VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. JANUÁR 1.

A szakszervezet elnökségének újévi üdvözlete

Az 1960-as év sikerekben gazdagon zárult. A vasutasdolgozók helytállásának eredményeként a vasút december 9-én teljesítette éves szállítási feladatait. A vasutas dolgozók ezzel méltán hozzájárultak a párt és a kormány határozatainak végrehajtásához, a hároméves terv határidő előtti teljesítéséhez.

Valamennyien jól tudjuk, hogy eredményeink még számottevőbbek lettek volna, ha jobban törekszünk a gazdaságosabb szállításra, az önköltség nagyobb arányú csökkentésére. De az a hozzáállás, amelyet a vasutas dolgozók a párt 1960 szeptember 20-i határozata után tanusítanak, arra enged következtetni, hogy rövidesen elérjük a termelékenységnek és a gazdaságosságnak azt a fokát, amely szükséges ahhoz, hogy második ötéves tervünk első évének célkitűzéseit valóra váltsuk.

A párt, a kormány, a nép mindenkor számít a vasutasok odaadó munkájára, helytállására. S mint eddig, minden bizonnyal a jövőben sem csalódnak bennük, sikerre viszik az új tervév feladatait is. Ebben a reményben az 1961-es év küszöbén a szakszervezet elnöksége megköszöni az eddigi fáradtságos munkát és békés, boldog, eredményekben gazdag új esztendőt kíván a szakszervezet minden aktivájának, minden szakszervezeti tagnak.

Vasutasok Szakszervezete Elnöksége

ÚJÉV-REGGEL...

A zaj elült. Mámoros köd ácsorog,
terpeszti szárnyát az állomásra.
Az ívlámpa szemét kimereszti,
vibrálva pislog: hol a társa?

A munkásvonat mellékvágányon áll;
ablakán most unatkozik a dér.
De éjfélkor a mozdonyt befűtik
s reggelre terhével célhoz ér.

Holnap a gyárak vas-szíve elindul,
az érc fehérre izza fel magát;
a százezredik traktor elkészül
s — talán, egy atombomba Odaát...

Így folytatódik a Világ. Mi Tejút-
rendszerek közt kutatjuk az Újat.
S van, aki bosszúból, számításból
felrobbantaná Csillagunkat.

De salak acélon nem fog lángot
s gyilkos atomnál forróbb a kazán
amit a szívek vad tüzet táplál
a föld százezer munkásvonatán.

Irtó Gyula

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

Újévi kívánságok

Ki nem vet számot ilyenkor újév táján, a múlt értékelése, a jövő ecsetelése idején? Nem nehéz hát szóra bírni egyetlen embert sem kívánságait illetően. Úgy tettük ezt a múltban, megtettük ezt most is. Vezetők, egyszerű emberek kívánságait hallottuk. S ahogy izmosodik szocializmust építő hazánk, úgy változik az emberek gondolkodásmódja. Az önös érdek függvényévé válik a közösség érdekének, a saját cél a nagy egésznek részeként jelentkezik. Hallgassuk csak hét vasutas dolgozó kívánságát.

Csamangó Henrik főigazgató, a budapesti igazgatóság vezetője:

A szorgalmas munka hozzon még nagyobb sikereket

Rendületlenül bízom abban, hogy a szocialista tábor 1961-ben is újabb győzelmeket és sikereket ér el. A béketábor erői pedig az egész világon tovább erősödve, eredményesen küzdenek majd a béke fennmaradásáért.

Meggyőződésem, hogy a budapesti igazgatóság dolgozóinak is hasonló a véleménye és az 1960-as év eredményeire támaszkodva, bizakodással tekintenek az új év, az ötéves terv kezdő éve elé. Dolgozóink többsége világosan látja, hogy a további felemelkedés csak saját szorgalmas munkájuk eredményeképpen lehetséges.

1960-ban dolgozóink elismerésre méltó eredményeket értek el. Az igazgatóság 1959-hez viszonyítva 1 470 000 tonnával több árut és 6 800 000-rel több utast szállított el, mikozben az üzemi költségeket 120 millió forinttal csökkentette.

A 793 millió forintos felújítási tervet 100%-ra, a beruházási tervet pedig 90%-ra teljesítettük. A beruházásoknál és felújításoknál mintegy 8,3 millió forintot takaritottunk meg.

A felsorolt teljesítmények tették lehetővé, hogy dolgozóink 1960-ban fizetésrendezés formájában 11,3 millió forinttal kaptak többet, mint 1959-ben, s a munkaversenyben elért kimagasló eredmények nyomán 16,5 millió forint jutalmat osztottunk szét a legjobbak között.

1960-ban tovább javult a szociális ellátottság. A *Déli pályaudvaron* 2 170 000 forintos költséggel öltözőt, mosdót építettünk. A *Budapesti Építési Főnökség* központjában, az *Angyalföldi Építésvezetőségen* melegkonyhát, *Győrben, Salgótarjánban* tálaló konyhát létesítettünk. Ezek az eredmények önmaguk helyett beszélnek.

A feladatok 1961-ben is nagyok. A kocsiigényes szállítási tonnaterv 8—10%-kal lesz magasabb, mint 1960-ban volt. Feladatainkat csak úgy tudjuk megvalósítani, ha szervezettebben, olcsóbban és termelékenyebben dolgozunk, ha még nagyobb lendülettel fogunk a munkához, mint ahogy azt 1960-ban tettük.

Pesenyei János főkapus, Nyugati pu.:

Győzzön a béke gondolata

Erősödjék tovább a békés egymás mellett élés gondolata. Győzzön a kommunista és munkáspártok moszkvai értekezletén egyhangúan elfogadott Kiáltvány szelleme. Valósuljon meg az általános és teljes leszerelés, szűnjenek meg a háborúk, győzzön az emberi haladás az egész világon, szabaduljanak fel a még elnyomott népek.

Épüljön és szépüljön tovább gyönyörű fővárosunk, gyarapodjék tovább az ország, fejlődjön tovább a vasút is.

Csaknem valamennyi fordaszolgálatos kívánsága, s így az enyém is, hogy az új évben, ha a lehetőségek engedik, vezessék be a 210 órás munkahónapot, legyen meg minden dolgozónak a heti egy szabadnapja.

Ötvös Zoltán mozdonyvezető, Debrecen:

Többet pihenjen az ember és kevesebbet a gép

Az 1961-es esztendő eddig szokatlan és új dolgot tartogat a vontatási szakszolgálat számára. A trakciós határok kibővítése ugyanis azt jelenti, hogy a szinte sajátunkként szeretett és gondozott mozdony szabályozóját át kell engednünk más fűtőházba való mozdonyvezetők kezébe.

Ennek a célja az, hogy amíg az ember pihen — és a lehetőséghez mérten a laktanyai szoba helyett saját otthonában —, a gép tovább dolgozzon. A kezeléseményezés helyes lesz annál is inkább, mert decemberben is több mint 300 órát töltöttem szolgálatban.

Daróczi Istvánné vonatmenesztő forgalmi szolgálattevő, Keleti pu.:

Porszívó és televízió

Békét, Békét, Békét a világnak! — ez a legfőbb kívánságom. Családommal együtt békében akarom élvezni pestlőrinci kis kertes házam minden melegét, együtt örülni az egész emberiséggel.

13 éves kislányom most jár a nyolcadik általánosba. Szeretném, ha tovább tanulna. Gimnáziumba kívánkozik, gyógyszerész akar lenni. Kitűnő tanuló, néha még engem is kisegít a tanulásban. Én ugyanis a dolgozók gimnáziumába járok.

Porszívó és televízió kis családom minden álma. Az új évben minden bizonnyal az álomból valóság lesz...

A szabad idővel állok hadilábon. Sokat segítene rajtam a heti egy szabadnap.

Kása Mihály váltóőr, Szolnok állomás, IV. őrhely:

Egy-egy órával többet a családnál tölteni

Én a múlt év szeptembere óta vagyok a vasút dolgozója. Örülök, hogy *Kovács János* térfelvigyázó brigádjában dolgozhatom. Tapasztalt, idős vasutasok szeretettek meg velem ezt a nehéz és veszélyes, állandó figyelmet igenylő szolgálatot. *Folónyi Imre, Sallai József, Hornyák János* váltóőrök és *Magyari Gézn* bácsi gépkísérő tanitottak meg arra, hogy itt tévedni soha nem szabad szolgálat közben. Ebben a brigádban teljes bizalommal és megelégedéssel tekintek az új esztendő elé.

Ha pedig kívánságról van szó, munkatársaim kívánságát is kifejezem azzal, hogy szeretnénk, ha az 1961. évi nyári menetrendváltozás után a *Lakitelek* felől bejáróknak a nappali szolgálat után nem kellene este 20 óra 28 percig várni a haza induló vonatra.

Kelemen István jegyvizsgáló, Déli pu.:

Még kulturáltabb utazást

Pusztaszabolcsról járok a Délibe dolgozni. Két gyermekem van. A haza- és visszautazás miatt sok a „tengelyen" töltött idő. Szolgálati helyemet azért nagyon szeretem, s ezért 1961-ben közelebb szeretnék költözni a fővároshoz.

Kívánom, hogy az új évben bővüljön az állomás új kocsiparkja, emelkedjék a dieselmozdonyok száma, legyen még kulturáltabb a balatoni utazás, öregbítsük tovább a magyar vasút és a magyar vasutasok jó hírnevét.

Kívánom, hogy szorosabbá és szívélyesebbé kovácsolódjék a jegyvizsgálók és az utasok közötti kapcsolat, fejlődjön tovább az emberbaráti és szocialista emberhez méltó viszony, a kölcsönös megbecsülés, amely társadalmunkban ma már egyre inkább általánossá kezd válni.

Munkavédelmi felügyelők ankétja

Ankét keretében emlékeztek meg december 20-án a szakszervezet központjában a szakszervezet tizéves munkavédelmi tevékenységéről. Az ankéton azok a társadalmi munkavédelmi felügyelők vettek részt, akik a dolgozók érdekképviseletében az intézményes munkavédelem megszervezése óta, illetve több mint öt éve tevékenykednek.

Takács József, a munkavédelmi és munkásellátási osztály munkatársa ünnepi beszédében méltatta a munkavédelem eddigi eredményeit, ugyanakkor rámutatott néhány olyan fogyatékosságra, amelyek az előrehaladást nehezítik.

Gróf József, a szakszervezet titkára hozzászólásában a társadalmi munkavédelmi felügyelők tevékenységét méltatta. Hangsúlyozta, hogy a munkavédelmet széles társadalmi alapokra kell helyezni és társadalmi üggyé kell fejleszteni.

Berta István, a munkavédelmi és munkásellátási osztály vezetője a szervezet előtt álló feladatokat ismertette.

A részvevők hasznos tapasztalataikkal színesítették az ankétot, amelynek végén a legjobban dolgozó, mintegy 100 munkavédelmi felügyelőt megjutalmaztak.

Jelesre vizsgáztak a karácsonyi csúcsforgalomban a budapesti személypályaudvarokon

December 23-án, a karácsonyi csúcsforgalom legerősebb napján látogatást tettünk Budapest két legnagyobb személypályaudvarán. Arra voltunk kíváncsiak, hogyan készültek fel, a nagy forgalomra, hogyan állják az utasok megmegújuló rohamait.

Ez a felvétel a Nyugati pályaudvar pénztárcsarnokában készült

NYUGATI PÁLYAUDVAR

Már a kora délutáni órákban megindult a népvándorlás a pályaudvar felé. Alkonyatkor pedig szinte úgy tűnt, mintha az egész város utazna. Bőröndökkel, ajándékcsomagokkal és hasas demizsonokkal felszerelt utasok ezrei leptek el az indulási oldal folyosóját, a várótermeket és a peronokat. Ezen az estén mind a húsz pénztár nyitva volt. A jegykiadás a csúcsforgalom ellenére is zavartalan volt.

Feltűnt a Nyugatiban az is, hogy a szokottnál sokkal többen teljesítenek szolgálatot.

KELETI PÁLYAUDVAR

Hasonló kép fogadta a riportert, mint a Nyugatiban. Az emberáradat, mint medréből kilépő folyó, úgy hömpölygött, kavargott a pályaudvar indulási oldalán. A bejárati kapuknál, a folyosókon, a pénztárak előtt, a csarnok peronjain és a külső indulási vágányoknál itt is karszalagos vasutasok irányították a forgalmat. Mint *Adorján Árpád* kereskedelmi főnöktől megtudtuk ezen a napon a szabadnaposokat is csatasorba állították.

A Keletiben egyébként 22 pénztár állt az utazóközönség rendelkezésére. Még a kultúrváróteremben is működött egy kisegítő pénztár.

Vajon a Keleti és a Nyugati személypénztárai mennyi jegyet adtak ki december 23-án

Erre a kérdésre a két pályaudvar pénztárfőnökétől kértünk választ. Számításaik szerint mintegy 120—130 000 jegyet adtak ki. Persze ennél jóval többen utaztak. Az utasok nagy része ugyanis elővételben megváltotta jegyét. A pályaudvarok pénztáraiban nagyon helyesen már december 18-tól lehetett elővételben jegyet kapni. No és azoknak a száma sem kevés, akik szabadjeggyel utaztak.

★

Kelenföldön és a Déli pályaudvaron is zavartalanul bonyolódott le az ünnepi forgalom. Hogy ez így történt, abban a budapesti személypályaudvarok dolgozóinak helytállása mellett a budapesti igazgatóságnak is nagy része van. Az igazgatóság részletes intézkedési tervet dolgozott ki a forgalom lebonyolítására és menetközben is segítették a munkát.

A karácsonyi csúcsforgalomban tehát jelesre vizsgáztak a budapesti pályaudvarok. S ezért dicséret illeti mindazokat, akik ott voltak az első vonalban, akik fáradhatatlanul munkálkodtak a forgalom zavartalan lebonyolításán. *(visi)*

AZ ÚJÍTÓMOZGALOM HÍREI

A szocializmus építésében a technika fejlesztése, a termelékenység növelése, az önköltség csökkentése központi feladata minden dolgozónak és ezt nagyban elő tudja segíteni az újító mozgalom. Az újítások egy része úgy születik, hogy az újító a napi munkájának megkönnyítésére adja be javaslatát és ezzel segíti a termelékenység növekedését, az önköltség csökkentését.

Vannak központi problémák, melyek megoldása az egész vasút gazdaságosságát segítik. Ezeket a központilag kiadott feladattervek tartalmazzák. A KPM I. Vasúti Főosztály szakosztályai ezeket a feladatterveket megküldik a külszolgálati főnökségeknek, hogy ismertessék a dolgozókkal, kérjék segítségüket, gondolkodjanak ezek megoldásán és ezekre irányítsák az újítók figyelmét.

Szakszervezeti bizottságaink segítsék ezt a munkát, ismertessék széles körben a kiküldött feladatterveket a dolgozókkal. Szervezzenek fizikai és műszaki dolgozókból újítóbrigádokat, akik vállalkoznak egy-egy feladat megoldására. Az egyes témák eredményes megoldóit az újítási díjon kívül külön céljutalomban is részesítik. Érdemes tehát gondolkodni, mert az eredményes újítók az erkölcsi megbecsülésen kívül megkapják az anyagi elismerést is.

A KPM I/7. szakosztály feladattervéből közlünk néhány pontot.

1. A mozdonyra feladott fűtőolaj (pakura) mennyiségének mérésére vonatkozó rendszer vagy mérőműszer kidolgozása, amelyik a jelenleg használt eljárásnál tökéletesebb, illetve pontosabb mérési eredményt ad. Céljutalom: 3000 Ft.

Felvilágosítást ad: Szamkó Mihály műsz. főintéző. Tel.: 15—36.

2. Az európai vasutak egységes központi önműködő vonó-ütköző készülékét fognak a közeljövőben bevezetni. Ennek felszerelése a meglevő 2 tengelyű kocsiknál sürgős megoldásra vár. Javaslat dolgozandó ki alkalmas konstrukcióra. Feltételek:

a) az alvázszerkezet 200 t. Központi ütköző és 150 t. vonóerőre méretezendő.

b) az alváz átalakítás egyszerű technológiával, olcsón és gyorsan végrehajtható legyen;

c) az átalakított kocsi önsúlya a vonó és ütköző készülékek kicserélése után kb. 500 kg-mal növekedhet meg.

Műszaki irodalom: Deutsche Eisenbahn Techn. UIC. O. Sz. Zs. D., előírások, jegyzőkönyvek.

Felvilágosítást ad: Kurucz Gyula m. tanácsos és Sarbó Tamás üz. mérnök. Tel.: 15—37, 15—03.

Céljutalom: 3000 Ft.

3. A vasúti személykocsikban a helykihasználás, a tisztántarthatóság és a hatásosság szempontjából és a jelenlegi fűtés megoldások nem kielégítők. Javaslat dolgozandó *sugárzó fűtésberendezésre*, mely minden szempontból gazdaságosabb, jobb elhelyezésű és az utazási kultúra növelését is szolgálja. *Műszaki irodalom:* Járművek és Mg. gépek. Gesuntheits Ingenieur Heizung, Lőftung, Haus u. Technick.

Felvilágosítást ad: Rosta László főmérnök. Tel.: 24—93. Céljutalom: 2000 Ft.

4. Az 1435 mm nyomközű és az 1524 mm nyomközű vasutak közötti közlekedés átszállással, illetve átrakással, vagy forgóváz cserével történik, olyan forgóvázos kocsiknál, amelyek keresztmetszeti méreteinél fogva mindkét nyomközű pályán való közlekedésre alkalmasak. 2 tengelyes mindkét nyomközű vasúton való közlekedésre alkalmas keresztmetszeti méretű kocsik átmenete igen legyszerűsödnék, ha olyan kerékpárok állnának rendelkezésre, amelyek a kétfajta nyomközű vonalat összekötő átmeneti pályaszakaszon való átmenet alkalmával lehetőleg önműködőleg tennék alkalmassá a kerékpárokat az egyik, illetve a másik nyomközű pályán való közlekedésre.

Javaslat dolgozandó ki mindkét nyomközű pályán való közlekedésre fentiek szerint alkalmas kerékpárokra. *Műszaki irodalom:* O. Sz. Zs. D. jegyzőkönyvek.

Felvilágosítást ad: Bun József műsz. tanácsos. Tel.: 15—36. Céljutalom: 3000 Ft.

(Folytatjuk.)

Május első felében Budapesten tanácskozik a Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók III. Nemzetközi Szakmai Konferenciája

A Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Nemzetközi Szövetségének Adminisztratív Bizottsága 1960. október 16—19 között Prágában tartott IX. ülésszakán elhatározta, hogy 1961 májusának első felében Budapestre összehívja III. nemzetközi szakmai konferenciáját.

Az adminisztratív bizottság az alábbi napirendet javasolja a konferencia tanácskozására:

1. A Nemzetközi Szövetség szerepe a közlekedési, kikötői és halászatipari dolgozók akcióegységének és szolidaritásának fejlesztésében:

— a bérek emeléséért és az élet- és munkakörülmények megjavításáért,

— azért, hogy szembeszálljon a kapitalista koncentráció és racionalizálás végzetes következményeivel,

— a munkaidő csökkentéséért bércsökkentés nélkül,

— azért, hogy biztosítsa a szakszervezeti jogoknak, a szakszervezet szociális szerepének és a munkások jogainak, valamint a demokratikus szabadságjogoknak valóságos elismerését, védelmét és kiszélesítését,

— hogy a közlekedési politikát a népi tömegek érdekének megfelelően irányítsuk,

— hogy állandó aktív ellenállást tanúsítsunk a monopóliumoknak a közlekedési iparokra gyakorolt döntő befolyásával szemben,

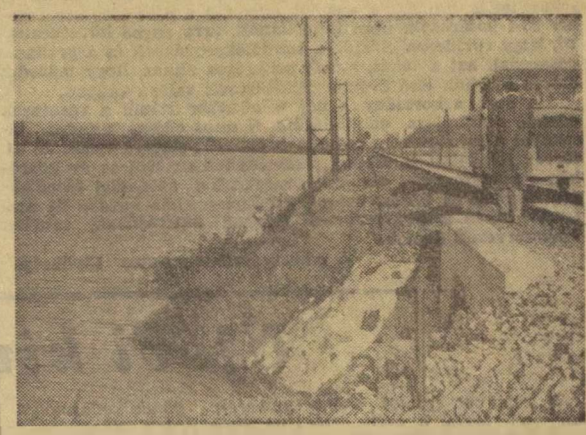
— hogy megvédjük a békét és kivívjuk a leszerelést, a békés együttélést az imperialisták, élükön az Egyesült Államok háborús és agresszív politikájával szemben, az agresszív katonai paktumokkal és a külföldi amerikai támaszpontokkal szemben.

2. A közlekedési dolgozók szakszervezeteinek részvétele a gyarmatosítás megszüntetéséért, a kevésbé fejlett országok gazdasági függetlenségéért, a tömegek életszínvonalának emeléséért folytatott harcban.

3. A pénzügyi ellenőrző bizottság jelentése.

— A Nemzetközi Szövetség vezetőszerveinek megválasztása.

Az adminisztratív bizottság elhatározta, hogy a konferencia nyitva áll a közlekedési, kikötői és halászat — ipari dolgozók valamennyi képviselője előtt, tekintet nélkül arra, hogy ezek a dolgozók milyen szakszervezet tagjai. Mindnyájan egyenlő joggal vesznek részt a vitában és a napirendi pontok feletti szavazásban, kivéve természetesen a Nemzetközi Szövetség vezetőszerveinek megválasztására vonatkozó szavazásokat.



Az utóbbi hónapok nagy esőzései sok helyen veszélyeztették a vasúti forgalom biztos és balesetmentes lebonyolítását. Dombóvár és Döbrököz között a Kapos átszakította a gátat, s a víz tovaterjedését a vasúti töltés akadályozta meg

(Mező László felv.)

A vasút 1961. évi dieselesítési terveiről

A MÁV dieselesítésének fejlesztési üteme 1961-ben lassúbb lesz mint 1957—1959-ben volt. Ennek elsősorban minőségi okai vannak. Sajnos, az újszállítású diesel-vontatójárművek többsége a prototípus sanként túljut a diesel járművek gyártásának kezdeti nehézségein és a közeljövőben pótolja a lemaradást. Természetesen, ez időt vesz igénybe és ezalatt nem terhelhető a MÁV további kiforratlan járművekkel.

Éppen ezért 1961-ben a súlypont a keskenynyomközű motoros mozdonyokra esik, amelyeket a győri *Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár* szállít a MÁV-nak. A meglevő 20 darab dieselmozdonnyal együtt a kisvasutak dieselesítése befejeződik, és csak a Gazdasági Vasutaknál találunk majd néhány gőzmozdonyt, mindaddig, míg a gyár a 270 LE-s dieselmozdonyát kifejleszti.

A Wilhelm Pieck-gyár 1961-ben 10 darab M. 38 sorozatú 3 tengelyes 350 lóerős dieselmozdonyt szállít, amely a normál nyomtávú, gyengébb felépítményű pályákon a 376 sor. gőzmozdonyt lesz hivatva pótolni. A mozdony prototípusa már próbaúton van.

A vasút 1961-ben ezenkívül diesel-vontató járművet nem kap. Sajnálatos, hogy a Ganz—MÁVAG-tól az említettek miatt egyetlen jármű sem várható. Külföldről is csak 1962-ben várhatók 2000 lóerős dieselmozdonyok.

A dieselesítéssel kapcsolatos — a jármű beszerzésen kívüli — egyéb feladatokat a MÁV a továbbiakban is tervszerűen végzi. 1961-ben 3 motorvezetői és 3 motorsegédkezelői tanfolyamot szerveznek összesen 100—100 résztvevővel. Így csökkeni fog a motorszemélyzet néhol túl nagy szolgálati óraszáma. A kiképzésre kerülő dolgozók megfelelő szakkönyvekkel való ellátása is nehéz feladat. Az eddig megjelent kiadványokon kívül 1961 végén egy összefoglaló diesel jármű szakkönyv jelenik meg, amelyet nemcsak az utazó, hanem a felügyeleti szervek dolgozói is hasznosan forgathatnak.

A vontatási telepek átalakítása, átszervezése és építése is tovább folytatódik. Befejeződnek a *miskolci* és *Déli fűtőház* gázolajtároló berendezésének munkálatai, megkezdődik a *ferencvárosi fűtőház* tüzelőanyagtárolójának építkezése. 15 tonnás darut kap *Szentes, Szombathely* és *Rákos*. 60 tonnás emelőcsoportot *Rákos* és *Szentes*. Ezenkívül 5 motorszínben megszervezik a diesel járművek kenőolajvizsgálatát.

Az *Északi Járműjavító* új dieseljavítóműhelyének nagy része is elkészül 1961-ben. Ez a létesítmény, amelyre mintegy 220 milliót áldoz népgazdaságunk. Közép-Európa legkorszerűbb dieseljavító üzeme lesz, de alkalmas lesz villamos járművek javítására is.

Bár az 1961-es év vontató jármű beszerzés szempontjából kedvezőtlen lesz, mégsem beszélhetünk a dieselesítési program elakadásáról. A MÁV tovább folytatja az átszervezési, illetve átépítési munkákat és felkészül a következő évekre, amikor a tervek szerint már sok kis és nagy teljesítményű járművet kap a magyar ipartól és külföldről is.

Látogatás a Péceli Továbbkezelő Kórházban

Mosoly és virág, rend és tisztaság fogadott bennünket, amikor ellátogattunk Pécelre, a vasutasok továbbkezelő kórházába. Alig kezdtük el a beszélgetést, *Töreki Gábor* a szakszervezeti bizottság elnöke büszkén említette, hogy náluk csak szervezet dolgozók vannak. S talán ennek is része van abban, hogy az egyik kórházi dolgozó így nyilatkozott: *„Mi a munkát nem foglalkozásnak, hanem hivatásnak tekintjük, nekünk az embereket kell megmentenünk az életnek!"*

Egy bécsi asszony véleménye

A péceli kórházról álljon itt egy külföldi látogató véleménye Ausztria fővárosából egy asszony jött a kórházba, hogy betegen fekvő öccsét, *Tényi Lajos* vezető főellenőrt meglátogassa. Tényi elvtárs így mondta el nekünk a találkozást, a boldog viszontlátást: *„Lenyűgöző hatással volt húgom számára a környezet, a történelmi falak, a műemléképület, a remek freskók, az orvosok és ápolónők kedvessége, gondossága, az általa is tapasztalt kitűnő koszt, amelyben részünk van. Húgom kijelentette: elviszi a hírét Bécsbe, hogy Pécelen milyen »főúri« környezetben és milyen messzemenő gondossággal látják el a vasutas betegeket."*

A kastély-kórház, melyben Jókai tartotta menyegzőjét

Dr. Farkas L. Elemér igazgató főorvos nemcsak betegeinek hű istápolója, hanem a műemléknek nyilvánított épület gondviselője és történetének alapos ismerője is. Tőle tudtuk meg a kastély-kórház történetére vonatkozó legérdekesebb részleteket.

— A barokk stílusú épületet körülbelül 214 évvel ezelőtt *gróf Ráday Pál, II. Rákóczi Ferenc* fejedelem magántitkára, később moszkvai és berlini nagykövet építtette. Később fejlesztette fia, *Ráday Gedeon*, aki irodalmár, könyv- és éremgyűjtő volt. Könyvtárát 25 ezer kötetre becsülik. Ez a könyvtár vonzotta annak idején a péceli Ráday-kastélyba *Kölcsey Ferencet* és *Kazinczy* Ferencet. Az épületben többször megfordult *Petőfi Sándor* és *Jókai Mór* is. Petőfi itt írta az ugyancsak *Pécelen* lakó *Szemere Pál* író feleségéhez a *Barna menyecskék* című költeményét. *Jókai Mór 1848 tavaszán itt tartotta menyegzőjét Laborfalvy Rózával.*

— Az épületnek nemcsak a külső architektúrája műemlék, hanem egyes belső termei is. A betegek társalkodójának berendezett 100 négyzetméter alapterületű és 8 méter magas helyiségben gyönyörködhetünk Ráday Gedeontól származó 12 eredeti mondabeli, egyszínű falfreskókban. Ezt a helyiséget hangszórós rádióval szerelték fel a betegek szórakoztatására.

— A kórház földszintjén színes mennyezeti freskókkal és négy márványoszloppal ellátott tágas helyiséget — az úgynevezett márványtermet — személyzeti kultúrteremnek és ugyancsak társalgónak használják a betegek. A betegek könyvtára is itt kapott elhelyezést. Ebben a teremben és még két kórteremben, összesen három Mária Terézia korabeli cserépkályha maradt — mind műemlékek. Az egyik külön lejáratú pincehelyiségben több mint 200 éves régi légfűtéses kazánházat találhatunk eredeti formájában. Ezzel fűtötték annak idején a kastélyt.

— Az emeleten, két kórteremnek szánt helyiségben, építkezés közben a kőművesek értékes mennyezeti és falfreskókat találtak többszörösen lemeszelve. A szakértők megállapították, hogy ezek rendkívül becses freskók és ezért ennek a két helyiségnek a feltárására és restaurációjára 310 ezer forintot költöttek. Egy évig tartott a feltárás és nyolc kiváló képzőművész dolgozott rajta. Most e két helyiség az igazgatói és főkönyvelői szoba.

Amikor az igazgató főorvossal és a mindig tevékeny kórházi gondnokkal, *Balla János* elvtárssal végigjártuk a színpompás freskókkal és műkincsekkel ékes szobákat és termeket, rátereltük a szót a kórház mai életére és a legidőszerűbb kérdésekre. De erről majd a következő lapszámban.

Halácsi Dezső

(Folytatjuk)

Munkavédelmi őrjárat

A közelmúltban a Közlekedési Kollégium tárgyalta a vasút baleseti helyzetének, valamint a dolgozók munkakörülményeinek alakulását. Megállapította, hogy az egyes szolgálati ágak, elsősorban a forgalmi és kereskedelmi, valamint a vontatási szolgálat területén a balesetek, de különösen a halálos balesetek száma nem csökken.

Az igazgatóságok és a külszolgálati főnökségek még mindig nem foglalkoznak elég behatóan a balesetek megelőzésével. *A dolgozókról való gondoskodás, a dolgozók munkakörülményeinek, a munkahelyek, gépek, berendezések állapotának, biztonságának vizsgálata csaknem kizárólag a munkavédelmi szervek feladatává korlátozódott.* Ezért a vezérigazgató elvtárs a szakszervezettel egyetértésben 1960 szeptember 10-én a 39. sz. MÁV Hivatalos Lapban a 122 677/1960. I/3. C. sz. rendeletében intézkedett *„A munkavédelmi és balesetelhárítási tevékenység fokozása"* érdekében.

A lazaság nem tűrhető

A rendelet alapján tartott ellenőrzések során az alábbiakat észleltük: *Egyes szolgálati vezetők még most sem fordítanak kellő gondot a balesetek megelőzésére. Nem történik meg minden esetben a balesetek fegyelmi úton történő kivizsgálása. Nem folyik következetes vizsgálat a baleset okainak felderítésére, a mulasztó egyének felelősségre vonására.*

Vajon mi a véleménye a *szombathelyi igazgatóság* IV. osztályvezetőjének és munkavédelmi előadójának arról, hogy a *Veszprém-külső fűtőháznál* 10 napon túli balesetnél hat esetben nem történt meg a kivizsgálás? A szakszervezeti bizottság hogyan tett eleget ellenőrzési kötelezettségének?

A fennálló rendeletek értelmében minden új vagy áthelyezett dolgozót balesetelhárítási oktatásban kell részesíteni. Ez a rendelkezés a dolgozók legszemélyesebb érdekeit hivatott biztosítani.

Nemcsak a kárvallott hibáztatható

Legutóbb a *Déli fűtőháznál* figyelmen kívül hagyva az óvórendszabály előírásait, *Mészáros János* álló testtartással ment át az ütközők között és szenvedett halálos balesetet. A vizsgálatot végző szakszervezeti munkavédelmi felügyelők megállapították, hogy a fűtőház vezetősége nem tesz eleget oktatási kötelezettségének. 1960-ban több új felvételes és áthelyezett dolgozó nem kapott baleseteihárítási oktatást. Csupán júniusban 11 ilyen dolgozó nem részesült oktatásban. Mit szólnak ehhez az illetékesek?

Mészáros János halálos kimenetelű balesete után vajon nyugodtan alszanak-e pl. *Kúnszentmiklós-Tass* és *Gyoma* állomások vezetői, ahol *Strobl Erzsébet, Tóth Rozália, Pápai Sándor, Pápai László, Miskolci László, Brent Antal* újfelvételes, illetve más szakszolgálattól áthelyezett dolgozók munkavédelmi oktatásban nem részesültek. Az állomásfőnök elvtársak ilyen hozzáállással nem segítik balesetek megelőzéséért folytatott közös harcunkat.

★

A munkavédelmi őrjárattal ezután lapunk minden számában jelentkezünk. Kérjük a közöltekkel kapcsolatban olvasóink észrevételeit és kérdéseit.

A Természettudományi Közlöny

a TIT havi folyóirata érdekes, [illegible] illusztrált cikkei hathatósan segítik mind a természettudományos, mind pedig a műszaki ismeretterjesztést. Jól hasznosítható a lap a szakköri munkájának érdekesebbé tételéhez is.

