzakalász termelőszövetkezetnek az őszi betakarításban. A technikum KISZ-szervezete vállalta, hogy segíti a szövetkezet KISZ-szervezetét.

— **Felújították a Kiskunhalas—Kiskunfélegyháza közötti vasútvonalat.** A felújított pályán jelentősen növelhető a tengelynyomás és a vonatok sebessége.

— **Súlyos baleset történt** november 13-ra virradó éjjel Kecskemét és Kiskunfélegyháza között. A 749-es személyvonatot Kunszállás m. h-en utólérte egy gyorstehervonat. A balesetet okozó térközőr ellen megindult az eljárás.

— **Komló állomás dolgozói** a november 7-e tiszteletére indított versenyben 166 személyvonat közül csupán egyet nem tudtak pontosan közlekedtetni. 162 tehervonat közül 154-et indítottak menetrend szerint.

— **A szocialista címhez járó oklevelet két brigád nyerte el Szeged állomáson.** A cím tulajdonosa nyolc brigád lett. A cím megszerzéséért jelenleg 28 brigád áll versenyben.

— **Ujítási hónap keretében** mutatták be Pécsett a IX. országos vasutasnap újítási kiállítás anyagát.

— **A hegyeshalmi vasutas** színjátszók négy alkalommal mutatták be Az érdekházasság című háromfelvonásos zenés vígjátékot a csehszlovákiai Rusovce községben.

— **KISZ-brigád alakult Orosháza** állomáson október elején. A brigád a november 7-i műszakban 126 százalékos teljesítményt ért el. A brigád megalakulása óta az állomás kocsiforgalma 23,5 százalékkal növekedett 1959. hasonló időszakához viszonyítva.

— **A dolgozók országos gyors-** és gépíró versenyén a közhivatalok csoportjában (csapatversenyben) a Vasúti Főosztály csapata győzött.

— **Az algyői Tisza-hídon** november 29. és december 2. között átépítés miatt szünetelt a forgalom. A vasúti közlekedést Szeged és Hódmezővásárhely között átszállással bonyolították le.

— **Hóeltakarító ifjúsági brigádokat** alakítottak a Nyugati-pályaudvar fiataljai a téli forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném pusztaszabolcsi** 2 szobás, komfortos, kertes MÁV-lakásomat budapestiért. Özv. Szabó Gyuláné, Pusztaszabolcs, MÁV D-épület.

— **Pesti egy szoba főbérleti** MÁV-lakásomat elcserélném bármely vidéki városban élő vasutas egy szoba konyhás, nem szolgálati, főbérleti lakásával. Értesítést kér: Vadas Lajosné, Mátészalka, Kossuth u. 23.

— **Szombathelyi főbérleti, két** szoba, összkomfortos, gyümölcsös villalakásomat elcserélném hasonló két- vagy háromszobás MÁV-lakással. Budapesten. Cím: Siklósi Ferencné, Sz.-hely, III., Alsóhegyi u. 2. Érdeklődni lehet: Szombathelyi Járműjavító ÜV. Telefonközpont.

A magyar plakátművészet története kiállítás a Műcsarnokban

November 4-én nyílt meg a Magyar Plakáttörténeti kiállítás. E nagyjelentőségű — a maga nemében egyedülálló — bemutató a képzőművészet „legfiatalabb" ágának fellődéséről ad hű képet. Fél évszázadnál is nagyobb időt — közel hetven esztendőt — fog át a gyűjtemény anyaga. Szemlélteti a kezdeti eredményeket, s a plakátművészet mai teljesítményeiről is gazdag változatosságban számol be.

Az élő művészet gazdag anyaga pontosan tükrözi azokat a nagyjelentőségű pozitív változásokat, amelyek a plakátgrafikában a felszabadulás óta végbementek. Az idősebbek mellett bőveret kaptak a fiatalabb generációk is, amelyek az elmúlt években nem egy nemzetközi sikerrel öregbítették a magyar művészet hírnevét.

A plakát — a „mindennapok művészete" — talán a leghívebben szemlélteti az új élet, a szocializmus építésének nagyszerű perspektíváját. A mai anyag összevetése a régivel élénken mutatja, hogy a reklámgrafika „blöffölő" szenzációvadászó gyakorlata ma már végleg a múlté, s helyette a nemesebb szellemű szocialista propaganda elvei váltak általánossá.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottság és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

48. számból: 127619/1960. I/2. B. A mérnökök kinevezésének feltételei az építési és pályafenntartási szakszolgálatnál.

124160/1960. I/2. B. A munkaviszony folyamatossága és a korábbi szolgálati idők beszámítása.

49. számból: 123686/1960. I/2. B. Tanulóviszonyban nem álló dolgozók szakmunkásvizsgája.

138854/1960. I/2. C. Rendelet a társadalmi tanulmányi ösztöndíj létesítéséről szóló 19/1959. (IV. 12.) Korm. számú rendelet végrehajtásáról.

126993/1960. I/3. C. „A munkavédelmi és balesetelhárítási tevékenység fokozása" c. rendelet módosítása.

127321/1960. I/2. B. Éjszakai pótlék mértéke folyamatos éjszakai munka esetén.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

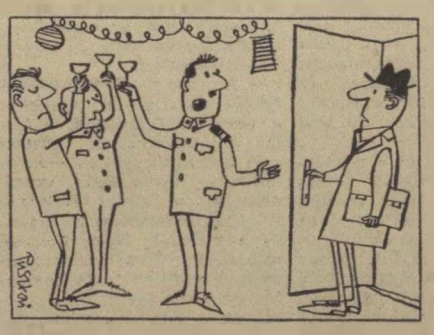
Balogh János, Budapest, Négyesi Péter Budapest, Dr. Németh József Debrecen, Müller János Budapest, Török József Szeged, Bódog Mihály Dombóvár, Tóth III. András Budapest, Dancs József Tapolca, Behán Rózsa Kazincbarcika, Bognár Károly Tapolca, Dr. Horváth Károly Budapest. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Halmay Ferenc Jászberény, Blaskó Imre Lorinci. Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Garlati Gyula Kispest, Kecskeméti Józsefné Felsőzsolca. Levélben válaszoltunk.

Orosz Papp Endre Komló. Fülöp József Budapest. **A verset helyszűke miatt nem közölhetjük.**

OK A BANKETTRA



— Miféle bankett van itt? Hiszen lemaradtak a versenyben.

— Semmi baj! Most bánatunkban iszunk.

Takarékos főnök



— Hallatlan! Már megint égve felejtette a villanyt.

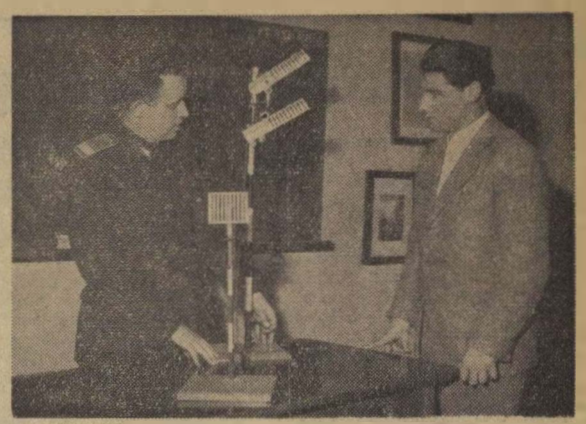
(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM. Ára 40 fillér 1960. DECEMBER 15.



Macsali Károly, Cegléd-állomás oktatótisztje a jelzőkről tart bemutatót Kiss Ambrus forgalmi tanulónak, aki fékezői vizsgára készül

A munka jobb megszervezése reális feltételeket teremtett a termelékenyebb munkához, az új norma bevezetéséhez

December elsejétől már új normákkal mérik a *Landler Járműjavító* teherkocsijavító szalagján dolgozók munkáját. A szalag dolgozói helyesléssel fogadták a normarendezés hírét. Jól tudják, hogy az új normák bevezetése teljesen indokolt. A műhely gazdasági vezetői helyesen gondoskodtak a termelékenyebb munka előfeltételeiről. S a műszaki fejlesztés ezután is tovább folyik.

Csökkent a veszteségidő

A szalagszerű kocsijavítás bevezetésével az egyes szakmáknak állandó munkahelyük lett. Munka közben nem kell ide-oda vándorolni és cipelni a szerszámokat. Azelőtt egy-egy szakma, illetve brigád munkaterülete 4 ezer négyzetméter kiterjedésű volt. Ezt mintegy 500 négyzetméterre sikerült csökkenteni. Jóval kevesebb most a veszteségidő.

A szakrénylakatosoknál például átlag 25 százalék volt a meddőidő, s ezt most legalább 15%-kal sikerült csökkenteni. A vágányok mellett különböző gépeket helyeztek üzembe: gépi ollót, köszörű- és fúrógépet. Nem kell kézi erővel fúrni, vagy egy darab szögvas levágásáért a szomszédos gyártó részleghez menni, ami eddig ugyancsak sok időbe került.

Előnyös az is, hogy a szükséges alkatrészeket közvetlenül a munkahely mellett tárolják. Megszüntették a tolópadra való várakozást. A teherkocsik folyamatosan haladhatnak végig a javítószalag három vágányán. A kocsik folyamatos továbbításával a villamos emelők meddőideje 54%-ról 12%-ra csökkent.

Az alvázlakatosok, a bognárok, a mázolók és a hegesztők munkafeltételeinek javítását szolgálja az is, hogy korszerű világítást és fűtést kap a műhely és az alvázjavítók munkahelye fölé szerelik már az új röptetőt.

Az ésszerűbb szervezés és a műszaki fejlesztés legalább 12%-kal növelte a munka termelékenységét. Nyilvánvaló, hogy ezt a fejlődést a normáknak is követni kell. Hiszen a dolgozók most sokkal több kocsit tudnak megjavítani, mint azelőtt.

Könnyebben, gyorsabban dolgozunk

Miként vélekednek a normák rendezéséről az érdekeltek, a szalag dolgozói?