Javasoljuk, hogy a szakszervezeti bizottságok fizessék elő ezt a sok szempontból hasznos lapot a kultúrotthonok, könyvtárak, ismeretterjesztő felelősök részére is. Előfizetési díj egy évre 60 forint, előfizethető a PKHI 61 866. sz. csekkszámláján.

Lehet-e könnyíteni a váltó- és vágányút ellenőrzés szabályain?

Az utóbbi időben helytelen váltó- és vágányút beállítás, valamint ellenőrzés elmulasztás miatt aránytalanul sok baleset és veszélyeztetés történt. Október 9-én váltóellenőrzés elmulasztásával négy esetben veszélyeztették a vonatközlekedés biztonságát. Novemberben a közlekedő vonatok balesetei és a veszélyeztetési esetek 42,2 százaléka váltó- és vágányút-ellenőrzés gondatlan és szabálytalan megtartásából származott.

Biztosítóberendezéssel felszerelt állomásokon az alábbi hibák ismétlődnek:

A váltókezelő vonóvezetékes központi állítású váltóknál a vágányút beállításakor a használhatóságról nem győződik meg, próbaállítást nem végez, s az előzetesen történt váltófelvágást nem veszi észre. Ennek következtében a vonat lezárt vágányút mellett nem a kijelölt szabad, hanem egy másik, esetleg foglalt vágányra jár be, mint az november 14-én *Nagymaros* állomáson a 146. sz. személyvonatnál történt. Ilyen esetben megtörténhet az is, hogy a váltó csúcssíne nem záródik és a vonat lezárt vágányút mellett, de a megnyitott váltón kisiklik.

Két embernél valószínűtlenebb a tévedés

Előfordul, hogy a berendezés a vágányút lezárását nem teszi lehetővé — mondjuk a helytelen vágányon érkező vonatnál. Ilyenkor a váltót állító dolgozón kívül a váltók helyes beállításáról az állomási végrehajtási utasításban kijelölt másik dolgozónak is meg kell győződnie. A vágányút helytelen beállítása és az ellenőrzés gondatlan megtartása következtében a vonat nem a kijelölt, hanem foglalt vágányra jár, mint november 5-én *Ötteveny* állomáson.

Komárom állomáson meglett volna az a lehetőség, hogy a helytelen vágányon érkező vonat bejáratának biztosítására a kijárati vágányutat lezárják. A vágányzári rendeletben is intézkedtek, a váltókezelő november 23-án mégis mulasztást követett el, s a váltó helytelen állását csak a vonat odaérkezésekor vette észre. Felelőtlenül közvetlenül a vonat előtt akarta a váltót átállítani. A váltó átállítása azonban a vonat alatt történt, minek következtében két kocsi kisiklott.

Egyes dolgozók a biztosító berendezés által nyújtott biztonságot nem értékelik. A biztosított vágányúton át behaladó vonat vágányútját néhány tizedmásodpercnyi előny érdekében mesterségesen, a kényszerfeloldó működtetésével feloldják és így módot adnak arra, hogy a következő menet részére történő vágányút beállítással a behaladó vonat alatt alváltsanak. Így történt ez november 25-én *Kőbánya-teher* pályaudvaron is.

A túlzott magabiztosság drága árat követelhet

Biztosítóberendezéssel fel nem szerelt állomásokon gyakran megtörténik, hogy az egyszemélyes vágányút beállítására és ellenőrzés megtartására felhatalmazott dolgozó — mint az november 1-én *Dávod* megálló-rakodóhelyen történt — arra illetéktelen személyre bízza a vágányút beállítását. A helytelenül álló váltón a vonat foglalt vágányra járt.

Gyakori balesetet, vagy veszélyeztetést eredményez az is, ha a váltóőr a vágányút beállításakor valamelyik váltót nem a helyes irányba állítja. A lezárás után tévedését nem veszi észre, mert a váltóőr kulcsokat a lezárási táblázattal sem egyezteti le. A mulasztást azzal is tetézi, hogy a vágányút beállítás bejelentésekor nem a kézbentartott váltózár kulcsokról jelenti be az őrizetében levő lezárt váltók kulcsainak számát és jelét, hanem önmaga munkájában teljesen megbízva a lezárási táblázat adatainak ismeretében emlékezetből, valótlan adatokat jelent. Így történt ez november 23-án *Makón*, és november 25-én *Devecser* állomáson.

Ugyanilyen sorozatos mulasztást követnek el azokon a szolgálati helyeken, ahol vezetőváltóőr, vonatmenesztő térfelvigyázó, vagy térfelvigyázó is teljesít szolgálatot. Megbíznak a váltóőr munkájában és a váltóőrrel együttesen nem egyeztetik a behozott kulcsokat a lezárási táblázattal. Emiatt történt vonatveszélyeztetés november 10-én *Győr* és november 20-án *Záhony* állomáson.

A váltóellenőrzés gondatlan megtartása miatt november 26-án *Bp.—Ferencvárosban* baleset, november 11-én *Püspökladányban*, 13-án pedig *Mátészalka* állomáson veszélyeztetés történt.

Ercsi állomáson november 29-én csak a szolgálati hely ablakából tartottak vágányellenőrzést, jóllehet az ívviszonyok miatt a vágány nem volt áttekinthető. Az érvényben álló szabályok szerint ilyenkor tényleges bejárással kell a vágányút ellenőrzést megtartani.

Időben adják a rendelkezést

A novemberi események keresztmetszete világosan megmutatta az előidéző okokat. Egyre azonban ezúton is fel kell hívni a dolgozók figyelmét. Minden munka normában meghatározott időt vesz igénybe. Ezért *a vonat vágányútjának beállítására olyan időben kell utasítást adni, hogy az érdekelt dolgozók a vágányút beállításával és ellenőrzésével kapcsolatos munkát a vonatok megkésleltetése nélkül végrehajthassák.* A megkésett intézkedés kapkodást von maga után. Ilyenkor a könnyelműen gondolkozó, elbizakodott dolgozó hajlamos elhanyagolni döntő fontosságú munkamozzanatot a lezárási táblázattal való kulcsegyeztetést, próbaállítást, vágányúti kalantyú elfektetést azért, hogy a késedelmet behozza.

A forgalmi utasításban a váltó- és vágányút ellenőrzés megtartására előírt egyszerű és könnyen érthető szabályok jók. Ezeken a szabályokon enyhíteni a biztonság érdekében nemcsak nem lehet, de nem is szabad. Helytelen tehát annak felvetése is, hogy könnyítsenek a váltó- és vágányút ellenőrzés szabályán.

Konrád József
KPM I. VBO dolgozója

Ultrahanggal folyik a dieselmotorok hajtórúdlainak vizsgálata az Északi Járműjavítóban. Képünkön Kovács Gyula mérnök vizsgálat közben

(Simay István felv.)

ÁRVA DARU ÁLL MAGÁBAN...

1955-ben *Kaposvár* állomás részére egy öttonnás mozgódaru érkezett. A Ganz-gyár munkásai a rakodóra szerelték, miután a pályafenntartás elkészítette a futópályát. A gépalkatrészek azóta is a rakodó mellett foglalják a helyet. A villamosberendezések a raktárhelyiséget szűkítik.

A daru csaknem hat év óta áll kihasználatlanul. Említésre méltó az is, hogy villamos alkatrészeinek egy részét időközben felsőbb rendeletre ide-oda széthordták.

Számtalan kérésünk után ismételten kérjük az illetékeseket, vigyék el sürgősen Kaposvárról a máshol bizonyára nagyon hiányzó darut.

Dőri János
Kaposvár

JÓL KEZDIK AZ ÖTÉVES TERVET

Ó-év végén, új esztendő küszöbén az ember szívesen ad számot az elvégzett munkáról és terveket készít a jövőre. *Surman Imre* SZB-titkár jogos büszkeséggel beszélt az *Északi Járműjavító ÜV.* múlt évi eredményeiről, amikor az ó-év utolsó napjaiban ellátogattunk az üzembe.

— Az elmúlt évben jól dolgoztunk — mondja. — Többek között 34 gőz-, 18 villany- és 27 dieselmozdony nagyjavítását, illetve futójavítását végeztük el terven felül. Munkánk eredménye megmutatkozik majd a nyereségrészesedés kifizetésénél is. A kifizetésre kerülő összeg pontos megállapítása természetesen még hátra van. Dolgozóink azonban eddig is számtalan eredményét láthatták munkájuknak. Vállalatunk 1960-ban bővítette, korszerűsítette Római-parti hétvégi üdülőnket és több új létesítmény szolgálja a dolgozók érdekeit. A vállalat intézkedési terve, amely a Párt Központi Bizottsága határozatainak szellemében született, számtalan intézkedést tartalmaz a kulturált termelés biztosítása érdekében.

Minden erőt a termelékenység növelésére

Az 1961. évi feladatokról ezeket mondja *Surmann* elvtárs, miközben végigkísér bennünket az üzem hatalmas területén: — Az új év nagyobb tervfeladatait lényegében létszámemelés nélkül kívánjuk végrehajtani, ezért minden erőt a termelékenység emelésére fordítunk. Dolgozóink megértik és helyeslik ezt a törekvésünket.

Az üzem területén nagyarányú építkezés folyik. A XV. osztály területén éppen ezekben a napokban fejezik be egy hatezer légköbméter kiterjedésű műhely építését. Itt találkoztunk *Ambrus Józseffel*, az osztály párttitkárával és *Vörös László* reszortvezetővel.

— Ezt a műhelyt hat hét alatt építették dolgozóink jórészt társadalmi munkában a IX. osztály karbantartó komplexbrigádjának tervei alapján. A magas üvegtető alatt jól világított munkahelyen dolgozhatnak majd az emberek — mondja *Ambrus József.*

A XV. osztály vezetőjének szobájában a kiszistákról hallunk dicsérő szavakat.

— Az új műhely szerelő aknáját éppen az éjszaka ásták ki a fiatalok társadalmi munkában. Én magam is bentmaradtam velük — mondja *Berta* osztályvezető, miközben szemmelláthatóan büszke fiaira... — Magam főztem részükre a feketekávét. Az új műhelyben januárban megkezdődhet a munka. Ez azt jelenti, hogy osztályunknak mintegy 30 százalékkal többet kell majd termelnie, mint eddig.

A XIV. osztály dolgozói új ebédlőhelyiségüket mutatták büszkén az új megmunkáló gépek megtekintése után.

Ecsedi Ernő osztályvezető nevéhez fűződik például a munkahelyeken felszerelt „önkiszolgáló" egészségügyi állomások tervezése és rendszeresítése.

Átcsoportosítják a munkaerőt

A VI. mozdonyjavító osztály dolgozóira hárul talán a legtöbb tennivaló az ötéves terv megindulásának első évében. Nekik mintegy 50 százalékkal kell több mozdonyt javítaniuk, mint 1960-ban, mert az ipar lemaradt a dieselmozdonyok gyártásával. Az improduktív munkaerők létszámát 28 fővel csökkentették az osztályon, de a kazánüzemet 15 fővel megerősítették. A fölösleges munkaerőt helyesen csoportosítják át. Segítséget jelent majd a VI. osztály dolgozóinak, hogy a mozdonysátrak javítását a XIV. osztály magára vállalja.

A normairoda vezetője, *Kalmár Lajos* arról a munkáról beszél, amely az intézkedési terv végrehajtása során a csoport dolgozóira hárul.

A teljesítmény növelhető

— Az ó-év utolsó hónapjában a XVII. osztály revolvereszterga részlegénél elvégeztük a munkanap fényképezést, sőt már az adatokat is feldolgoztuk.

Bekapcsolódik a beszélgetésbe *Szabó Béla* normatechnológus is. Tapasztalatait így foglalja össze:

— A XVII. osztály revolvereszterga részlegénél teljes egészében női dolgozókat alkalmazunk. Ezt a gépsort egyébként néhány hónapja — új gépek beállításával és régi gépek összevonásával hoztuk létre. A gépsor teljesítménye eddig soha nem emelkedett a 90 százalék fölé, ezért kezdtük itt a munkát.

A munkanap fényképezése során a dolgozók igyekeztek segíteni bennünket. Természetesnek vették eljárásunkat, s ugyanúgy dolgoztak, mint máskor. Így nemcsak azt sikerült megállapítanunk, hogy mennyiben függ a dolgozóktól a munkaidő kihasználása, hanem azt is például, hogy a gépek egy része nincs ellátva a szükséges szerszámokkal és hogy a munka jobb megszervezésével is 3 százalékkal növelhető a teljesítmény. Vizsgálatunk kimutatta, hogy a gépsoron 102,5 százalékot érhet el az átlag képességű dolgozó, ha javaslatainkat végrehajtják.

A normások munkája egyébként több hónapot vesz igénybe, hiszen nem kevesebb, mint 130 munkahelyen kell elvégezniük a munkanapfényképezést és az adatok feldolgozását.

Az Északi Járműjavító ÜV dolgozói jól megalapozva, helyesen kezdik el az új évet a második ötéves terv megvalósítását.

Kovács József

A nők megállják a helyüket

Szeged állomáson 120 dolgozó nőt tartanak nyilván. Akad közöttük állomásfőnök-helyettes, forgalmi szolgálattevő, távirász, raktárnok, hogy csak néhány példát említsünk.

S ami a legörvendetesebb, a vezetőbeosztásokban is megállják a helyüket. *Korom Pálné* például a legjobb forgalmi szolgálattevők közé tartozik. Jó munkájáért kiváló dolgozó jelvényt kapott. Az sem véletlen, hogy brigádja elnyerte a *szocialista brigád* címet.

Fáradhatatlan, áldozatkész munkájáért *László Károlynét*, a szakszervezeti bizottság nőfelelősét is dicséret illeti.

A tanulást illetően is eredményes tevékenységet fejtett ki a nők között. Ezenkívül számos jól sikerült rendezvény, köztük a nyugdíjasok búcsúztatásának a megszervezése is a nők nevéhez fűződik. Legutóbb a télapóünnepséget rendezték meg mintaszerűen a MÁV Petőfi-kultúrotthonban.

Tótka Károly

Új feladatok előtt áll az eszperantó-mozgalom

Nemzetközi kapcsolataink fejlődése következtében a magyarországi eszperantó mozgalom a SZOT kultúrnevelési és agitációs propaganda osztályának irányítása alá került. A *Magyar Eszperantó Szövetség* keretében működő és újjászervezés alatt álló eszperantó mozgalom alkalmas arra, hogy terjesztésével a nemzetközi kapcsolatokat egyre jobban szélesítsük.

Az eszperantó nyelv révén más népek megismerhetik hazánk politikai, társadalmi, gazdasági és kulturális eredményeit és ismerhetünk meg mi is más országokat. E nemzetközi nyelv jelentős eszköze lehet a háborúra uszítók ellen folytatott békeharcnak is.

A Magyar Eszperantó Szövetség a mozgalom előtt álló feladatokat csak úgy oldhatja meg eredményesen, ha számíthat a szervezett dolgozók erkölcsi és politikai támogatására. Így a szövetség vasutas szakosztálya sem nélkülözheti szakszervezetünk támogatását.

A *vasutas szakosztály* november 29-én, országos konferencián tárgyalta meg az elkövetkezendő feladatokat. A szakosztály vezetősége ismertette az elmúlt év munkáját, valamint a jövő évi terveket. *A feladat egy részét képezi az 1962-ben Budapesten rendezendő Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség 14. kongresszusának megszervezése.*

A kongresszus fölötti védnökséget Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter vállalta el. Sor kerül majd az érdekelt idegenforgalmi szervek bevonására is. Szakszervezetünk a lehetőséghez mérten segíti a konferencia előkészítését.

Vasutas karácsony

Éjfél van. A máskor hangos utcák most csendesek. Tompa harangszót görget a szél. A sötétbe bújt házak ablakai, mint távoli csillagok ragyognak. Valami különös karácsonyi szelídség, csend borít mindent.

Éles, fületbántó a jelzősípok hangja és az ütközők puffanása itt az állomáson.

Imbolygó fények... Kézilámpák lengenek... Az örök mozgó vasút katonái — éppen úgy, mint máskor — most is őrtállnak.

Köztük járok. Nem panaszkodnak. Beleszoktak a mesterségbe. Azért itt-ott enyhe nosztalgiával emlegetik a családot, a gyermeket, a feleséget, az unokákat.

A váltóőr

— A napokban múlt huszonhét esztendeje, hogy fordaszolgálatot teljesítek — mondja Kovács János váltóőr és a messze múltban kalandoznak gondolatai. — Nem könnyű dolog. Bizony nem. Adácsról járok be hosszú évek óta. Sok karácsonyt töltöttem már szolgálatban. Amíg fiatalabb voltam — nehezebb volt elszakadni az asszonytól meg a gyerekektől. Ennyi év után beleszoktunk én is meg az asszony is.

A gyerekek már kiröppentek. De... — cinkosan nevet, ott vannak az unokák! Négy betyár. Két fiú, két leány. Amikor szolgálatba indultam, kettő is belém csimpaszkodott. Ne menj nagyapa — mondták. Alig tudtam szabadulni tőlük. Csak úgy sikerült, hogy az elrejtett szaloncukorból — a nagymama tudta nélkül — lekenyereztem a kis zsarnokokat.

A távirásznő

Most, hogy a zenitről elfordultak az óramutatók, elcsendesedtek a Siemens- és a távírógépek is. Vilcsekné és Szemeréd iné karácsonyfát díszítenek a távirdában. Cserépbe rögzített kicsiny, de formás fácskát. Jó szívvel, közköltségen vásárolt szaloncukor, színes díszek és gyertyák varázsolnak ünnepi hangulatot. Néhány cigaretta, egy-egy csokoládé is jut a belépő vasutasoknak — asszony kézből, együttérző barátsággal.

Szemeréd iné a közszeretetnek örvendő „Dundi" most hallgatag. Vilcsekné kapcsolódott be a beszélgetésbe, miközben öltözteti a jószagú fenyőt. Tiz éve vasutas. Maga gazdája. Egyedül él, megelégedett. A kisleánya, Anikó a kaposvári vasutasintézetben tanul. Jeles tanuló, büszkesége anyjának és az intézetnek. Államunk viseli gondját.

— Tegnap jött meg — mondja. — Persze, jobb lenne vele együtt, de így is jó. Holnapra adtam randevút a Télapónak. Szép sárga cipőt, kis nadrágot, sok csokoládét, alvóbabát és kifestő könyvet rendeltem nála. Hogy én mit kapok? Én sem panaszkodom. Nekem a legnagyobb ajándék, hogy itthon van a kislányom.

A kocsivizsgáló

Dieselmozdony kürtje hasít a csendbe. Egy szerelvényt tolnak be. Amint megáll, máris koppannak az ellenőrző kalapácsok és villognak a szerelvény mellett a nagyfényű karbidlámpák. A vizsgálólakatosok közül Turi Ferencet állítottam meg. Nem gyerekember. Harminc esztendeje vasutas. Azóta kopogtatja a kocsi csapágyakat, kerekeket.

— Mindent meg lehet szokni. Persze jobb lenne otthon, de így is elmegy — mondja. — Az ajándékozás izgalmain jóval karácsony előtt túlestünk a feleségemmel... Néhány évvel ezelőtt elhatároztuk, hogy autót veszünk. Összegyűlt a pénz és megvettük. Az asszony is dolgozik, a fiam is. Sikerült kapnunk egy remek kékszínű és engedelmes Skodát. Ugy terveztük, hogy holnap Egerben ebédelünk. Lassanként bejárjuk az országot. Hol én, hol a fiam vezet. Az asszony csak utas, de ő is szerelmese a kocsinak. Most pamutból oroszlánt kötöget — tudja, oda hátra az ablakba. Ezt tartogatja számomra meglepetésnek.

Tovább megy, egyre távolabb koppan a kalapács.

Ma éjjel munkával ünnepel a szakszervezeti bizalmi, Kovács István, a kétgyermekes váltóőr, Molnár a hatgyermekes vonatátvevő, a még legény Mizsák Jenő műhelybizottsági elnök, rendelkező forgalmi szolgálattevő, mozdonyvezetők, fűtők, kocsirendezők, sarusok és sokan mások, akik hivatásként választották az éjt nappalt jelentő nehéz, de mégis szép vasutas szolgálatot.

— s —

A vasutas sportolók 1960. évi szerepléséről

Régi szokás nálunk, hogy az év végén ki-ki a maga házatáján, gondos gazda módjára számvetést végez. Mi is így cselekszünk. Mielőtt elbúcsúzunk az óévtől, visszapergetjük a naptár lapjait és megnézzük, milyen eredményeket értek el 1960-ban a vasutassportolók, hogyan álltak helyt a versenyeken, bajnokságokon.

A római olimpián részt vevő magyar csapatban, mint ismeretes, 13 vasutassportoló kapott helyet. Közülük Mendelényi Tamás, a BVSC kardvívója tagja volt az aranyérmet nyert magyar kardcsapatnak. Kovácsné Nyári Magda és Székely Tiborné (BVSC), mint a magyar női törcsapat tagjai, ezüstéremmel tértek haza. A harmadik helyen végzett magyar labdarúgó-csapatban Novák Dezső, a Szombathelyi Haladás, az ugyancsak harmadik vízilabda-csapatban pedig Katona András és Kondrád II. János (BVSC) kapott helyet. A negyedik helyen végzett férfi törcsapatnak három BVSC-törőző, Kamuti Jenő, Kamuti László és Czvikovszky Ferenc volt a tagja. Birkózásban a többszörös magyar bajnok, Beznák János, a Ceglédi VSE nehézsúlyú versenyzője szabadfogásban az ötödik helyen végzett.

Ezek az eredmények is azt igazolják, hogy Rómában, az olimpiák történetében eddig legnagyobb olimpián a vasutassportolók megállták a helyüket.

A nemzetközi vasutasversenyeken is sikeresen szerepeltek sportolóink. Női röplabda-válogatottunk Bukarestben a hatodik, férfi kézilabdázóink Berlinben a hetedik, atlétaválogatottunk Krakkóban a negyedik, birkózócsapatunk Budapesten a török és a szovjet csapat mögött a harmadik helyen végzett.

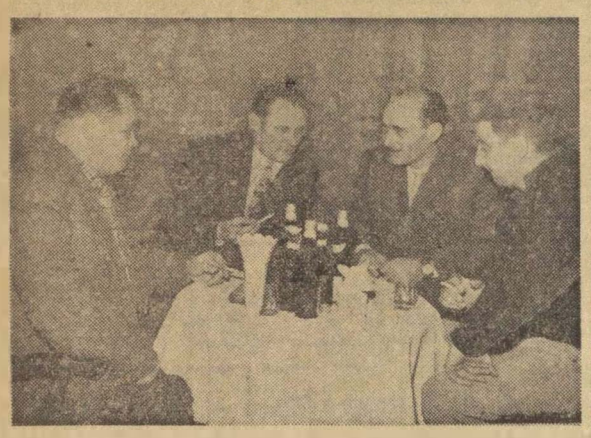
Sportolóink egyéni teljesítményeit vizsgálva az év legjobb vasutassportolója címet Berczik Zoltán, a Vasútépítők háromszoros asztalitenisz Európa-bajnoka nyerte el. Berczik Zágrábban férfi egyesben, férfi párosban és csapatban nyert Európa-bajnokságot. Ezenkívül biztosan nyerte a tizek bajnokságát és számos nemzetközi viadalon került ki győztesként. Értékesnek tartjuk Kamuti László teljesítményét is. A fiatal törvívó a leningrádi ifjúsági vívó-világbajnokságon végig kitűnő teljesítményt nyújtott és megérdemelten jutott a világbajnoki cím birtokába.

A legeredményesebb szakosztály, illetve csapat címet a BVSC vívószakosztálya, férfi és női törcsapata nyerte el. Amellett, hogy ez a szakosztály hét versenyzőt adott a magyar válogatottnak, 1960-ban a férfi és női tőr csapatbajnokságot megnyerték, párbajtőrben pedig a második helyen végeztek.

A vidéki egyesületek közül a Pécsi VSK ért el figyelemre méltó eredményeket. A férfi kosárlabda-csapat az őszi idényben

Berczik Zoltán

az igen erős mezőnyben a harmadik helyen végzett. A női tornászcsapat megnyerte az országos vidéki I. osztályú tornász CSB-t. Az országos bajnokságon pedig a negyedik helyet szerezték meg. Egy nemzetközi találkozón is részt vettek a pécsi tornászlányok. A jugoszláv Vajdasági válogatottal mérték össze tudásukat. A csapat idegenben és Pécsett is biztosan győzött.



A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya 49 olyan társadalmi sportaktivát jutalmazott meg, akik 1960-ban kiemelkedő eredményeket értek el a tömegsport-mozgalom szélesítésében. Képünkön Seben Lipót, Kántor János, Csitneki László és Orvos András, a Landler Járműjavító megjutalmazott aktívái

Könyvismertetés

Louis Saillant: A Szakszervezeti Világszövetség a dolgozók szolgálatában 1945—1960.

Louis Saillant, aki megalakulásától kezdve főtitkára az SZVSZ-nek, értékes, agitatív képet rajzol e nagy nemzetközi szövetség 15 éves tevékenységéről. Ez a másfél évtized a háború és a béke erőinek a küzdelme volt. Ebben a küzdelemben az SZVSZ mindenkor szilárdan képviselte a dolgozóknak a békéért, a függetlenségért vívott harcát és támogatta jobb életkörülményeikért folyó küzdelmüket.

A képekkel illusztrált könyv, amely a Táncsics Könyvkiadó kiadásában jelent meg, a dolgozók nemzetközi összefogásának nagy erejéről tanúskodik.

A Szakszervezeti Világszövetség. Összeállította: Verok Istvánné.

A kiadvány részletesen beszámol az SZVSZ megalakulásának körülményeiről, a Világszövetség tevékenységéről. Az első rész az SZVSZ harcáról szól a békéért, a fasizmus és a háború ellen, míg a második bemutatja az SZVSZ tevékenységét, a dolgozók szocialista érdekeiért, demokratikus és szabadságjogaik védelmében. A harmadik kérdéscsoport az SZVSZ harca a nemzetközi munkásosztály egységéért. A kötet foglalkozik még az SZVSZ II., III. és IV. világkongresszusaival, a nemzetközi szakmai szövetségek tevékenységével, az akcióegységért folyó küzdelemmel. A könyvet a Táncsics Könyvkiadó adta ki.

Kivilágított szerelvényt

A *Nógrádi Népújság* 1959-ben már szóvá tette, hogy miért nem világítják ki a *Pásztó* és *Somoskőújfalu* között közlekedő munkásvonatokat. A cikk megjelenése után bizonyos fokú javulás állt be. Az idén azonban megint okot szolgáltatott a vasút arra, hogy a kivilágítatlan kocsik miatt bírálat érje.

Az utóbbi hetekben gyakran előfordul, hogy egy-két napig van világítás, majd tíztizenkét napig koromsötét honol a kocsikban. A világítási zavarok abból adódnak, hogy rendszertelenül és kevés gáz érkezik. December 8-án például 12 darab gázpalack érkezett rakottként. Hogy valóban töltve adták-e fel a palackokat, nem tudni, az azonban biztos, hogy mind a 12 palack üres volt.

El kell még mondani, hogy egy újabb cikk nyomán novemberben az igazgatóság vizsgálatot rendelt el, változás azonban még a mai napig sem történt.

A kulturált utazás feltételeit Pásztó állomáson sem lehet biztosítani. Nagyon elkelne például egy kisvendéglő, vagy egy büfé. A nyári hónapokban nem ritka az olyan nap, amikor négyezer utas is megfordul Pásztón. Ha más mód nincs, árusítson hűsítő italt az Utasellátó pavilonja.

Miklós László Pásztó

HÍREK

Nyilt levél egy rendelkező forgalmi szolgálattevőhöz

Kedves Főtiszt Elvtárs!

Bizonyára emlékszik rá, hogy az egyik körvasúti fordavonattal — a ködös időjárás ellenére is — szinte menetrend szerint érkeztünk az állomására, Kőbánya-felsőre. Ezt pedig jó néhány állomás dolgozóinak lelkiismeretes munkája, helyt-állása tette lehetővé.

Az ön állomásáról azonban csak hosszú órákig tartó ácsorgás után juthattunk tovább. Én ott álltam a forgalmi irodában, ön ráérősen telefonált. Kedélyesen társalgott egy-egy állomással, szolgálati hellyel. Akkor döbbentem meg, amikor azt a kijelentését kellett hallanom, amely azóta is a fülembe cseng:

— Elment a Balkán! — mondta elégedetten a telefonba, majd hozzátette: a többi vonat nem számít! Lesz, ahogy lesz. Az a fontos, hogy minél előbb reggel legyen.

Egy forgalmi szolgálattevőhöz méltatlan kijelentés hallatára és ilyen szolgálatvégzés láttán joggal botránkoztam meg.

Főtiszt elvtárs! Ön fiatalember létére vasutunk tisztje lett. Nem gondolja, hogy az a bizalom, amely erre a posztra állította, több felelősségérzetre kötelezi? Nem érzi, hogy ön is sokat tehetne azért, hogy tehervonataink a körvasúton ne 1—2 kilométeres utazási sebességgel közlekedjenek?

Gondoljon erre és ne csak akkor legyen nyugodt, ha a „Balkán már elment", hanem munkálkodjon valamennyi vonat menetrendszerűsége érdekében. Ezt kéri öntől:

Asztalos Sándor
vonatvezető

— **Két jól sikerült előadást tartott** az utóbbi hónapokban a Magasépítési Főnökség szolnoki építésvezetőségének kultúrcsoportja. A kultúrcsoport tagjai jórészt fizikai dolgozók.

— **Gépkapcsolású telefont szereltek** fel Szántód-Kőröshegy állomás forgalmi irodájában.

— **Elkészült a pécsújhegyi új fogadó-pályaudvar.** Az új pályaudvar vágányhálózata 1200 méter hosszú, kilenc kitérővel, mozdonykerülő vágányokkal rendelkezik és bekapcsolódik a bátaszéki vonalba.

— **Tízéves a vasút légoltalma.** December közepén a légoltalmi törzsparancsnokok jelenlétében került sor a 10 éves vasutas légoltalmi szervezetek munkájának értékelésére. Ebből az alkalomból tizenegyen kitüntetésben, heten belügyminiszter-helyettesi dicséretben, négyen pedig jutalomban részesültek.

— **Vasutas KISZ-esküvő.** Két fiatal vasutas — Csősz Béla főtiszt. szolgálattevő és Kékesi Enikő távirász — a rokonok és a munkatársak előtt, a Vasutasok Szakszervezete debreceni Szárnyaskerék kultúrotthonában tartotta esküvőjét.

— **Családias ünnepségen** vettek búcsút nyolc nyugdíjba vonult munkatársuktól Tapolca állomás dolgozói. Az ünnepség végén a szakszervezeti bizottság oklevéllel és ajándéktárgyakkal kedveskedett az új nyugdíjasoknak.

— **Tevékenyen részt vesznek a** mezőgazdaság szocialista átszervezésében a szegedi igazgatóság és a szegedi csomópont dolgozói. Az utóbbi hetekben naponta 30—40 fő látogat el Kistelekre és ott felvilágosító munkát végez az egyénileg dolgozó parasztok között.

— **A szegedi csomóponti pártbizottság** és a Csongrád megyei vasutas pártszervezetek 15 tagú bizottságot hoztak létre családi ünnepek, névadó ünnepségek, esküvők és kommunista temetések szervezésére.

— **Dr. Zámenhoff Lajos, az eszperantó nyelv megalkotója** születésének 101. évfordulója alkalmából eszperantó kiállítást és Zámenhoff-emlékestet rendezett a Debreceni Vasutas Eszperantó Kör a Szárnyaskerék kultúrotthonban.

— **Egy kereskedelmi és egy forgalmi brigád** tűzte célul maga elé a szocialista brigád cím megszerzését Szeged-Rókus állomáson.

Helyreigazítás. Lapunk december 1-i számában „Kitüntették a pécsi Kodály Zoltán kórust" címmel tudósítást közöltünk. A tudósításba hiba csúszott, mert nem a pécsi, hanem a nagykanizsai Kodály Zoltán énekkar kapta a Szocialista kultúráért kitüntető jelvényt.

Új kiszolgálási és rakodási normák a MÁV-nál

Meggyorsul a kocsiforduló

A vasút szállítási feladatai már a 3 éves terv éveiben is feszítettek voltak. A második ötéves terv idején azonban még nagyobbak lesznek a feladatok. *1961-ben 1960-hoz viszonyítva mintegy 8%-kal kell több árut szállítani.*

Ahhoz, hogy a vasút a megnövekedett feladatának eleget tegyen, feltétlen szükséges a belső tartalékok feltárása. A legnagyobb tartalék a kocsiforduló meggyorsítása. A 3,5 napos kocsiforduló tovább lehet csökkenteni.

A kocsiforduló két nagy munkafolyamatból tevődik össze. Az egyik a vasút munkájából adódik. Ilyen a kocsik tolatása, és beállítása a rakodóvágányra, a rakott kocsik kihúzása, a tehervonatokkal való elindítása, az utazási sebesség növelése. A másik a rakodásoknak az eddiginél gyorsabb ütemű, késedelem nélküli elvégzése.

Összhangot a szükségleti és rendelkezésre álló idő között

A vasút tolatási, rendezési munkájában rejlő belső tartalékok kiaknázására — egységes alapelvekre támaszkodva — *korszerű technológia került kidolgozásra.* Az új technológia alapján az állomások megállapítják, hogy a kocsik, kocsisorok, a vonatok szétsorozásához, a különböző rakodóvágányokra történő beállításához, kihúzásához mennyi idő szükséges. Ez az úgynevezett *szükségleti idő.* Ugyanakkor megállapítják azt is, hogy a kocsikat hozó és továbbító vonatok érkezése és indítása között mennyi az időkülönbség. Ez a *rendelkezésre álló idő.*

Ha a szükségleti idő nagyobb, mint a rendelkezésre álló idő, ezeket összhangba kell hozni. Ilyen esetben az új technológia törvényszerűen megszabja, hogy hogyan lehet és kell a két idő közötti különbséget kiegyenlíteni. Az új technológia szerencsésen egyesíti a tudományosan feldolgozott elméleti munkát, a gyakorlatban kialakított végrehajtási munkával. Alapelvként kimondja, hogy a *rakodóvágányok rendszeresen, tervszerűen, előre meghatározott sorrendben szolgálandók ki.*

Minden állomásnak grafikonszerűen is szemléltetve, kiszolgálási tervet kell készíteni. A kiszolgálási terv elsőbbséget biztosít az élő és romlandó, valamint egyéb gyorstovábbítást, árukezelést igénylő küldeményeknek, az idegen vasutak tulajdonát képező kocsiknak, a nagyobb forgalmat lebonyolító rakodóvágányoknak. Az új technológia a tehervonatok menetrendjét is korszerűsíti.

A korszerűsített állomási munka azzal a következménnyel jár, hogy a vasúti kocsik százai, ezrei 3—5 órával kevesebb ideig fognak az állomásokon tartózkodni. Ez naponta több ezer kocsióra megtakarítást, több száz kocsi felszabadítását, végeredményben a vasút szállítási kapacitásának számottevő növekedését jelenti.

Rövidebb lesz a rakodási idő

A kocsiforduló meggyorsításának másik része a rakodások minél gyorsabb elvégzése. A vasúti kocsikban történő szállításnál a be- és kirakási idő jelenleg 6 óra. Amikor felmértük az e célra valóban szükséges időt, azt tapasztaltuk, hogy a 6 óra túlzott. A rakodáshoz általában 3—4 óra szükséges.

Megállapításunkat igazolták a szomszédos vasutaknál alkalmazott rakodási idők. Ezek figyelembevételével a MÁV-nál az alábbiak szerint szabályoztuk az új rakodási időket: *az iparvágánnyal rendelkező fuvaroztatóknál — ipartelepeken —, 3, közforgalmú rakodóterületeken 4 órában. A 3, illetve a 4 óra azonban csak alapidőnek tekintendő, ami attól függően módosul, ahogy a fuvaroztató termelési technológiája, rakodási kapacitása, valamint a vasút menetrendi és egyéb üzemi adottsága azt indokolttá teszi.*

Módosul és meghosszabbodik a rakodási idő minden olyan esetben, amikor a rakodás elkezdése és a továbbító vonat indulási ideje között nem 4, hanem 6—8 óra, mellékvonalakon esetleg még ennél is nagyobb időkülönbség van. Ugyancsak meghosszabbodik a rakodási idő azokon az ipartelepeken, ahol grafikon szerint közlekednek a menetek és ahol az egyik menetben átadott kocsikat a másik menetben vissza kell adni. Ha a továbbító vonat indulása későbbi időpontra esik, akkor a rakodási idő is ennek megfelelően meghosszabbodik.

Külön kedvezményes rakodási időt állapítottunk meg közvetlen a termelésből rakodó bányák, üzemek részére. Ebben az esetben a rakodási időket összekapcsoltuk az irányvonat képzéssel, úgy, hogy a fuvaroztatóval közösen — a termelés ütemének megfelelő — rakodási időt állapítunk meg.

Az állomások munkájának új technológiája, a rakodási idők módosítása végeredményben a korábbi elavult normák kiigazítását jelenti. Ezek az új normaidők 1961. január 1-én lévnek életbe.

Molnár Sándor

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 szegedi igazgatóság év végi számvetése

A vasút 1960-ban is határidő előtt teljesítette szállítási tervét. Ebből a munkából a szegedi igazgatóság dolgozói is derekasan kivették részüket. Nem kevesebb, mint 12,5 százalékkal szállítottak több árut az 1959. évinél. Javult a kocsik kihasználása és mintegy 55 tonnával nőtt a tehervonatok átlagos terhelése.

A forgalmi és a kereskedelmi szolgálatnál 100 elegytonnakilométerenként 51 fillérrel csökkent az üzemeltetési önköltség. Ez közel 16 millió forintos megtakarítást eredményezett az előző évihez viszonyítva. A szállítási feladatok teljesítése mellett javult a személy- és tehervonatok menetrend szerinti közlekedtetése is.

A *vontatásnál* 11 835 tonna szenet takarítottak meg. Évi 100 elegytonnakilométer tervüket pedig már november 20-ra teljesítették. A teljesítményekhez mérten négy mozdonnyal dolgoztak kevesebbel az előző évinél. Az igazgatóság teljesítményeit figyelembe véve sikerült csökkenteni a szolgálati órák számát is.

A pályafenntartási és a távközlő szolgálat 100 százalékra teljesítette fenntartási tervét. A két szolgálati ág dolgozói az igazgatóságok egymás közötti versenyében egész éven át maximális pontszámot szereztek a szegedi igazgatóságnak.

Sziládi Sándor
Szeged

270 lóerős diesel-hidraulikus mozdonyt kap az Úttörővasút

A győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban az év végére, a tervezett határidő előtt elkészítették a budapesti Úttörővasút részére rendelt 270 lóerős dieselhidraulikus mozdony első példányát. A külső formájában is újszerű, áramvonalas mozdonyt a sárospataki keskenynyomközű vasúton vetik tartósabb próba alá, majd a tavasszal átadják az Úttörővasútnak.

A Hivatalos Lapból

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

54. számból: 132 141/1960. I/2. B. Vasútigazgatóságok egymás közti versenye.

131 911/1960. I/2. B. Végrehajtási Utasítás az élüzem cím elnyeréséért folyó verseny szervezésére.

123 228/1960. I/3. A. A MÁV Hídépítési Főnökségnek a MÁV Budapesti Igazgatóság felügyelete alá helyezése.

Becsületes cselekedet volt

Buzár István jándi lakos, december 10-én Miskolcon járt. A pályaudvaron elvesztette a pénztárcáját, amelyben 721 forint készpénz és néhány kulcs volt. A pénztárcát Lenkei Béla, a miskolci igazgatóság könyvelőségének dolgozója és Szabó Ferencné, a Tiszai-pályaudvar személypénztárosa találta meg és szolgáltatta vissza tulajdonosának.

A pénztárca megtalálóit dicséret illeti becsületes cselekedetükért.

Uglyai Sándor *Miskolc*

Szilveszteri utasellátó

Szilveszter éj

— Itt a szerencsemalac!

— Ügyeletes elvtárs, megint találtam egyet a peronon.
— Tegye a többihez.

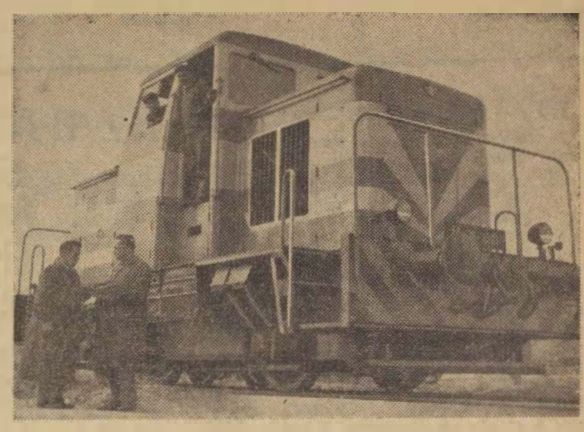
(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. JANUÁR 15.



A győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár 210 lóerős diesel-hidraulikus mozdonya. Az áramvonalas mozdonyt az Úttörővasút részére határidő előtt készítették el az üzemben. (MTI Foto)

Haladjunk tovább a kitűzött úton

AZ 1961. ÉVI NÉPGAZDASÁGI TERV SZÁMAIBÓL

A Minisztertanács december 29-én megtartott ülésén jóváhagyta az 1961. évi népgazdasági tervet.

Az ülés megállapította, hogy az 1958—1960-as hároméves terv éveiben sikeresen haladtunk előre, *s befejezéshez közeledik hazánkban a szocializmus alapjainak lerakása. A fejlődés a népgazdaság minden területén gyorsabb volt a tervezettnél.* A szocialista ipar termelése 1957-hez viszonyítva 1960-ban a tervezett 22 százalék helyett mintegy 40 százalékkal növekedett. A Magyar Szocialista Munkáspárt 1958. decemberi határozata nyomán örvendetesen meggyorsult a mezőgazdaság szocialista átalakulása. *Ma már a szántóterület mintegy négyötöd része tartozik a szocialista szektorhoz.*

A szocialista átszervezéssel egy időben a mezőgazdaság termelése a tervezettnek megfelelően, az 1955—1957. évek átlagához viszonyítva 12 százalékkal emelkedett. A nemzeti jövedelem emelkedése három év alatt az előirányzott 13 százalék helyett 20—22 százalék. *Három év alatt a népgazdaság fejlesztését szolgáló beruházásokra az előirányzottnál mintegy 45 százalékkal többet fordítottunk.*

A munkások és alkalmazottak egy keresőre jutó reálbére a tervezett 6 százalék helyett kb. 9,5 százalékkal, az egy főre jutó reáljövedelem pedig 8 helyett 17 százalékkal nőtt.

Ezek az eredmények is bizonyítják a párt és a kormány gazdaságpolitikájának eredményességét, a munkásosztály, a parasztság és az értelmiség alkotó munkakészségét.

Nyolc százalékkal emeljük az ipari termelést

Az 1961. évi népgazdasági terv — második ötéves tervünk első évének terve — támaszkodva a hároméves tervben elért eredményekre, a VII. pártkongresszus által meghatározott gazdaságpolitikai irányelveknek megfelelően további jelentős fejlődést irányoz elő a népgazdaságban.

1961-ben továbbfolytatódik az ipari termelés gyorsütemű növekedése. A terv szerint az ipari termelés az 1960. évihez képest 1961-ben 8 százalékkal lesz magasabb. Az átlagosnál nagyobb mértékű növekedést irányoz elő a terv azokban az ágazatokban, amelyekben a termelés gyorsabb emelkedése a népgazdaság további fejlődése szempontjából elsősorban kívánatos.

A terv nagy feladatokat ró a gépiparra. El kell érni, hogy a gépipari üzemek kapacitását a jelenleginél jobban használják ki.

A terv szerint a könnyűipar termelése 1960-hoz képest az idén 6,4 százalékkal emelkedik. Ezen belül a cipőipar 11,8, a bútoripar 9,9, a papíripar pedig 8,2 százalékkal növekszik. Az élelmiszeripar termelése 4,5 százalékkal növekedik.

1961-ben a termelés emelkedésének mintegy kétharmadát a munka termelékenységének növelésével kell biztosítani. Ennek megfelelően az iparban a munka termelékenységének 5,6 százalékkal kell emelkednie. A termelési költségeket az iparban legalább 2 százalékkal kell csökkenteni. A terv a mezőgazdasági termelés 7,9 százalékos növelését irányozza elő. A mezőgazdasági termékek felvásárlását 9,1 százalékkal kell növelni.

2,5 milliárd a közlekedésre

A népgazdaság termelőágazataiban végbemenő növekedés, a külkereskedelmi forgalom és a lakosság ellátásának megnövekedett szükségletei az 1960. évi színvonalhoz képest a szállításra kerülő áruk mennyiségét 9 százalékkal növelik. Az utasok száma a terv szerint 8,6 százalékkal nő. A megnövekedett szállítási feladatok ellátása a járművek kihasználásának további javítását teszi szükségessé.

A népgazdaság 2,5 milliárdot fordít a közlekedés fejlesztésére. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a számára juttatott összeg nagy részét — körülbelül a kétharmadát — a vasút fejlesztésére fordítja. A beruházási összeg jelentős részét korszerű vonó- és vontatott járművek beszerzésére fordítják. A tervek szerint az idén több mint 1600 járművet vásárol a MÁV. Ugyanakkor tovább folytatódik a vasúti pályák korszerűsítése és a *Budapest—Miskolc* közötti vonal villamosítása.

30,7 milliárd forint beruházásra

A külkereskedelem összforgalma 1961-ben mintegy 13 százalékkal lesz nagyobb mint tavaly. *Beruházásra a terv 30,7 milliárd forintot irányoz elő.* Ebből többek között 15 milliárdot az ipari beruházásokra, 5,1 milliárdot a mezőgazdaság fejlesztésére. A tervben 317 nagyobb létesítmény üzembe helyezése szerepel.

A nemzeti jövedelem 1961-ben a tavalyihoz képest 7 százalékkal növekszik. Ebből a lakosság fogyasztási alapja 4,1 százalékkal nő. *A munkások és alkalmazottak reáljövedelme 1,8 százalékkal magasabb lesz, mint 1960-ban volt.* Az állami kiskereskedelem áruforgalma 4,6 százalékkal nő. 1961-ben az állam csaknem 2,5 milliárd forintot fordít lakásépítésre.

Az éves terv sikeres végrehajtásához feltétlenül fontos, hogy a gazdasági élet minden területén biztosítsuk a szigorú tervfegyelmet. Megkívánja, hogy ki-ki a saját munkahelyén az év kezdetétől az év végéig legnagyobb odaadással és lelkiismeretességgel helytalljon.

A KPM szocialista szerződést kötött az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemmel

1960. december 29-én az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem rendkívüli tanácsülésén került sor a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és az egyetem közötti szocialista szerződés megkötésére.

A szerződést a KPM részéről *Kossa István* miniszter, az egyetem részéről *dr. Perényi Imre* rektor írták alá. A szerződéskötést aláírásával jóváhagyta *Molnár János* művelődésügyi miniszterhelyettes is.

A rendkívüli tanácsülésen jelen volt *dr. Csanádi György*, a miniszter első helyettese, *Földvári László* és *Németh József* miniszterhelyettesek, *Rödönyi Károly*, a MÁV vezérigazgatóhelyettese, valamint a Vasúti Főosztály több szakosztályvezetője.

Szorosabb együttműködés

A szerződő felek megállapodtak abban, hogy *az oktatónevelőmunka színvonalának emelése, a mérnökképzésnek a gyakorlati élethez való közelebb vitele, valamint az oktatási reform sikeres végrehajtása érdekében a jövőben szorosan együttműködnek.* A minisztérium támogatja az egyetemet a nappali, esti és levelezőhallgatók beiskolázásában, a hallgatók munka- és termelési gyakorlatainak megszervezésében és lebonyolításában. Rendszeresen tájékoztatja az egyetemet azokról az eseményekről és építkezésekről, amelyek tanulmányozása a korszerű képzést elősegíti. *A gyakorlati oktatás céljaira szemléltető berendezéseket és gépeket bocsát az egyetem rendelkezésére. Továbbá segítséget nyújt a KPM ahhoz, hogy az egyetem fiatal oktatói ipari gyakorlatot szerezzenek.*

Az egyetem segítséget nyújt a KPM mérnökigényeinek kielégítéséhez és kötelezettséget vállalt, hogy a KPM-ben, illetve alárendelt szerveinél dolgozó *mérnökök továbbképzését segíti a gazdasági mérnöki szakon, a közeljövőben megindúló szakmérnökképzés keretében, valamint az egyetemi doktori cím megszerzésében.*

Kölcsönös támogatás

A szerződő felek megállapodtak abban, hogy kölcsönösen támogatják egymást a tudományos és műszaki fejlesztési tervek megszerkesztésében és végrehajtásában. Az egyetem kapacitásának jelentős részét fenntartja a KPM számára tudományos kutatási munkák elvégzésére, különleges műszaki felkészültséget igénylő tervezési és szakértői feladatok megoldására, valamint fontos laboratóriumi vizsgálatok végrehajtására.

A minisztériumot és az egyetemet a szerződés megkötésénél az a cél vezette, hogy meglevő kapcsolataikat továbbfejlesszék a második ötéves terv, valamint az oktatási reform célkitűzéseinek eredményesebb megvalósításáért.

Nagy sikere van a szovjet mozgó munkavédelmi kiállításnak

A szovjet vasutaknál már hosszú ideje üzemelnek a munkavédelmi kocsik, amelyeket a *Vasúti Szállítási Dolgozók Szakszervezete* központi vezetőségének javaslatára a *Közlekedési és Vasútépítési Minisztérium* hozott létre.

A KPM és a szakszervezet közlekedés- és postaügyi miniszter is látogatást tett a munkavédelmi kocsiban.

A látogatók nagy elismeréssel beszéltek a kiállításról, amelynek gazdag anyagában számos modell és elektromos árammal működtethető makett is látható.

A munkavédelmi kiállítás ünnepélyes megnyitóján A. F. Kereljov elvtárs tart ismertetőt a meghívottak előtt. (MTI Foto, Lajos György felv.)

kérésére hozzánk is eljutott a szovjet vasutasok munkavédelmi kocsija. A 23 méter hosszú, korszerűen felszerelt négytengelyes kocsit a *Keleti-pályaudvaron* helyezték el, de eljut a vidéki igazgatóságok székhelyére és néhány nagyobb csomópontra is.

A kiállítást január 2-án nyitották meg a szakszervezet és a szakszolgálat vezetőinek jelenlétében. A megnyitót követő napokban *Kossa István*, a kiállítás általános részében a járműjavítókban és a vasúti üzemekben használatos gépekről láthatók makettek. Megtalálni köztük a fémforgácsoló és famegmunkáló szerszámgépeket, korszerű védőfelszerelésükkel együtt. Egy fényjelekkel működő tábla a kocsijavítás biztonságtechnikai szabályainak betartását szemlélteti gépesített munkahelyen.

A gőz- és villamosmozdonyszín makettjén szellőzőberendezéssel ellátott, süllyesztett szerelőaknák, kerékpárok esztergályozására alkalmas modern vonalú munkapadok láthatók. Ugyanott fényjeles bemutató táblák szemléltetik a munkavédelmi és biztonságtechnikai előírásokat a villamosvontatású vonalszakaszokon végzett munkáknál.

A forgalmi szolgálattal kapcsolatos részben a vonatvezetők, váltókezelők, kocsirendezők, saruzók és a többi állomási dolgozók egyaránt megtalálhatják a biztonsági előírás követelményeit. A modellek, makettek, tablók és plakátok egész sora mutatja, hogyan lehet balesetmentesen ellátni a nehéz vasúti szolgálatot.

A pályafenntartási és pályaépítési szolgálat szempontjából említést érdemel a *Severgyin*-féle daru, amelyet vasúti sínek és talpfák pőrekocsira való fel- és lerakásakor használnak. Érdekes a helyesen megszervezett építési munkahely makettje is, amely pontosan megismerteti az építőkkel a munkavédelmi előírásokat.

Látható a kiállításon egy híddaru makettje magasság- és terherszabályozóval. Nagyon érdekes a drótkötelek automatikus kenőkészüléke is, amely teljesen kizárja a kézsérülést.

Hosszú lenne tovább sorolni, mennyi minden található még a szovjet munkavédelmi kocsiban, amelyről *A. Loscsinyin* elvtárs, a szovjet Vasúti Szállítási Dolgozók Szakszervezete munkavédelmi osztályvezetője a kiállítás megnyitóján oly sokat beszélt. S amellyel — mint hangsúlyozta — örömmel jöttek hazánkba, hogy a biztonságtechnikában és a munkavédelemben szerzett tapasztalatokat átadják a magyar vasutasoknak.

Mozdonyváltás nélkül a rendeltetési állomásig

Nincs a népgazdaságnak olyan területe, ahol ne kellene keresni a lehetőséget gazdaságosabb, takarékosabb üzemvitelre. A vasútnál is sok-sok lehetőség kínálkozik az önköltség csökkentésére, összerűbb, gazdaságosabb munkára. Egyik ilyen lehetőség a gőzmozdonyok kihasználásában rejlik. Több feltétel közül vegyük a gőzmozdonyok váltás nélküli továbbítását a rendeltetési állomásra.

A trakciós határok bővítése

A cél az, hogy a kiindulóállomástól a rendeltetési állomásig egyetlen mozdony továbbítsa a szerelvényt.

A szakemberek a végrehajtás első lépcsőjeként az úgynevezett trakciós határok bővítését javasolják. A menetrendet és a mozdonyforduló rendjét tehát össze kell hangolni. Ehhez a vontatás és a forgalom dolgozóinak egybeforrott munkájára lenne szükség. Nagy szó lenne, ha sikerülne megoldani a sokévtizedes gyakorlat korszerű módosítását és bármilyen távolságra gépváltás nélkül szállítanánk utast, árut.

Az előny sok tekintetben gazdaságos. Mindenekelőtt

csökkenne a tartózkodási idő a rendezőkön,

nyugodtabb légkör alakulna ki a fűtőházak között, nem is szólva arról, hogy egyéb vonatkozásban, mint az utazás és fuvarozás gördülékenyebbé tétele, időmegtakarítás stb. követendő célként lebeg minden vasút előtt.

Kombinált mozdonyfordulókkal

Persze, ahhoz, hogy „bármilyen" távolságra gépváltás nélkül szállítsunk, még sok idő kell és a jelenleginél több vonóerő. A dieselesítés még kezdetleges. Nagy terhelésű vonatok továbbítására a forgalomban levő diesel-járművek nem vállalkozhatnak. Az egyre növekvő feladatok azonban követelik a megoldást az 1961. évi szállítások zavartalanságának biztosítására.

A trakciós határok bővítése egyik lehetősége ennek.

A vontatási szolgálat, karöltve a forgalommal, kísérleteket végez helyes elgondolásaik igazolására. Elképzelésük az, hogy kombinált mozdonyfordulókkal — amelyen belül személy- és tehervonatokat továbbítanak — körülbelül 200 kilométeres távolságon keresztül mozdonyváltás nélkül továbbítsák a kérdéses vonatokat. További elképzelésük pedig az, hogy az 1961—1962-es esztendőben a tehervonatoknak több mint felét az így szerkesztett mozdonyfordulók szerint továbbítsák. Rendkívül fontos — és erre számítanak is a vontatásnál —, hogy a szóban forgó 200 kilométert a vonatok egy-másfél óra időmegtakarítással tegyék meg, s ezzel az elegyáramlást 5—10 százalékkal meggyorsítsák.

Azzal pedig, hogy a mozdonykihasználás mértéke 3—5 százalékkal javulna, s a fűtőházi tartózkodási időt két teljes órával lehetne csökkenteni,

a vasút 80 mozdonyt takarítana meg.

További cél, hogy a fővonali gőzmozdonyok 9—11 órás tényleges vonattovábbítási idejét 12—13 órás átlagra emelje a vontatás.

Az őszi forgalmi verseny végeredménye

Az igazgatóságok között folyó őszi forgalmi verseny befejeződött és az egyes igazgatóságok helyezésüknek megfelelően az alábbi pénzjutalmakban részesültek:

1. Pécs	230 000 Ft
2. Budapest	540 000 „
3. Szombathely	150 000 „
4. Szeged	130 000 „
5. Miskolc	90 000 „
6. Debrecen	150 000 „
Járműjavító ÜV-k	55 000 „
Autófuvar. Főnöks.	10 000 „
Gy. S. E. V.	5 000 „
Összesen:	1 360 000 Ft

Az őszi forgalmi versenyidőszakkal párhuzamosan folytatódott a verseny a vasárnapi rakodási tervek túlteljesítéséért, illetve a kocsikihasználás fokozásáért. Az utóbbi két tényező teljesítésében elért eredményekkel járó jutalomösszeg a fenti összegekben bentfoglaltatik.

100 éves jubileumra készülnek

Kezd hagyományossá válni, hogy üzemeink, szolgálati helyeink dolgozói történelmi jelentőségű eseményeik évfordulóit igyekeznek ünnepélyessé, emlékezetessé tenni. Most *Nagykanizsa* vasúti csomópont dolgozói adták hírül, hogy 1961-ben, állomásuk fennállásának 100. évfordulója megünneplésére készülnek és ezt méltó módon kifejezésre akarják juttatni termelési eredményeikben is.

Nagykanizsa csomópont dolgozói az elmúlt években már nemegyszer hívták fel nagyszerű eredményeikkel a vasutas dolgozók figyelmét. 1959-ben, a VII. pártkongresszus tiszteletére indult versenyidőszak alatt is úgy dolgoztak, hogy terveiket éves viszonylatban élüzem szint felett teljesítették. Sikeresen hajtották végre 1960. évi feladataikat is, és követendő példa az a lelkesedés, mellyel második ötéves tervünk sikeres beindításához, az 1961. évi terv végrehajtásához akarnak hozzájárulni.

Eddigi eredményeik alapján nem marad kétség aziránt, hogy törekvéseiket jubileumi évfordulójuk alkalmával is valóra váltják és olyan eredményeket érnek el, amivel újabb megbecsülést szereznek a csomópont valamennyi dolgozójának.

A pécsi igazgatóság újítómozgalmáról

A szakszervezet Baranya megyei bizottsága a pécsi igazgatósághoz tartozó szolgálati helyeken felmérte az újítómozgalom helyzetét. Eszerint 1960-ban 917 újítási javaslatot adtak be a dolgozók, ebből 250 újítást elfogadtak, illetve 236-ot bevezettek. A bevezetett újításokkal évente 1 millió 417 ezer forintot takarítanak meg.

A megyei bizottság statisztikájából az is kiderült, hogy az igazgatóság területén, az előző évihez viszonyítva javulás tapasztalható az újítómozgalomban: 1959-ben 742 újítást nyújtottak be a dolgozók.

Nyugdíjasokat búcsúztattak a felsővezeték építőknél

A munkában becsülettel helytálló tíz idős dolgozótól vált meg december közepén *a Felsővezeték Építési Főnökség*. Olyan emberektől, akik hosszú éveken keresztül nevelték a fiatalokat. *Poth Nándor* bácsi például 41 évig dolgozott a főnökségnél.

A főnökség vezetői, a pártszervezet és a szakszervezeti bizottság meghitt, családias légkörben vett búcsút a nyugdíjasoktól. A kultúrcsoport is kitett magáért. Rövid műsorukkal — melyet Tóth Pál tanított be — vidámságot varázsoltak az arcokra. *L. M.*

AZ ÚJÍTÓMOZGALOM HÍREI

Előző számunkban közöltük a vontatási szolgálat újítási feladattervének első részét. Most, a feladatterv második részét közöljük.

5. Robbanásmentes villamos zárjelzőlámpa kialakítása olajszállító tartálykocsikra való felszerelésére.

a) A zárjelzőlámpa elektromos áramforrással működő szikra-, illetve robbanásmentes kivitelű, műszakilag korszerű kiképzésű legyen.

b) A kialakítandó elektromos zárjelzőlámpa közép- és sarokzárjelzőlámpaként egyaránt felhasználható legyen. Ezáltal csak egy típusú zárjelzőlámpa kerülne forgalomba, mely a közép- és sarokjelzőlámpa követelményeit egyaránt kielégítené.

c) A kialakítandó zárjelzőlámpa a nemzetközi szabványú, továbbá a hazai méretű lámpatámokon, a kocsikon egyaránt elhelyezhető legyen.

d) A kialakítandó zárjelzőlámpa súlya lehetőleg 4000 gr (4 kg) súlyt ne haladja meg kiszerelt állapotban.

e) A kialakítandó zárjelzőlámpa térfogata kisebb legyen a jelenleginél.

f) A zárjelzőlámpa fényereje a jelzési képnek kedvező időjárási viszonyok között, egyenes pályaszakaszokon sötétben 1000 m távolságról való felismerését biztosítsa.

g) Az elektromos zárjelzőlámpa olyan műszaki adottságokkal rendelkezzék, hogy egyhuzamban 24 órán át éjjen és a szükséges fényerőt folyamatosan és egyenletesen biztosítsa.

h) A kialakítandó zárjelzőlámpában olyan fényváltozószerkezet legyen beépítve, mely a Jelzési Utasításban foglaltaknak megfelelően vörös, sárga és fehér (szintelen) jelzés adására egyaránt alkalmas legyen. Nem teszünk észrevételt, ha ennek érdekében az új zárjelzőlámpa esetleg más műszaki megoldással biztosítaná a szükséges színeket.

Megjegyezzük, hogy a tervezet a, b, c, f és g pontjában foglaltak, mint követelmények, a (d, e és h) pontokban foglaltak, mint kívánalmak szerepelnek, melyeket a lehetőség szerint be kell tartani.

6. A javítandó rugók szétszerelésénél a rugóék kiverése kézi erővel történik. A rugók szétszerelésének megkönnyítésére a nemzetközi hordrugóéknek (UIC 3045) géppel való kisajtolásához munkagép és szerszám tervezendő. A feladat megoldójának az összeállítási és műhelyi rajzokat is el kell készíteni.

Felvilágosítást ad: Návai István műsz. főtanácsos. Tel.: 14—61. Céljutalom: 1500 Ft. A várható népgazdasági eredmény előre nem kalkulálható, mert a szerkesztett gép termelékenységétől függ. A várható újítási díjkulcs 6—7 százalék.

7. A motoros légsűrítő szelepei a kompresszió nagy véghőfoka miatt olajkoksszal szennyeződnek és ez üzemközben zavarokat okoz. A cél olyan javaslat megoldása, mely a szelepek kokszosodását megszünteti, vagy minimális méretre csökkenti. Újítási díjkulcs 4—8 százalék.

Felvilágosítást ad: Bozi Lajos mérnök. Tel.: 12—33.

Sűrített levegővel működő 10 tonna teljesítményű kocsiemelő

Bíró Béla újítása (Debreceni Járműjavító ÜV.)

A járműjavítóban a teherkocsik javításánál használt nyolc tonnás fatokú, fogasrudas emelők kezelése nehéz fizikai munkát igényelt. A kocsik egyik végének felemeléséhez két emelő és négy dolgozó volt szükséges nyolc perc emelési idő alatt.

Az új eljárás szerint a kocsi egyik végének felemeléséhez egy új rendszerű levegőmotor csapágyban forog. A teher felvételére tárcsás golyóscsapágy szolgál. Az emelőanya magassága 100 mm. Az orsó forgatása a levegőmotor főtengelyéről 1:8 áttételű fogaskerékpárral történik. Az emelés le- felvezérlését a motor fordulat irányának megváltoztatásával végzik. A hálózati (kb. 7 atm.) levegő beáramlása elzáró szelepen keresztül szabványos

A Bíró-féle kocsiemelő szállítás közben

meghajtású emelő és csak két dolgozó szükséges.

Az új emelő szerkezete és működése a következő:

Az emelő váza 190 mm átmérőjű acélcső, melynek felső végében vezető szelence van, alsó részén egy ellipszis alakú fogaskerék-szekrénnyel van összecsavarozva. Az emelőcső 95 mm átmérőjű acélcső, 550 mm-es kinyúlással. Emelési magassága azonos a fogasrudas emelőével.

Az emelő felső végén forgótámasz van, melyet elfordulás ellen az orsón levő felső csapágytartótám biztosít. Az emelőorsó mindkét végén csúszó tömlő csatlakozással biztosított.

Az emelő szállítása a fogaskerék-szekrényre rögzített két 190 mm átmérőjű gumikeréken történik, úgy, hogy az emelőt 70—75 fokra megdöntik, ezáltal az emelő talplemeze a talajról felemelkedik.

Az emelő alkalmazásával jelentős munkaidő-megtakarítás érhető el, azonkívül a dolgozókat nehéz fizikai munkától mentesíti.

Jó eredményekkel zárták az évet

A megnövekedett feladatok miatt a múlt évben nem volt könnyű teljesíteni a tervet. *Kiskőrös* állomáson azonban a nehézségek ellenére is eredményes évet hagytak maguk mögött a dolgozók. A negyedik negyedévben például a kocsitartózkodásban 109,5, a kocsimozgatásban 138,3, a kocsikihasználásban pedig 105,5 százalékra teljesítették a tervet. A forgalmi brigádok versenyében *Balogh Eszter* brigádja végzett az első helyen, megelőzve *Matusik István* és *Szombati Imre* brigádját.

Az eredményekben nagy része van annak, hogy az állomás dolgozói között jó a kollektív szellem, a dolgozók munkában és a tanulásban egyaránt segítenek egymásnak. Ha az új évben több támogatást kapunk, tovább növelhetjük eredményeinket.

Pásztor András,
Kiskőrös

Új vasutaskórház Lengyelországban

A közelmúltban ünnepélyes keretek között adták át rendeltetésének a lengyelországi *Miedzylesieben* a Lengyel Államvasútak új 365 ágyas kórházát. A közel 100 millió zloty költséggel létesített új, korszerűen berendezett kórház a Lengyel Államvasútak második több száz ágyas kórházi intézménye.

Látogatás a Péceli Továbbkezelő Kórházban

II.

A freskókkal díszített, barátságos társalgóban egy kedves pápai asszonnyal, özv. *Szalóky Gézáné*, MÁV-nyugdíjassal beszélgettünk.

— *Már ötödik hete vagyok itt* — mondotta. — *Minden vágyamat teljesítik, ami a gyógyuláshoz szükséges. Az ellátás kitűnő! Nehezen szántam rá magamat, hogy eljöjjek ide, de nagyon örülök, hogy eljöttem, mert gondos kezelés után gyógyultan távozhatom.*

Mi a rendeltetése a kórháznak?