— *Nem azért létesült a szalag, hogy továbbra is a régi szinten dolgozzunk* — hallottuk *Anda Jenőtől*, az egyik bognárbrigád vezetőjétől. — *Több kocsit kell gyártanunk, hiszen erre már megvan a lehetőségünk. Brigádom is szervezettebben dolgozik. Ha több kocsit kapunk a szalag előttünk dolgozó brigádjaitól, akkor nálunk nem lesz baj a teljesítménnyel. Béralapunkat egyébként nem csökkentik. A várható bérmegtakarítást a szorgalmas munkások órabérének emelésére fordítja osztályunk vezetősége.*

Hasonlóan vélekednek a szakrénylakatosok is. *Peszlen Pál* brigádvezető így beszélt a normarendezésről:

— *Helyesnek tartom a normarendezést, hiszen könnyebben és gyorsabban tudunk dolgozni. Alaposan megváltoztak a műszaki feltételek. További fejlesztés is lesz még. Mi például darut kapunk, hogy ne négy embernek kelljen felrakni egy-egy nehéz homlokajtót. Igyekszünk, hogy több kocsi kijavításával viszonozzuk a munkahelyünk korszerűsítésére fordított összegeket.*

Találóan jegyezte meg az egyik munkás:

— *Ha egy kapitalista költött volna ennyit az üzem fejlesztésére, mindjárt fel is mondana jó néhány embernek...*

Nálunk erről szó sem lehet. Senkinek sem kell aggódni amiatt, hogy a gépesítés, a korszerűsítés miatt munka nélkül marad. **Lőrincz János**

A teljesítménybér több keresettel jár a raktári dolgozóknál is

A 460-as hajnali háromkor érkezett Füzesabonyba, és három gyűjtőkocsit hozott. Minden kocsiban hatvan, hetven mázsa áru. A ládákban palackozott borok, a szállítótartályokban karácsonyfadíszek, cukorkák, dohányáru és ki tudja még mi minden. A hat fős Zombori-brigád hordja az árut. *Csajbók János* és *Detrik András* gondosan csomagolt, német gyártmányú szekrényeket állít a raktár falához.

Mindenki megfogja a dolog végét

A másik sarokban példás rendben sorakozik 50 rekesz csempe. *Farkas István* éppen most teszi le az utolsót.

— *Igyekszünk, hogy reggelre a kocsiban ne maradjon áru* — mondja, majd elégedetten teszi hozzá: — *Bezzeg, nem mindig ment ilyen simán a munka. Régebben három ember a teher darabárut, három meg a gyors darabárut kezelte. Nem nagyon segítettek egymásnak. Húzódoztak az emberek, mindenki a másikra várt. Ha nagyon összefutott az áru, a szolgálattevőnek vagy a főnöknek kellett a kialakult vitába beleszólni. És „parancsszóra" sem haladt úgy a munka, mint most.*

— Hogyan változtattak a helyzeten? — kérdezem.

— *A nyáron a vezetőséggel egyetértésben elhatároztuk, hogy a teljesítményeket brigádonként külön kell elszámolni, illetve a gyors- és teherárukkal dolgozókat egy brigáddá alakítani. Aztán az órabérről áttértünk a teljesítménybérre.*

A dolgozók szavaiból lassan kikerekedik a történet. Ezelőtt reggel, hatkor már nem akartak az áruhoz nyúlni, mostanában még hétkor is igyekeznek, hogy a megkezdett rakodást befejezzék. Azt mondják az emberek: iparkodjunk, végezzük el a munkát, hogy több legyen a teljesítmény. Valamelyik nap is megkövetelte a nappalos tur a kocsirendezőktől, hogy az 52-es által hozott gyűjtőt állítsák azonnal a raktárhoz.

Érdemes iparkodni

A raktáriak egyöntetű véleménye, hogy az új elszámolás jó és igazságos. Nincs vita a bérezés miatt.

Persze, akad még tennivaló. A termelési tanácskozásokon, meg fizetéskor a leggyengébb brigádok jogosan kérik vezetőiket, hogy jobban szervezzék meg a munkát. Érdemes iparkodni, mert a korábbi 1100 forint helyett átlagosan 1500-at keresnek a raktári munkások.

Szóba került az is, hogy a pufajka nem nekik való. Nehéz benne a vagonok közt, meg a lépcsőkön mozogni. — Drótkötegekkel, ládákkal cipekedünk — mondják — és a pufajka hamar elszakad. Bekecs kellene, mint a postásoknak, meg posztó nadrág. Ez sem kerülne többe és tovább tartana. Illetékeseinknek jó lenne megvizsgálni ezt a javaslatot.

Az irodán elszámolásokkal és adatokkal bizonyították, hogy mindenféleképpen előnyösebb a mostani bérezési rendszer, vagyis ha minimális alapbérszintet szabnak meg és a mozdított súly után számolják a kereset javát. Így a brigád minden tagja igyekszik, mert anyagi érdeke is így kívánja. A dolgozók egymást ellenőrzik.

S ez a természetes és egészséges bérezési, valamint ellenőrzési rendszer. Októberben az egy emberre eső mozdított súly magasabb volt a megszabottnál. Erre a teljesítményeket még egyszer ellenőrizték. Az adatok megfeleltek a valóságnak, és engedélyezték a minden eddiginél magasabb keresetek kifizetését.

Jó dolog az, ha elegedetten és örömmel dolgoznak az emberek. Ez előnyére válik a fuvarozható feleknek is, mert a helyes bérezési forma kialakításával gyorsul a darabáruszállítás.

Fazekas László

Határozattá emelték a budapesti igazgatóság 1961. évi intézkedési tervét

A Budapesti Vasutas Csomóponti Pártbizottság december 12-én végrehajtó bizottsági ülést tartott a vasúti főosztály tanácstermében, hogy megvitassa a budapesti igazgatóság 1961. évi intézkedési tervét.

Császár László, a csomóponti pártbizottság titkára ismertette azokat a feladatokat, amelyek a népgazdaság további fejlesztése során a vasútra hárulnak. Beszélt még a fellelhető hibákról, és azok megszüntetésének fontosságát hangsúlyozta. Pártunk szeptember 20-i határozatának, valamint az összes párt- és kormányhatározatok végrehajtása biztosítja, hogy a vasút munkaterületein is előbbre lépjünk. A pártszervezetek munkáját ezekhez a követelményekhez képest kell igazítani.

Csamangó Henrik, az igazgatóság vezetője részletezte azokat a szempontokat, amelyek figyelembe vételével készült az intézkedési tervezet és kifejtette: miért fontos a megjelölt feladatok maradéktalan teljesítése.

Az élénk és szinte egész nap tartó vita során a felszólalók helyeselték a tervezetet és egy sor értékes kiegészítő javaslat hangzott el.

A végrehajtó bizottság végül is egyhangú szavazással határozati erőre emelte az intézkedési tervet.

Az intézkedési terv kiadása után pártszervezeteink és szakszervezeti bizottságaink, nemkülönben az igazgatóság minden dolgozójának kötelessége támogatni az intézkedési terv végrehajtását.

Beszélgetés a kongresszusról

Orbán Győző, a győri pályafenntartási főnökség 19-es mozgó pályamesteri szakaszának szb-titkára Győr-Sopron megye szervezett dolgozóit képviselte a szakszervezet V. kongresszusán. Orbán Győzőt az a megtiszteltetés érte, hogy beválasztották a központi vezetőségbe. Érthető, hogy büszkén tért vissza munkahelyére, a Nagyszentjános térségében dolgozó mozgóhoz.

Hazaérkezése után közvetlen munkatársainak naponta beszélt a kongresszusról. Ezek voltak a kezdeti lépések. Később összehívta a mozgó dolgozóit és élménybeszámolót tartott számukra. Elmondta hogyan zajlott le és miről tanácskozott a szakszervezet V. kongresszusa. Egy másik alkalommal a kongresszus határozatának főbb pontjait ismertette. A pályaépítők érdeklődéssel hallgatták szavait.

Hogy az élménybeszámoló és a határozat ismertetése milyen hatással volt a 19-es mozgó dolgozóira, arra legjellemzőbb, hogy ők maguk kérték: beszéljen máskor is a kongresszusról.

Orbán Győző örömmel tesz eleget kérésüknek. Az utóbbi hetekben két alkalommal a déli ebédszünetet használta fel beszélgetésre. Ezek a kötetlen beszélgetések is hasznosak, mert olyan kérdések is elhangzanak, amelyeket korábban szakszervezeti taggyűlésen, vagy termelési tanácskozáson mondtak el a dolgozók.

A tokodi vasutasok és a társadalmi munka

Új laktanya építése fejeződött be november 7-re Tokodon. A laktanya építéséből az állomás és a pályafenntartás dolgozói is kivették a részüket. Nagyrészt nekik köszönhető, hogy a tél beállta előtt elkészült a laktanya. A két szolgálati ág dolgozói 1800 óra társadalmi munkát végeztek. Ennek kétharmad része az állomás dolgozóira esik.

Különösen derekas munkát végzett *Papp Ferenc* tolatásvezető és *Beck József* raktárnok, SZB-elnök. Ők a kőműves munkában segítettek. A fiatalok közül *Homoki Sándor* váltóőr, *Radnóti István*, *Bandics József* és *Branyiczki József* kocsirendezők nem egy esetben éjszakai szolgálat után is dolgoztak. Önzetlen segítségükért említést érdemelnek még: *Ujvári István* főpályamester, aki szakmailag irányította a társadalmi munkások tevékenységét, valamint *Szekeres István* SZB-titkár, *Fekete Zoltán* és *Gál István* raktárnok.



Miközben Kürtösi Károly mozdonyvezető gépét tisztítja a komáromi fűtőházban, Kiss Pál lakatos fémtömítést végez

FELHÍVÁS!

Felhívjuk a szakszervezeti bizottságok és az olvasók figyelmét, hogy a Magyar Vasutas példányszáma 1961. január 1-től emelkedik. Így lehetőség nyílik arra, hogy az eddiginél több olvasóhoz jusson el a lap.

Kérjük, hogy a megrendeléseket a szakszervezeti bizottságokon keresztül juttassák el a Magyar Vasutas szerkesztőségébe (Budapest, VI., Benczur u. 41.).

Tegyünk többet a kulturált utazás érdekében

A *Budapest-Nyugati pályaudvar — Veresegyház — Vác* közötti vonalon az utasok mostanában sokat bosszankodnak a kivilágítatlan kocsik miatt. Ezt az állapotot bizonyára a Nyugati műszak dolgozói sem helyeslik, de főként rajtuk múlik, hogy az utasok panasza megszűnjön.