Dr. Farkas L. Elemér igazgató-főorvos kérdésünkre ezeket mondta:

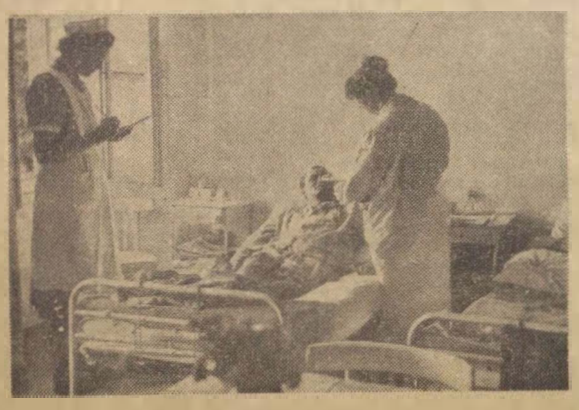
— Kórházunknak, mint továbbkezelő gyógyintézetnek az a célja, hogy végrehajtsa a kezelés során a Központi Kórház kórlapmásolatra, vagy részletes betegzárójelentésre vezetett és további gyógykezelésre vonatkozó utasítását. Megfelelő hitelfedezettel rendelkezünk és bármely osztályos főorvost, vagy szakorvost konziliumra hívhatjuk és igénybe vehetjük. A Központi Kórházból szükség szerint röntgen-szakorvos jön ki, mert kitűnő röntgenkészülékünk van. A kezelőben nemcsak osztályos laboratórium, hanem kvarc, diathermia, rövidhullám, pantostát és a solux kezelés is rendszeres. A 130 ágyas kórházban a vezetővel együtt 9 orvost foglalkoztatunk. Az ápolónők száma 19, a kisegítő személyzettel összesen 74.

— A kórház két részre tagozódik. A földszinti kórtermekben vannak az elfekvő betegek, míg az emeleten a továbbkezelendő betegeket gyógyítjuk. Ezek a betegek műtét előtt, vagy műtét után kerülnek ide, felerősödés végett. A gyógyszerszolgáltatást a MÁV-kórház házi gyógyszertára végzi.

Nagy Irén diétásnővér, a kitűnően elkészített ételek tudományos elmzője elmondotta, hogy 2700—3000 kalória értékű ételt kap egy-egy beteg naponta. Ezt a változatosságot a MÁV gondoskodásán kívül *Oszlányi Pál* élelmezési vezetőnek köszönhetik a betegek, mert a kórházi élelmezés irányítója rendkívül rugalmasan látja el feladatát. Benéztünk az élelmezési raktárba is, ahol mintaszerű az előrelátó gondoskodás.

Az éléskamra után látogatást tettünk az anyagraktárban, a kórház házi műhelyében, ahol szintén azt állapíthattuk meg, hogy az intézmény valamennyi dolgozója a legnagyobb odaadással azon dolgozik, hogy a kezelésükre bízott beteg mielőbb gyógyultan távozhasson.

Halácsi Dezső



Folyik a vizit a betegszobában.

NEMZETKÖZI *élet*

A Közlekedési-, Kikötői- és Halászatipari Dolgozók Nemzetközi Szövetsége Adminisztratív Bizottságának határozataiból

Mint azt előző számunkban megírtuk, szakmai szövetségünk 1961. májusában Budapesten rendezi III. Nemzetközi Szakmai Konferenciáját. Ezzel kapcsolatosan az adminisztratív bizottság felhívja a tagszervezetek figyelmét, hogy tegyenek megfelelő lépéseket annak érdekében, hogy a legközelebbi hónapok folyamán kellőképpen előkészítsék a tömegek körében a konferenciát.

Nevezetesen: *vizsgálják meg az összes eszközöket, melyek alkalmasak arra, hogy széles körben ismertessék a konferencia jellegét, napirendjét, célkitűzéseit;*

— tanulmányozzák azt a lehetőséget, hogy megszervezzék a küldöttek választását és az utazáshoz szükséges összeg összegyűjtését azokban az országokban, ahol nincsen nemzetközi szövetségünkhöz tartozó országos szövetség,

— munkahelyeken, vagy országos síkon alakuljanak konferenciát segítő csoportok,

— használják fel minden kapcsolatukat a szövetségünkhöz nem tartozó szervezetekkel arra, hogy e szervezetek csatlakozzanak hozzánk, vegyenek részt a konferencián, s a legközelebbi jövőben hozzanak létre közös állásfoglalást a konferencia napirendi pontjaival kapcsolatban.

Nyilatkozat a kongói eseményekről

A Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Nemzetközi Szövetsége kifejezi mély szolidaritását a fiatal Kongói Köztársaság dolgozóinak és népének harcával, mely az országnak nagy áldozatok árán kivívott függetlenségéért és területi épségéért folyik.

Határozottan elítéli az amerikai imperialisták üzelmeit: ők ugyanis megbéntották a törvényes kormány tevékenységét és az ENSZ titkárságát arra használták fel, hogy beavatkozzon a kongói belügyekbe.

A nemzetközi szövetség 9 millió tagja nevében kijelenti: határozottan támogatja azt a harcot, melyet a kongói dolgozók és törvényes kormányuk vív, élén Lumumbával, támogatja továbbá a nép által megválasztott parlamentet. Teljes és végleges győzelmet kíván a kongói népnek hazája szabadságáért, épségéért és függetlenségéért vívott harcában.

Üzenet a kubai közlekedési dolgozókhoz

Kedves elvtársak!

A Közlekedési, Kikötő és Halászatipari Dolgozók adminisztratív bizottságának IX. ülésszaka a szövetség 9 millió tagja nevében meleg testvéri üdvözletét küldi az önök szövetségének és az összes szakmabeli dolgozónak. Kifejezésre juttatja, hogy teljes mértékben támogatja a hős kubai nép igazságos harcát szabadságáért és függetlenségéért.

Ülésszakunk az összes hozzánk tartozó szakszervezet nevében erőteljesen tiltakozik az ellen, hogy az Egyesült Államok beleavatkoznak a kubai nép belügyeibe és az amerikai imperialisták intervenciót készítenek elő az önök hazája ellen.

A szakmánkbeli dolgozók nevében kifejezzük önöknek, kedves elvtársak, testvéri szolidaritásunkat, és kívánunk sok sikert a népük függetlenségéért és boldogságáért vívott igazságos harcban.

Határozat újabb szervezetek felvételéről

A nemzetközi szövetség alapszabályának 14. cikke értelmében a benyújtott csatlakozási kérelmek megvizsgálása alapján az adminisztratív bizottság elhatározza, hogy elfogadja az alábbi szervezetek felvételi kérelmeit a nemzetközi szövetségbe:

— Kubai Közlekedési Dolgozók Országos Szövetsége,

— Kubai Polgári Légügyi Dolgozók Szövetsége,

— Vietnami Közúti, Folyóvízi és Tengeri Közlekedési Dolgozók Szövetsége.

— Lucknowi (India) Közúti Közlekedési Dolgozók Szövetsége.

Jól halad a világ leghosszabb vasútjának villamosítása

A Szovjetunióban évente annyi vasútvonalat villamosítanak, mint amennyit a világ többi vasútja együttesen. Jelenleg a világ leghosszabb vasútvonalán, a Moszkvát a Csendes-Óceánnal összekötő vonal villamosításán dolgoznak.

A munka gyors ütemben halad, s rövidesen villamosvontatású szerelvények közlekedhetnek az 5335 kilométer hosszú *Moszkva—Irkuck* közötti szakaszon. A vonal villamosításának befejezésével másfél év alatt mintegy 10 milliárd tonnakilométer belső és 70 millió tonna szenet takarítanak meg.

VASÚT 4500 MÉTER MAGASBAN

1960-ban 4300 kilométer hosszú vasútvonalat építettek a Kínai Népköztársaságban. Ezenkívül 1600 kilométer hosszú második vágányt fektettek le, 400 kilométeres szakaszon létesítettek korszerű felépítményt és biztosító-berendezést.

A jelenleg is építés alatt álló, Sining városát, a Csinghai-tartomány székhelyét Tibet fővárosával egybekötő vasútvonal egyike lesz a világ legmagasabb szintben fekvő vasútjainak. Ennek a vonalnak vannak olyan szakaszai, amelyek 4500 méter magasban haladnak.

Európa leggyorsabb vonata

A Párizs—Lyon közötti 512 kilométeres távon óránként 128 kilométeres átlagsebességgel közlekedik a Mistral Expressz, Európa leggyorsabb vonata.

A világ legészakibb vasútvonala

Nemrég adták át a forgalomnak a Szovjetunióban a *Murmanszk—Pecsenga* vasútvonalat, a világ legészakibb vasútvonalát, amely a 69 szélességi foktól Északra fekszik.

A több mint 100 kilométer hosszú vasútvonalat a Sarkkörön belül hatalmas munkával építették fel. A pályaépítők a tundra mocsaras tájain mintegy hétmillió köbméter földet mozgattak meg, s közel három és félmillió köbméter földet nagy távolságokról szállítottak a helyszínre.

Leszerelik a vészfékeket Indiában a vasúti szerelvényekről

Az elmúlt évben az indiai vasútvonalakon 43 000 esetben húzták meg a vészféket. Az esetek többségében olyan utasok használták a vészféket, akik a nyílt pályán óhajtottak leszállni. A vasúttársaság most elhatározta, hogy a visszaélések miatt a vonatokon megszünteti a vészfékberendezést.

Emberek a vágányok között

— A téli időjárás fokozott figyelmet követel —

Forró napsütésben, zord hidegben, esőben, sárban, hófúvásban, éjjel és nappal a vágányok között tevékenykednek a vasutasok. Ez a munkahely nemcsak kenyeret, munkával járó örömet, de sok veszedelmet is jelent.

A szakvonali utasítások és törvényerejű munkavédelmi rendeletek — tekintettel a vágányok között dolgozók veszélyes munkájára — olyan intézkedéseket tartalmaznak, amelyek alkalmasak a dolgozók testi épségének megóvására. Éppen ezért, a szabályok betartása minden dolgozóra kötelező.

Szakmai és munkavédelmi oktatásokon állandóan oktatják a dolgozókat. Mégis megdöbbentően sok baleset történik a vágányok között. Eddigi tapasztalataink szerint a baleseteket zöme az év első hónapjaiban, tehát abban az időben történik, amikor a szolgálat ellátása szempontjából az időjárás a legkedvezőtlenebb.

Mit mutat a statisztika?

A vágányok között végzett szolgálat teljesítése közben tavaly januárban 22, februárban 18, márciusban pedig 11 üzemi baleset történt. Legtöbb baleset vonatgázolás következménye volt. Ezek után nem lesz érdektelen megnézni, hogy 1960 első negyedévében hogyan alakultak az üzemi balesetek.

Vonatgázolás következtében		*megsérült:*	*meghalt:*
pályafenntartási dolgozó		11	2
váltóőr, váltókezelő		1	2
kocsirendező		3	—
vonatkísérő		2	1
hídépítő		—	2
mozdonyvezető		1	—
kocsitisztító		1	—
raktári dolgozo		1	1
kocsifelíró		1	—
forgalmi szolgálattevő		1	—
felügyeleti szolgálatot végző	vezető	1	—
	Összesen:	23	8

Tolatás közben, gázolás következtében	*megsérült:*	*meghalt:*	*ütközők összenyomták:*
kocsirendező	4	—	2
vonatkísérő:	1	—	3
sarus	—	1	—
pályafennt. dolgozó	1	—	1
kocsitisztító	—	1	—
Összesen:	6	2	6

A vonatgázolásos balesetek zöme — 20 sérülés, 6 haláleset — januárban és februárban történt, míg márciusban 3 sérülés és 2 haláleset volt.

Hallást gátló körülmények

Ebből az a tapasztalat vonható le, hogy a veszélyes helyeken az őrszelvényben tartózkodó vagy haladó vasutas két okból nem hallhatta meg időben a közeledő vonatot. Egyrészt a laza hótakaró nem veri vissza a vonat közlekedése közben keletkező zajokat, másrészt a hideg időjárás ellen védekező dolgozó hallását akadályozza a fülekre húzott sapka. A vágányok között dolgozó vasutas — ez a figyelmeztetés különösen a pályaépítési és fenntartási dolgozóknak szól — szükségtelenül ne menjenek az őrszelvényen belül. Ha azonban kötelessége oda szólítja, füleit csak annyira takarja, hogy az a hallásban ne gátolja, és minden pillanatban legyen elkészülve a vonat közeledésére.

A téli időszakban tolatás és gurítás közben a jegesedés miatt növekszik a veszély a síkossá vált talajon, de még a kitaposott úton is. Az ott foglalkoztatott dolgozóknak higgadtan, megfontoltan kell teljesíteniük kötelességüket. Különösen vigyázni kell a járművek össze- és szétkapcsolásánál a járművek közé való belépéskor, a mozgo járműre való fel- vagy leugrásnál.

A szolgálati vezetőknek gondoskodniuk kell a síkos munkahelyek és lépcsők homokolásáról, a munkahelyek jó megvilágításáról, mert ők felelősek a jó munkakörülmények megteremtéséért.

Nem kisebb a felelősségük a tolatásvezetőknek, a vonatvezetőknek, a saruzók csoportvezetőjének sem, mert munkatársaik tevékenységét állandóan figyelemmel kell kísérniük. Nekik sem szabad megtűrni a helytelen és veszélyes munkamódszereket.

A balesetek között legtragikusabb a járművek ütközői által történt összenyomás, mert ez pillanatokon belül halálos véget jelent.

Örök törvény, hogy közel álló vagy mozgó járművek közé álló testhelyzetben belépni nem szabad. Ugyanilyen veszélyes a mozdony jelzőlámpáinak ütközők előtt álló helyzetben történő meggyújtása vagy igazítása. Az elmúlt év első negyedévében 6 szerencsétlenség történt a szabály megszegéséből.

Most a kedvezőtlenebb időjárás beálltával különösen időszerű ezekről a balesetekről a vágányok között dolgozó vasutasokkal mind az oktatásokon, mind pedig oktatásokon kívül is beszélgetni. Szükséges azért, hogy a múlt szomorú tapasztalatain okuljanak és sokkal éberebben végezzék munkájukat.

Konrád József

Hogyan küzdjük le a villamosmozdony hiányt?

A Kandó-rendszerű villamos-mozdonyok továbbfejlesztésének lehetősége úgy látszik végleg eldőlt. A hazai ipar nem foglalkozik tovább vele, de nyitva maradt a probléma: hogyan küzdjük le a villamosmozdony-hiányt?

Köztudomású, hogy az 50 periódusú munkavezetékeink számára csak az egyenirányító mozdonyok jöhetnek számításba. Külföldi tapasztalatok is ezt igazolják. Az egyenirányítós rendszerben két lehetőség között kellett a vasút műszaki vezetőinek választaniok. Nagyon helyesen az úgynevezett félvezető egyenirányítót vették számításba, amely — mert nem kényes az alkalmazása — a vasúton kitűnően bevált. A magyar ipar tehát rövidesen hozzáláthat a kiválasztott prototípus gyártásához.

Persze addig sok a teendő, míg ez a munka elkezdődhet. De még több lesz, ha ezek a kiválasztott mozdonyok megkezdik a személy- és áruszállítást. Éppen ezért a vasútnak az önellátás megvalósításáig külföldről kell villamos vontatójárműveket beszereznie. Mint értesültünk, a MÁV 18 db 1250 LE-s Ward—Leonard típusú villamosmozdonyt rendelt. Ebből a rendelésből ebben az esztendőben (1961!) már kapunk, s egy év leforgása alatt előreláthatólag vonóerőhiányunkon a teljesen leszállított mennyiség már segíteni is fog.

A villamosmozdonyokkal való ellátottság azt is jelenti, hogy további vonalak villamosítására is sor kerülhet, hiszen vonalaink villamosításának eddig legfőbb akadálya éppen a villamosmozdony-hiány volt.

A közelmúltban új szénszerelő kapott a komáromi fűtőház. A szerelő előnye, hogy a mozdony keverve kapja a szenet és lényegesen rövidebb idő alatt történik a szerelés, mint korábban

Csaknem 10000 dolgozó tanul

A megyei bizottságok többsége is napirendre tűzte az oktatás értékelését. A megyei bizottságok egyrésze helyesen törekedett az általános iskolai oktatás kiterjesztésére. Közülük *Heves, Veszprém, Tolna* és *Bács-Kiskun* megye bizottságainak tevékenysége volt a legcéltudatosabb. A területi jellegű megyei bizottságok közül *Borsod és Hajdú-Bihar* megyében végeztek legeredményesebb munkát.

A felvilágosító és szervező munka eredményeként 9748 dolgozó jelentkezett továbbtanulásra. Ebből 7341-en az általános iskolában kezdték meg a tanulást. A szolgálati helyeken 52 üzemi iskola kezdte meg működését.

A statisztika szerint az előző évihez viszonyítva fejlődés tapasztalható. Különösen az üzemi iskolák száma nőtt meg. Több olyan szolgálati helyen értek el jelentős eredményt, a dolgozók iskolába való bevonását illetően, ahol az elmúlt években még alig tanult valaki. *Szeged* állomáson például két osztállyal működik üzemi iskola. *Szerencs* állomáson 72, a *Hámán Kató* fűtőházban 77 fő tanul. Üzemi általános iskolát szerveztek 47 fővel a *MÁV-Kórházban*. A múlt évben mindössze 6-an tanultak.

Dicséretes az együttműködés a szakszervezeti bizottság és a szolgálati vezetés között a *dombóvári fűtőházban*, ahol 91 fő tanul az általános iskola különböző osztályaiban. A múlt évi 47 fővel szemben az idén 74-en tanulnak *Talpolcán* az üzemi iskolában. A művelődési ház is segíti a dolgozók tanulását, időközönként korrepetálásokat szerveznek számukra. Több szakszervezeti bizottság körültekintően előkészítette a beiskoláztatást és arról is gondoskodott, hogy az oktatási bizottság tagjai rendszeresen érdeklődjenek a tanulmányi előmenetelekről.

Olyan szolgálati helyek is akadnak, ahol egyéb helyes módszerekkel ösztönzik a dolgozókat a továbbtanulásra. A *Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-ben* az elmúlt évben jelesen végzett dolgozókat megjutalmazták, s az új tanévben a legjobbak ingyen kaptak tankönyvet.

Szombathely kivételével az idén sem kielégítő a járműjavítók szakszervezeti bizottságának tevékenysége. A *Landler Járműjavítóban*, ahol több mint 1000 azoknak a dolgozóknak a száma, akik nem rendelkeznek az általános iskola 8 osztályával, az idén csupán 77, az *Északi Járműjavítóban* pedig 78 dolgozó jelentkezett továbbtanulásra.

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az üzemi iskolák kedveltek, sőt a legkedvezőbb oktatási formának bizonyulnak. Felszerelésük azonban nem kielégítő. Gyakran helyiséghiánnyal küzdenek. Egyes helyeken a szolgálati főnökök sem szívesen veszik az ilyen iskolák szervezését, mert szerintük az csak gondot okoz.

Mi a teendő?

A szakszervezet elnöksége decemberben tárgyalta a dolgozók iskolai oktatásának tapasztalatait. Határozatában leszögezte, hogy a szakszervezeti bizottságok egyik legfontosabb teendője a lemorzsolódások megszüntetése legyen. A jövő tanévre már 1961 februárjában meg kell kezdeni az előkészületeket. Szélesebb körben kell alkalmazni a levelező oktatást. Az üzemi iskolák legelemibb felszerelését anyagi eszközökkel biztosítani kell. A továbbtanuló dolgozók korrepetálására megfelelő összeget kell biztosítani. Végezetül írásbeli dicséretben részesítette azokat a szolgálati vezetőket és aktívákat, akik tevékenyen közreműködtek a dolgozók iskolai oktatásának szervezésében.

Az igazgatóságok egymásközti versenye

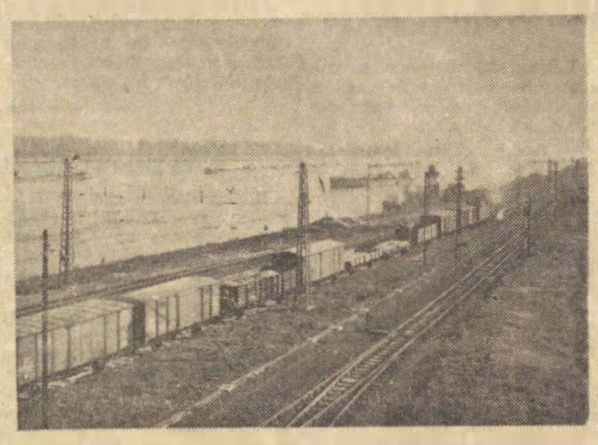
Az 1960. november havi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett teljesítménye a következők szerint alakult (az elérhető legjobb eredmény 100 százalék):

1.	Pécs	94,48 százalék,
2.	Budapest	88,62 százalék,
3.	Szombathely	88,28 százalék,
4.	Szeged	86,55 százalék,
5.	Miskolc	85,52 százalék,
6.	Debrecen	76,90 százalék.

A november havi kocsiigényes szállítási tervet 2.29 százalékkal túlteljesítettük, ami azt jelenti, hogy 465 069 tonnával több árut szállítottunk el, mint az előző év azonos időszakában. Jó eredményt értünk el a mozdonyok gazdaságos felhasználásánál, a járulékos teljesítmények alakulásánál, a tehervonatok átlagos terhelésének emelésénél, és az üzemeltetés önköltségének csökkentésénél. Külön ki kell emelni a teherkocsik átlagos kihasználásának eddig példa nélkül álló 17,25 tonnás eredményét.

Lemaradás mutatkozik azonban a személyszállító vonatok menetrendszerűségénél, a vonatok számánál és a késett percek mennyiségénél egyaránt. A tehervonatok menetrendszerűségénél, a közvetlen és irányvonatok utazási sebességénél, valamint a kocsitartózkodási idő alakulásánál. Ha a november havi eredményeket az előző október havi eredményekkel hasonlítjuk össze, akkor azt állapíthatjuk meg, hogy a teherkocsik átlagos kihasználásának és a tolató vonatok utazási sebességének kivételével a többi tényező eredményei visszaestek.

A november hónapban történt viszonylagos visszaesés arra figyelmeztet bennünket, hogy a zord téli időjárás alatt még nagyobb körültekintéssel, ésszerűen kell a munkát megszervezni.



A kedvező időjárásban nemcsak a vasúton, hanem a Dunán is zavartalan a teherforgalom. A felvétel Komárom és Szőny között készült.

Néhány változás a szocialista munkaverseny 1961. évi célkitűzéseiben

A közelmúltban vasútigazgatói értekezleten foglalkoztak az igazgatóságok közötti és az élüzem címért folyó verseny célkitűzéseivel.

A megbeszélésen olyan döntések születtek, amelyek elősegítik a verseny további szélesítését, hatásfokának emelését.

Nem értékelnek például olyan mutatókat, amelyek ismétlődnek, máshol szerepelnek.

A jövőben nem vesznek részt az igazgatóságok közötti versenyben a távközlő- és biztosítóberendezési, valamint a pályafenntartási szakszolgálat dolgozói.

Óratervük mutatója már formálissá vált, s nem egy esetben féke és nem előlendítője a gazdaságos üzemvitelre törekvésnek. A két szakszolgálat dolgozói ezután az élüzem címért folyó versenyben való részvételükkel segítik az igazgatóságok munkáját.

A fentiektől függetlenül

továbbra is az igazgatóságok versenye marad a vasút végrehajtó szolgálatának egészét átfogó versenyforma.

A mozgalomnak alapvető feladata ezután is a vasút egészére vonatkozó hálózati tervek teljesítésének, illetve túlteljesítésének elősegítése lesz.

O. J.

Egy jól sikerült oktatásról

Hosszú időt töltöttem már el a vasút szolgálatában, de olyan jól sikerült oktatáson még nem vettem részt, mint január 6-án és 7-én, az új év első oktatásán, amely *Szeged-Rókus* állomáson zajlott le. *Bánfalvi József* kereskedelmi állomásfőnökhelyettes a január 1-től érvényes, a feladott áruküldemények átvétele és az új rakodási időről tartott igen alapos ismertetést.

Az előadás amellett, hogy lekötötte a részvevők figyelmét, élénk vitát váltott ki. Főleg az új rakodási idővel kapcsolatban hangzott el sok kérdés és észrevétel. **T. K.**

Mi lenne ha...

Az utazóközönség részéről sok panasz hangzik el *Dunaföldvár-felső* megállóhely elhanyagolt váróhelyiségére. A panasz jogos. A négy paddal ellátott helyiség valóban elhanyagolt, ritkán takarítják. A padokra leülni, vagy a csomagokat a padlóra letenni nem tanácsos, mert a tyúkok is bejárnak, és mindent összepiszkolnak. Emiatt az utasok még esős időben is szívesebben tartózkodnak a szabad ég alatt, mint a váróhelyiségben.

Mi lenne, ha a felsőbb szervek ellenőrzése egyszer ide is eljutna, és rendet teremtenének? **Hódy János**

CIKKEINK NYOMÁN

Lapunk egyik számában közöltük *Bognár Károly* tapolcai levelezőnk *Utolsó mohikán* című rövid írását. A levélíró azt tette szóvá, hogy a Balaton északi partján levő *Lesencetomaj* állomáson, bár közelében halad el a villanyvezeték, petróleum és olajlámpa pislákol.

Azóta *Lesencetomaj* állomáson is kigyúlt a fény. A levélíró január 6-án kelt levelében örömmel értesíti szerkesztőségünket, hogy az állomás helyiségeiben modern fénycsővilágítást szereltek be.

Ugyancsak *Bognár Károly*, *Nem mindegy, tél vagy nyár* című írása nyomán csökkentették öt kocsival a Budapest—Tapolca között közlekedő 1114/1115-ös számú vonatpár nyári idényhez méretezett, 14 kocsiból álló szerelvényét.

A pécsi igazgatóság vezetői is figyelemmel kísérik a lapban megjelent cikkeket. Ha valamelyik cikkünk hiányosságra mutat, vagy problémát tartalmaz, kivizsgálják, és az eredményről minden esetben tájékoztatják a szerkesztőséget.

A közelmúltban a lapban megjelent *Sorompó kellene*, *Mit várunk a kongresszustól*, *Ne sértsük meg mások önérzetét* és *Melyik állomás a legsárosabb* című cikkek nyomán tett intézkedésekről kaptunk értesítést.

Névadó ünnepség Debrecenben

Közel negyedszázada dolgozik a vasútnál Ládi Ferenc, Debrecen állomás termestere. Felettesei és dolgozótársai egyaránt kötelességtudó, pontos embernek ismerik. Másról is nevezetes a Ládi család. A múlt év végén megszületett a család tizenkilencedik gyermeke.

A legifjabb Ládi fiú névadó ünnepségét az állomás szakszervezeti bizottsága és a nőtanács rendezte az óév utolsó hetében. Az ünnepségen Magyari István, a debreceni igazgatóság vezetője, mint névadó szülő, arról beszélt, hogy a jövőben is figyelemmel kísérik majd Sanyika fejlődését. Rövid beszéde után átadta a szülőknek Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter és az igazgatóság ajándékát. A népes Ládi család ajándékot kapott a szakszervezet elnökségétől, a szakszervezet Hajdú-Bihar megyei bizottságától, Debrecen állomás szakszervezeti bizottságától és a nőtanácstól is.

Az édesanya könnyes szemmel mondott köszönetet az ajándékokért és a Sanyika tiszteletére rendezett szocialista névadó ünnepségért.

KERESIK A CIKK ÍRÓJÁT

Lapunk december 1-i számában *Ne sértsük mások önérzetét* c. cikkünkben figyelmeztettük Cs. állomás főnökét helytelen magatartására. Egyébként ahol még érvényesülhet a kritikátlanság — márpedig ez érvényesül, ha a szolgálati vezető gyakran sérteget nálánál alacsonyabb beosztású dolgozókat — rendszerint megindul a hajtóvadászat, ki merészelt szót emelni a rettenthetetlen vezető ellen.

Ilyesmi történhetett cikkünk megjelenése után is.

Az állomás szb-elnökének *„aláírásával"* mézes méreggel csepegtetett szavak kíséretében kérte szerkesztőségünket a Cs. állomásról küldött levél, hogy a cikk alapját képező anyagot bocsássuk a szakszervezeti bizottság rendelkezésére, mert tudni akarják ki írta a cikket, bár a cikk a valóságnak megfelelő tényeket közölt.

Válaszunk, melyben természetesen megtagadtuk a kérés teljesítését, valóban az szb-elnök kezébe jutott.

— *Hogy őszinte legyek* — írta erre az szb-elnök — *meglepődve olvastam levelüket. Azt vettem ki belőle, hogy én állítólag reklamáltam és kértem a vonatkozó anyag kiadását. Úgy látszik, valaki nevemet használta fel arra, hogy a cikkíró kilétét megtudja. Eljárása ellen határozottan tiltakozom.*

Mivel válaszunk ezek szerint nem a titokzatos érdeklődőhöz érkezett meg, ezúton közöljük vele, hogy a kérdéses cikket lapunk egyik belső munkatársa írta.

Mi nyugodtan mutatjuk fel kártyáinkat, melyekre szintén az van írva, hogy az utóbbi tizenöt évben nagyot fordult a világ. Még akkor is, ha ezt egyesek nem akarják észrevenni!

A szegedi szakszervezeti könyvtár munkájáról

Több mint 4700 kötet könyv várja az olvasókat Szegeden, a szakszervezet központi könyvtárában. *A könyvtár a múlt évben 24 468 kötetet kölcsönzött a vasutas olvasóknak.* A nyilvántartás szerint ma már 654 azoknak a száma, akik rendszeresen látogatják a könyvtárat.

Az olvasókról vezetett nyilvántartási kartonok mást is elárulnak. Az állandó kölcsönzők zöme például nő. De néhány szocialista brigádtag nevét is megtalálni már a kartonokon. Meglepő viszont, hogy *kevés könyvet kölcsönöznek az igazgatóság dolgozói, és a szolgálati helyek fiataljai.*

Mint Ördögh János könyvtárostól megtudtam, az idén 10 ezer forintot költenek új könyvekre, s talán a könyvtár régóta húzódó elhelyezési problémája is megoldódik.

Tótka Károly,
Szeged

Újszerű kezdeményezés

Budapest-Soroksári út állomáson és a Kikötő MÁV-kirendeltségén a múlt év tavaszán három brigád tűzte célul a szocialista cím megszerzését.

A brigádok egész éven át szorgalmasan dolgoztak. Természetesen, a tanulást sem hanyagolták el. Egy brigádtag elvégezte az általános iskola VII. és VIII. osztályát, ketten a tisztképző levelező tagozatára iratkoztak be. A brigádok a termelésben is megállták a helyüket. *A tervet élüzem szint fölött teljesítették. Figyelemre méltó az a kezdeményezés is, amelyet a kocsiforduló rövidítése végett honosítottak meg.* A Kikötő kirendeltségén dolgozó brigád elhatározta, hogy a kocsik előrakásával havonta 1000 órát takarít meg. A vállalást túlteljesítették. December 1-ig 22 ezer 922 órát takarítottak meg. Ez azt jelenti, hogy a három és fél napos kocsiforduló figyelembevételével 273 kocsival növelték kocsiparkukat. *A megtakarítás pénzbeli értéke pedig meghaladja a 400 ezer forintot.*

Csendőr János.
Kikötő MÁV-kirendeltség

Egy orvoslásra váró jogos kérés

Télen főként a vonatkísérők vannak kitéve az időjárás viszontagságainak. A *Nyugati teherpályaudvarról* naponta 60—70 vonatkísérő indul útnak a D-vonatokkal az ország különböző részébe. Ezeknek a vonatkísérőknek megfelelő helyiség hiányában a szabad ég alatt, a vágányok között kell megvárniuk, míg összeállítják a vonatukat.

Évekkel ezelőtt a Nyugati pályaudvar raktárait átépítették. Az egyik raktár végében levő forgalmi és kocsirendezői helyiségeket megszüntették. A vonatkísérőknek az a lehetőségük is megszűnt, hogy legalább a szélvédett folyosón meghúzódjanak.

Műhelybizottsági értekezleteken, termelési tanácskozásokon azóta állandóan felvetődik ez a probléma. A vonatkísérők joggal kérik, hogy biztosítsanak számukra meleg helyiséget. Jogos kérésüket, az eseménynaplóba tett bejegyzésüket azonban nem veszi figyelembe senki.

Asztalos János
Rakosrendező

MUNKAVÉDELMI ŐRJÁRAT

A SZOT elnökségének 1960. október 21-i határozata a szakszervezetek feladatává tette a beruházások tervszerű megvalósításának társadalmi ellenőrzését és segítését. A határozat rámutatott a beruházások és felújítások megvalósításánál jelentkező hibákra is.

A határozatból adódóan a gazdasági vezetőknek és a szakszervezeti szerveknek a jövőben fokozottabban kell foglalkozni a beruházásokkal és felújításokkal. Nem engedhető meg — ami az elmúlt évek során eléggé jellemző volt —, hogy beruházások ne fejeződjenek be határidőre. A határidőre el nem készülő — különösen a szociális jellegű létesítmények — legtöbbször a dolgozók munkakörülményeinek javítására fordítandó összeg elvesztését jelentik. A fel nem használt összegek, az áthúzódó beruházások, a következő év beruházási keretét terhelik.

A tervszerűtlenségek ellen

Ennek megakadályozása érdekében

a beruházások és felújítások kivitelezésének ellenőrzését társadalmi üggyé kell tenni.

A szakszervezetek munkavédelmi bizottságai akkor járnak el helyesen, ha megszervezik a beruházások és felújítások ellenőrzését, a határidő betartására, valamint a kivitelezés minőségére vonatkozóan. Az észlelt mulasztásokkal szemben haladéktalanul fel kell lépniök. Amennyiben a feladat meghaladja erejüket, a felsőbb szakszervezeti szervekhez kell fordulniok. Minden erővel meg kell akadályozni a tervszerűtlenséget, a tervmódosításokat, a határidő módosításokat stb.

A szakszervezeti szerveknek meg kell követelniük a vasút irányító szervétől, hogy csak az általuk elfogadott és jóváhagyott beruházási program és kiviteli tervek után kezdhessék meg a beruházás és felújítás kivitelezését.

A vasút fejlődése során egyre több létesítmény kerül kivitelezésre, új gépek kerülnek beállításra, új technológiai módszerek alakulnak ki.

Létesítmények, gépek munkába állításánál elengedhetetlen ezek felülvizsgálata munkavédelmi szempontból.

Az előzetes munkavédelmi ellenőrzés terén maradéktalanul érvényre kell juttatni a *Munka Törvénykönyve* és az *Általános Balesetelhárító és Egészségvédő Óvórendszabály* erre vonatkozó előírásait.

Az előzetes munkavédelmi ellenőrzést illetően, dícséretet érdemel *Kiss László* elvtárs, a *Landler Járműjavító* munkavédelmi felügyelője. Legutóbb 1960. december 6-án a kocsiosztály területén elhelyezett 80 tonnás emelőgép üzembehelyezési eljárása során az észlelt hiányosságok miatt nem engedélyezte az emelőgép működtetését és kiírásokat végzett a hiányosságok felszámolására.

Hallgassák meg a dolgozok véleményét

Ha a szakszervezeti bizottságok az előzetes munkavédelmi ellenőrzés megsértését tapasztalják, akkor a mulasztó személyekkel szemben érvényesíteniük kell a felelősségrevonást.

A vasút irányító szerveinek a beruházások és felújítások tervezésénél módot kell találniuk a dolgozók véleményének megismerésére. Fel kell használniuk mindazokat a helyes javaslatokat, amelyek elősegítik a beruházás és felújítás gazdaságos megvalósítását, a biztonságos technológia kialakítását, a szociális jellegű kérdések helyes megoldását.

Ezen túlmenően fontos követelmény, hogy csak a teljes tervdokumentáció alapján hagyják jóvá és kezdjék meg az új beruházások (rekonstrukciók) kivitelezését. A szakszervezeti szervek ellenőrizzék ennek végrehajtását, tekintsék feladatuknak a beruházások és felújítások gazdaságos és ütemterv szerinti megvalósításának ellenőrzését, segítését. Ellenőrizzék, hogy a beruházási és felújítási szerződéseket időben megkössék.

Megfelel a valóságnak

Válasz a „Munkavédelmi őrjárat"-ban közöltekre

Lapjuk 1961. évi 1. számában megjelent *Munkavédelmi őrjárat* című cikküket elolvastuk és az abban közölt, a *Déli Fűtőházra* vonatkozó tények sajnos megfelelnek a valóságnak. Egyes szolgálati helyek vezetői és biztonsági megbízottai a munkavédelemmel kapcsolatos feladatokat még mindig nem tekintik a dolgozókról való gondoskodás alapvető törvényének. Még számosan felesleges adminisztratív ténykedésnek minősítik a balesetelhárítás ügyét.

Osztályunk az ilyen káros nézetek ellen már számos intézkedést tett. Ilyenek például: az ellenőrzések, a tapasztalatcserék, a megfelelő módszerek elméleti és gyakorlati ismertetése, az oktatást elmulasztók felelősségre vonása stb. A Déli Fűtőház volt főnökét a lazaságok és egyéb problémák miatt leváltottuk. Kiss Gábor külsős mozdonyfelvigyázó és Dömötör Zsigmond biztonsági megbízott oktatótiszt ellen fegyelmi eljárás lefolytatására adtunk utasítást, mivel a dolgozók oktatását elmulasztották, illetve annak megtörténtét nem ellenőrizték.

Rendeletileg szabályoztuk, hogy szolgálati helyeinken hajtsák végre az új felvételes dolgozók előírásszerű balesetelhárítási oktatásának megtartását. Más szolgálati helyről áthelyezett, vagy katonaságtól visszatért dolgozókat új felvételesként kezeljék és részükre minden esetben, munkába állítás előtt adják meg az elméleti és gyakorlati oktatást, és ennek megtörténtét tartsák nyilván.

A cikkben közölteket mi elvtársi segítségnyújtásnak tekintjük. Az a tény, hogy a nyilvánosság bevonásával bírálja lapjuk az egyes szolgálati vezetők nemtörődöm magatartását, széleskörű társadalmi üggyé teszi a munkavédelemmel való foglalkozást, mely sajnos, ez ideig csak a munkavédelmi szervek kizárólagos feladatává szorítkozott. A lapjukban közölt cikkért, mint elvtársi segítségért, ezúton is fogadják köszönetünket.

Benke Károly m. főfelügyelő, a IV. osztály vezetőhelyettese

A debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar tevékenységéről

Vasúti csomópontjainkon sokszor találkozunk egy vasúti kocsival. Rajta fehér alapon piros betűkkel: *Debreceni MÁV Filharmónikusok.*

Kiket rejt a cím, mi a hivatásuk, feladatuk?

A zenekar csaknem négy évtizede alakult. Tagjai 30 éven át önkéntes, társadalmi munkában teljesítették a zenei kultúrmissziót. Érdemeik alapján 1952-ben kormányzatunk hivatásos zenekar rangjára emelte az együttest.

Azóta a zenekar *Debrecen* város és a keleti országrész zenei életének legfontosabb tényezője lett. Széleskörű munkájukra jellemző, hogy a vasutasok és más üzemek dolgozói számára hozzáférhetővé tették a zenekultúrát. Csak az elmúlt évadban Debrecenben tíz, más vidéki városokban harminc hangversenyt adtak. A debreceni *Csokonai Színházzal* kötött szerződés alapján a zenekar helyben 60, vidéken 130 opera- és operettelőadáshoz nyújtott zenei kíséretet.

A vasutas dolgozók meghívása alapján 12 üzemi hangversenyt rendezett Debrecenben. Többször szerepelt *Záhonyban, Püspökladányban, Mátészalkán* és egyéb csomópontokon.

A zenekar a keleti országrészen túl a Dunántúl ipari városait is felkereste. *Várpalota, Ajka, Pétfürdő, Veszprém* és *Sztálinváros* is sokszor hallgatta muzsikáját. Szerepeltek *Nagykanizsán, Zalaegerszegen, Komlón, Mohácson* is. *Pécsett* a *Varázsfuvolát* és az *Álarcosbált* szólaltatták meg. Szombathelyen ma is emlékezetes a *Haladás Vasutas Dalkör* 60 éves fennállása alkalmával rendezett jubileumi hangverseny.

Az elmúlt évad végén a budapesti *Zeneművészeti Főiskolán* az *Új világ* szimfónia, majd a *Debreceni Zenei Hetek* díszhangversenyén *Bartók: Csodálatos mandarin*-ja — mindkettő *Rubányi Vilmos* vezényletével — jelentette az évi munka befejezését.

A zenekart neves, világhírű külföldi karmesterek is vezényelték. Többek között: *Carlo Zecchi* és *Lamberto Cardelli* olasz, *Szmetacsek* cseh és *K. Mazur* német karmester. Ez utóbbi *Anne Rose Schmidt* zongoraművésszel együtt lépett fel.

Tovább lehetne sorolni a szebbnél szebb előadásokat és bemutatókat. A zenekar fő célja a MÁV üzemi hangversenyek állandó és fokozatos bővítése, hogy a vasutas dolgozók széles rétegeit, akiket a múlt elzárt minden kultúrától, bevonják a zenét kedvelő és értő, szocialista életszemléletű emberek közé.

A már megszervezett bérleti hangversenyek iránt nagy az érdeklődés. Vezényelni fog: *Lukács Miklós, Rubányi Vilmos* — MÁV vezető karnagyok —, *Vaszy Viktor* zeneigazgató, *Kórody András* és *Németh Gyula* operaházi, valamint *Gulyás György* kétszeres nemzetközi díjat nyert kóruskarnagy. A külföldi karmesterek közül ebben az évadban *Vavayannis* görög, továbbá a belga rádió és televízió karmestere látogat el az együtteshez. A vendégművészek közül *Cserny Stefanszka* lengyel zongoraművésznő, a hazaiak közül *Fischer Annie, Garay György* és *Kovács Dénes* lép fel a zenekarral.

A jövő év tavaszán ünnepli Debrecen a városalapítás 600 éves évfordulóját. Ennek keretében kórusfesztivál színhelye lesz Debrecen. A vasutas filharmónikus zenekar itt is jól akar szerepelni.

A zenekar szocialista kultúrmunkájához anyagi és erkölcsi támogatást nyújt a KPM I/3 szakosztálya, valamint a helyi tanácsi és társadalmi szervek, de elsősorban a Vasutasok Szakszervezete. Ezektől a mindig és mindenben segítő szervektől kéri most a Zenekari Főnökség, vegyék fontolóra, hogy a zenekar létszámát miként lehetne a jelenlegi 55 főről a korábban megállapított 78 főre visszaállítani. Egy ilyen intézkedés a zenekar kultúrhivatásának maradéktalan ellátását segítené elő.

Dunkel Frigyes

Két héttel a határidő előtt

Szorgalmas emberek dolgoznak a makói fűtőházban. Motorszerelők, lakatosok és utazók mind azon fáradoztak, hogy túlteljesítsék az 1960. évi tervet. Törekvésük sikerrel járt. Éves tervüket két héttel az év vége előtt befejezték.

A lakatosok a motorok és személykocsik javításánál 136 százalékos eredményt értek el. Az utazók pedig balesetmentesen, menetrend szerint továbbították a személy- és tehervonatokat. 100 elegytonna tervüket 137,7 százalékra teljesítették. Említést érdemel az anyagtakarékosság is. A fűtőház dolgozói 29 037 kilogramm gázolajat takarítottak meg. Decemberben a megtakarított üzemanyaggal üzemeltették a vontató járműveket.

Boros Jenő SZB-titkár,
Makó

Levél Koreából

Korea felszabadulása után óriási ütemben kezdődött az ország, ezen belül a vasút újjáépítése. A munka nem volt könnyű, mert a japán elnyomók elhanyagolt, lerombolt vasutat hagytak ránk örökségül. A koreai vasutasok azonban összefogtak, és rövid idő alatt helyreállították az ország vasúti közlekedését.

A helyreállított vasút forgalma évről évre növekedett. 1959-ben a vasúti árufuvarozás már a tizenegyszerese volt az 1946. évinek. Megsokszorozódott az utasforgalom is. A fejlődés ütemét legjobban az alábbi számok igazolják. Közvetlen a felszabadulás után vasútunkon 10,6 nap volt a kocsiforduló idő. Ez a szám 1949-ben 6,7, 1957-ben 4,4, 1959-ben pedig már 3,1 napra csökkent.

Az áru be- és kirakása is meggyorsult. Ez főként a gépi rakodás bevezetésének köszönhető. 1958 első felében az áru ki- és berakásának 31,5 százalékát már gépek segítségével végezték.

Azok a kezdeményezések és mozgalmak is segítik vasútunk fejlődését, amelyek a vasutasok között születnek. Ilyen kezdeményezés a kombinált, illetve komplex brigádmozgalom, amelyet 22 rendelkező és középállomáson vezettek már be. Ezek a brigádok különböző szolgálati ág dolgozóiból tevődnek össze.

A mozgalmakat és az új munkamódszereket az üzemek iparvágányain is bevezettük. Ezáltal az iparvágányokon 1958-hoz viszonyítva 0,45 órával csökkent a kocsitartózkodási idő.

A jól dolgozó vasutasokat és a kiváló eredményt elért állomásokat, szolgálati helyeket kormányunk kitüntetésben részesíti. Az élenjáró állomások közül Gecsan állomást a Szabad Függetlenségi Érem első fokozatával tüntették ki. A vasutasok közül Csö Csi Zang, Gáng Uan Mu, Zin Seng Jan kapott magas kitüntetést.

Vasutasaink az állomások és vonatok tisztántartására, a kulturált utazás megteremtésére, az utasok nevelésére is nagy gondot fordítanak. A nevelő munka hatására az utazóközönség is jobban vigyáz az állomások és a vasúti kocsik berendezésére és tisztaságára.

Legközelebb megint írok a mi életünkről. Jó munkát, sok sikert kívánok a magyar vasutasoknak.

Bák Zong Thek,
Korea, Gilzu állomás

Sopronban megnőtt a szakszervezet tekintélye

Az elmúlt években alig volt kapcsolat a szolgálati főnökök és a szakszervezeti bizottságok között a GYSEV szolgálati helyein. Különösen az igazgatóság akkori vezetője mellőzte a szakszervezet segítségét. Jellemző, hogy még olyan értekezletekre sem hívták meg az SZB-titkárokat, amelyeken a dolgozókat érintő problémákról tanácskoztak. A rossz kapcsolat következményeképpen a szakszervezet tekintélye is csökkent.

Ez az állapot ma már a múlté. 1960-ban új útra léptek Sopronban. A szakszervezetnek is nőtt a tekintélye.

Hogyan történt? Erről beszélgettünk *Bónis Lajossal*, a szakszervezet Győr-Sopron megyei bizottságának elnökével, a központi vezetőség tagjával.

— *Amikor megválasztottuk az új megyei bizottságot, feladatnak tekintettük a szakszervezeti bizottságok munkájának megjavítását* — mondotta. — *Először Sopronban igyekeztünk rendberakni a szénát. Az SZB-titkárokkal és a szolgálati főnökökkel folytatott beszélgetés eredményeként aránylag rövid időn belül sikerült előrehaladni. Szorosabbra fűztük a szolgálati főnökök és a szakszervezeti bizottság kapcsolatát. Igaz, ebben nagy része van annak, hogy a nyár közepén olyan igazgató került a GYSEV élére, aki bátran támaszkodik a mozgalmi szervekre.*

Ezután a nagyobb szolgálati helyek szakszervezeti bizottságainak munkájára terelődött a szó.

— *Az állomáson akadnak még hibák* — folytatta. — *Pusztai József SZB-titkár bár igyekezett, szolgálati beosztása és egyéb elfoglaltsága miatt azonban nem tudta jól összefogni a szakszervezeti bizottságot. Ezért ő maga kérte, hogy mentsék fel tisztsége alól. A jogos kérésnek eleget tettünk.*

A pályafenntartásnál is akad javítanivaló. A szakszervezeti bizottságnak többet és rendszeresebben kell foglalkozni a bizalmiakkal és a munkaversennyel.

A fűtőháznál eredményes munkát végez a szakszervezeti bizottság. A fűtőházfőnök és a szakszervezeti bizottság között jó a kapcsolat. Erről személyesen is meggyőződhettünk. Az a tény, hogy a fűtőházban százszázalékos a szervezettség és jó a tagdíjfizetési készség is, eredményes munkára vall. S mint a beszélgetéből kitűnt, ebben *Pajor Ferenc* fűtőházfőnöknek is nagy része van.

— *A nyár végén, amikor a szervezettség állását vizsgáltuk, feltűnt, hogy két mozdonyvezető kivételével mindenki tagja a szakszervezetnek.* — mondotta az SZB-titkár. — *Mivel a két mozdonyvezető húzódott a szakszervezeti tagságtól, Pajor elvtársat is megkértem, hogy segítsen a meggyőző munkában.*

— *Örömmel tettem eleget a kérésnek* — vette át a szót a fűtőházfőnök. — *Elvégre mint szervezett dolgozónak, nekem is kötelességem segíteni a szakszervezeti bizottság munkáját.*

Egyik mozdonyvezetőnek még a feleségével is beszélt, hogy mielőbb célt érjen el. De előfordult olyan eset is, hogy a fűtőház főnöke a szakszervezeti bizottság közbenjárására intézett el valamit. Ilyenkor azonban mindig megmondta az illető dolgozónak, hogy nem neki, hanem a szakszervezetnek jár a köszönet.

Hogy a fűtőházban jó a viszony a szakszervezet és a szolgálati főnök között, annak egyik jele: jutalmazást, kitüntetést már el sem tudják képzelni anélkül, hogy a szolgálati főnök meg ne hallgassa a bizalmiak és a szakszervezeti bizottság véleményét. Nagyon sokat javult a kapcsolat a többi szolgálati helyen is.

Visi Ferenc

A Hajdú—Bihar megyei bizottság nyilvános ülése

A szakszervezet *Hajdú-Bihar* megyei bizottsága nyilvános ülésen tárgyalta meg, hogyan készültek fel a télre a debreceni csomóponton. A megyei bizottság ülését körültekintő vizsgálat előzte meg.

A jó eredmények, a gondos felkészülés mellett, természetesen, a hibák, a mulasztások is felszínre kerültek. Több szolgálati helyen például hiányoztak a kályhák és a füstcsövek, megfeledkeztek az ajtók és ablakok megjavításáról. A dolgozókról való gondoskodást illetően mulasztások történtek a *Rakodási Főnökségnél, a fűtőháznál és az Osztó Szertárnál.*

Foglalkozott a megyei bizottság az üzemi étkezdék és a laktanyák állapotával is. Itt felvetődött a dolgozók felelőssége. Számos helyen ugyanis nem tartják be a szabályokat, nem ügyelnek a rendre, a tisztaságra. Szennyezett, olajos piszkos munkaruhában ráfekszenek a tiszta ágyneműre, rongálják a fürdő és mosdó felszerelését.

A megyei bizottság ezzel kapcsolatban felhívta a szakszervezeti aktívák figyelmét, hogy mutassanak példát és figyelmeztessék azokat, akik nem vigyáznak a nép vagyonára.

Orgován László Debrecen

Nyugdíjas vasutasok kitüntetése

Bensőséges ünnepség zajlott le január 7-én a vasúti főosztályon. Ezúttal adták át a kitüntetéseket azoknak az idős vasutasoknak, akik 30—40 évi becsületes szolgálat után az újév első napjaiban mentek nyugdíjba.

Az ünnepségen megjelent *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Gróf József* a Vasutasok Szakszervezetének titkára. *Rödönyi Károly* és *Bangó Sándor* vezérigazgatóhelyettes és a főosztály több vezető beosztású munkatársa.

A KPM nevében *Kossa István* köszöntötte a nyugdíjasokat. Méltatta munkásságukat, majd átnyújtotta a kormánykitüntetéseket, a kiváló és érdemes vasutas jelvényeket, valamint a miniszteri elismeréseket.

„Szocialista Munkáért Érdemérem"

Garamszegi József vezető főellenőr, *Kerti Lajos* m. vezető főellenőr, *Balogh Sándor* vezető főellenőr, *Somodi Géza* főfelügyelő, *Fekete Béla* m. vezető főellenőr, *Tóth István* főintéző és *Berecz János* vezető főellenőr a

„Munka Érdemérem"

Pálmai Kálmán vezető főellenőr és *Sági Ferenc* vezető főmunkamester

„Kiváló Vasutas"

Kovács Lajos vezető főmunkamester, *R. Kovács János* m. vezető főellenőr, *Szepes Jenő* felügyelő, *Gyetvai István* vezető főmunkamester, *Bodnár József* m. főtanácsos és *Márai Piroska* vezető főellenőr

„Érdemes Vasutas"

kitüntetést kapott. Ezenkívül hatan részesültek miniszteri elismerésben.

Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter átadja a kitüntetéseket.

Több évtizeden át végzett kiváló munkája elismeréséül *Mátravölgyi Izidor* vezető főmunkamester, *Pálházi József* főfelügyelő és *Ludvig Gyula* műszaki felügyelő

A nyugdíjasok nevében *Garamszegi József* köszönte meg a kitüntetést. Az ünnepség baráti beszélgetéssel folytatódott.

A szegedi vasutasok segítsége a termelőszövetkezeteknek

A *Szeged* közelében lévő *Csanádpalota* község területén hét termelőszövetkezet működik. Ezekben a tsz-ekben a múlt év során 45 napot töltöttek a szegedi vasutasok. Ugyszólván nem volt olyan hét, hogy a patronálók ne küldtek volna valakit Csanádpalotára.

Az igazgatóság könyvelői például a tsz-ek könyvelésében segítettek. Az állandó segítség azt eredményezte, hogy a gazdasági munkákkal párhuzamosan haladt a nyilvántartás mind a hét tsz-ben.

A patronálókból nemcsak politikai, hanem gazdasági segítséget is kapott a termelőszövetkezetek vezetősége. A gazdasági épületek létesítésénél például a vasutasok készítették el a terveket, majd a kivitelezéshez műszaki és szakmunkás segítséget is adtak.

Az előlegek kiosztása is zökkenő nélkül haladt, mert ebben a munkában is segítettek a vasutasok. Előfordult, hogy az egyik termelőszövetkezet új Zetort vásárolt, de a szükséges vizsgáztatást megfelelő nyomtatványok hiányában nem tudták elvégezni. Ezeket a nyomtatványokat is a patronálók szerezték be.

A csanádpalotai termelőszövetkezetek patronálása mellett részt vesznek a szegedi vasutasok a most folyó agitációs munkában is. Szeged környékén ugyanis még nem fejeződött be a mezőgazdaság szocialista átszervezése. Az a negyven vasutas például, aki naponta 20—30 kilométer távolságra jár ki felvilágosító munkát végezni, jó felkészültségről, lelkiismeretes munkáról tesz tanúbizonyságot.

Sziládi Sándor Szeged

Vasutas családtagok a termelőszövetkezetekben

Az elmúlt években gyakran esett szó a kétlaki vasutasokról. Valóban sokan voltak olyanok, akik a szolgálat mellett néhány hold földön gazdálkodtak. Ez az állapot nemcsak a szolgálat rovására ment, hanem az illető egészségének is ártott.

A mezőgazdaság szocialista átszervezésével sorra megoldódtak ezek a problémák. *Pilis* és *Üllő* december első felében vált termelőszövetkezeti községgé. Mindkét községből sok vasutas jár be a főváros különböző szolgálati helyeire.

Tóth István váltókezelő például Pilisről jár Rákosrendezőre. Tóth Istvánéknak öt kh földjük volt. Megművelése mindig nehézséggel járt. Előfordult, hogy csupán a szántás egyhavi keresetébe került. De a zsebbe kellett nyúlni a trágyahordáskor és a betakarításkor is, mert „*köszönöm szépenért*" senki sem fuvarozott. Az idén már Tóth Istvánnak nem lesz ilyen gondja. Fele sége belépett a tsz-be. Hasonlóan cselekedtek mások is.

Hontvári József

Adósságmentesen zártuk az évet

Üzemünknek nehéz feladatokat kellett megoldania a múlt esztendőben. Ennek ellenére adósságmentesen zártuk az évet. Asztalosaink és bognáraink például a tervezett 1000 köbméter OH-faanyag helyett 1254 köbmétert használtak fel. Ezzel több mint 752 000 forintot takarítottak meg.

Az újítók is kitettek magukért.

A benyújtott 269 újításból 110-et vezettek be. Az évi megtakarítás 365 310 forintot tesz ki.

Még jobb eredményeket értünk volna el, ha rajtunk kívül álló okok nem gátolják a munkát. A gyümölcsrács-szereléseknél például a többszöri sürgetés ellenére sem kaptuk meg idejében a kocsikat. Ez azt eredményezte, hogy dolgozóinknak a hajrában emberfeletti munkát kellett végezniök, hogy ne maradjanak el a szereléssel.

Gazdaságosabb lenne, ha műhelyenként szakosítanák a javítandó kocsikat.

Az üzemi baleseti statisztikája is jobb az előző évinél. Ebben nagy része van annak, hogy 1960-ban sokat javult a balesetvédelmi propaganda. Hetenként kétszer balesetelhárítási és egészségvédelmi kisfilmeket vetítenek a dolgozóknak. Az idén az üzemi baleseteket filmre veszik és azokat is levetítik.

Örvendetesen javult a dolgozók munkakörülménye.

Számos egészségre káros munkakörben csökkentették a munkaidőt. A fokozott egészségvédelem érdekében pedig több millió forintot költöttek munka- és védőruhára.

Csomor János Szolnok J. J.

IGY IS LEHET...

A *Ceglédről Budapestig* közlekedő 2719-es személyvonat minden reggel zsúfolt. S bizony az utasok gyakran megszegik a szabályokat, 2. osztályra szóló jeggyel előszeretettel helyet foglalnak az 1 osztályú kocsikban. Emiatt szinte napirenden vannak a viták a jegyvizsgálók és a fegyelmezetlen utasok között. Még az is előfordul, hogy egyik-másik magáról megfeledkezett utas tettlegességre vetemedik. Persze nagyon sok múlik a jegyvizsgálók nyugodtságán, udvarias viselkedésén.

A napokban történt a következő eset. *Pilisen* állóhely még volt bőven, az utasok mégis megrohanták a párnás kocsikat.

Néhány perc múlva fiatal jegyvizsgáló állt meg fülkénk ajtajában. Köszönt és kérte a jegyeket. Közvetlen az ajtónál tagbaszakadt férfi ült, aki már a felszállásnál azzal biztatta társait, hogy nyugodtan szálljanak az első osztályba, ha okoskodik a kalauz, majd ő elintézi. Hanyag mozdulattal adta át időleges jegyét a jegyvizsgálónak, aki az arcképes igazolványt is kérte. Barátunk erre megszeppent, de azért az igazolványt is előkotorta.

A jegyvizsgáló csendesen megszólalt:

— *Ez a jegy másodosztályra érvényes, ez pedig első osztály.*

— *Na és* — szólt harciasan a tagbaszakadt.

— *Átmegy a másik kocsiba?* — kérdezte nyugodt, udvarias hangon a jegyvizsgáló.

— *Dehogy megyek, eszembe sincs. Hiszen ott meg sem lehet mozdulni annyian vannak* — felelte pökhendien.

A jegyvizsgáló nem vitatkozott tovább. Elővette jegytömbjét és az igazolvány adatai alapján kiállította a különbözetet.

— *Tizenkettő hetvenet kérek* — nyújtotta a jegyet az utas felé.

— *Micsoda? Én fizessek tizenkettő hetvenet?*

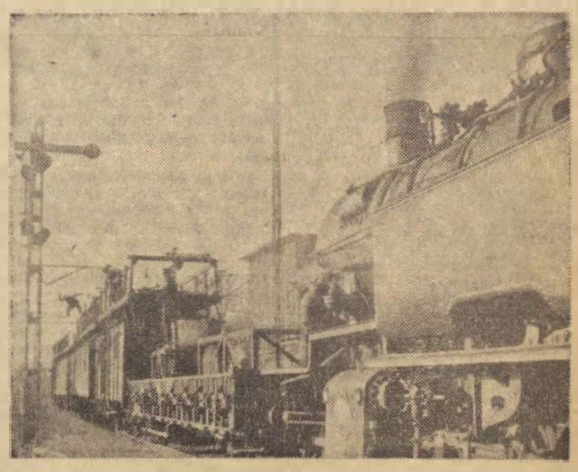
— *Igen, tizenkettő hetven a két kocsiosztály közötti különbség. Ha itt akar utazni, ezt meg kell fizetnie.*

A tagbaszakadt károgni kezdett és felugrott, hogy inzultálja a kötelességtudó jegyvizsgálót. Az azonban nyugodtan zsebébe tette az igazolványt és a különbözeti jegyet, majd mintha semmi sem történt volna, kezelte tovább a jegyeket. Harcias útitársunkat meglepte, hogy kifakadásait válaszra sem méltatják. Lassan lecsendesedett és kérlelni kezdte a jegyvizsgálót, hogy adja vissza igazolványát.

— *A Nyugati pályaudvaron, az ügyeletes tisztnél majd átveheti* — hangzott a válasz.

Miközben ez az esemény lejátszódott, a tagbaszakadt társai szinte menekülésszerűen hagyták el a párnás kocsit. Lám, így is lehet a szerelvényen rendet teremteni.

Károly József



Befejezés előtt áll Lengyelországban a Katowice—Gliwice—Wroclaw közötti vasútvonal villamosítása. Képünkön a varsói villamossági üzem dolgozói szerelik a felsővezetéket az opolei pályaudvaron.

(MTI Külföldi Képszolgálat)

Szenvedő alanya vagyok egy balesetnek

Az újságokat lapozgatva, gyakran találkozom olyan cikkekkel, amelyek közlekedési balesetekről tájékoztatják az olvasókat. Magam is baleset áldozata vagyok. Éppen ez késztetett arra, hogy tollat fogjak és felhívjam minden vasutas figyelmét az óvatosságra, a szabályok betartására a balesetek megelőzésére.

Vásott gyerekek csínytevése miatt szenvedtem súlyos üzemi balesetet a múlt év nyarán. A *balassagyarmati* kórházba kerültem, ahol hosszú ideig tartó gyógykezelés várt rám. A kórházi ágyamon gyakran gondoltam munkatársaimra és arra a sok ezer vasutasra, akik száz és ezer veszély közepette végzik nagy felelősséggel járó munkájukat.

Ezernyi gondolat kavargott az agyamban, amikor a nővér látogatókat jelentett be. Harminc tagú küldöttség keresett fel, köztük a hazánkban vendégeskedő csehszlovák vasutasok. A váratlan, kedves vendégek láttán úgy meghatódtam, hogy a könnyeim is kicsordultak.

Ez a látogatás új erőt, bizakodást adott. Túlzás nélkül mondhatom, ettől a naptól kezdve vidámabb lettem, s talán gyógyulásom is meggyorsult. *Jóleső érzés a látogatók kedvessége, de azt kívánom, hogy egyetlen vasutas társam se kerüljön a látogatottak sorsára.*

Honti Nándor
Bp. Igazgatóság

Mit mutat a baleseti statisztika a ferencvárosi fűtőháznál

Az 1960-as év befejezése után, amikor számba vettük fűtőházunk munkáját, azt is megvizsgáltuk, hogyan alakult a baleseti statisztika.

Örömmel állapítottuk meg, hogy *az előző évhez viszonyítva csökkent az üzemi balesetek száma.* Míg 1959-ben 83 baleset történt, és ennek következtében 2002 munkanap veszett kárba, addig 1960-ban 65 baleset volt, és 1654 a munkából kiesett napok száma.

A balesetek milyenségét is megvizsgáltuk. *A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a leggyakoribbak a kéz- és lábsérülések.* Mindez arra vall, hogy még a ferencvárosi fűtőházban is van tennivaló a dolgozók nevelését, a balesetveszélyes szerszámok és munkaeszközök megjavítását illetően.

Kékesi Ferenc,
Krakkai Lajos

Új hálókocsikat kap a MÁV

A *Dunakeszi Járműjavító*ban tíz korszerű vasvázas hálókocsit készítettek a MÁV részére. Az új hálókocsik belsejét műanyaggal burkolták, a folyosókon és a fülkékben vörös színű vastag magyar perzsaszőnyeget terítettek. A fülkék kétágyasak.

A MÁV a második ötéves terv első éveiben is több új hálókocsit kap. Így folyamatosan kivonják a forgalomból a mintegy 60 éves favázas hálókocsikat, amelyek csak 50—60 kilométeres sebességgel közlekedhettek.

Sport

A makói vasutas sportolók sikerei

Makó eddig elsősorban hagymatermesztéséről volt lúres. Az utóbbi időben azonban a Maros-parti kisváros vasutas sportolói is hírnévre tettek szert. Igaz, hogy a Makói VSE versenyzőinek nevét még nem kapta szárnyra országszerte a hír, a városban és Csongrád megyében azonban már annál többet emlegetik a sportkört. Nem érdemtelenül.

A makói vasutas sportolók a múlt évben szép eredményeikkel örvendeztették meg a vezetőket és a város sportszerető lakosságát. Különösen a kézilabdázók tettek ki magukért. A lányok bajnokságot nyertek az NB II-ben, és az NB I-be jutásért vívott osztályozókat is veretlenül nyerték. A fiúk az NB II-be jutás jogát szerezték meg.

Az atlétikai szakosztályban is sok tehetséges fiatal bontogatja szárnyait. Közülük többen értek el figyelemre méltó eredményt az 1960. évi vasutas mezei futó- és az atlétikai pályabajnokságon.

A vívószakosztály fiataljai a Vasutas Ifjúsági Vívó Kupában részt vevő 19 csapat közül a nyolcadik helyen végeztek.

De nemcsak a versenyeken értek el figyelemre méltó eredményeket. Társadalmi összefogással építettek egy atlétikai pályát, a városi tanács által kijelölt hatszáz négyszögöles telken egy kispályás kézilabda-pályát létesítettek. A női kézilabda-csapat az osztályozó mérkőzéseket már az új pályán játszotta.

A sportolók, a sportvezetők és a csomópont sportszerető vasutasai mintegy 2000 társadalmi munkaórát dolgoztak a két sportpályán.