Másik bosszantó jelenség a kocsik tisztátalansága. A takarításra több gondot kell fordítani.

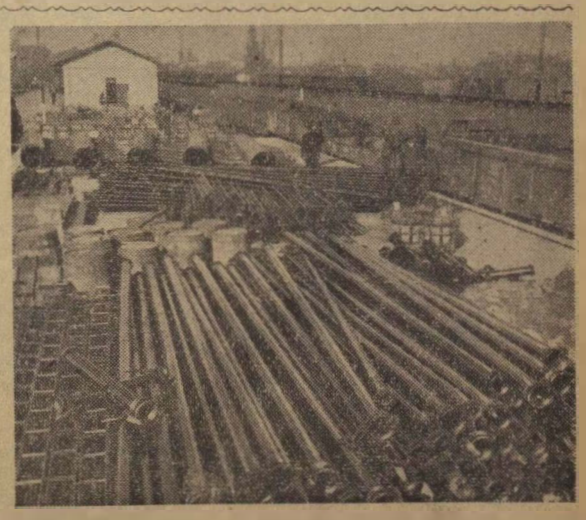
T. J.

Koszorúzási ünnepség Hámán Kató szobránál

Nagyszámú közönség gyűlt egybe december 3-án délelőtt 11 órakor a Nyugati pályaudvar indulási oldalán. Hámán Kató szobra előtt a munkásmozgalom hős asszonyára emlékeztek a megjelentek.

Az emlékműnél díszőrséget álltak a vasutas munkásőrök, a Hámán Kató vasutas úttörőcsapat, a nőbizottság és a KISZ tagjai, továbbá a tisztképző intézet hallgatói.

Az ünnepi beszéd elhangzása után koszorúzásra került sor, s mire az ünnepség az Internacionálé hangjaival véget ért, az emlékművet valósággal elborították a kegyelet koszorúi.



A nyár végén adták át rendeltetésének Kecskemét állomás nyitott rakodóját. Hogy mennyire időszerű volt a rakodó megépítése, azt felvételünk is mutatja.

Jelzett — nem jelzett?

A balesetek megelőzése a pályaszintbeli útátjárókon

A vasúti útátjárókon történő balesetek megelőzésének problémája olyan idős, mint maga a vasút. Nálunk belügyminiszteri rendelet szabályozza, hogy hol kell a vasutat keresztező közúton sorompót felállítani, vagy ezek hiányában jelzőőröket alkalmazni.

Mind a vasúti utasítások, mind pedig a közúti közlekedés rendjét szabályozó KRESZ olyan törvényerejű rendelkezéseket tartalmaznak, melyek betartása a védett és nem védett útátjárókon a balesetek megelőzését biztosítják.

A nem védett útátjárón a közúton közlekedőket veszélyre figyelmeztető táblák utasítják sebességcsökkentésre, megállásra, figyelmes magatartásra, tehát a baleset megelőzésére. A vasút ilyen útátjáró előtt a pályán egyszerű, vagy különleges útátjáró jelzőt állít fel, melyek „*Figyelj!*" jelzés adására utasítják a mozdonyvezetőt, vagy a kiskocsi vezetőjét.

A kellő időben adott hallható jelzés a közúton kitűzött látható jelzés kiegészítő része. Sorompónélküli útátjárón történt balesetnél vizsgálat tárgyát képezi az is, hogy a vasutas dolgozókat nem terheli-e mulasztás? Jelzett, vagy nem jelzett a mozdonyvezető, illetve kiskocsivezető? Évekkel ezelőtt a *tabi* sorompónélküli útátjárón történt csoportos személyszállítást végző gépkocsi elütésénél a felelősségrevonástól azért mentesült a vonat mozdonyvezetője, mert többek állítása ellenére bebizonyosodott, hogy a mozdonyvezető gőzsíppal „*Figyelj!*" jelzést adott.

A vasutas dolgozókat most az a két baleset foglalkoztatja, amely a múlt év február 13-án *Rákos* állomás közelében, az idén pedig november 15-én *Budatétény* megállóhelyen levő helyből kezelt sorompóval felszerelt útátjárón történt. Mindkét esetben nyitott útsorompó mellett közlekedő vonat a *Fővárosi Autóbusz Vállalat* autóbuszát ütötte el. Az útsorompó kellő időbeni lezárását a sorompóőr mindkét esetben elmulasztotta.

A *rákosi* esetnél megállapították nyert, hogy a vonat indulása, illetve áthaladása előtt Rákos állomás forgalmi szolgálattevője a vonat részére menetjelzést nem adott, az I. sz. állítóközpontból pedig a sorompóőr részére rendszeresített csengőjelzést sem adták le.

A *budatétényi* esetnél megállapították, hogy a közlekedő vonat részére menetjelzés hallatszott. Azt a sorompóőr tudomásul vette, előjegyezte, ezenkívül a szomszédos sorompóőr telefonon is értesítette Budatétény megállóhely sorompóőrét a vonat elhaladásáról.

Míg a *rákosi* esetnél a sorompóőr azzal védekezett, hogy menetjelzés nem volt, a *budatétényinél* ezt a védekezést nem lehet előadni.

Kérdés az, hogy a „jelzett, vagy nem jelzett" a sorompót kezelő védekezése szempontjából milyen jelentőségű? Lehet-e a sorompókezelőnek csupán a menetjelzésre kezelni az útsorompót?

Az a sorompóőr, aki csak a menetjelzésekre támaszkodik — és a vonatforgalmi értesítést, valamint a szolgálati helyen kifüggesztett menetrendjegyzék alapján a vonatok közlekedését nem figyeli, nem érdeklődik és nem gondoskodik arról, hogy az útátjáró idejében zárva legyen — éppen olyan gondatlan, mint aki hallja ugyan a menetjelzést, mégsem zárja le időben a sorompót.

A sorompóőrnek állandóan számolni kell azzal, hogy a jelzést adó berendezés meghibásodhat, a távvezeték, vagy a kábel megszakadhat, tehát az értesítés, vagy az értelezés lehetetlenné válik. Ezért szolgálatát úgy kell ellátnia, hogy mind a korábban, mind a rendesen, vagy késve közlekedő vonat érkezése előtt a sorompót minden esetben az előírt időben lezárja. Ez a legfőbb kötelessége.

Önként felvetődik a másik kérdés: ha a sorompóőrnek a jelzéstől függetlenül kötelessége a vonatok odaérkezése előtt a sorompó lezárása, van-e jelentősége a menetjelzésnek, hiszen a sorompóőr mindenképpen felelős? Válasz: a menetjelzésnek is megvan a maga jelentősége, mert annak rendeltetése van. A jelzési utasítás szerint a jelzés gyors kapcsolatot létesít a különböző szolgálati helyek között, parancsot ad a szolgálati hely dolgozójának valamely ténykedés, illetve biztonsági intézkedés megtételére.

Ennek elhanyagolása éppen olyan szolgálati mulasztás, mint a sorompó gondatlan kezelése.

Konrád József
KPM I. VBO dolgozója

TANULNI SOHASEM KÉSŐ

Budapest Déli pályaudvaron szinte hagyományai vannak az üzemi iskolának. Az oktatás már 1958-ban megindult. Akkoriban a 380-as létszámú állomás 220 dolgozójának nem volt meg a 8 általános iskolai végzettsége.

A szakszervezeti bizottság kezdeményezése ezért nagy visszhangra talált. Nemcsak a különböző szolgálati ágak dolgozói kérték tömegesen felvételüket, hanem a hír hallatára a *kelenföldieknek* is helyet kellett szorítani az oktatóterem padjaiban.

Az eredmény nem is maradt el.

Két év alatt az állomás személyzetből 101 dolgozó végezte el sikeresen a nyolc általánost.

Az idén 32 hallgatója van az iskolának. Mindenki tanul, akinek szolgálati beosztása ezt követeli. Például: egy éven belül — a kirakók kivételével —, minden vonatkísérőnek meglesz a 8 általánosa.

Az eredmények mögött a lelkesedés, az akarás és az elvtársi segítés szép példái húzódnak meg. Mindig idejében gondoskodtak az oktatóteremről.

a fordák összeállításánál figyelembe vették az iskolábajárók érdekeit,

a tovább tanuló állomásiaknak pedig lehetőség szerint nappalos beosztást adtak.

Érdemes tanulni

Szabó Pál vonatkísérő nem fiatal fejjel, 1956-ban került a vasúthoz. Tudta, hogy munkájához a szakmai képzettségen kívül az általános műveltség is fontos. Rövid idő alatt letette a vonatkezelői és a vonatvezetői szakvizsgát, miközben az általános iskolában is megállta a helyét.

— *Érdemes tanulni* — jegyzi meg szerényen. — *Jól képzett vasutas akarok lenni. A tanulásban nem állok meg félúton. Mostanában sokat olvasok, tovább művelődöm, egyre többet tanulok. Egyébként már át is minősítettek az V. szakcsoportból a III-ba.*

Az I-es toronyban nagy a sürgés-forgás. Nem éppen beszélgetésre alkalmas időben érkeztünk. *Szücs Sándor* szerényen kezeli a váltókat. Kivárjuk, míg szót válthatunk vele. Másoktól hallottuk, hogy 50 éves kora ellenére nemcsak munkáját látja el becsülettel, hanem tanul, sőt kiveszi részét az állomás mozgalmi életéből is.

— *Csak azt sajnálom, hogy nem kezdtem előbb tanulni* — mondja. — *Most látom, mennyivel másként értékeli az ember az eseményeket, amelyek körülötte lezajlanak. Nagyon megszerettem az írott betűt. A 8 általános elvégzése után szakvonalon képzem magam tovább.*

Férj és feleség egy osztályban

Kalu Mihály raktári munkás a múltban urasági cseléd volt otthon. Most egyik legszorgalmasabb tanulója az üzemi iskolának. Felesége kocsifelíró az állomáson. Együtt tanulnak, egy osztályba járnak az üzemi iskolában.

— *Hálás vagyok a szakszervezetnek és a szolgálati felsőbbségnek, hogy lehetőséget adtak a továbbtanulásra* — mondja. —*Mindig szükségét éreztem annak, hogy többet tudjak. A nagyobb tudás birtokában jobban tudok a szállítható felekkel bárni, esetenként bátrabban szólhatok hozzá egyes kérdésekhez. Én már tudom, hogy tanulni érdemes és soha nem késő.*

Molnár Ferenc

Járhatatlan út

Vácrátót állomáson a rakodóhoz vezető utat fél méternél is mélyebb sár borítja. Ezért az állami gazdaság és a termelőszövetkezetek terményeiket kénytelenek *Váchartyán* vagy *Vác* állomásra szállítani, illetve a részükre érkezett küldeményeket ezekre az állomásokra átirányítani.

Sürgős intézkedésre van szükség, hogy a vasút valóban segíteni tudja a környező községek mezőgazdaságát.

R. S.

Köszönet az üdülésért

Örökre felejthetetlen marad számomra az az egy hét, melyet október második felében a SZOT *Budapest nevű üdülőhajóján* töltöttem. Még sohasem utaztam hajóval, így már az utazás külön élményt jelentett.

Nem tudom szavakkal méltóképpen ecsetelni, mennyi szépben és jóban volt részem. *Pozsonyban* meleg szeretettel fogadtak bennünket a csehszlovák dolgozók, és jól sikerült előadást rendeztek tiszteletünkre:

Az ellátás végig kifogástalan volt, s mindnyájan jól éreztük magunkat.

Ezúton köszönöm meg pártunknak, valamint a szakszervezet vezetőségének — és mindenkinek, aki hozzásegített —, hogy én is részt vehettem az üdülésen.

özv. Lázár Istvánné
a szolnoki IX. p. mesteri szakasz dolgozója.

A JEGYVIZSGÁLÓNŐ

Vác állomáson ismertem meg. A pesti vonat járt be. A kitárult vaskapun át özönlött a nép a szerelvény felé. Egy idősebb nénike — amolyan nagymama féle — csomagokkal és két szőke kislánykával történtett a vonat felé.

Ő — a kalauznő — ott állt a kocsik mellett, barátságos, de megis rendet parancsoló tekintettel. A nagymama birkózott a kezében lévő batyukkal. Valahogy felcibálta azokat a magas lépcsőkön, de a két kékszalagos szőkeség még lent szipogott. Egyetlen pillanat alatt ott termett a kalauznő és gyengédséggel, szeretettel — ahogy csak egy anya tudja — rakta fel a gyermekeket a vonatra.

A napokban jelen voltam, amikor jelentkezett szolgálatba a női brigád patrónusánál, az öreg Mohácsi vonatvezetőnél

Katonás. Sok férfiembernek is dicséretére válna a gyengéd asszonyka magatartása. Nadrágja élesre vasalt. Köpenye agyusztált, a haja gondozott. Villan a fényes cipő, ahogy a vonatvezető elé lép:

— Vonatvezető elvtárs Somogyi Lajosné jegyvizsgáló szolgálatba jelentkezem.

Mohácsitól tudtam meg, hogy közel tíz éve jegyvizsgáló. Tíz éve járja szüntelen, havi 240—260 órában Vác—Veresegyház—Rákospalota—Szob—Budapest Nyugati-pu. közti tárolságot. Két gyermek anyja. Szolgálatból sohasem késett el. Pontos, fegyelmezett — mondja Mohácsi István vonatvezető.

Aztan jár ki a váci vonat. A jegyvizsgáló ott áll a peronon. Fehérkesztyűs keze a sapkája szegélyén, s mosolyogva tiszteleg.

— g —



Halász György, Kecskemét állomás rendelkező forgalmi szolgálattevője, szocialista brigádvezető rendelkezést ad vágányút biztosítására az I-es és II-es őrhelynek

15 éve szakszervezeti funkcióban

Várhegyi István egyike volt azoknak, akik *Dombóvár* állomáson a felszabadulás után azonnal bekapcsolódtak a szakszervezeti mozgalomba. Nemcsak alapító tag volt, hanem a későbbiek folyamán is mindig számítani lehetett munkájára. Ezt Dombóvár állomáson igen kevesen mondhatják el magukról.



Mint bizalmi kezdte a társadalmi munkát, majd a munkavédelmi reszort vezetését bízták rá. Ebben a beosztásában is helytállt, mert sokat tanult. A szakszervezet vezetősége háromhónapos szakszervezeti iskolára javasolta. Visszatérése után még eredményesebben végezte szakszervezeti munkáját. Része volt abban is, hogy Dombóvár állomás a téli felkészülési versenyből háromszor került ki győztesen és több munkavédelmi feladatot teljesítettek jól az irányítása alatt.

Mint sz.b.-elnök, illetve mint függetlenített termelési felelős szintén jól megállta helyét. Egy időben a területi bizottságnak is tagja volt. A vezetőségi értekezleteken rendszeresen részt vesz és mint sok tapasztalattal rendelkező aktíva szól hozzá a kérdésekhez. Véleményének kifejtésében az a szándék vezeti, hogy előbbre vigye a szakszervezeti munkát. Saját képzését még most sem hanyagolja el. Esti iskolába jár.

Dombóvár állomás szakszervezeti bizottsága köszönetét fejezi ki Várhegyi elvtársnak a 15 éves jó munkáért.

Bódogh Mihály
sz. b.-titkár.

Hogyan használják ki a villamosmozdonyok teljesítő képességét?

Ferencváros, reggel 6 óra. A vezényletből sorra küldik ki a villamos-vontatású vonatok fordaszakaszait. A mozdonyok személyzete a *Keleti fűtőházban* jelentkezik szolgálatra. A menetirányító pontos tájékoztatása alapján mindenki megtalálja a mozdonyát.

Kiss V. János vonatvezetőt a 41 501-es mozdonyra, a „Leó"-ra vezényelték. A mozdony már rá is járt a személypályaudvar II. vágányára, Záhonyból érkezett — Sopron-átmenet rendeltetésű — irányvonatra.

Amíg a vonatvezető átveszi a 72-es számú vonatot, *Kelkó Imre* gépkezelő a mozdony körül szorgoskodik.

— *Ezen a vonalon szívesebben teljesítünk szolgálatot, mint Rákos és Hatvan között* — mondja. — *Ott túlságosan sokat ácsorogtatnak bennünket.*

— A hegyeshalmi vonalra nincs panasz? — kérdezzük.

— Azt éppen nem mondhatjuk. Hiba itt is akad, de nem annyi, mint a másik vonalon. Egyébként, ha elkísérnek bennünket, szerezhetnek néhány tapasztalatot. Szívesen tettünk eleget a meghívásnak.

— 76 tengely, 1146 tonna — mondja a vonatvezető. Hamarosan kész a fékpróba is. *Endrédi László* mozdonyvezető aláírja a menetlevelet és az írásbeli rendelkezést. Menesztésre várunk.

Fölösleges vita

8 óra 20-kor indulás.

Tatáig jól haladunk. De ezután egyre többször állunk meg a jelzőknél egy-két percre. Úgy látszik, *a 22-es személyvonat nyomában vagyunk. Komáromtól azonban szabad az út.*

Nagyszentjános állomásra érve, visszatolunk és átállunk a páratlan számú vonatok helyes vágányára — vágányzár miatt. Az átállás után mintegy 15 perc elteltével megjelenik a gépnél a forgalmi szolgálattevő.

— Miért nem mennek? — kérdi.

— Mert még nem menesztett — feleli a mozdonyvezető. Aztán megindul a vita. A mozdonyvezető igazát nehezen látja be a szolgálattevő.

— *Sajnos, sokan inkább vitatkoznak, semhogy szabályszerűen látnák el szolgálatukat* — mondja a gépkezelő. — *Pedig ebből is sokszor származik vonatkésés és ácsorgás.*

Győrszentiván előtt a 93-as őrhelynél nyitva találtuk a sorompót. Szerencsére az úton nem közlekedett jármű.

11 óra 56-ra meg is érkeztünk *Győr-előrendezőbe*. A menetirány rendelkezésére gépmenetben indultunk vissza Tatabánya-alsóra. *Kissé sokáig tartott, amíg drót alá vontatták a mozdonyt.* Így csak 14,15 órára érkezhettünk meg.

Tatabánya-alsón a vonat még nincs kész, de 15 óra 22 percre sikerült elindulnunk *Ferencváros felé*. Útközben csak *Bicskén álltunk meg csapágyvizsga miatt*, és 17 óra 20-kor már Ferencváros nyugati rendezőjében voltunk.

A mozdony nappali teljesítménye — a gépmenettel együtt — 263 km, s mint később megtudtuk, *az éjszakai teljesítmény Almásfüzitő*, illetve *Tatabánya és Budapest között — gépmenet nélkül — 354 km volt.*

Rákos—Hatvan között

Ezen az éjszakán *Rákos* állomáson az 55 006-os számú villamosmozdonyra szálltunk fel.

Tajti Ferenc, hatvani vonatvezető keserű szavakkal mutatja utazási naplóját.

— *Reggel óta csupán egyszer fordultunk meg Hatvan és Rákos között. Most gépmenetben megyünk Pécelre. Amíg a bejárati jelzőnél álltunk, egy átállítós gőzgéppel oda küldték a vonatunkat. Pedig az állomáson több vágány is szabad, így a gépet Rákoson is megcserélhettük volna.*

Mint kiderült, *nemcsak a villamosmozdony ment gépmenetben Pécelre, de az átállítós mozdony is gépmenetben tért onnan vissza. Ez bizony a helytelen intézkedés miatt történt.*

Pécelre érve a villamosmozdonyt rájáratták az „előretolt" 2957/482-es számú vonatra. *Már a fékpróba is kész volt, amikor kiderült, hogy a vonat súlya 100 tonnával, vagyis három kocsival nehezebb a megengedett terhelésnél.*

— Akasszák le a mozdonyt! — rendelkezett a szolgálattevő. — Vigye a harmadik vágányon álló vonatot.