SPORTHÍREK

A Természetbarátok Turista Egyesülete 50 éves jubileuma alkalmából ünnepélyes külsőségek között adták át a mozgalom régi tagjainak és mai vezetőinek a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa és a Magyar Testnevelési és Sport Tanács Elnöksége által adományozott kitüntetéseket, okleveleket.

A vasutas természetjárók közül Thuróczy Lajos, a szövetség elnökségének tagja és Bokody József, a vízitúra szakbizottság vezetője a „Testnevelés és sport kiváló dolgozója" kitüntetést kapta. Forgó János, a Lokomotív TE titkára és Tóth Béla, a Lokomotív TE debreceni osztályának vezetője díszoklevelet kapott.

Dely Péter sikere Olaszországban. Négy olasz és hat külföldi mester részvételével rendezték meg a hagyományos nemzetközi sakkversenyt Reggio Emiliában. A magyar színeket Dely Péter, a BVSC versenyzője képviselte. Dely mindvégig vezetve hat és fél ponttal az első helyen végzett, megelőzve dr. Raolj (olasz). Ulvestad (USA) és Perez (spanyol) nemzetközi nagymestereket.

*

Két vasutas tornászlány az A-válogatott keretben. A Magyar Torna Szövetség összeállította a férfi és női válogatott kereteket. A női A-válogatottban Tolnay Klára és Tolnay Márta, a Pécsi VSK két tehetséges fiatal tornásznője is helyet kapott.

KÖNYVISMERTETÉS

HÉZAG NÉLKÜLI VASÚTI PÁLYÁK

Ismét gyarapodott egy kötettel a vasúti szakkönyvtár. **Dr. Vásárhelyi Boldizsár Kossuth-díjas egyetemi tanár szerkesztésében a közalmúltban megjelent a Hézag nélküli vasúti pályák című pályaépítési szakkönyv.**

A vasúti felépítmény kialakításánál a legjelentősebb technikai újítás a sínek több kilométer hosszúságban való összehegesztése, a hézag nélküli felépítmény kialakítása. Ennek a módszernek ma már közismertek az előnyei: növeli az utasok kényelmét, olcsóbb a karbantartás, hosszabb a felépítmény élettartama és kisebb a járművek kopása. S mivel ezáltal a vasúti közlekedés önköltsége is csökken, az utóbbi években világszerte egyre több helyen és mind nagyobb mértékben épülnek hézag nélküli vasúti pályák.

A hézag nélküli pályák építése és fenntartása azonban fokozott gondosságot igényel. A könyv célja éppen az, hogy az építéssel kapcsolatos kérdéseket tárgyalva elősegítse annak a szemléletnek a kialakítását, amely nélkülözhetetlen a hézag nélküli pályák létesítésénél.

Ez a hat fejezetből álló szakkönyv bizonyára jelentős támogatást nyújt majd a pályafenntartási és pályaépítési szolgálat dolgozóinak.

Dr. Horváth Károly
Budapest

A szerkesztőség üzeni

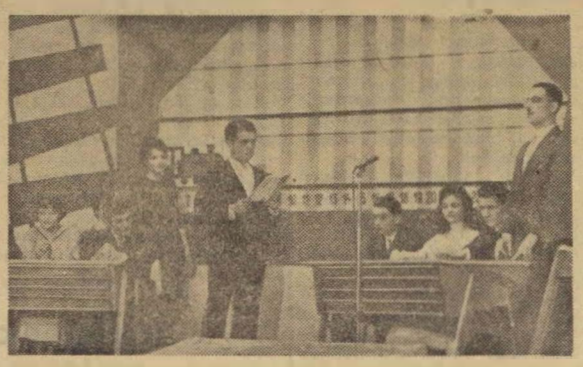
Behán Rózsa Kazincbarcika, Bognár Károly Tapolca, Sziládi Sándor Szeged, Pásztor András Kiskőrös, Tótka Károly Szeged, Dancs József Tapolca, Csomor János Szolnok, Boros Jenő Makó, Hontvári József, Honti Nándor, Csendőr János, Asztalos János, Cseke Imre, dr. Horváth Károly, Tóth III. András, Hódy János Budapest: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Bognár Károly Tapolca, Szentgáli István Gyöngyös, Tótka Károly Szeged, Pintér Lajos Vácrátót, Müller János Budapest: **A múlt évben küldött tudósításaikat helyszűke miatt közölni nem tudjuk.**

Dudás József Miskolc, Pintér Lajos Vácrátót: Észrevételeiket köszönjük. Illetékesek tudomására hoztuk. **Kaszab János Adács:** Verse későn érkezett és stilisztikailag kifogásolható. **Tóth József, Kovács József Budapest:** Kérelmüket illetékes helyre továbbítottuk. **Póka Miklós Tiszaszederkény:** Kérjük, hogy a jövőben név szerint tegye meg észrevételét. **Hegedüs László Kecskemét:** Írását alkalomadtán közzétesszük. Keresztrejtvényekre nem tartunk igényt. **Kovács Tódor Pécel:** Állandó eszperantó rovatot nem indítunk. Esetenként hírt adunk a mozgalomról.

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

Vasutas fiatalok vidám vetélkedése a televízióban



Kép a fiatalok vidám vetélkedéséről.

Megy a gőzös ... címmel január 7-én este az Északi és a Landler Járműjavító fiataljainak vidám vetélkedését közvetítette a televízió. A vetélkedés színhelye a Landler Járműjavító kultúrotthona volt.

A két járműjavító fiataljait négytagú csapatok képviselték a versenyen. A feladatok megoldása ötletességet kívánt a versenyzőktől. Ez bizony nem könnyű, ha ilyen nagyszámú közönség figyeli az embert, és tudja, hogy az országban százezrek látják minden mozdulatát, és hallják szavait.

A versenyben ötpontos előnnyel győzött a Landler „gőzöse". A műsorban népszerű fővárosi művészek is szerepeltek.

L. J.

A FÉKEZŐ

Kucsmáját fejébe húzta mélyen
s nézte a téli megbolydult időt.
A hó elolvadt százszor szemében
amit a szél szórt bosszantani őt.

Gallérján jégből kristálycsillagok
vállát díszíti sorra kiültek.
Kormos bajszára konok dér fagyott;
arca rózsái lilára hültek.

Így láttam: a fülkéből egy percre
míg a gyorsvonat mellette megállt.
Mi indultunk. Őt a vihar verte.
Neki a jelző még szabadra várt.

Így látom most is: A fékülésen
táskája fölé görnyedve hajol.
Bicskája reszket fagyos kezében,
mert éppen szalonnázik — valahol ...

Irtó Gyula

Hatvan vasutas fiatal szerezte meg a Szakma ifjú mestere címet Somogyban

Három évvel ezelőtt, amikor a vasútnál is elindult a Szakma ifjú mestere mozgalom, Somogy megyében nem sok követője akadt. A megye egyik legnagyobb szolgálati főnökségénél, a kaposvári fűtőháznál is mindössze öt fiatal tűzte ki célul a cím megszerzését.

1960-ban viszont már nemcsak a fűtőház fiataljai körében vált népszerűvé ez az új versenymozgalom, hanem a pályafenntartásnál és a forgalomnál is. Kétségtelen, ebben nagy része van annak, hogy a KISZ-szervezetek is más szemmel nézték a mozgalmat, nagyobb gondot fordítottak a szervezésre.

A megye nagyobb szolgálati helyein eddig 60 vasutas fiatal szerezte meg a Szakma ifjú mestere jelvényt.

Te száguldó gyorsvonat...

Hogy leheled ki óriás kéményeden
a szénport, füstöt és kormot,
S csak vágtatsz a puszta végtelenen
megmászol egy-egy dombot, hegyormot.

Átrobogsz ódon városokon, mindent magad után hagysz,
mint vándorló madár, ha útrakél,
Szállítod fáradt utasaidat és nem pihensz,
csak ha már minden nyugovóra tér.

Óriás kétszemed az éjben, mint tűzparázs,
úgy világít, s most már kéményed tűzt okád.
Ötágú vöröscsillag büszkén ragyog fekete testeden,
mely hirdeti a békét, s hogy miénk a világ.

Robogj messze te gyorsvonat és vigyed hírül,
hogy élni jó e drága földön,
Zakatold óriás testeddel az emberek fülébe, hogy
a béke szent és élni fog örökkön.

ZSOFCSÁK JÁNOSNÉ Vác

HÍREK

A papucsos utas, a vasutas és a gépkocsivezető

A balkáni gyors járt ki a pályaudvarról. Egyre tempósabb lett a kerekek ütemes zenéje, s néhány másodperc múlva már a zárjelzők rubintpiros szeme intett búcsút.

Ekkor — úgy 15—20 méterrel — a vonat mögött lélekszakadva futott egy lemaradt utas. Jól futott, de a vonat is. Először derültünk ... De akkor már nem, amikor a panyókára vetett kabát alól papucsba bújtatott, pizsamás lábszárakat pillantottunk meg.

Na, koma, ezt jól megjártad — mondtuk. A pizsamás nem szólt, csak értelmetlenül morgott valamit — arca halott sápadt volt.

Kiderült, hogy bulgár, és hogy a hálókocsiból maradt le.

Összenéztünk ... A bulgár riadtan pislogott. Nem is csoda: idegenben, pizsamában, papucsban, télen, poggyász és útlevél nélkül, felette kellemetlen állapot.

Mit tehetünk?

Taxi? Igen ám ...?!

Nem volt idő töprengésre.

Na, gyere, intett közülünk az egyik. A cimbora a nemzetközi nyelvet megértette, és máris a hármasugró olimpikonokat lepipáló tempóban futottak az érkezési oldalon levő taxiállomás felé.

Csak távirati stílusra volt idő: Vonat el ... bulgár itt ... pizsama, papucs ... nem Inárcs-Kakucs, hanem Szófia, Ferencvárosban utol lehet érni ...!

A sofőrök néztek, a bulgár is, de egy fokkal még sápadtabban. Ilyen kérdések hangzottak: penyáz, lóvé, geld, forint, léva??? A bulgár a pizsamára mutatott, és csóválta a fejét. A sofőrök is. Végül az egyik intett: na, gyere! És már ugrott is a kocsiba. A bulgár utána ... Irány Ferencváros!

De most kezdődik a baj, mert a vonat Kiskőrösig nem áll meg. Felhívtuk a főmenetirányítót. Mindent elmondtunk, bulgárt, pizsamát, papucsot, taxit és sofőrt. Csend lett, de csak egy pillanatig, aztán itt is győzött az emberség, úgy, mint a sofőrnél.

Nyolc perc alatt jutott el a taxi a Nyugati-pályaudvartól Ferencváros-állomásig. Előbb, mint a vonat.

Aztán csikorogtak a fékek, a szerelvény megállt, és a lemaradt utas felszállt a vonatra.

Többet csak ő tudna mondani.

*

Talán szabálytalanok voltunk, de az emberség néha rangosabb, mint a szabály!

—lyf—

— Rövid megbeszéléssel kezdték az új évet a tapolcai fűtőházban. Kiss István, a fűtőház főnöke előbb az 1960. évi tervteljesítésről beszélt, majd az 1961. évi főbb feladatokat ismertette a dolgozókkal.

— Eredményes munkát végeztek az őszi forgalom idején Szeged-Rókus állomáson. Az igazgatóság területén az ötödik csoportba tartozó állomások között az első helyen végeztek. Teljesítették az élüzem cím feltételeit is.

— Több évi szünet után ismét megjelent a Vasúttervező UV üzemi lapja, a Vasútterv. A lap sok rajzzal és ábrával, rotaprint eljárással készül.

— Új tartózkodási helyet kaptak a kocsirendezők és a tranzitos vonatkísérők Szeged-Tisza pályaudvaron. Eddig egy rozoga teherkocsiszekrény állt rendelkezésükre.

— Az őszi forgalmi versenyben is megállták helyüket a kazincbarcikai vasutasok. A tervet 106,5 százalékra teljesítették. A legjobb teljesítményt Lővey Lajos brigádja érte el.

— Nyugdíjas búcsúztatás. Sugár Pálnét, a Landler Járműjavító dolgozóját nyugdíjbavonulása alkalmával január 7-én ünnepélyesen búcsúztatták a budapesti igazgatóság kis tanácstermében. A meghitt, családias ünnepségen 30 nő vett részt.

— Súlyos vasúti szerencsétlenség Spanyolországban. A Valencia—Barcelonába tartó expressz január 9-én reggel Barcelona külvárosában összeütközött egy tehervonattal. A súlyos szerencsétlenségnek több mint 20 halálos áldozata van.

— Megállták helyüket decemberben a nemzetközi gyorsvonatok menetrendszerűségéért indított versenyben a Keleti pályaudvar dolgozói. A menetrend szerinti tartózkodásban 104,6, a vonatok összeállításában 100, az átsorozással kapcsolatos munkáknál ugyancsak 100 százalékos eredményt értek el.

— Megszüntették a gőzmozdonyok gyártását az NDK-ban. A jövőben csak korszerű dieselmozdonyokat gyárt a potsdam-babelsbergi Karl Marx Mozdonygyár.

— Korszerűsítették az ajkai vasútállomást. Háromszáz utast befogadó, kényelmes várótermet és egy korszerű irodaházat is építettek.

Hetvenöt éve — 1886. január 18-án — halt meg Rochlitz Gyula, a Keleti pályaudvar tervezője és építésének irányítója.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

1. számból: 132 389/1960. I/2. B. Az egyéni teljesítményi jutalom rendszer módosítása.

131 463/1960. I/2. B. A mozdonyszemélyzet prémiuma nagyterhelésű vonatok továbbításánál a menetidő betartása esetén.

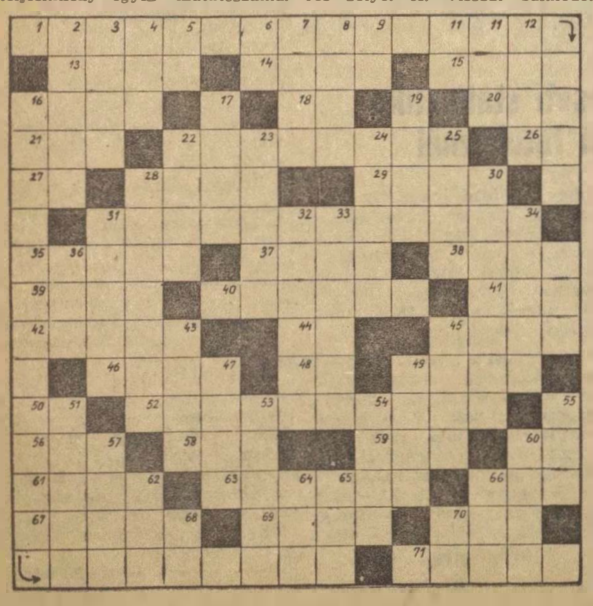
132 993/1960. I/3. A. A GAF és a BVKH lyukkártya-rendszerű gépparkjának összevonása.

LAKÁSCSERE

Hort-csányi szolgálati 2 szoba, konyha, kamra, verandás, melléképülettel, gyümölcsössel rendelkező lakásom elcserélném Budapest, vagy Sztálinváros területén 2, vagy 1 szoba, konyhás lakásért. Rigó József, Hort-Csány vasútállomás.

— Elcserélném szoba, konyhás, előszobás (pince, sertésól) veszprém-külsői szolgálati lakásom hasonló kecskeméti-ért, esetleg hármas cserével. Berkes József fűtő Veszprém-külső pu.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Irányt mutat a termelésben, a gazdálkodásban (folyt. a függ. 16-ban). 13. Férfinév. 14. Karthágói város, ahol Scipió döntően megverte Hannibált. 15. Növényi szövet. 16. Strontium, oxigén, foszfor kémiai jele. 18. Háziállat. 20. Ilyen faltörő is van. 21. Szovjet autómárka. 22. Mozdonyváltási határ. 26. Nógatás. 27. Kimondott betű. 28. Ékezettel, vén. 29. Báj. 31. A vasúti teljesítmény egyik mutatószáma. (A vége röviden.) 35. A keletturkesztáni medence fő folyója. 37. Török méltóság magyarosított alakja. 38. Déli, angolul. 39. Mosópor-márka keverve. 40. Egyik pesti gyárba. 41. N. D. A. 42. A világítógáz alkotó része. 44. Itt, németül. 45. Éppenhogy. 46. Sötétbarna színű, féldrágakő. 48. Többe. 49. Két képző. 50. Kötőszó. 52. Dél-norvégiai vidék. Fővárosa Skien. 56. . . River = Vörös folyó. 58. Vissza: bánkódó. 59. Szélhárfa. 60. Csapadék. 61. Női név. 63. Középkori skót költő (William). 66. Néhány mérőeszköz beosztása. 67. Labdájáról nevezetes alexandriai matematikus és fizikus. 69. Sín, kerítés, rács, angolul. 70. Az egyik oldal. 71. Az Elba mellékfolyója.

Függőleges: 2. A görög mondában trójai királyfi, aki Heléna elrablásával a trójai háború kitörését okozta. 3. Bérc. 4. A függ. 62-vel vándorló tó a Tarim medencében. 5. Német elöljáró. 6. Zamat. 7. Számvetés, röv. idegen szóval. 8. Román pásztor, földműves, névelővel. 9. Prima minőség. 10. Európai nép. 11. Keserves szó. 12. Lopakodik. 17. Odú. 19. Vissza: gázalakú kémiai elem. 22. Zenei műszó olasz rövidítése. 23. A gondolkodás fészkébe. 24. Vissza: a róla elnevezett vízturbina feltalálója. 25. Édesvizű tó Szudánban. 28. Roland elefántcsontkürtjének neve. 30. Szabadban elhelyezett svéd kultúrtörténeti múzeum. 31. A szerelmi líra görög múzsája. 32. Kétüléses kerékpár. 33. Japán város. 34. Mondabeli király, akinek kezében minden arannyá változott. 36. Latin üdvözlés. 43. Vág. 45. Csalafintaság. 47. Bizonyos mennyiségű háziszárnyas. 49. Régi idő. 51. Orvosi véleményezés. 53. Ehhez már csak a fakó kell. 54. Régi spanyol ezüstérem. 55. Kiválók. 57. Női név (ék.-fel.). 60. Egitest. 62. Lásd függ. 4. 64. Vége a bánatnak! 65. Pest megyei község. 66. Akadály. 68. Indulatszó. 70. Szomorúság.

Beküldendő: vízszintes 1. folyt. a függ. 16-ban, és a vízsz. 31. **Beküldési határidő: február 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.**

Az előző keresztrejtvényünk helyes megfejtése: A téli időjárás fokozott figyelmet követel a szolgálatellátásnál.

Könyvet nyertek: Szücs János, Nagyszakácsi, Ady u. 13. Bitó Julianna, Budapest XIII., Kádár utca 10. Tóth Vilmos, Pécs, Jókai út 34. I. 1.

— Nem lehetne levenni ezt az alkoholellenes plakatot? Folyton eszembe jut, hogy ihatnék.

Ha a leltározások idején a vasút is követné a kereskedelmi vállalatokat.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM. 3. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. FEBRUÁR 1

Székely János kocsimester szakszervezeti bizalmi brigádja határozta el elsőnek Kelenföld állomáson, hogy megszerzik a szocialista brigád címet. Képünkön Székely János munkába indulás előtt megbeszélést tart munkatársaival

A vasút 1961. évi terve a szakszervezet központi vezetősége előtt

A szakszervezet központi vezetőségének 1961. január 27-i ülését Pánti Béla alelnök nyitotta meg. A megnyitó után Németh József miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója ismertette a vasút 1961. évi feladatait.

Bevezetőjében elismeréssel szólt arról az odaadó munkáról, amelyet a vasutas dolgozók a hároméves terv sikerre vitele érdekében kifejtettek. Ismertette a számszerű eredményeket, a vasút műszaki-technikai fejlődésében beállott változásokat, majd rátért az 1961. évi tervfeladatok ismertetésére.

98,5 millió tonna áru, 370,8 millió utas

A népgazdasági terv előirányzatából származó termelésfelfutás, valamint a tranzitszállítás növekedése folytán 1961-ben a vasútra 98,5 millió tonna áru és 370,8 millió utas elszállítása hárul. Ezeket a feladatokat — mondotta *Németh* elvtárs — a párt határozatának figyelembevételével a gazdaságosság nagymérvű fokozásával kell megoldani. *Az elegytonnakilométerekben kifejezett 6,4 százalékos növekedést létszámemelés nélkül, tehát tisztán a termelékenység 6,7 százalékos növekedésével tervezzük megoldani.* A tervek a műszaki-gazdasági mutatók számottevő javulását irányozzák elő. *1961-ben 1960-hoz viszonyítva az átlagos tehervonati terhelést 842 tonnáról 850-re, a rakott teherkocsik statikus terhelését 17,1 tonnáról 17,3 tonnára kell emelni, míg a fajlagos szénfogyasztást 7,73 kg-ról 7,65 kg-ra kell csökkenteni.* Ezt az is követelően előírja, hogy az idén csak 1240 normál nyomközű teherkocsit tudunk beszerezni az előirányzott és a szállítási feladatok által megkívánt 2260 kocsi helyett. Jobban ki kell tehát használni a teherkocsiparkunk szállítóképességét. Különösen a csúcsforgalmi időszakban rövidítenünk kell a kocsifordulót. *Mindezeket úgy kell elérni, hogy a vasúti közlekedésben az önköltségek 2,3 százalékkal csökkenjenek.*

A vasúti iparban a tavalyihoz képest 2 százalék lesz a termelékenység emelkedése, ugyancsak 2 százalékos az önköltségek csökkenése. A házilagos építőiparban terveink szerint 4 százalékos lesz a termelékenység emelkedése.

Számítanunk kell arra, hogy a dolgozók egyre jobban kiszélesedő munkaverseny lendületével az előírt termelési tervszámokat túlteljesítik, s ezzel az elszállítandó áruk mennyisége terveink fölé emelkedik. *Készen kell lennünk arra, hogy 101—102 millió árutonnát kell elszállítani.* Ebben számítunk dolgozóink versenyvállalásaira, amelyek lehetővé teszik a tervek túlteljesítését, s önköltségeink jelentős csökkenését. Elsősorban a szocialista brigádmozgalom további szélesítésére számítunk.

Fontos feladat vár a forgalmi és kereskedelmi szolgálatra a szállítási feladatok jobb, gazdaságosabb megoldását illetően. *A személyvonatok utazási sebességét 28,75 km/óráról 31,75 km/órára kell növelni. A gyorsvonatokét 50,58 km/óráról 55 km/órára.* A nemzetközi gyorsvonatokét 38,4 km/óráról 42,2 km/órára. A személyszállító vonatok menetrendszerinti közlekedését 1961-ben 97,5 százalékra kell teljesíteni.

Külön kell foglalkoznunk a zsúfoltság enyhítésének kérdésével. Az idén 130 normál nyomközű személykocsi beszerzésére lesz lehetőség. Tekintettel arra, hogy az utasok száma nagyban emelkedik, elsősorban a szerelvényfordulók racionalizálásával kell a zsúfoltságon enyhíteni. A személypályaudvari technológia mellett rá kell térni a felvételi épületek technológiájának kidolgozására is, amely lehetővé teszi a nagyobb utasáramlatok gyorsabb lebonyolítását.

1961-ben naponta átlag 600 kocsival többet kell megrakni, mint a múlt évben. Ezzel szemben dolgozó kocsiparkunk lényegében a tavalyi szint körül marad, mert amennyit beszerzünk, annyi avult kocsit kell selejtezni.

Jobb szállítástervezést

Hogy feladatainkat végrehajthassuk, elsősorban az áruszállítás-tervezést kell javítanunk. Be kell vezetnünk a viszonylati szállítástervezést. Több irányvonatot kell képezni. Biztosítani kell a vonatközlekedési terv fegyelmét, ami az egész vasútüzem munkájában egyik legdöntőbb tényező, hiszen ez teszi lehetővé az állomások, vonalak, rendezőpályaudvarok egyenletes leterhelését, az ütemes munka biztosítását.

Növelni kell a rakodással képzett vonatok számát. A kocsirakományú áruknak 38 százalékát kell ilyen vonatokkal továbbítani. Ebből 28 százalékot rakodással képzett irányvonattal, 6 százalékot célvonatokkal, 4 százalékot pedig közvetlen vonatokkal. Növelni kell a rendezőpályaudvarokon képzett irányvonatok számát is. Ezek mennyiségét 1960-hoz viszonyítva 9 százalékkal kell növelni.

Csökkenteni kell a tolató tehervonatok számát is, úgy, hogy az ne menjen a középállomási kocsitartózkodások rovására. Hogy ezt elérhessük, a középállomási kocsitartózkodás átlagidejének növelése nélkül ki kell dolgozni a menetirányítói tartalékok közlekedtetésének rendszerét. A bevezetésre kerülő vonalakon a tolató tehervonatok megszüntethetők, vagy zónázó tolató tehervonatok vezethetők be. A vonatközlekedési terv minőségének állandó javításával is foglalkozni kell. A rendszeresen jelentkező üres áramlatokat fel kell kutatni és beépíteni a vonatközlekedési tervbe.

Igen alacsony a tehervonatok utazási sebessége. Ezt 1961-ben legalább 10—15 százalékkal kell növelni. Elsősorban vonatkozik ez a tolató tehervonatok 8,47 százalék km/órás utazási sebességére. *1960-ban a tehervonatok 74,58 százaléka közlekedett menetrend szerint. 1961-ben el kell érnünk a 75 százalékos menetrendszerűséget.* Elő kell segítenünk a módszeres elegyrendezés minél szélesebb körű bevezetését.

A gyorsdarabáru küldemények forgalmát mind Budapesten, mind vidéken a nagyobb. erre megfelelően berendezett állomásokra kell korlátozni. A kocsirakományú küldemények központi pályaudvari rendszerének bevezetésével egy időben a darabáru-forgalmat is a kijelölt központi állomásokra kell terelni. A közúti járművek gazdaságosabb kihasználása érdekében az év végéig *újabb 51 állomáson be kell vezetni a darabáru küldemények kötelező fel- és házhozfuvarozását.*

Jobban ki kell használni a rakodógép-kapacitást. A statikus terhelés növelése érdekében pedig a kocsik kiválogatását. Az exportszállítások kocsigényét elsősorban megfelelő idegen kocsival kell kielégíteni.

Az önköltség és a gazdaságos kocsikihasználás érdekében az első negyedévben mintegy 3000 kisraksúlyú kocsit tartósan leállítunk. A tartánykocsik fordulóidejének csökkentése érdekében fokozni kell az olajirányvonatok számát. Meg kell szervezni a tájegységek szerinti irányvonatokat. Vizsgálat alá kell venni a nagy teljesítőképességű mozdonyok személyvonatokról való átcsoportosítását. Azokon a vonalakon, ahol erre a műszaki feltételek biztosítottak, meg kell szervezni az egységes terhelési norma szerinti vonatközlekedést, amely lehetőséget nyújt a fajlagos szénfogyasztás csökkentésére.

Az első és második negyedévben az őszi forgalom tehermentesítése érdekében meg kell szervezni az előszállítást. Az árukezelési helyek tervszerű kiszolgálása, a csökkentett rakodási időkkel egyidejűleg szükségszerűen előírja az árukezelési helyek többszöri kiszolgálását. Erre használjuk fel az esetleg letétbe helyezendő mozdonyokat.

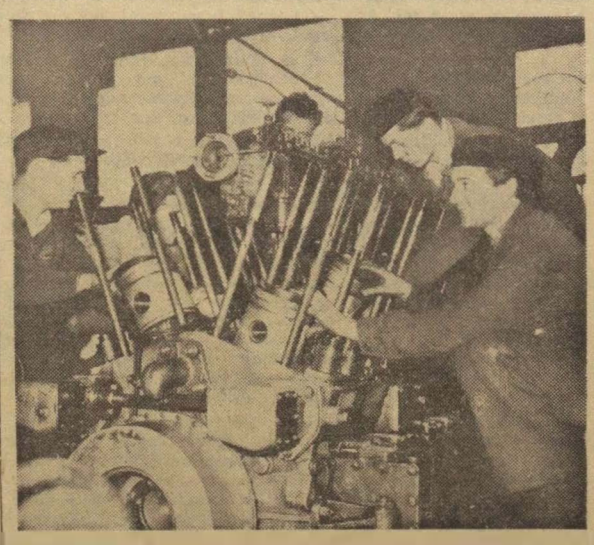
Új, gazdaságosabb mozdonyfordulókat

A nagyobb áru- és utasszállítási igények következtében a vontatási szolgálatra háruló feladatok is megnövekednek. A 100 elegytonnakilométer teljesítmény 5,7 százalékkal, az összes mozdonykilométer teljesítmény 1,4 százalékkal, a haszonkilométer teljesítmény 3 százalékkal emelkedik az 1960. évihez képest. Tekintettel arra, hogy a korlátozott számú új vontatójármű leszállítása is csak az év végére várható, ezért a vontatási szolgálatnak elsősorban a meglevő mozdonyállag jobb és gazdaságosabb kihasználásával kell biztosítani a megnövekedett szállítási feladatok teljesítését.

Ennek érdekében csökkenteni kell a fűtőházi tartózkodások idejét, javítani kell a fiókműhelyek munkáját. Ugyancsak ezzel a kérdéssel kapcsolatos a mozdonyfordulók helyes megszervezése, a vontatási és a forgalmi szolgálat legszorosabb együttműködésével. *Ki kell dolgozni az úgynevezett kombinált mozdonyfordulókat, az elavult trakciós határok megszüntetésével.*

Fontos feladata a vontatási szolgálatnak a vontatási kocsijavító műhelyek termelékenységének fokozása, a kocsik javítási idejének csökkentése.

Fokozottan be kell vonni a vontatási kocsijavító műhelyeket a teherkocsi középjavítások elvégzésébe. A szükséges mennyiségű lengyel szénimport biztosításával igyekszünk megfelelő, minőségű, jó fűtőértékű szénkeverékről gondoskodni. Az idén új szénprémium-rendszer kerül kidolgozásra és bevezetésre.



Munkában a fiatalok. Az Északi Járműjavító XII. osztályán a X-es számú ifibrigád motorszerelés közben

(Sáray István felv.)

A *hatvan—miskolci vonalon a villamosvontatást az idén Füzesabonyig terjesztjük ki.* A felszabaduló gőzmozdonyokat más vonalakra irányítjuk. A vontatási telepeknek a dieselüzemhez szükséges átalakítását tovább folytatjuk. Több vontatási telepen nagy teljesítményű darucsoportokat építünk a járműjavításokhoz, valamint gázolajtárolót és szereloberendezéseket létesítünk. Az *Északi Járműjavítóban* a dieseles járművek nagyjavításának elvégzésére épülő műhelycsarnok nagy része ebben az évben elkészült.

Bár új vontatójárművek beszerzése csak korlátozottan történik, folytatjuk az átszervezési és a személyzetátképzési munkálatokat, hogy a következő évek nagyobb mennyiségű villamos- és dieselmozdony beszerzéseire kellőképpen felkészülhessünk. A személyszállítás területén az új, nemzetközi forgalomra alkalmas kocsik beszerzésével biztosítani tudjuk a MÁV-nak a nemzetközi forgalomba való megfelelő részesedését

Csökkentjük az átfutási időt a javításoknál

Ezután a járműjavító vállalatok feladatait ismertette Németh elvtárs. Elmondotta, hogy a *járműjavító iparnak a többi között 1003 gőzmozdony nagyjavítást, 84 villamosmozdony nagyjavítást és mintegy 19 000 teherkocsi felújítást kell elvégeznie.* A járműjavító iparág évi termelési terve 5 százalékos növekedését, az önköltségnek 2,4 százalékos csökkentését irányozza elő a terv.

400 kilométer felépítménycsere

Az építési szolgálatnak mintegy 1300 millió forint értékű felújítási és beruházási munkát kell elvégeznie saját szerveivel. Az összeg legnagyobb része — 1100 millió forint — pályafelújításokat tartalmaz. *A felépítményi felújítási program keretében mintegy 400 kilométer hosszban kell felépítménycserét végezni és 630 csoportkitérőt felújítani.* A felépítmény felújításával párhuzamosan 428 műtárgy-, illetve hídátépítés, valamint egyéb al- és magasépítményi munka is szerepel.

A pályafelújítások kijelölésénél a felépítmény avultságán túlmenően a forgalom igényeinek jobban megfelelő, korszerű, nagyobb tengelynyomású pályák létesítését tartottuk szem előtt. A magasépítések felújításánál az állagbiztosításon túlmenően gondot fordítottunk arra, hogy az épületek kialakítása korszerű kivitelben történjék. Az építési és pályafenntartási szolgálat munkájának gazdaságosabbá tétele érdekében *törekedni kell a géppark jobb kihasználására, az elavult gépek selejtezésére.* Ennél a szolgálati ágnál ki kell terjeszteni a teljesítményi bérezést. Folytatni kell a kis tengelynyomású iparvágányok megerősítését.

A távközlő és biztosítóberendezések vonalán lépést kell tartani a fejlődéssel. A modern berendezések építése és fenntartása részére biztosítani kell a szükséges szakembereket. Az értekező berendezések közül a távközlésnél az év folyamán a távválasztás további automatizálása az egyik fő feladat. Ezenkívül nagymértékben bővül a távgépíró hálózat. *A már működő budapesti és pécsi központokon kívül Miskolcon és Szegeden létesül automata távgépíró központ.*

A folyó évben ki kell terjeszteni és a jövőben fokozni kell a mikrohullámú rádiótávbeszélő alkalmazását.