A fejetlenség következménye: újabb ácsorgás. Végül 23 óra 10 perckor mégiscsak elindultunk a 464-es számú vonattal. *Gödöllőn 50 percig engedélyre vártunk, mert Aszód állomás a tolóval közlekedő vonatokkal vesződött. Turára érve felosztották vonatunkat, majd gépmenetben Hatvanba küldtek.* 1 óra 25-re érkeztünk meg. Rájártunk a 487. számú vonatra, de *indulásra csak 3 óra 07-kor került sor. Gőzzel vontatott vonatokat küldtek előre.*

A vonat tolómozdonyra vár

Vonatunk súlya 1305 tonna, a mozdony pedig csak 1200 tonnával közlekedhet a gödöllői emelkedőn. Ezért *Aszódon 3 óra 29-től 5 óra 05-ig vártunk toló mozdonyra. Isaszegen újabb egy órát vártunk engedélyre*, majd reggel fél nyolcra érkeztünk Rákosra.

Ocsovai László mozdonyvezető és *Göndör István* gépkezelő így összegezték véleményüket:

— *Általában azt tapasztaljuk, hogy ezen a vonalon nem használják ki megfelelően a villamosmozdonyok teljesítőképességét, és sokat ácsorgunk helytelen intézkedések következtében. Pedig 4—5 villamosmozdony tökéletesen elláthatná itt a teherszolgálatot. A forgalmi szolgálattevők és a menetirányítók mindent gőzmozdonnyal vitetnének*, mert azok személyzete nem kérdezi, hány tonna a vonat. Úgy vélik, ha egy-egy gőzösre rákasztják az „állomást", kedvezőbb lesz a vonatterhelési normájuk. Közben elfelejtik, hogy *amíg a gőzös elszuszog egy-két állomásnyi távolságra, a villanygép kétszer is megfordulhat Rákos és Hatvan között.* Így viszont a gőzösök csak akadályozzák a villamosmozdonyokat a gyors közlekedésben.

A tapasztalat teljesen igazolja a mozdonyszemélyzet véleményének helyességét. Az illetékesek segítsenek minél előbb rendet teremteni és egységes gyakorlatot kialakítani a Rákos és Hatvan között közlekedő villamosmozdonyok felhasználásával kapcsolatban.

Kovács József

Az Utasellátó téli ujdonságai

Az Utasellátó egy hónappal a határidő előtt, november 29-én teljesítette évi forgalmi tervet. S mivel ebben az évben még olyan ünnepek alatt kell helytállniuk, mint karácsony és szilveszter, várható, hogy az év rekordforgalommal zárul.

Nos, ha már itt tartunk, nézzük meg, hogyan készült fel az Utasellátó a karácsonyi ünnepekre és milyen újdonságokkal rukkol ki a téli hónapokban?

— *A karácsonyi ünnepek legjellegzetesebb árucikkéből, a szaloncukorból nyolc vagonnal hozunk forgalomba a budapesti és a vidéki pályaudvarokon* — tájékoztatta lapunk munkatársát *Korándi József*, az Utasellátó főosztályvezetője. — *Egyéb édesáruból is elegendő mennyiséget biztosítottunk. Polietilén csomagolásban megkezdtük a déligyümölcsök és a földimogyoró árusítását.*

Karácsonyi meglepetésnek szánta vállalatunk a napokban forgalomba hozott, citromolajból készült Utas üdítőitalt és az Élmény tejcsokoládét. Az előbbiből havonta 100 000 üveggel, az utóbbiból pedig 50 mázsát hozunk forgalomba. Felkészültünk az ünnepekre ital- és ételféleségekkel is. Emellett növeljük az étkező- és büfékocsik személyzetét és több mozgó árust állítunk munkába.

Ezután néhány újdonságról beszélt a főosztályvezető. Eszerint december közepétől, ahol mód van rá, bevezetik a zóna disznótoros ételeket az elokalkuláció szerint 7—8 forintos áron. A másik újdonságot, a virágárusítást egyelőre a *Keleti* és a *Nyugati* pályaudvaron vezetik be. A virágokat a MÁV-kertészet szállítja majd.

Követésre méltó kezdeményezés

Lapunkban annak idején *Csőszkunyhó vagy őrház* cím alatt cikket írtam *Polgárdi* állomás váltóőri szolgálati helyéről. A napokban örömmel tapasztaltam, hogy az állomáson új váltóőri helyiség épül.

Az állomás személyzete társadalmi munkában segíti az építkezést.

Káldosi József állomásvezető és Farkas József forgalmi szolgálattevő elvállalták a villany bevezetését. (Civilben mindketten villanyszerelők.) Az állomás többi dolgozója pedig az anyagszállítást, a tereprendezést és az egyéb munkálatokat végzi.

Követésre méltó tettükkel elősegítik a munkavédelmi célkitűzések megvalósítását.

Bognár Károly

Névadó ünnepség Szegeden

Ünnepi díszbe öltöztették a szegedi vasútforgalmi technikum kultúrtermét *Tihanyi Károlyné*, nevelőintézeti tanárnő kislányának névünnepségére. A kis *Eleonóra* névadó szülei a kerületi tanács anyakönyvvezetője előtt tettek ünnepélyes fogadalmat, hogy a gyermeket szocialista szellemben fogják nevelni.

A szülők, nagyszülők, rokonok, ismerősök, valamint az ünneplő közönség előtt *Dáni Mihály*, a szegedi igazgatóság I. osztályának vezetője mondott beszédet. Hangoztatta, hogy társadalmunk könnyíteni igyekszik a szülők nevelési gondján, és szebbé teszi a gyermekek életét. Ünnepeink is új tartalmat kaptak.

A névadó ünnepség bensőséges keretek között zajlott le. Szegeden ez volt az első eset, hogy vasutas dolgozók gyermekének névadó ünnepségét tartották.

Az ünnepség a vasútforgalmi technikum kultúrcsoportjának színvonalas műsorával ért véget. **Sziládi Sándor**

Pályázat

A Vasutasok Szakszervezete Központi Szimfónikus Zenekara felvételt hirdet budapesti vasutas amatőr zenészek részére első- és másod-hegedűre, csellóra, bőgőre, oboára, klarinétre, fagottra, vadászkürtre és harsona hangszerekre.

Jelentkezés minden szerdán és pénteken 18—20 óra között: Rózsa Ferenc utca 22. szám alatt.



Budapest már alváshoz készülődik. De itt Ferencvárosban, az ország legnagyobb pályaudvarán ilyenkor kezdődik az éjszakai hajrá. A magas, karcsú oszlopok tetejéről reflektorok fénykévéi világítják meg a sineket, amelyeken mint felette árnyak suhannak a kocsik, a szerelvények.

A személypályaudvarról *Halmányi Domonkossal*, a szakszervezeti bizottság termelési felelősével indultunk el a rendezőbe, ahol megszámlálhatatlan jelző és váltó fénye villog az éjszakában.

Szótlanul ballagunk a sínek mentén a szitáló esőben. Alig hagyjuk magunk mögött a főtőházat, a nyugati gurító felől tisztacsengésű mikrofonhang kántál az éjszakába.

— *Három üres a húszra, egy rakott a tizre. A negyediken gyere előbbre a saruval...*

Győri Sándor gurításvezető főhadiszállásának asztalán, amelyet egy halványfényű lámpa világít meg, telefonok, mikrofon és egy fényjelző készülék. Előtte a gurítási jegyzék. Győri abból olvassa a számokat, amelyeket a mikrofon továbbít a váltókezelőknek és a sarusoknak.



Munkában a gurításvezető

A 411-es tartalék nagyokat szusszantva, egyenletesen tolja a szerelvényt a gurítóra. S a sötétből, akár a kisértetek, gurulnak a kocsik a kívánt vágányra. A felgyorsuló kocsik a lejtő alján hirtelen megtorpannak. Szikráznak a kerekek, kattog egy szerkezet és a kocsi megzabolázva, lassan halad tovább.

A hidraulikus fékberendezéssel, amelyet a vágányféktoronyban kezelnek, lassítják meg a kocsikat. A toronyban három vasutas dolgozik. *Szép laki József* a dinamikus berendezést, *Tihon István* és *Szi letta József* pedig a vágányféket kezeli. A kis asztalkához hasonló műszertáblán fények villognak.

A 3251-es szerelvényt percek alatt szétdobták. A legurult kocsik új vonatokat alkotva sorakoznak az irányvágányokon.

Ugyanígy megy a munka a rendező másik részében a keleti gurítón is.

— *Hány kocsit gurítanak a két gurítón egy nap alatt?* — érdeklődtünk.

— *24 óra alatt átlag 5500—6000 kocsit, de néha 6000-nél is többet* — hangzott a válasz.

Ha összehasonlítjuk, hogy 1958-ban még az 5000-es átlagnál tartottak, akkor azt látjuk, hogy két év alatt sokat javult a gurítók teljesítménye. Ugyanez tapasztalható a tehervonatok átlagos terhelésénél és a menetrendszerinti indításnál is.

Hogy szemléltetőbb legyen, nézzünk egy-egy példát. A múlt év októberében 950 tonna volt a tehervonatok átlagos terhelése, az idén pedig 1042 tonna. A menetrend szerinti indításnál 73,7%-os eredményt értek el. Ez 3,3%-kal jobb a tavalyinál.

A teljesítmény egyenletesen növekedett, a második félévben még sem tudják teljesíteni az élüzem szintet. Szeptemberben 101,39, novemberben pedig csak 98,71%-ra teljesítették a tervet. *Vajon mi lehet a lemaradás oka?*

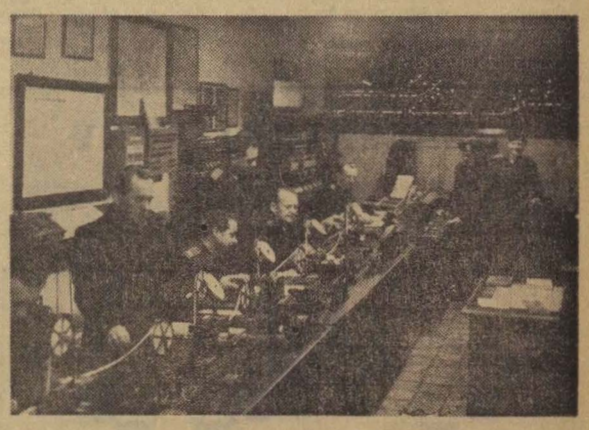
— A lemaradásnak több oka van — válaszolta *Solti Ferenc* felügyelő, állomásfőnök helyettes. — Egyrészt az idén jóval nagyobbak a követelmények, feszítettebbek a tervek, mint a korábbi években. Másrészt egyenetlen az elegyáramlás. Vasárnap és hétfőn kevés elegy érkezik. A hét közepén viszont annál több. Ilyenkor gyakran előfordul, hogy nem tudjuk időben feldolgozni a beérkezett szerelvényeket.

— Ha megfelelő, képzett gárdával rendelkeznénk nem volna ennyi probléma — folytatta. — Sajnos itt Ferencben baj van az utánpótlással. A fiatalok az alacsony bérezés és a nehéz, sok felelősséggel, áldozattal járó szolgálat miatt csak kis számban jönnek a vasútra. Ha ez sokáig így megy, egy-két év múlva még több gondot okoz az utánpótlás hiánya.

Nem sokáig beszélgettünk a helyettes főnökkel, mert szólította a kötelesség, indult a szolgálati helyek ellenőrzésére. Mi is tovább mentünk.

A személypályaudvar forgalmi irodájába nyitottunk be. Ott találkoztunk *Nagy István* kocsimesterrel, aki éppen vonatok után érdeklődött a rendelkező szolgálattevőnél. Néhány percig vele is sikerült beszélni. Amikor a kölcsönös bemutatkozás után a munkára terelődött a szó, röviden így válaszolt:

— Éjfél után egy óráig most is indítunk 10—12 vonatot, reggelig pedig befut 16 páratlan számú vonat.



Éjjel a forgalmi irodában

Ezt már az ajtóból mondta, majd sietve eltünt az éjszakában, az indulásra váró szerelvények között.

A forgalmi irodában sincs megállás. A távírászok jelentenek, a rendelkező hol az egyik, hol a másik telefonon beszél, a külsős szolgálattevő a jelzőtáblát figyeli. A naplózó íróasztal fölé hajolva dolgozik. A forgalmi iroda valóságos kis üzemnek tünik.

Bent szüntelen kattogás, telefoncsengés, kint induló és érkező vonatok zakatolása, csattogása veri fel az éjszaka csendjét.

Különös világ ez...

Visi Ferenc

Mi akadályozza a biztonságos munkát az oroszlányi gazdasági vasútnál?

A szakszervezet *Komárom megyei* bizottságának munkavédelmi csoportja a közelmúltban megvizsgálta a Gazdasági Vasutak *oroszlányi üzemfőnökségének* munkavédelmi helyzetét. A vizsgálat során néhány hiányosság is felszínre került.

Különösen szembetünő volt, hogy a biztonságos munka csak igen kis mértékben, vagy egyáltalán nincs biztosítva. Baleseti nyilvántartást nem vezetnek, s üzemszemle naplójuk sincs. Az üzemszemléket egy távirda naplóba jegyzik be, — már amit bejegyeznek. A fűtőház ablakai például hónapok óta hiányoznak, az üzemszemle naplóban azonban erről a bizottság nem talált feljegyzést. Sajnos, a vezetők sem fordítanak gondot a biztonságos munkára.

A 8—8,5 kilométer hosszú vonal sem biztonságos. Az aljazat több helyen rossz, a talpfák korhadtak. Emiatt a kisiklás veszélye fenyegeti a szerelvényeket. Balesetveszélyt rejt magában az is, hogy a vonatkísérő személyzet jóformán nem végzi figyelembe az utasításokat, a szabályokat.

A biztonságos munka megszervezését akadályozza az is, hogy nincs az üzemfőnökségnél olyan dolgozó, aki e tekintetben összefogná a forgalom, a vontatás és a pályafenntartási szolgálat dolgozóit. A szakszervezeti bizottság sem találta még meg a helyes utat. Ahhoz azonban, hogy mielőbb gyökeres változások történjenek az oroszlányi Gazdasági Vasutaknál, az igazgatóságnak is többet kell törődni a kisvasúttal. Kirívó rendellenesség, baleset eddig ugyan még nem történt, de ki tudja, hogy ilyen körülmények között holnap, vagy holnapután nem következik-e be egy rendkívüli esemény? — v —

Felkészültek a télre

Budapest-Déli pályaudvaron a műszaki kocsiszolgálat dolgozóinak nyáron sem könnyű a dolga. Sok munkát igényel a megannyi kiránduló-vonat. Ezt követően a tél állítja őket nehézség elé.

A zord időjárásra való felkészülést befejezték. A kultúrált utazás biztosítására nagy gondot fordítanak. A kocsikat tisztán tartják, jól világítják és előfűtik. Az előfűtéshez alkalmazott kazánok fővizsgálati ideje lejárt. Helyükre újabb két kazánt állítottak be, így valamennyi vonat előfűtése megtörténik.

A szakszervezeti bizottság és egyéb társadalmi szervek segítségével a szolgálati főnökség jól szervezte meg a munkát. A dolgozók munkakedvét fokozza az emberekről való gondoskodás. Védőruháját mindenki megkapta. A dolgozók még a vasutasnapon birtokukba vehették az új, korszerű öltözőt, fürdőt és a szociális helyiségeket.

Négyesi Péter

Összefogással legyőzhetők a nehézségek

Mint már közöltük, Kiskunhalas fűtőház dolgozói október 25-re befejezték háromévés szállítási tervüket. Azt viszont kevesen tudják, hogy a zavartalan munkamenetnek sok akadálya volt. Több mint egy éven át folyt az állomás átépítése és ez sokkal nagyobb figyelmet és körültekintőbb munkát követelt minden dolgozótól. Az átépítés előtt pedig túlságosan szűk volt a fűtőház.

A már ismertetett kimagasló teljesítményeket a fűtőház dolgozói úgy tudták elérni, hogy megfelelő összefogással végezték munkájukat. Minden dolgozó maradéktalanul elvégezte a rábízott feladatot. Helytállásukért megérdemlik a dicséretet.

Török József
szegedi igazgatóság.

FELHÍVÁS!

Felhívjuk olvasóink figyelmét, hogy 1961. január 1-én megjelenő számtól „Munkavédelmi őrjárat" címen rovatot indítunk. A rovaton belül rendszeresen foglalkozunk balesetelhárítási, üzemegészségügyi és szociális vonatkozású kérdésekkel. Ismertetjük a dolgozókat érintő szociális kérdéseket tartalmazó fontosabb rendeleteket, üzemellenőrzési tapasztalatokat, műszaki, gazdasági, vezetők és dolgozók véleményét, valamint az ilyen témájú kérdésekre vonatkozó feleleteket.

Kérjük olvasóinkat, hogy kísérjék figyelemmel a rovatban megjelenő cikkeket. Véleményükkel, javaslataikkal segítsék a munkavédelem, az emberről való gondoskodás továbbjavítását, eredményesebbé tételét.

Az örök vándorok háza táján

II.

Barangolás az országban

Amikor az osztag elindult országjáró körútjára, a szakszervezet is nehéz helyzetben volt. Emlékszem, egyedül voltam bizalmi. Nem volt könnyű a dolgom, mert jóformán üzemi bizottság sem volt. Egyedül alig győztem a problémákat intézni. Akkor ugyanis az volt a fő feladat, hogy a pályamunkásokat elássuk élelemmel és ruhával és siettessük a jogos sérelmek orvoslását.

Ha a mai szakszervezeti életet összehasonlítjuk az akkorival, nem nehéz megállapítani, hogy nagy utat tettünk meg egy évtized alatt.

Itt van köztünk *Monostori Gábor* főellenőr is, az építésvezetőség egyik legrégibb dolgozója, aki mint tervszámadó sok érdekességet tud mondani a mozgó építésvezetőség történetéből.

— 1945-től 1950-ig a mozgó osztag 12 munkahelyen dolgozott — kezdte és fejből sorolta az állomások nevét. — *Isaszeg — Kőbánya, Rákosszentmihály, Szob — Zebegény — Nagymaros, Rétszilas — Sárbogárd, Üttörővasút, Börgönd — Szabadbattyán, Lábatlan — Süttő, Dorog — Tokod — Almásfüzitő, Csémpuszta — Komárom, Székesfehérvár — Moha, Herceghalom — Bicske, Dudar — Dudarbánya, Győr — Hegyeshalom* voltak történetünk első állomáshelyei.

Ezalatt az idő alatt közel 50 km fővonali, 20 km mellékvonali vágányt építettünk és 50 csoport különböző rendszerű kitérőt cseréltünk. Az elvégzett munka értéke megközelíti a 100 millió forintot.

1950-től 1960-ig 33 munkahelyen fordult meg építésvezetőségünk. A tíz év alatt 230 km vágányépítést, 200 csoport kitérőcserét beleszámítva az ágyazatrostálást és az alépítmény készítést — végzett el.

A jövő tervei

Az építésvezetőség jelenlegi munkájáról *Szücs László* építésvezető beszél:

— Építésvezetőségünk *Galgamácsa* és *Nógrádkövesd* állomás közötti 25 km-es vonalszakasz elsőrangúsítását végzi. A nógrádkövesdi kőbánya kapacitása olyan mértékben nőtt, hogy onnan látják el az ország nagy részét termés- és zúzott kővel. A megnövekedett szállítási feladatoknak viszont csak úgy tud eleget tenni a vasút, ha a pályát átépítjük, s ezáltal felemeljük a sebességet, növeljük a tengelynyomást.

Első félévi tervünket határidő előtt tíz nappal teljesítettük. Ebben kétségtelenül nagy része van annak, hogy nagyteljesítményű kotrók, dömperek, agregátorok, aláverőgépek, villanyfúrók és fűrészgépek segítik a dolgozók munkáját.

★

Az I-es számú mozgó építésvezetőség története ezzel még nem ért véget. Ha elkészül a galgamácsa—nógrádkövesdi vonalszakasz átépítése, tovább megyünk, hogy a második ötéves terv célkitűzéseinek megfelelően sorra elvégezzük a vasútvonalak korszerűsítésében reánk háruló feladatokat.

Kecskés Anna szb. elnök

A Kilián testnevelési mozgalomról

Az utóbbi években egyre sürgetőbb követelésként hangzott el a *Magyar Testnevelési és Sport Tanács* ülésein, hogy nem nélkülözhető egy állandó sportmozgalom, amely a tömegek számára lehetővé teszi a rendszeres sportolást.