A balesetek megelőzése szempontjából nagyon lényeges volna az elektrodinamikus vágányfoglaltságos biztosítóberendezések minél nagyobb számban való alkalmazása, amit a jelenlegi pénzügyi helyzet mellett évenként csak 2—3 állomáson sikerül megvalósítani. Balesetvédelmi és gazdasági szempontból szükséges volna a pályaszintbeli keresztezések biztosítása. A prototípus készen van, az év folyamán a kikísérletezést kell elvégezni.

A vasút különböző szakszolgálatai és az üzemi vállalatok *közel 5 milliárd forint értékű anyagot használnak fel a tervidőszak során.* A zavartalan anyagellátás, a szállítási és termelési feladatok teljesítésének első feltétele. A kellő időben történő szállítás végett még szorosabbá kell tenni a kapcsolatot az anyagot gyártó és szállító vállalatokkal. A folyamatos anyagellátás biztosítása mellett meg kell akadályozni a felesleges készletek keletkezését.

Az elvi ügyekkel foglalkozó szolgálati ágaknak is fontos szerep jut a terv végrehajtásában. Ezeknek a szakosztályoknak a dolgozói a tervfeladatok teljesítését megfelelő intézkedésekkel tudják hathatósan elősegíteni. Ilyenek például a gazdaságos üzemvitel ellenőrzése, a béralapfelhasználás ellenőrzése, a gazdálkodás hibáinak feltárása, a jelenlegi bérrendszer felülvizsgálata stb.

(Folytatás a 2. oldalon.)

(Folytatás az 1. oldalról.)

Mennyit fordítunk beruházásra

A beruházási terv keretszámának csökkenése azt eredményezte, hogy az értékhatáron felüli beruházások közt új, induló beruházást nem terveztünk. A terv összeállítása úgy történt, hogy a belépő létesítmények ott nyújtanak segítséget, ahol arra a legnagyobb szükség van. A pályafenntartási szolgálat fejlesztésében elsősorban kell megemlíteni a munkák gépesítését. *Erre a célra a beruházási tervben 72 millió belföldi és 5.7 millió importgép-beszerzést irányoztunk elő.* A vontatási szolgálat legkiemelkedőbb fejlesztése a hatvan—miskolci vonal villamosítása. Mivel a gőzüzemmel még egy ideig számolni kell az 1961. évi tervben, daruk, homokszárítók, olajvizsgálók, tengelynyomásmérők, vizsgáló csatornák építése is szerepel. A jövendő fejlődésre mutat már a Ferencvárosban létesülő gázolajkút.

Folytatjuk az állomások bekapcsolását a villamosvilágítási hálózatba. A járműjavítók fejlesztése során elsősorban az Északi Járműjavítónál működő motorjavítóműhelyt kell említeni, amelynek építése 1958-ban indult és várhatóan az idén befejeződik. A járműjavítókban egyébként a helyes fejlesztést szolgálja a gőzfűtés bővítése, tartálykimosó, hidromatikus lemosóberendezés létesítése, trafóházépítés, fogadóállomás-létesítés és mintegy 48 millió forintot kitevő gépbeszerzés.

A forgalmi és kereskedelmi szolgálat folyó évi beruházási tervében a *debreceni* és a *győri* felvételi épület építése szerepel. Ezeken túlmenően kisebb felvételi épületfejlesztést végzünk *Kazincbarcikán, Balatonfüreden és Keszthelyen.* Befejezést nyer *Kál-Kápolna és Szuhakálló—Mucsony* állomások bővítése. A legnagyobb beruházásunk a *záhonyi* körzet fejlesztése lesz. *A kereskedelmi szolgálat gépesítésére 14 millió forintot irányoztunk elő.* A távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat fejlesztési programjában a vonalak átbocsátóképességét fokozó vonatjelentő őri berendezés felszerelése szerepel 12 vonalon.

A szociális, kulturális, egészségügyi lakásberuházások, a vasúti szállítás fejlesztését közvetlenül nem szolgálják, de ezek közvetett úton a céltudatosabb, termelékenyebb munka lehetőségét teremtik meg. Ezek közül elsősorban *a záhonyi üzemi konyhát, a pécsi és nyíregyházi fűtőházi öltöző-mosdó építését kell említeni. Az 1961. évi beruházási tervünk mintegy 8 millió forintot irányoz elő 40 lakás építésére.* Azoknak a szociális, kulturális beruházásoknak a kerete, amelyek más építkezéssel vagy beszerzéssel nem kapcsolatosak, mintegy 17 millió forint.

A járműparkunk kiegészítésére *10 darab 350 lóerős dieselmozdonyt, 12 darab Ward—Leonard-rendszerű villamosmozdonyt, 30 darab 15 lóerős keskenynyomközű dieselmozdonyt, 180 darab normál nyomközű, 30 keskenynyomközű személykocsit, 10 hálókocsit, 240 sertésszállító kocsit és 100 keskenynyomközű teherkocsit szerzünk be belföldön. Ezenfelül 1000 darab teherkocsi import útján kerül a MÁV állagába.*

Az építési, felújítási munkák zömét a felépítménycserélés teszi ki. A vonali felépítménycseréléseket követi a vonalon levő állomások vágányainak megerősítése. A terv szerint elvégzendő mintegy 400 km vágánycsere jelentős fejlődés az előző évekhez képest.

Tovább folyik a vontatás korszerűsítése

Egyik legfontosabb célkitűzésünk a vontatási szolgálat korszerűsítése, a gőzvontatás fokozatos felszámolása, a nagyforgalmú hálózat villamosítása, a többi vonal és a tolató szolgálat dieselesítése útján. Sajnos ezen a területen a hitelkeretek szűk volta 1961-ben csak korlátozott lehetőségeket biztosított. *Az idén megkezdjük a kísérleti üzemet a villamos motorkocsikkal is. Tovább folytatjuk a tanulmányokat az akkumulátoros villamos motorkocsi és tolatómozdony tervezése területén.* Az 1961-ben tervezett 395 kilométer vágányfelújításból 234 kilométer meglevő fővonali vágány összehegesztését is tervezzük hézag nélküli vágánnyal.

A tervezett három új mozgó, főjavító alakulatot új gépekkel látjuk el. Az építési és fenntartási szolgálat 400 vibrátoros aláverőt, 30 új tehervágánygépkocsit, 120 agregátort és egyéb kisebb gépeket kap. A nagyobb gépek közül 4 darab aláverőgép és 1 darab kavicsrostálógép is beszerzésre kerül. Emellett 3 kotrógépet és 10 önürítős tehergépkocsit kap a pályaépítési szolgálat. 1961. évtől kezdve valamennyi fővonalunkon bevezetjük a vegyi gyomirtást.

Folyó évben a múlt évi szinthez képest mutatkozó önköltségcsökkentés részben a műszaki-gazdasági mutatók dolgozóink jó munkája révén előálló kedvező alakulásából, főként pedig berendezéseinknek a teljesítményfelfutás következtében előálló jobb kihasználásából ered. Ezeknek a tényezőknek a hatását önköltségi tervünkben értékeltük, s azt találtuk, hogy innen *a múlt évi szinthez képest mintegy 300 millió forint önköltségcsökkenés áll elő.*

Számolunk azonban a szállítási feladatok túlteljesítésével. Ez esetben önköltségeink tovább csökkennek, *101 millió árutonna elszállítása esetén 400 millió forint fölé emelkedik a megtakarítás.* A vasúti iparnál előirányzott 2 százalékos önköltségcsökkenés további 55 millió forintos költségszint-csökkenést eredményez.

Minimálisra csökkenteni a baleseteket

Az 1961. évi tervfeladatok sikeres teljesítése érdekében fokozott mértékben kell foglalkozni a balesetek megelőzésével — mondotta *Németh* elvtárs. — 1960-ban baleseti helyzetünk 1959-hez képest nem romlott ugyan, de lényegesen nem is javult. Különösen sok volt a foglalt vágányra való járás a váltó- és vágányellenőrzés elmulasztásából származó baleset az őszi forgalom idején. *A személyi balesetek száma az elmúlt évben 1959-hez viszonyítva lényegesen megnövekedett. A kiesett munkanapok száma is magasabb volt. Az elmúlt évben a különböző forgalmi balesetek által okozott anyagi kár meghaladta a 8 millió forintot.*

A lefolytatott vizsgálatok eredménye szerint a forgalmi balesetek túlnyomó részben az utasítások és rendeletek figyelmen kívül hagyásából, be nem tartásából származnak. A fegyelmezetlenség főleg tolatás közben okoz károsodást, nemcsak járművekben és a rakományban, hanem az emberéletben is.

A vasútra háruló szállítási feladatok sikeres és gazdaságos teljesítése fokozott mértékben megköveteli valamennyi szakszolgálat területén nemcsak a szolgálat szabályszerű ellátását, hanem a munkafegyelmi előírások pontos betartását is.

Az elmúlt évek eredményei alapján megállapítható, hogy a vasút vezetésének színvonalában számottevő javulás következett be. *A további eredmények eléréséhez szükség van azonban arra, hogy azokat a hiányosságokat, amelyeket már felismertünk ugyan, de amelyeket még nem szüntettünk meg, haladéktalanul megszüntessük. Nem tűrhető tovább, hogy középvezetői beosztásban* olyan szakmai tekintéllyel nem bíró emberek legyenek, akiknek szakértelme és vezetőképessége alacsonyabb legyen, mint a beosztott dolgozóké.

Gyakori jelenség a vasúton az eredmények szépítésére való törekvés, az ellenőrzés felületessége. Hiányosság tapasztalható a jutalmak elosztásánál is. A hibák felismerése első lépés a javulás felé és ezt már megtettük. A felismert hiányosságainkat az év folyamán megfelelő intézkedésekkel ki fogjuk küszöbölni.

Végezetül a közlekedési ágazatok együttműködéséről, a vasútnak a népgazdaság egészében való helyéről, a tudományos munka jelentőségéről beszélt a miniszterhelyettes elvtárs, majd így fejezte be ismertetőjét:

Vasúti közlekedésünk soron következő feladatainak áttekintése, úgy vélem, mindannyiunkban fokozott felelősségérzetet, gondos előrelátásra, erőink még szorosabb egyesítésére való törekvést vált ki. Felelősek vagyunk azért, hogy a vasúti közlekedés dolgozói megismerjék és magukévá tegyék célkitűzéseinket, feladatainkat, kellő időben megteremtsük munkájuk, versenymozgalmaik alapfeltételeit a minél nagyobb eredmények elérésének lehetőségeit. Meggyőződésem, hogy a párt- és szakszervezet hathatós segítségével az egész vasutas társadalom mozgósításával, a többi közlekedési ágazatok dolgozóival együtt menetelve olyan szilárd erőt összpontosíthatunk, amely újabb munkasikerekkel biztosíthatja kötelességeink maradéktalan teljesítését.

A szakszervezeti szervek feladata az 1961. évi terv végrehajtásában

Az 1961. évi terv ismertetése után *Gróf József*, elvtárs a szakszervezet titkára tartott előadást *a szakszervezeti szervek feladata a vasút 1961. évi tervének végrehajtása terén* — címmel.

Bevezetőjében ismertette azokat az eredményeket, amelyek a népgazdaságban és a vasút területén a hároméves terv során születtek. Taglalta, hogyan segítették a szakszervezeti szerveink a hároméves terv sikeres végrehajtását. A három év eredményeit a következőkben foglalta össze:

a) *Erősödött társadalmi rendszerünk társadalmi alapja, népünk erkölcsi és politikai egysége.*

b) *Tovább szilárdult szocializmust építő államhatalmunk alapja, a munkás-paraszt szövetség.*

Szakszervezeti szerveink tevékenységükkel elősegítették:

1. A munkás-paraszt hatalom politikai és gazdasági erősítését.

2. A dolgozók élet- és munkakörülményeinek állandó és fokozatos javítását.

3. A szocialista törvényesség megszilárdítását.

Amiről az eddigiekben szóltam — mondotta — gazdasági helyzetünk pozitív jelensége volt. Ha azonban a termelés növekedésének összetevőit vizsgáljuk, nem olyan kedvező a helyzet. Amikor pártunk VII. kongresszusa megjelölte a gyorsabb előrehaladás feltételeit, világosan meghatározta, hogy legfontosabb feladat a munka termelékenységének növelése. Az elmúlt évben már történt némi előrehaladás, mert a termelés növekedése 50 százalékban a termelékenységből adódott, a kongresszus által kitűzött cél viszont az volt, hogy a termelés növekedését kétharmad részben a termelékenység emelkedésével kell elérni.

A vasút munkájára is áll, hogy a termelékenység emelése elsősorban a létszámemelésből ered. S amennyiben a gazdasági eredményeinkben benne foglaltatik szakszervezeti szerveink eredményes munkája, ugyanúgy felelősséggel tartozunk azokért a feszültségekért, amelyek az utóbbi időben keletkeztek. Ilyenek például: a szocialista munkaverseny ösztönzésénél túlságosan az anyagi érdekeltség kerül előtérbe. A kitűzött jutalom mindenáron való megszerzése a fő cél. Ha másként nem megy, akkor az egységidők módosításáért, mentesítések engedélyezéséért kilencselnek, s legtöbbször a küldöttségekben a szakszervezeti bizottság is képviselteti magát.

Az anyagi ösztönzők a gazdaságosságot segítsék

Nem figyeltek fel sok helyen a szakszervezeti bizottságok arra, hogy a munkaversenyben felütötte fejét a látszateredményekre való törekvés. *Általános jelenség, hogy az anyagi ösztönzőket, kitüntetéseket nem mindig helyesen alkalmazzák.* A kiváló dolgozó kitüntetéseknél is azt tapasztaltuk, hogy nem annyira az üzem előtt álló termelési célkitűzések teljesítésében legjobb eredményt elérő dolgozóknak adományozták, hanem arra törekedtek, hogy minél több dolgozót részesítsenek kitüntetésben.

A továbbiakban a vonóerő helytelen kihasználásával kapcsolatos példákat sorakoztatott fel Gróf elvtárs. Majd a vonatkísérő személyzet munkaidejével való helytelen gazdálkodást taglalta. Bírálta az egyes helyeken meglevő tervszerűtlenséget, s az építkezések elhúzódását eredményező tervmódosításokat, a késői hitelbiztosítást.

A vasúti közlekedés szolgálati helyei, a vasúti ipar üzemei sem mentesek a Politikai Bizottság 1960. szeptemberi határozataiban felvetett hiányosságoktól. *Szembetűnő munkaidőkiesések, lazaságok fordultak elő főleg a műhelyi és a pályafenntartási szolgálatnál.*

A határozat végrehajtásával kapcsolatban a középvezetők nagy része pesszimista és megoldás helyett az objektív nehézségeket vetik fel. Azt igyekeznek bizonyítani, hogy a feladat végrehajtásához nincsenek meg a reális lehetőségek.

A vasúti ipar területére is vonatkozik, hogy az utóbbi években történt műszaki beruházásokkal egy időben nem emelkedett megfelelően a munka termelékenysége. Még ma is tapasztalható a hóvégi és negyedévi hajrá.

A továbbiakban azokkal a módszerekkel foglalkozott, amelyek elősegítik az 1961. éves terv végrehajtását.

1961-ben el kell érnünk — mondotta —, *hogy a terv fő célkitűzéseinek megvalósításával még kedvezőbb feltételeket teremtsünk a második ötéves terv későbbi éveiben teljesítendő feladatok megoldásához.* Az említett célok eléréséhez a Politikai Bizottság konkrét feladatként jelöli meg: *a műszaki fejlesztés színvonalának gyorsítása, a beruházások hatékonyságának fokozását, az üzemszervezés hiányosságainak felszámolását, a normák indokolt, rendszeres korrekciójának elhanyagolása következtében előállott hibák megszüntetését, az anyagi ösztönzés hiányosságainak kiküszöbölését, a fegyelem megszilárdítását, a takarékosság fokozását és ezek eredményeként a termelési költségek csökkentését.*

A SZOT IX. teljes ülésének határozata azt tűzi a vasutas dolgozók elé, hogy 1961-ben zavartalanul biztosítsák az ipar és a mezőgazdaság szállítási igényeit. Az árukat gyorsabban és gazdaságosabban továbbítsák rendeltetési helyükre. *Még jobban használják ki a rendelkezésre álló vonó- és vontatott járműparkot, a rakodóberendezéseket, csökkentsék a várakozási, rakodási és egyéb mellékidőket.*

Az 1961. évi feladataink elvégzésének legfőbb biztosítéka dolgozóink megértő, aktív támogatása a szocialista munkaverseny hatékonyságának fokozása. A célkitűzésekkel egyetértünk és annak végrehajtására mozgósítjuk a vasutas dolgozókat.

Legfontosabb feladat, hogy a szocialista munkaversenyben felszámoljuk a formális jelenségeket, dolgozóink figyelmét a lényegre irányítsuk és számszerű eredmények helyett tényleges gazdasági eredményeket érjünk el. A vasúton elterjedt jelenlegi versenyformákat továbbra is helyesnek tartjuk. *Fontos követelmény azonban, hogy a versenyformák célkitűzései az adott időszak termelési, illetve szállítási igényeinek megfelelően alakuljanak és segítsék elő a szállítás önköltségének csökkentését, a munka termelékenységének növelését.*

A szocializmus építési ütemének gyorsítása, a szakszervezet szerepének növekedése egyre nagyobb feladatok elé állítja a szakszervezeti funkcionáriusokat. Megköveteli, hogy fokozzák felkészültségüket, hozzáértésüket. *Funkcionáriusainkat képessé kell tenni arra, hogy ne csak észrevegyék a hibákat, hanem tanácsot tudjanak adni azok felszámolásához.*

Mindenütt szerezzünk érvényt a Politikai Bizottság határozatának

Szakszervezeti szerveinknek a jövőben fokozottabb mértékben kell foglalkozni a tervező munkával és a beruházásokkal. El kell érni, hogy ilyen vonatkozásban is olyan aktivitást fejtsenek ki, mint jelenleg a termelési terv teljesítése érdekében. Tekintsék feladatuknak a beruházások és felújítások gazdaságos és ütemterv szerinti megvalósulásának ellenőrzését. Kísérjék figyelemmel, hogy azok a terv szerint, időben végre legyenek hatjunk. Kezeményezzék, javaslataikkal, észrevételeikkel segítsék az állomások és fűtőházak technológiájának átdolgozását, a személy- és áruszállítás igényeit és a menetrend közötti összhang megteremtését. A műszaki lehetőségen belül tovább kell növelni a teherkocsik átlagos kihasználását, a tehervonatok terhelését, az állomási tartózkodások csökkentésével, az utazási sebesség növelésével csökkenteni kell a kocsiforduló időt.

Lényeges feladat a tehervonataink menetrendszerű közlekedése, a vonatok utazási sebességének növelése. Szakszervezeti bizottságaink segítsék elő, hogy a fuvaroztató vállalatok a módosított rakodási időket betartsák. A rakodási idők csökkentésénél járjanak elő jó példával a vasúti üzemek. El kell érni, hogy a menetrendkészítésnél érvényesüljenek a kulturált utazás igényei, elágazó és csatlakozó állomásokon minimálisra csökkenjen a tartózkodási idő.

Helyes fordakészítéssel biztosítani kell, hogy az utazószemélyzet a forduló állomáson minél kevesebb időt töltsön.

A vasút egész területén a helyi adottságoknak megfelelően érvényt kell szerezni a Politikai Bizottság és a SZOT elnöksége határozatának. Javasoljuk, hogy a határozatok végrehajtásának tapasztalatait a jövőben közös elnökségi és kollégiumi ülésen tárgyaljuk meg. *A szakszervezeti termelési tömegmunka alapját 1961-ben a központi vezetőség jelenlegi ülésének anyaga képezze.* A központi vezetőség bízza meg az elnökséget, hogy ennek alapján a Vasúti Főosztállyal közösen dolgozza ki a célkitűzéseket.

A hozzászólók javaslatokkal gyarapították az 1961. évi terv végrehajtása érdekében ismertetett irányelveket. A javaslatok határozattá emelése után a központi vezetőség ülése véget ért.

Hruscsov elvtárs üdvözlete „A kommunista munka vállalatának"

A moszkvai rendezőpályaudvar fűtőházának *„A kommunista munka vállalata"* címet adományozták. Hruscsov szovjet miniszterelnök ebből az alkalomból üzenetet intézett a fűtőház dolgozóihoz. Hruscsov emlékeztetett rá, hogy a moszkvai rendezőpályaudvar fűtőházi dolgozói indították meg 1919-ben a kommunista szombatok mozgalmát, amelyet Lenin *„a nagy kezdeményezésnek"* nevezett. Jó tudni — írja Hruscsov elvtárs —, hogy Önök e mozgalom kezdeményezői elsők között, hazánk dolgozóinak élén haladnak a világ legigazságosabb társadalma, a kommunizmus felé.

Zenekari próbák az oktatóteremben

Hetenként két alkalommal kellemes hangú zenére lesz figyelmes az utazóközönség *Kiskőrös* állomáson. Hogy kik zenélnek? Erre is választ kap a kíváncsi idegen, ha közelebb megy az oktatóterem ablakához.

Benn a teremben 21 tagból álló gyermek fúvószenekar játszik. Érdeklődésemre *Filus Lajos* karnagy elmondta, hogy másfél évvel ezelőtt általános iskolás gyermekekből alakították a zenekart. A gyermekek azóta hetenként kétszer; kedden és pénteken próbán vesznek részt.

A fiúk eddig mintegy 20 számot tanultak meg. Köztük *a magyar és szovjet himnuszt, egy csongrádi népdalegyveleget, a Moszkva parti esték című dalt, a Lili bárónőből egy keringőt és több forradalmi indulót.*

A hangszereket a vasutasszakszervezet és a helyi tanács adta az ifjú zenekarnak. A múlt évben is kaptak 5000 forintot a tanácstól.

A zenekar térzenét ad Kiskőrös főterén

A zenekar augusztus 20. óta minden jelentősebb ünnepségen részt vesz. *Filus Lajos* blokklakatos mint karnagy, dicséretre méltó munkát végez. Februártól heti háromszor újabb zenekari számokat tanulnak a gyerekek, akiknek legfőbb vágyuk, hogy egyenruhát kapjanak és eljussanak az ország különböző városaiba.

Cserháti József,
Szeged

Az 1961. évi népgazdasági terv végrehajtásáról tanácskozott a SZOT IX. teljes ülése

Január 21-én az Élelmiszeripari Dolgozók Szakszervezetének székházában tartotta tanácskozását a SZOT IX. teljes ülése. A tanácskozáson megjelent Fock Jenő, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára, Gáspár Sándor, az MSZMP Politikai Bizottságának póttagja, Sándor József, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, Csergő János, Kisházi Ödön, Kovács Imre, Nagy Józsefné, Tausz János és Trautmann Rezső miniszterek.

A tanácskozást *Somogyi Miklós*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a SZOT elnöke nyitotta meg, majd *Varga György*, a Szakszervezeti Tanács titkára ismertette a SZOT elnökségének beszámolóját *a szakszervezetek feladatairól, az 1961. évi népgazdasági terv végrehajtásában.*

A szakszervezetek éljenek a jogkörükkel

Varga elvtárs bevezetőben a hároméves terv végrehajtását elemezte. Részletesen foglalkozott az elért eredményekkel és azokkal a fogyatékosságokkal, amelyekre népgazdaságunk egészséges fejlődése érdekében a figyelmünket és erőfeszítéseinket összpontosítani kell.

A hároméves terv végrehajtásának tapasztalatait összegezve elmondotta, hogy meg van az alapja eredményeink továbbfejlesztésének, a szocialista építés üteme meggyorsításának. Ehhez a többi között arra is szükség van — hangsúlyozta —, hogy *a szakszervezeti szervek éljenek megnövekedett hatáskörükkel, törvényben biztosított jogaikkal.* Lépjenek fel határozottan a dolgozók érdekeit védő törvények és rendeletek betartásáért, ne tűrjék azok megsértését. A szakszervezeti, illetve a gazdasági és állami szervek együttműködésével érvényesíteni kell a hibák feltárására és kijavítására, a munka színvonalának emelésére irányuló bátor kritikát.

Ezután az 1961. évi népgazdasági terv legfőbb célkitűzéseit ismertette, kihangsúlyozva a mezőgazdaság szocialista átszervezésének óriási jelentőségét, az ebből adódó feladatokat, majd részletesen taglalta az egyes iparágakra háruló legfontosabb tennivalókat. A továbbiakban rátért arra, mit kell tenniük a szakszervezeteknek a népgazdasági terv eredményes megvalósításának elősegítése érdekében. *Egyik legfontosabb feladatként jelölte meg a dolgozók széles tömegeinek bevonását a terv végrehajtásával kapcsolatos tennivalók kimunkálásába, a feladatok megvalósításába.*

Ebből a szempontból nagy jelentőségű a közel negyedmilliós szakszervezeti aktíva felkészítése és ezen belül a szakszervezet egész tagságát átfogó sok tízezer bizalmira való támaszkodás. A bizalmiak a szakszervezeti munka első vonalában küzdő személyek. Magatartásuk, példamutató helytállásuk, mindennapi nevelő-felvilágosító munkájuk, az emberek ügyes-bajos ügyeivel való lelkiismeretes törődésük: az eredményes munka nélkülözhetetlen feltétele.

Elsődleges cél a népgazdaság érdeke legyen

A szakszervezetek együttműködve a gazdasági vezetőkkel, a politikai nevelőmunka javításával, a szocialista munkaverseny céltudatos irányításával, az anyagi érdekeltség változatos formáinak és módszereinek helyes alkalmazásával segítsék elő, hogy az ipar termékei a népgazdaság elsődleges szükségleteinek kielégítésére legyenek fordíthatók, s akadályozzák meg az önös — egyéni érdekeket szolgáló, a népgazdaság szempontjából szükségtelen célokra történő termelést.

A bérezésről szólva elmondotta, hogy eredményeink nagyobbak lehettek volna, ha a szakszervezetek és a gazdasági vezetők eleget tesznek kötelességeiknek a bérgazdálkodást illetően. Ahhoz, hogy e téren előbbre jussunk, feltétlenül szükséges: *a vállalatok ne alkalmazzanak olyan bérrendszereket, amelyek a termelékenység növekedésére gátlólag hatnak.* Az úgynevezett teljesítmény-plafonokat ott, ahol azok csak az átlagbér betartását szolgálják, meg kell szüntetni.

A normák jelenleg folyó kigazításával kapcsolatban bírálta a helyenként előforduló hibákat: a mechanikus rendezést, s azt, hogy egyes üzemek keveset tesznek a munkaszervezés megjavítása a technológiák jobbátétele érdekében — nem biztosítják megfelelően, hogy a dolgozók az új követelményeket rövid időn belül teljesíthessék.

Még szélesebbkörű versenymozgalmat

A szocialista munkaversenyről szólva elmondta, hogy megértek a feltételek a verseny még szélesebbkörű kibontakoztatásához, ugyanakkor a rank váró feladatok meg is követelik, szükségszerűvé teszik a verseny fellendítését minden téren.

A termelés feltételeinek biztosításával az eddiginél jobban foglalkozzanak a szakszervezetek az egyéni versenymozgalommal. El kell érni, hogy a kollektív versenyen — így a brigád- és a szocialista brigádmozgalmon belül is megfelelően kibontakozzék az egyének vetélkedése, elsősorban a kiváló dolgozó, a szakma ifjú mestere, a kiváló újító cím elnyeréséért.

Varga elvtárs ezután javasolta, hogy a IX. teljes ülés hívja fel a szervezett dolgozókat, brigádokat, brigádtagokat, csatlakozzanak mind nagyobb számban a szocialista brigád cím elnyeréséért folyó versenyhez, hogy a nagyszerű kezdeményezés mielőbb tömegmozgalommá váljék. Ugyanakkor gondosan ügyelni kell arra, hogy a megtisztelő szocialista címet azok a brigádok nyerjék el, amelyek erre érdemesek.

Az üzemi tanácsok jelentőségéről szólva kihangsúlyozta, hogy az illetékes szervek a jövőben fokozottabban segítsék ennek a fontos szervnek a működését.

A vita lezárása után a plénum egyhangúlag elfogadta az 1961. évi népgazdasági terv végrehajtását segítő szocialista munkaversenyre mozgósító irányelveket.

A SAJTÓ NAPJÁRA

Február elsején, a magyar sajtó napján azokra emlékezünk, akik 20 évvel ezelőtt életük és szabadságuk kockáztatásával, egy igaz eszmébe vetett hit tudatában megírták és titokban, sok veszély közepette terjeszteni kezdték az illegális Szabad Nép első példányát.

Az újságírók, a magyar sajtó munkásai hűségesen ápolják azokat a nemes hagyományokat, amelyeket a mártírhalált halt Rózsa Ferenc, az illegális Szabad Nép első szerkesztője és bebörtönzött munkatársai hagytak hátra.

Szocializmust építő hazánkban az egész magyar sajtó az illegális Szabad Nép példáját követve a népet szolgálja. A mi sajtónk, ellentétben a burzsoá sajtóval, a reakció, a maradiság ellen harcol, a béke szócsöve, a szocializmusért folytatott harc agitátora. A sajtó ma már felbecsülhetetlen értékű fegyver abban a harcban, amelyet népünk világnézeti neveléséért, tudatának szocialista átformálásáért, a szocializmus győzelméért folytatunk.

A sajtó munkásai hazánkban nemcsak regisztrálói, hanem tevékeny részesei is annak a munkának, amely az MSZMP VII. kongresszusa után kibontakozott. Utat törni az újnak, népszerűsíteni a jót, tanítani az embereket, ostorozni a maradiságot, a pazarlást, ábrázolni az alkotó embert, ez ma az újságok, az újságírók, a levelezők, a tudósítók feladata. Ezt a feladatot, ezt a megbízatást be is töltik.

A magyar sajtó napján köszönetünket tolmácsoljuk levelezőinknek, tudósítóinknak és mindazoknak, akik írásaikkal segítik a Magyar Vasutas munkáját.

Megtartották a vándorzászlót

Évek óta jó az együttműködés, szoros a barátság a két testvérváros *Komárom* és *Komarno* határállomások vasutasai között. Jól lehet ebben jelentős szerepe van a szocialista munkaversenynek is. A két határállomás ugyanis párosversenyben áll egymással. Így nemcsak a szolgálati posztokon, a vonatok ki- és beléptetése alkalmával találkoznak egymással a magyar és a csehszlovák vasutasok, hanem időnként a fehér asztal mellett is összejönnek.

Így történt ez január 28-án is. Ezen a napon került sor az 1960 második félévi verseny ünnepélyes értékelésére és a vörös vándorzászló átadására a komáromi városi pártbizottság kultúrtermében.

A meghívottak előtt *Molnár István*, Komárom állomás főnöke adott számot a két szomszédvár között folyó határforgalmi versenyről. Mint a beszámolóból kitűnt a magyar vasutasok immár nyolcadszor nyerték meg a versenyt. A vándorzászló tehát továbbra is Komáromban maradt.

Az állomásfőnök beszámolójából érdemes kiragadni néhány adatot. A tehervonatok terhelésének alakulása különösen megragadta a figyelmünket. Míg a komarnoiaknál 1960 első felében 894, a második felében pedig csak 772 tonna volt a tehervonatok átlagos terhelése, addig a komáromiak 1021, illetve 1164 tonnát továbbítottak vonatonként. Ez a különbség a versenyben is jelentkezett. A verseny feltételek között egyébként három szempont, a menetrendszerinti indítás, a tehervonatok átlagos terhelése és az engedélyre várás szerepel. A három tényező alapján a komáromiak 100,6, a komarnoiak pedig 86,1 %-os eredményt értek el.

Az értékelés után *Benda Eduárd* főigazgató, a CSD bratislavai igazgatóságának vezetője is elismeréssel beszélt a magyar vasutasok munkájáról, majd arra hívta fel a komarnoiak figyelmét, hogy vegyék át a komáromiak módszereit.

Csamangó Henrik főigazgató, a budapesti igazgatóság vezetője pedig arra kérte a két határállomás dolgozóit, hogy a jövőben is kövessenek el mindent az átmenő nemzetközi teherforgalom meggyorsításáért, hogy hazánkból *Bulgáriából* és *Romániából* minél előbb eljusson az áru, az élelem és a gyümölcs *Prágába, Varsóba*, vagy az NDK városaiba.

A hivatalos ünnepséget kultúrműsorral egybekötött táncmulatság követte.

BUDAPEST — VIZAFOGÓ

Vizafogó állomásnak jelentős szerepe van az angyalföldi gyárak kiszolgálásában és az üzemek termékeinek elszállításában. Az állomás dolgozói, forgalmi szolgálattevők, kocsirendezők, raktárnokok és számfejtők ezt a feladatot igyekeznek legjobb tudasuk szerint megoldani.

Turzó Ferenc vezető raktárnok, Kovács Gyula ipartelepi raktárnok és Olajos István rendes kezelésű raktárnok új módszeres elárás szerint vonatot vesznek át, illetve írnak ki.

A tartalék személyzete, Bagladi Károly mozdonyvezető és Polcsák Károly fűtő karbantartást végez a tolatás szünetében.