Hazánk testnevelési és sportmozgalmának fejlődését napjainkban *Az MSZMP művelődéspolitikájának értelmezése a testnevelési és sportmozgalomban* című tézisek határozzák meg. E szerint a szocialista testnevelési és sportmozgalom legfőbb jellemzője a részt vevők nagy száma kell legyen. A sportolók számának fokozatos és jelentős növelése szükségessé teszi, hogy minden korosztálynak bő sportolási lehetőséget biztosítsunk, mindenki megtalálja a neki megfelelő testedzési és sportolási alkalmat.

Az MTST határozata alapján az MHK, a VIT és az olimpiai jelvényszerző versenyek tapasztalatainak felhasználásával az igények figyelembevételével kezdődött meg az új, állandó jellegű jelvényszerző mozgalom szabályzat-tervezetének kidolgozása. Tavasszal az MTST kibővített ülésen tárgyalta meg és fogadta el a *Toldi Miklós testnevelési mozgalom* tervezetét azzal, hogy azt széleskörű vitára kell bocsátani. A vita anyagának feldolgozásával került kidolgozásra a végleges szabályzat.

Az eredeti tervezeten több módosítás is történt. A többi között megváltozott a mozgalom neve. *Az új mozgalmat Kilián Györgyről, a magyar kommunista mozgalom mártírjáról nevezték el.*

A mozgalom, amely nagyszerű lehetőségeket teremt a sportszervezetek számára, természetesen a sportvezetőkre is nagy feladatokat ró. Mindenekelőtt megköveteli tőlük, hogy figyelmüket a tömegeket foglalkoztató edzési és versenyzési formák fejlesztésére irányítsák, s örködjenek a mozgalom tisztaságán.

Azt máris leszögezhetjük, hogy *a mozgalom sikere elsősorban attól függ, hogy a sportszervezetek, a sportvezetők, a mozgalmi szervek hogyan használják ki az adott lehetőségeket.*

Ezekután nézzük meg röviden *mi az új a Kilián testnevelési mozgalomban?*

Elsősorban az, hogy a tömegek testnevelésének és sportjának országunkban először próbál mozgalmi vonatkozásban keretet adni. Lehetőséget ad a bekapcsolódásra korra és nemre való tekintet nélkül. Ezzel a szocialista testnevelési és sportmozgalom alapvető célkitűzését, a tömegek sportolási lehetőségét is előmozdítja.

A mozgalom gyakorlatilag 1961 májusában kezdődik. A sportszervezetek, sportvezetők számára azonban már a téli hónapok is sok tennivalót tartogatnak. Gondosan elő kell készülniük a mozgalom elindítására. Meg kell teremteni a hátralevő öt hónap alatt a mozgalom technikai, szervezési és anyagi feltételeit.

A mozgalom szabályzatát a *Népsport* november 27-i száma közölte. Hamarosan megkapják a teendőket a megyei, a járási és városi TST-k is. Éppen ezért helyes lenne, ha a szakszervezet megyei sportfelelősei, a vasutas sportegyesületek vezetői, az üzemek, szolgálati helyek sportfelelősei időben felvennék a kapcsolatot a TST-kkel és megkezdenék szolgálati helyükön az előkészületeket az új versenymozgalom elindítására.

Az MTST határozata felhívja valamennyi testnevelési és sportmunkával foglalkozó szervezet figyelmét: a Kilián testnevelési mozgalom megvalósítása során törekedjenek minél nagyobb számú részvevő megnyerésére és foglalkoztatására. Teremtsék meg azokat a feltételeket, amelyek alkalmazásával a mozgalom részvevői állandó jellegű sporttevékenységet fejthetnek ki.

Köszöntjük a bajnokot



Az idei női sakkbajnokság döntője igen érdekesen alakult. Úgyszólván az utolsó fordulóig nyílt volt a bajnokság. Végül a nyugodt, nagy küzdőképességű Silye Jenőné fél ponttal megelőzte nagy vetélytársát, Karakasnét.

Silyéné, a kétgyermekes édesanya a Vasúti Főosztály dolgozója ezúttal harmadszor nyert bajnokságot és személyében — hétévi szünet után — először akadt olyan versenyző, aki meg tudta védeni előző évben szerzett bajnokságát.

A Főosztályon felettesei megbecsülik és munkatársai is szeretik a szerény, csendes bajnoknőt. Szerénysége, nyugalma a versenyeken is legfőbb erényei közé tartozik. Nagyrészt ennek és erős akaraterejének tulajdonítható, hogy a nehézségeket, az akadályokat mindig sikerül elhárítania.

Gratulálunk és további sikereket kívánunk.

A hódmezővásárhelyiek nyerték a Vasutas Ifjúsági Vívó Kupát

Az ifjúsági vasutas vívó kupa utolsó fordulóját december 10-én bonyolították le a KPM Dob utcai tornatermében. Az idén tizenkilenc szakosztály ifjataljai mérték össze tudásukat a kupáért. A győzelmet ismét a hódmezővásárhelyi ifik szerezték meg a tapolcaiak, illetve a BVSC előtt.

Az utolsó forduló után a legjobb egyéni teljesítményt elért vívókat jutalomban részesítették. Forgács Margit (Hódmezővásárhely), Károlyfi Edit (Pályafenntartási Technikum), Bali Imre (Szolnok) és Németh László (Pft. Techn.) kapott jutalmat.

Az ifjúsági vasutas vívó kupa végeredménye: 1. Hódmezővásárhely 36 pont, 2. Tapolca 31 p., 3. BVSC 30 p.; 4. Pályafenntartási Technikum 28 p., 5. Keszthely 28 p., 6. Debrecen 23 p., 7. Szolnok 22 p., 8. Makó 21 p., 9. Szombathely 20 p., 10. Szeged 18 p., 11. Kaposvár 16 p., 12. Komárom 14 p., 13. Pécs 13 p.; 14. Szentes 12 p., 15. Pápa 12 p., 16. Balassagyarmat 6 p., 17. Nagykanizsa 4 p., 18. Siófok 2 p., 19. Cegléd 2 p.

BVSC-siker a vasutas vívóbajnokságon

November 3-án és 4-én, a BVSC Tanács körúti vívótermében rendezték meg az 1960. évi országos vasutas vívóbajnokságot.

A vasutas-bajnokságok során ezúttal gyűlt egybe a legnagyobb mezőny. S ami a legörvendetesebb a bajnokság színvonala is magasabb volt, mint az előző években. Különösen férfi tőrben vívtak igen érdekes csörtéket a versenyzők. A vidéki fiatalok alaposan megszorították a BVSC válogatott törvívóit. A győztes Kamuti Jenő után például két vidéki versenyző következik a rangsorban.

Női tőrben és kardban a BVSC versenyzői egymás között döntötték el a bajnokság és a helyezések sorsát. A kardozók összecsapása már közel sem volt olyan színvonalas, mint a törvívóké.

Eredmények. Férfi tőrben bajnok: Kamuti Jenő (BVSC), 2. Demecs (Szolnoki MÁV), 3. B. Nagy (Szolnoki MÁV), 4. Halász (BVSC). Női tőrben bajnok: Székely Tiborné (BVSC), 2. Szabó (BVSC), 3. Pásztor (BVSC), 4. Kovácsné (BVSC). Kardban bajnok: Dávid Sándor (BVSC), 2. Detre (BVSC), 3. Bíró (BVSC), 4. Skaliczky (BVSC).

Válasz újítási ügyben

A Magyar Vasutas október 31-i számában megjelent „Késik az intézkedés" c. cikkre az alábbiakat közöljük:

A kísérletképpen beépített műanyagtárcsák üzemi viselkedése kifogástalan volt. Az újítás ezek szerint bevezethető lenne. Időközben azonban a KPM 7. szakosztály műanyag bizottsága a 411. sorozatú mozdonyok rúdágyai homlokfelülete védelmére a javasoltnál lényegesen olcsóbb eljárást dolgozott ki, és ez most van kipróbálás alatt. A próbák 1961. április végéig befejeződnek. Eddig az időpontig a javaslat feletti döntést el kell halasztanunk.

KPM I/7. A.
mozdonyszolgálati osztály.

KÖNYVISMERTETÉS

A Táncsics Könyvkiadó kiadásában megjelent V. Androszov: **Az amerikai munkásosztály a monopóliumok jármában** című könyve. A szerző 144 oldalon tudományos megalapozottsággal, gazdag tényanyag felhasználásával, teljes hitelességgel tárja elénk az amerikai munkásosztály mai életét, kilátástalanságát és vergődését a monopóliumok jármában. De megmutatja a kötet azt is, hogy a munkásosztály öntudatos rétege hogyan küzd az elnyomó szervezetek ellen, hogyan száll sikra politikai jogaiért.

A kötetet figyelmébe ajánljuk a szakszervezeti funkcionáriusoknak és mindazoknak, akik torzítások nélkül akarják megismerni a munkásosztály helyzetét és szerepét az Egyesült Államok társadalmi és gazdasági életében.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

51. számból: 119 062/1960. I/2. B. Az igazolatlan mulasztás következményei.

130 025/1960. I/2. B. Folyamatos munkaviszony alapján járó pótszabadság kiszámítása az 1961. évre.

129 737/1960. I/2. C. Egyetemi felvételi vizsgára előkészítő esti tanfolyamok.

130 225/1960. I/2. C. Az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem előkészítő esti tanfolyamai.

129 666/1960. I/3. C. Újabb kiadású balesetelhárító és egészségvédő óvórendszabályok alkalmazása az Államvasutak területén.

HIREK

VAN-E RÁNK SZÜKSÉG?

— Hát ti miért heverésztek itt ebben a nagy dologidőben?
— Jelentem, mi vágányzárójelzők vagyunk.
— Ejha! És nektek tetszik ez a heverés?
— Dehogy tetszik. Itt ágaskodtunk mi a földkupacon és szorgalmasan ijesztgettük a felénk közeledő kocsikat.
— Teringette! No és félnek tőletek a járművek?
— Sajnos, nem, pedig sötétben világítunk is — válaszolta egyszerre mind a négy.
— Engem éppen tegnap éjjel nyomtak ki a helyemből — keseregte az egyik. — A kocsisor utolsó kocsija egészen felmászott hozzám.
— Engem a múlt héten csaknem összezúztak — mondta a másik. A kocsirendezők addig-addig noszogatták jelzéseikkel a mozdonyvezetőt, míg az utolsó kocsi bakkecske módjára hirtelen felugrott, majd durván belenyomott a földbe. Ezt igazán nem érdemeltem.
— Az én esetem még ennél is súlyosabb — síránkozott a harmadik. Egy hónappal ezelőtt nemcsak kipöcköltek a helyemből, hanem üvegábrázatomat is összetörték.
— A kocsik nem törődnek velünk — panaszolta a negyedik. Hiába állítanak vissza bennünket, minden percben várjuk az újabb szerencsétlenséget. Nem is tudjuk, miért van ránk szükség. A kocsirendezők nélkülünk is tudják, hol a csonkavágány vége, a mozdonyszemélyzet meg nem is láthat minket. Egyedül a lámpakezelő foglalkozik velünk esténként, amikor kivilágít bennünket. Én már jelentkeztem a kihúzóvágány végére, mert egyedül ott van szerepe a magunkfajta berendezésnek.
— Elég a síránkozásból! Takarodjatok innen! — kiáltottam rájuk haragosan.
— Nem lehet kérem! Minket ideköt az F. 1-es Utasítás 100. pontja — válaszolták. Én ugyan faképnél hagytam őket, de mégiscsak jó lenne a vágányzáró jelzők panaszai fölött minden illetékesnek elgondolkodni.

GEREBLYE

— **108 taggal működött a KST** ebben az évben Kazincbarcika állomáson, a korábbi 53 taggal szemben. Az év végén 43 835 forint került kifizetésre. Az Északi Járműjavítóban 424 dolgozó 280 ezer forintot gyűjtött össze az év folyamán.

— **Télapó-ünnepség Veresegyházon.** A szakszervezeti bizottság által rendezett és jól sikerült ünnepségen 134 vasutasgyermeket ajándékozott meg a Télapó.

— **A KPM I/6. szakosztály** pályafenntartási kultúrvonata augusztus óta járja az országot. A három kocsiból álló szerelvényen kiállítás, rádió és televízió, valamint filmvetítő szolgálja a kultúra terjesztését.

— **Az állomás legjobb brigádjai** közé tartozik az ifjúsági brigád Dombóváron. Teljesítménye állandóan 105—110 százalék között mozog.

— **A Szeged-Rókus dolgozói** nagy számmal vettek részt november 26-án a körzeti ellenőrző orvos által megtartott mentőoktatáson.

— **December 3-ra teljesítették** hároméves tervüket a tapolcai fűtőház dolgozói.

— **Háromtagú küldöttség látogatott el Pécsről Szegedre,** hogy tanulmányozza a rakodási főnökség karbantartó műhelyének munkáját. A tapasztalatcsere eredményesnek bizonyult.

— **Összkomfortos,** modern lakásokban lakik már a tiszaszederkényi vasutasok egyharmada. A helyi párt- és szakszervezet segítette elő a lakások igazságos elosztását.

— **606 felnőtt és 305 gyermek** nyaralt az idén a Balaton menti vonyarcvashegyi vasutas családi üdülőben. Télen a MÁV-kórház üzemelteti a korszerűen felszerelt üdülőt.

— **Barátsági találkozót rendeztek** Csongrád megye vasutas kiszistái. A kongresszus előtti találkozót jól sikerült bállal kötötték egybe a fiatalok.

— **Pécs állomás dolgozói patronálják** Cserdi termelőszövetkezeti községet. 116 napi munkában burgonyát szedtek és kukoricát törtek. A gépkarbantartó műhely kiszistái kukoricagórét építettek.

„Dolgozó emberek között"

Kiállítás az Ernst Muzeumban

A Képzőművészek Szakszervezete kezdeményezésére, az egész szakszervezeti mozgalom támogatásával tavaly 50, az idén 70 képzőművész: festő, grafikus, szobrász volt állami gazdaságok, termelőszövetkezetek vendége.

Mintegy harminc művész rendszeresen dolgozik elsősorban budapesti, de vidéki üzemekben is. Azokon a művészeken kívül, akik a szakszervezeti mozgalom segítségét igénybe vették, hogy közelebb kerülve az üzem, a falu életéhez — azt alkotó munkájukban megjelenítsék — sokan keresik a baráti kapcsolatokat az üzemi munkásokkal, dolgozó parasztokkal. A Képzőművészek Szövetsége és szakszervezete kezdeményezésére november 26-án kiállítás nyílt az Ernst Múzeumban e művészek munkáiból: „Dolgozó emberek között" címmel.

A kiállítás 116 művész 183 festményét és grafikáját mutatja be, ezenkívül 58 szobor (portré és kisplasztika) látható. Mintegy 800 alkotásból válogatta a zsüri a kiállítás anyagát. Ez is mutatja, hogy a képzőművészeket valóban érdekli a téma, visszhangra találtak a vendéglátó üzemek körében is.

A kiállítás közelebb hozta a művészt és mecénását — a dolgozó népet. — Helyes ez az út: tovább kell haladni rajta.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

A szerkesztőség üzeni

Leiti Ferenc Pécs, Asztalos János Budapest, Behán Rózsa Kazincbarcika, Bognár Károly Tapolca, Pintér Lajos Vácrátót, Surman Imre Budapest, Póka Miklós Tiszaszederkény, Sziládi Sándor Szeged, Dancs József Tapolca, Bódogh Mihály Dombóvár, Tótka Károly Szeged. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Papp Tivadar Miskolc, Berkes Imre Székesfehérvár, Mészáros Sándor Abony, Szilágyi János Budapest, **Leveleiket illetékesekhez továbbítottuk.**

Gein Mihály, Tóth Ernő Szeged: Levélben válaszolunk.

Lakáscsere

— **Elcserélném** sztálinvárosi 3 szobás központi fűtéses lakásom Budapest környéki magánlakásért. Péli József Sztálinváros, Liszt Ferenc krt. 14. III. 3/a.

— **Pesti egy szoba** főbérleti MÁV-lakásomat elcserélném bármely vidéki városban vagy Balaton mellett élő vasutas egy szoba konyhás, nem szolgálati, főbérleti lakásával. Értesítést kér: Vadas Lajosné, Mátészalka, Kossuth u. 23.

KERESZTREJTVÉNY

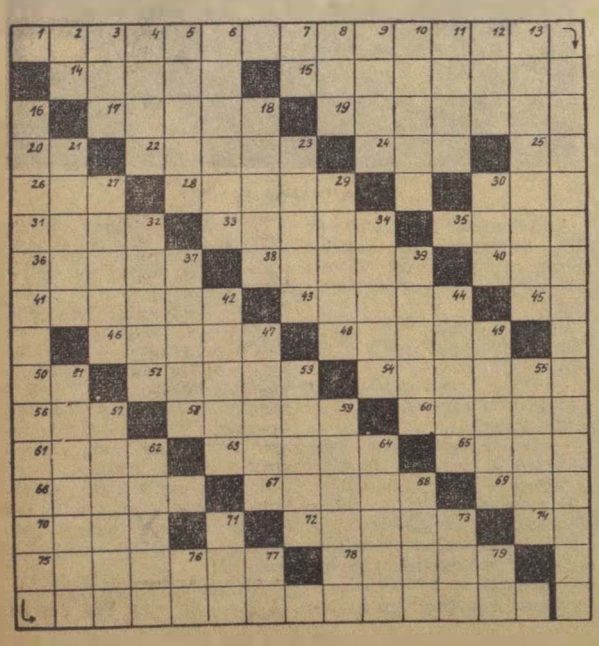
Vízszintes: 1. Jól szívleld meg. (Folyt. függ. 16.) 14. Autómárkát. 15. Nem magázzuk. 17. E darab. 19. Hátráltató. 20. Terület-mérték. 22. Hanoi keverve. 24. Csatorna. 25. Erdei állat. 26. Hint. 28. Azonos betűk. 30. December. 31. Étkezés. 33. A gyümölcsöt. 35. Egyik szülőt. 36. Nincs igaza. 38. Nyomdászati eljárás. 40. Mutatószó. 41. Férfinév. 43. Szigetcsoport az Atlanti-óceánban. 45. Monte Christo vára. 46. Francia határváros. 48. Mese. 50. Fél akna. 52. Nadir ellentéte. 54. A hőség. 56. Vaspálya. 58. Kopár. 60. Van aki hánya-ja. 61. Délutáni összejövetel. 63. Megye. 65. ... in Hungary. 66. Idegen nyolcad. 67. Elem. 89. Évszak. 70. Kegyelettel teszi. 72. Idegen cirkusz. 74. Varga Mihály. 75. Orosz zeneszerző. 78. Fejvédő.

Függőleges: 2. Állóvíz. 3. Visszsza: párbajtőr. 4. Történelmi mező. 5. Trója. 6. Szovjet olimpiai bajnoknő. 7. Nem téged. 8. Ismertető. 9. Bogas íkerszava. 10. r. de fordítva. 11. Az ásványi (ék. fel.) 12. Dohányos teszi. 13. Vontatási. 18. Villamos mozdonyfajta. 21. Értesítő. 23. Vissza: északi nép névelővel. 27. Nem helyes. 29. Rajta. 30. Májváladék. 32. Sem az ... 34. Én ide ... 37. Borsod megyei község. 39. Adu. 42. Vissza: vízinövény szövedék. 44. Két mutatószó. 47. Kozmetikai márka. 49. Fektet. 51. Pestkörnyéki kirándulóhely. 53. Távolságra. 55. Fordítva óvta. 57. Prémes állat. 59. Fémest. 62. Rázúdít. 64. Sorozat, idegen szóval. 68. Kíváncsiskodó szó, kicsit nyújtva. 71. Edény. 73. Olasz szent. 76. Kicsinyítőképző. 77. Tál szélei. 79. Kimondott betű.

Beküldendő: vízszintes 1, függőleges 16. **Beküldési határidő:** 1961. január 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A műszaki norma. Üzemi iskola.

Könyvet nyertek: Virágvölgyi Margit, Budapest, XIV. Amerikai út 28. Tóth Károly, Pécs, Bem utca 2. Szalma Bakst Ferenc, Szeged, Nagyállomás, II. em.



GŐG ÜNNEP ELŐTT



— Képzelje, mióta megtudta, hogy expressz tehervonattal utazik, nem áll szóba velem.



— O, kérem, a ládában csak egy kis ajándékot visznek. (Pusztai Pál rajzai)