Koller Lajosné számfejtő és Engel Istvánné tervhivatalnok munka közben.

126 újítás

A Gyöngyösi Kötőgyártó ÜV-ben 126 újítást adtak be a dolgozók az elmúlt évben. Az újításokból eredő megtakarítás a számítások szerint meghaladja az 5 millió forintot. Az újítóknak kifizetett összeg mintegy 77 300 forintra rúg.

Az újítási mozgalom továbbszélesítését tevékenyen segíti a szakszervezeti bizottság is.

Szentgáli István Gyöngyös

Mezőhegyes állomás és a cukorrépa-kampány

A cukorrépa-kampány régen húzódott el annyira, mint az idén. A *Mezőhegyesi Cukorgyár* például — ma már 220 vagonos kapacitással dolgozik —, a tervek szerint csak január végére fejezi be a munkát. Így a kampány végéig előreláthatólag a 14 ezret is meghaladja a *Mezőhegyes* állomásra befutó répás vagonok száma.

A legforgalmasabb hónapban — novemberben — naponta átlag 260 kocsi érkezett Mezőhegyesre. Meglehetősen sok munkával járt a gyár termékeinek az elszállítása is. Január 17-én például 54 kocsiban 980 tonna nyersszeletet továbbítottak 18,1 tonnás kocsikihasználással. Kész cukorból eddig mintegy 1609 vagonnal küldtek az ország különböző városaiba, falvaiba.

Az állomás dolgozói közül különösen jó munkát végzett *Szeles Sándor* tolatásvezető brigádja. Kocsimozgatási tervüket 105,5%-ra teljesítették. Hasonló eredményt értek el a többi tényező teljesítésében is. Szorosan a nyomukban haladt a *Maronák*-brigád, de becsülettel helytállt a cukorrépa-kampányban az állomás valamennyi dolgozója.

Cserháti József Szeged

Hétvégi zsúfoltság a vác—aszódi vonalon

A *Dunai Cementmű* építkezésének megkezdése óta alaposan megnőtt az utasforgalom a váci vonalon. Pénteken és szombaton a *Vác—Aszód* között közlekedő 4145 és 4141-es számú vonatokon különösen sok ember utazik.

A budapesti igazgatóság intézkedése folytán ezek a szerelvények 7 darab B és egy szolgálati kocsiból álltak. Nem is volt semmi hiba, míg a szerelvényt 375-ös sorozatú gép továbbította. Egy idő óta azonban a váci fűtőház a 375-ösök helyett 275-ös sorozatú gépeket vezényel a szerelvényre. A kisebb teljesítményű mozdony nem bírt a nagy szerelvénnyel, így a hét kocsit négyre csökkentették. Azóta a kocsik zsúfoltak. Nagyon gyakran az ütközőkön állnak, a lépcsőkön lógnak az utasok.

Nem lehetne ezen az állapoton változtatni?

R. S.

Békegyűlés Pécsett

Pécs állomás békebizottsága a párt és a szakszervezet segítségével műsorral egybekötött békegyűlést tartott.

Bódis István, a Hazafias Népfront városi bizottságának titkára tartott beszámolót. A mintegy 100 főnyi részvevő előtt részletesen ismertette a nemzetközi helyzetet, majd a kommunista és munkáspártok Moszkvai Értekezletének határozatával foglalkozott.

A beszámolót rövid kultúrműsor követte.

Leiti Ferenc
Pécs

Tizenhatórás műszak dermesztő hidegben

Január 20-án pályamunkások dolgoztak *Sárospatak* térségében. Arcukat pirosra csípte a szél. Kezük is meggémberedett a hidegben. Legtöbbjük alig várta a műszak végét. Ezen a napon azonban nem fejezhették be a szokásos időben a munkát. Dupla műszakot dolgoztak, mert így kívánta a becsület. De hogy is volt csak?

Elmúlt már dél, amikor *Nagy Albert*, műszaki főintéző a munkásokhoz érkezett. Ellenőrzés közben feltűnt neki, hogy a páros vágányon, a sínnel párhuzamosan tenyérnyi széles nyílás kígyózik mintegy 30 méter hosszúságban. Amint felocsudott a meglepetésből, hirtelen felkiáltott: *emberek, megcsúszott a töltés!*

A töltés nyolc méter magas. Ha kisiklik a vonat, katasztrófa lesz. Itt nem lehet kockáztatni.

— *Ha vonat jön, meg kell állítani! Ezen a pályán nem lehet egyetlen szerelvényt sem átengedni!* — adta ki az utasítást és sebesen rohant a legközelebbi állomásra, hogy jelentést tegyen és segítséget kérjen.

Olaszliszka-Tolcsva felől már eljött a személyvonat, de az egyik térközornek sikerült megállítania.

Egy ideig a pályamunkások hallgatagon álltak. Végül is *Drávucz Farkas* brigádvezető törte meg a csendet.

— *Emberek, mi is itt maradunk!*

S a pályamunkások üres tarisznyával, a hidegtől átfázva, de szívvel-lélekkel nekiláttak a töltés bontásának. A veszély elhárításában nem sokáig voltak egyedül. *Szerencsről* és *Sátoraljaújhelyről* hamarosan megérkezett az erősítés.

Mire alkonyodni kezdett, már 160 pályamunkás bontotta a töltést és kereste a hibát. Az úgynevezett csúszólapot négy méter mélységben találták meg.

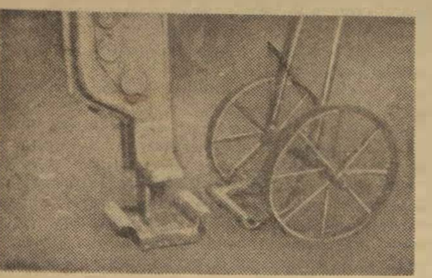
Az esti órákban *Miskolcról* agregátort és tényszórókat küldtek. Az anyagos kocsik egymásután érkeztek a helyszínre. A távközlők ideiglenes telefonösszeköttetést teremtettek a munkahely és az állomások között. A munka egész éjjel folyt. A pályamunkások a nagy hideg miatt felváltva dolgoztak. A személyszállítást átszállással bonyolították le.

Hajnalra ért véget a mintegy 16 órás megfeszített munka. Reggel megnyílt a pálya a közlekedő vonatok előtt.

A pályamunkások — *Drávucz bácsi* fiai, *Takács József* és *Varga Géza* szocialista brigádja — derekas munkát végeztek.

— v —

KOCSIEMELŐ SZÁLLÍTÓ KÉSZÜLÉK



A vontatási kocsijavító fiókműhelyekben és a külső nem fedett munkahelyeken a 40—50 kg-os kocsiemelőket két dolgozó szállította. Ez nehéz és balesetveszélyes munka volt.

Ennek elkerülése céljából az újító javasolta. hogy az emelő talpára két félköralakú meghajtott lemezt (fület) kell hegeszteni. Szállításkor a fület rá kell helyezni a kétkeréken gördülő készülék alján levő vascsőre

Az emelő csekély mérvű átalakításával, illetve a készülék alkalmazásával a baleseti veszély csökkenthető és az emelő szállításához egy dolgozó elegendő.

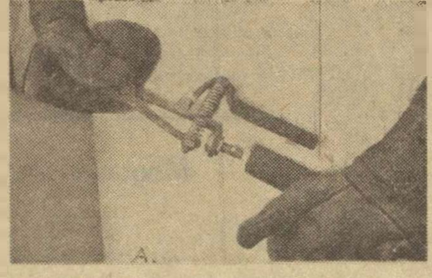
Rugós elektróda fogó

A vontatási kocsijavító fiókműhelyekben rendszeresített elektróda fogók használata nehézkes, mert az elektródát csak abban az esetben rögzíti, ha azt a hegesztő dolgozó egyik kezével állandóan szorítja.

Az újítás szerinti elektróda fogó lényege egy rúgóval feszítve tartott kar, amely állandóan rögzítve tartja az elektródát anélkül, hogy a hegesztő dolgozónak fogni kellene. Ez a fogórész egy rézből készült hüvelybe csavarható, hogy hosszabb hegesztéseknél se melegedjen a dolgozó kezéig a fogó. Az elektródát fogó rész rézzel van feltöltve az ívhúzás gyorsabbá tétele céljából.

Az új elektróda fogót a rákosrendezői kocsijavító fiókműhely jó eredménnyel használja.

Mindkettő Gábor József újítása (Rákosrendező fiókműhely).



Dolgozzunk balesetmentesen

Bár 1960-ban az előzo évhez viszonyítva 24 balesettel kevesebb volt, de még így is magas a balesetek száma a *szolnoki járműjavítóban.*

A legtöbb baleset a fiatalokat érte. Ők azok, akik észre sem veszik az üzemben a híradó-táblákat, óvórendszabályokat tartalmazó könyveket. nem látogatják a filmvetítéseket, nem hallgatják azokat a hanglemezeket. amelyek felhívják a dolgozók figyelmét a balesetek megelőzésére.

A műszaki vezetőknek is többet kellene törődni a dolgozók egészségvédelmével. Nem elégséges, hogy a baleseti oktatásokat úgy, ahogy megtartják. Az újonnan felvett dolgozóinkkal sokat kell foglalkozni. Aprólékosan meg kell nekik magyarázni, mennyi veszélyt rejt magában minden olyan munka, amit nem az előírt módon végeznek.

Boldog László segédmunkás alig néhány hete dolgozik az üzemben. Minden előzetes kiképzés és megbizatás nélkül elindított egy villamos targoncát. Alig tett vele meg pár métert. elveszítette a gép feletti uralmát. nekirohant egy teherkocsi oldalának és az indítókar két ujját leszakította. — *Kiscsatári János* westing-lakatosnak is egy ujjába került, amiért szabálytalanul végezte munkáját.

Csomor János

Tanulságos kiállítás volt

A szovjet vasutas mozgó munkavédelmi kiállítás anyagát *Pécs állomáson* is bemutatták. A dolgozók kisebb csoportokat alkotva tekintették meg a biztonságtechnikai kocsiban elhelyezett maketteket, amelyek nagyszerűen szemléltették hogyan kell a biztonsági szabályok előírásainak megfelelően dolgozni. De érdekes volt a filmvetítés és a képkiállítás is.

A kiállítás tanulságos volt és felejthetetlen élményt nyújtott számunkra.

Leiti Ferenc

Egy éber jegyvizsgáló

Szombatonként sokan utaznak munkahelyeikről otthonukba. Így volt ez január 21-én este is a *Budapest—Tapolca* között közlekedő 1114. sz. távolsági személyvonaton.

Amikor a vonat *Ábrahámhegy* megállóhelyről elindult, az 56.586 sz. kocsiban szolgálatot teljesítő *Illés Ferenc* tapolcai jegyvizsgáló menetközben egy szokatlan csattanásra lett figyelmes. Mint éber vasutas, a legelső megállásnál, *Badacsonyörsön* azonnal megnézte a rendellenes zaj okát és felfedezte, hogy a kocsi egyik hordrugója eltörött. A kocsit a legközelebbi állomáson. *Badacsonytomajon* kisorolták.

Illés Ferenc jegyvizsgáló éberségével egy esetleges balesetet hárított el! Cselekedetéért dicséretet érdemel.

Bognár Károly
Tapolca

Munkavédelmi őrjárat

Még alig léptük át az 1961. év küszöbét és máris olyan számban következett be halálos és csonkulásos baleset, ami jogos aggodalomra ad okot. Köztudomású, hogy a vasút veszélyes üzemnek számít, de vajon, ténylegesen olyan veszélyes-e, hogy ilyen sok áldozatot követel.

Ugy gondoljuk, érdemes ezt az állítást nagyító alá tenni és belőle következtetéseket levonni. Szükséges ezt azért is megtenni, mert *sokan úgy vélik — még felelős vezetők is —, hogy a vasútnak, mint veszélyes üzemnek, elkerülhetetlen velejárója, a baleset.* Akik így gondolkodnak, azok vagy nem következetesek, vagy, ami még rosszabb, nem is akarnak azzá lenni.

A balesetek nem a vasútüzem jellegéből következnek

Véleményünk szerint a veszélyes üzem elnevezés azt jelenti, hogy a baleseti veszélyek fokozottan fennállnak, ezért az itt végzett munka nagyobb figyelmet, körültekintést követel. de nem jelenti azt, hogy a baleseteket a vasúton nem lehet megelőzni. *A balesetek nem a vasútüzem jellegéből, hanem a nem elég körültekintő, figyelmetlen munkából, személyek helytelen cselekedetéből, gépek, eszközök hibás voltából. vagy kezeléséből, a technológiai fegyelem megsértéséből, az utasítás és óvórendszabályok előírásainak elmulasztásából és végül a munkafegyelem lazaságából adódnak.*

Elsőként a rendeletek betartásánál tapasztalható lazaságokat említjük. A 2080/25/1952. MT—SZOT határozat kimondja; minden egy nap munkakiesést meghaladó balesetet fegyelmi úton kell kivizsgálni. Ezzel kapcsolatosan a 122 742/1957. I/5. C. sz. rendelet külön rendelkezik a balesetek vizsgálatára vonatkozóan. Az igazgatóságok munkavédelmi előadóinak feladatairól szóló rész harmadik pontja kimondja, hogy a munkavédelmi előadó köteles a balesetvizsgálatot lefolytatni, a vizsgálat alapján hibáztathatók ellen fegyelmi eljárás elrendelését az illetékes fegyelmi hatósághoz 3 napon belül történő fegyelmi határozat meghozatalát szorgalmazni.

S mit mutat a gyakorlat? A ferencvárosi fűtőház létszámába tartozó *Lovász János* féklakatos 1960. október 13-án 10.10 órakor *Ferencváros* állomás területén súlyos üzemi balesetet szenvedett. A hibáztatható *Lukács István* tolatásvezető ellen a fegyelmit még a mai napig sem folytatták le.

A rendelet megvan, a végrehajtás azonban késik. Minek nevezhető ez, ha nem fegyelemsértésnek? Ugy gondoljuk, hogy ezzel egyetért a budapesti igazgatóság vezetője is. Helyes volna, ha a Vasúti Főosztály is vizsgálatot tartana és rendet teremtene a fegyelmi ügyek terén.

A 2080/25/1952. MT—SZOT határozat előírja a vezető beosztású dolgozók biztonságtechnikai vizsgáját. De a szegedi igazgatóság III. osztályánál például 1455 biztonságtechnikai vizsgára kötelezettből 822 nem rendelkezik vizsgával. A rendelet értelmében, vezető munkakörben addig nem lehet senkit beállítani, míg a biztonságtechnikai vizsgát le nem tette. Miért engedi meg a szegedi igazgatóság vezetője és a III. osztályvezető, hogy ezt figyelmen kívül hagyják.

Gyoma állomáson 1960. augusztus 3-án lépett szolgálatba *Pápai Sándor, Pápai László, Miskolci László* technikumot végzett dolgozó, *Berta Antal* szénrámoló a pályafenntartástól november 15-én került az állomásra. Részükre nemhogy a szolgálatba lépés napján, hanem még november 24-én sem tartotta meg az állomásvezető az előírt munkavédelmi oktatást.

Ha a nevelés már nem segit

Elítélendő az is, hogy kocsirendezők nem egyszer otthagyják a munkahelyüket anélkül, hogy a tolatásvezető tudna róla. Ilyen esetekben a tolatásvezetők sem járnak el kellő szigorral. aminek következménye, újabb munkafegyelemsértés.

Az elmúlt évben volt 10 éves évfordulója, a munkavédelmi felügyeletnek. Tíz év alatt a műszaki vezetőkhöz számos felhívást intéztünk, a munkavédelmi törvények betartása és betartatása végett. Történtek felelősségrevonások is. A gyakorlat azonban azt mutatja, hogy *a nevelő- és felvilágosító munkán túl, szigorúbban kell alkalmazni a büntető szankciókat.* A vasút vezetőinek az eddiginél következetesebben kell ellenőrizniük a rendelkezések maradéktalan végrehajtását és gyakorolni a mulasztók felelősségrevonását.

ELVTÁRSI SEGÍTSÉGNEK TEKINTJÜK

Válasz a „Munkavédelmi őrjárat"-ban közöltekre

Az 1961. évi január hó 15-én megjelent *Munkavédelmi őrjárat* a *Veszprém külsői fűtőházfőnökség* munkavédelmi hiányosságait bírálja.

A vizsgálatot végző elvtársak helyesen és segítőkészséggel tárták fel a hiányosságokat. A cikkben foglaltak teljes egészében megfelelnek a valóságnak, mert a biztonsági megbizott a balesetet szenvedőkről a jegyzőkönyvet ugyan felvette, az eljárás lefolytatását azonban elmulasztotta. A tanúkat nem hallgatta ki és nem készített véleményes jelentést a baleset lefolyásáról. Nem fejtette ki a balesetvizsgáló bizottság álláspontját a baleset bekövetkezésével kapcsolatban.

A bírálat tudomásulvétele után a Veszprém külsői fűtőházfőnökségünk munkavédelmi és balesetelhárítási munkáját felülvizsgáltuk és a munka megjavítása érdekében megtettük a szükséges intézkedést. A jövőben folyamatos ellenőrzést fogunk tartani kiadott rendeleteink maradéktalan végrehajtása érdekében.

Osztályunk dolgozói a bírálatot elvtársi segítségnyújtásnak tekintik és elhatározták, hogy a fűtőházaknál végzett felügyeleti munkájuk során munkavédelmi és balesetelhárítási tevékenységet is folytatnak annak érdekében, hogy ez a tevékenység a dolgozók megvédése érdekében társadalmi üggyé váljék.

Benda Pál
műsz. főfelügyelő, osztályvez.

A kapzsiságért nagy árat fizettek...

Nyíregyháza állomáson felelőtlen személyek megdézsmáltak egy metilalkoholt tartalmazó tartálykocsit. A mérgező alkoholból többen is fogyasztottak. Ennek következtében négyen életüket vesztették és több mint 120 személyt részesítettek elsősegélyben.

Így hangzott a döbbenetes hír. amelyet január első felében közöltek a lapok. Hogy mi van a hír mögött? Hogyan történhetett meg ez a tragikus esemény? Ezekre a kérdésekre keresett választ a riporter két héttel az események után.

Január 2-án a hajnali órákban futott be *Záhony* felől *Nyiregyháza* állomásra a 4753-as gyorsteher. A kocsivizsgálók felfedezték. hogy az 509 174-es számú *Kelebia* átmeneti rendeltetésű tartálykocsi a lefejtő csapnál erősen szivárog. Észrevételüket azonnal jelentették. A tartálykocsit átfejtés végett kisorozták a szerelvényből és a 22. vágányra állították.

A kár elhárítására is megtörtént az intézkedés. Az átfejtéshez üres tartálykocsit kértek *Záhonyból.* A raktári dolgozók pedig feladatul kapták, hogy helyezzenek el egy vizes vödröt a szivárgás alá és a felfogott folyadékot időnként öntsék vissza a tartályba. *Arra is felhívták a figyelmüket. hogy nyilt lángot ne használjanak, égő cigarettával ne közelítsék meg a tartálykocsit, mert az tűzveszélyes.*

Elindul a lavina

Tűzveszélyes? Akkor a tartályban nem metanol, hanem etilbenzin lehet — így tűnődtek az éjszakás túr raktári dolgozói. kocsirendezői. A szeszbarátokat azonban nem hagyta nyugodni a kíváncsiság. Jó vadászvizsla módjára addig kerülgették a kocsit, addig szimatolgattak, mígnem megoldódott a rejtély.

— *A tartályban szesz van, iható szesz* — suttogta valaki a sötétben.

A felfedezés híre gyorsan eljutott a szolgálati posztokra, s az éjszaka leple alatt megindult a búcsújárás a tartálykocsihoz.

És a dézsmálás közben senkinek sem jutott eszébe, hogy ezért a cselekedetükért, a lopásért, — mert mi másnak lehet nevezni, azt, ha valaki máséhoz nyúl — felelősségre vonás, büntetés jár.

Nos a felelőtlen könnyelműség a társadalmi tulajdon elherdálása, a lopás mint már annyiszor, ezúttal is megbosszulta magát. Úgyis lehetne mondani — talán ezt a leghelyesebb kifejezés —, hogy *a kapzsiságért nagy árat fizettek a vasút nyíregyházi szarkái, akik a legnagyobb óvatosság mellett sem tudták elpalástolni tettüket...*

Január 3-a még csendes volt. Az állomásfőnökségen sem sejtettek semmit. A sérült tartály átfejtését a nappalos túr elvégezte.

A tragédia január 4-én a hajnali órákban kezdődött. Reggel 6 órakor *Tiszadob* állomásra hívták ki a mentőket. Egy *Óhat-Pusztakócsról Nyíregyházára* tartó tehervonat vonatvezetője és a fékező rosszul lett. (Mindketten Nyíregyháza állomás létszámába tartoznak.) A mentők eszméletlen állapotban beszállították őket a nyíregyházi kórházba. *Brezni András* vonatvezető útközben meghalt. A mentőorvos szeszmérgezést állapított meg náluk.

Nyíregyháza állomásfőnöke reggel 9 óra tájban kapott értesítést a nem mindennapi eseményről. Nem sokkal később azt is jelentették neki, hogy két dolgozó nem jelentkezett szolgálattételre. Először arra gyanakodtak, hogy Brezniék útközben juthattak szeszhez. Ezért nyomban végig telefonálták az egész vonalat, de ez a megoldás nem vezetett eredményhez.

Fény derül a dologra

Délelőtt 11 óra tájban derült csak fény az eddig homályos ügyre. *Fehér András* kocsirendező szolgálat közben rosszul lett. Az üzemorvos Fehérnél szeszmérgezést állapított meg. Az orvos nyomban a mentőkért telefonált. Míg megérkezett a mentő. Fehér bevallotta. hogy előző éjjel az átfejtésre váró tartálynál fogyasztottak szeszt.

Tulajdonképpen ekkor döbbentek rá. hogy a tartálykocsiban ipari célokat szolgáló metilalkohol, faszesz volt. amely az emberi szervezetre káros, fogyasztása látási zavarokat, vakságot. halált okoz. Mivel a vezetők feltevése szerint a mérgező folyadékból mások is fogyasztottak, azonnal megindították a harcot az emberi életek megmentéséért.

A kórház is felkészült. a szemészeti osztályon az egyik legnagyobb kórtermet teljesen kiürítették. hogy mielőbb elhelyezhessék a betegeket. A kórházban még be sem fejeződtek az előkészületek, a mentők máris egymás után szállították be a mérgezetteket. Az ebédutáni órákban 8, este 19 órakor 69, másnap reggelre már 102 mérgezett vasutas vagy hozzátartozó, feleség és gyermek feküdt a kórházban.

A következő napokban még újabb 25 főt vittek be megfigyelés végett. Közben január 4-én délután *Papp Ferenc* kocsirendező, 6-án pedig *Olajos György* és *Halász Ferenc* nyugdíjas meghalt. A két utóbbi idős hozzátartozó volt. A fiatal 26 éves Papp Ferenc héthónapos kisgyermekét és feleségét, Brezni András vonatvezető pedig 4 kiskorú gyermeket és egy beteges asszonyt hagyott magára.

S ki tudja még hányan távoznak el az élők sorából, hányan hagyják itt szeretteiket, gyermekeiket, hányan veszítik el szemük világát, ha nem történik meg a gyors intézkedés az életmentésre, ha az orvosok nem végeznek emberfeletti munkát. Pedig egyesek még akkor is konokul tagadtak, amikor már a rosszullét miatt alig álltak a lábukon.

Papp Sándor váltóőr háromgyermekes apa égre-földre esküdözött. hogy nem ivott a szeszből. Közben alig ért vissza szolgálati helyére, ő is rosszul lett.

Vagy ott van a kilencgyermekes *Jánosi József* tartalékos váltóőr esete. Ő a lakásán lett rosszul. Amikor a mentőket kihívták hozzá. az ajtóból így szólt vissza feleségének: el ne áruld senkinek. hogy honnan van a szesz. Nem sokkal később Jánosinét is kórházba szállították. Az asszony. amikor látta, hogy milyen nagy a veszély töredelmesen bevallotta: a szeszből, amit a férje vitt haza, likőrt főzött és a gyerekeknek is adott. A szirénázó mentők harmadszorra is megjelentek a Jánosi családnál és a gyerekeket is beszállították a kórházba.

Ötnapi kezelés és megfigyelés után 115-en elhagyták a kórházat. Három felnőttet és öt gyermeket — *Jánosi Pirit, Katit, Klárit, Esztit* és *Sárit* — azonban még továbbra is benn tartották. Egyébként a 127 mérgezett között 33 gyermek és 27 nő volt.

Farkas Ferenccel, az állomás SZB-titkárával és *Kovácsvölgyi Józseffel*, a szakszervezet munkavédelmi felelősével január 17-én felkerestük a még kórházban levő betegeket. A Jánosi-nővérek már vidáman hancúroztak a szemészeti osztály meleg folyosóján. A három felnőtt közül ketten már jobban vannak, *Tóth János* váltóőrnek viszont megint látási zavarai voltak. Az életbenmaradtak közül egyébként az ő állapota volt a legsúlyosabb. Öt napig egyáltalán nem látott. Utána fokozatosan kezdte visszanyerni látását. de néhány nap múlva ismét rosszabbodott állapota.

Drágán fizettek a kapzsiságért

Rövid ideig beszélgettünk a betegekkel. Nem is nagyon érintettük a kényes ügyet. mert erről nem szívesen beszélnek. Hangjukon, arcukon azonban látszott a megbánás. És mint *Suták István* raktári dolgozó megjegyezte. ha tudta volna, hogy ilyen következményei lesznek a szeszfogyasztásnak, rá sem nézett volna.

De nemcsak *Tóth János* és *Suták István*, hanem a többiek is szégyellik tettüket, nem mernek a vezetők szemébe nézni, s otthon sem tudják nyugodtan párnára hajtani a fejüket. Érthető, kapzsiságukkal, meggondolatlan cselekedetükkel kétszeresen is bűnt követtek el. Meglopták a társadalmi tulajdont és négy ember halálát okozták. Ők az okozói a kétségbesett házastársak, szülők, családfő, apa nélkül maradt gyermekek könnyeinek is.

Lám az alkoholizmus, az iszákos hajlam milyen nagy károk okozójává vált. Az alkohol miatt adták fejüket a lopásra olyan emberek, akik eddig becsületes munkát végeztek. Az alkohol. a szesz mérgezte meg a családokat és a közösségi életet is. Azét a közösségét, amelyért ezrek és tízezrek legjobb tudásukat és erejük legjavát adják.

A szomorú esettel kapcsolatban azokat a szülőket is nagy felelősség terheli, akik kiskorú gyermekeiknek adtak a lopott szeszből készült likőrből. Mi lesz az olyan gyerekekből, akiket szüleik már 5—6 éves korban pálinkával traktálnak.

Persze azok sem kerülik el a felelősségrevonást. akik a legelemibb utasításokat sem tartották be, akik megfeledkeztek arról. hogy a tartálykocsi oldalára elhelyezzék a halálfejes bárcát és a fuvarlevélen feltüntessék, hogy a szállítmány metilalkohol, méreg.

De ez már a rendőrség és az ügyészség dolga. Az olvasó feladata csupán annyi, hogy levonja a tragikus ügyből a megfelelő tanulságokat.

Visi Ferenc

AZ ÉBER FIGYELEM

mint a vasúti szolgálat fontos követelménye

A vasúti forgalom lebonyolítása egyidőben több dolgozó közreműködésével és nélkülözhetetlen együttműködésével történik. Ugyanakkor az áruk be- és kirakásával sok nem vasutas is dolgozik a vasút területén. Az utazni szándékozók ezrei a vágányok közelében várakoznak és igen sok ember, jármű és állat kel át a pályaszíntbeni átátjárókon.

A vasutas dolgozóknak ezért munkájuk elvégzése közben a munkakörökhöz tartozó sajátos teendőiken kívül a közlekedés biztonsága érdekében állandóan és éberen figyelniök kell a közreműködő munkatársak tevékenységére, a közlekedő vonatok járműveire, azok rakományaira, a jelzésekre, a pálya közelében tartózkodókra.

Az éber figyelem azt jelenti: *az áttekintett területet nemcsak nézni kell, hanem a veszélyt, veszélyes helyzetet kellő időben észre venni, azt felismerve a baleset megelőzésére késedelem nélkül intézkedni.* A legkissebb közönyösség, az éber figyelem ellanyhulása — még néhány másodpercre is — végzetes következményekkel járhat.

Különös jelentősége van az éber figyelésnek a vontatójárművek vezetőinél, akiknek a gépezet működésén, a műszerek mutatóin, a mellette dolgozó fűtő-gépkezelő tevékenységén kívül figyelniök kell saját vonatjukat ugyanakkor nem vehetik le szemüket a pályáról sem. Figyelniök kell az áttekinthetőség határán belül a pályát, nincsen-e a vonatközlekedésnek akadálya? Figyelniök kell a jelzéseket, a váltók állását, a vágányutat, szabad-e a bejárati vágány? Indulásnál, áthaladásnál meg kell győződniök arról is, hogy a menesztés saját vonatjukra vonatkozik-e? — stb. stb. Különösen megerőltető ez a figyelés sötétben, távolbalátás korlátozása esetén.

Mozdonyvezetőink többsége számtalan példát mutatott eddig az éber figyelemre. A Hivatalos Lapban gyakran olvashatjuk a balesetelhárításért jutalomban részesítettek neveit. Legutóbb január 7-én *Budatétény* megállóhelyen kellő időben le nem zárt útsorompónál az 1802. sz. gyorsmotorvonat motorvezetője kedvezőtlen látási viszonyok mellett 60—70 méterről látta meg az útátjáróra haladó járművet, felismerte a veszélyes helyzetet és gyorsfék alkalmazásával sikerült néhány tized másodpercnyi késleltetéssel módot adni az útátjárón haladó közúti járműnek, hogy kiugorhasson az útátjáróra az űrszelvényből.

Sajnos olyan esetek is történnek, amikor az ébertelenség, a figyelmetlenség helyrehozhatatlan következményekkel jár. Sok baleset származott abból, hogy vízállásüveg szakadás, vagy más műszaki meghibásodás esetén a vontató járművön tartózkodók valamennyien ennek megszüntetésére törekedtek s a haladó vonat mozdonyáról senki nem figyelt a jelzőkre, a pályára és *„Megálj"* jelzést meghaladva veszélybe rohantak.

Nemcsak a vonat továbbításánál van jelentősége az éber figyelésnek. Nélkülözhetetlen az a tolatásnál közreműködőknél, a forgalmi-, és kereskedelmi, a kocsi-, a pályafenntartási-, a biztosító és jelzőberendezési szolgálatnál, a vonatkísérő- és pályaszemélyzetnél is. *A kellő időben észrevett hőnfutás, hordrugótörés, síntörés, rakomány csuszamlás megfelelő intézkedés esetén megelőzi a súlyos következményű balesetet.*

Azon a munkahelyen, ahol a vágányút előkészítését, a váltó- és vágányellenőrzést tartják különösen figyelmesen kell a váltók használhatóságáról meggyőződni, a váltók helyes beállításáról és vágányút lezárásáról gondoskodni.

Konrád József

(Folytatjuk.)

Szocialista brigádok az élen

A *Nyiregyházi Pályafenntartási Főnökség* területén 10 brigád harcol a szocialista cím elnyeréséért. Ezek a brigádok nemcsak a termelésben járnak élen, hanem a tanulásban is. A tagok közül 62-en az általános iskolában, 15-en pedig technikumban végzik tanulmányaikat.

Az új versenyszellem a baleseti statisztika alakulására is kihatással van. 1960-ban kevesebb személyi baleset történt, mint az előző évben. A kiesett munkanapok száma kb. a felére csökkent.

Az 1961. évi feladatok megoldására, a még meglevő hibák kijavítására a főnökség intézkedési terveket dolgozott ki.

Kisvárdai István
pft. főnök

Szakszervezetek a honvédelemért

Az imperialista agressziós erők ellen folytatott harc napjainkban erőteljesebben, szervezettebben, eredményesebben folyik, mint az imperializmus létrejötte óta bármikor. E harcnak fő mozgató erői a szocialista országok, melyek mögé a békéért folyó harcban felsorakoztak a nemzetközi munkásosztály, a felszabadult gyarmati országok népei a háború ellen fellépő valamennyi ország és az összes békeszerető erők.

Ezeknek az erőknek közös erőfeszítésével el lehet hárítani az imperialista agresszorok azon kísérletét, hogy világháborút robbantsanak ki. Ehhez azonban a népek magasfokú éberségére van szükség és arra, hogy a szocialista tábor országai nagy gondot fordítsanak a védelmi képességük állandó növelésére.

A haza védelme az egész nép ügye

A védelmi képesség növelésének természetesen nem egyedüli útja a hadsereg fejlesztése. Alkotmányunk értelmében *a haza védelme nemcsak a hadsereg, a fegyveres erők feladata, hanem az egész nép ügye, a polgári lakosságé is.*

A honvédelemre történő mozgósításból tehát minden társadalmi és állami szervnek, így a szakszervezetnek is sajátos feladatainak megfelelően tevékenyen ki kell vennie a részét.

A SZOT 1961. januári határozata kimondja a honvédelmi nevelés és felkészítés nemcsak a hadsereg, a fegyveres erők és a *Honvédelmi Sportszövetség* feladata. *A szakszervezeteknek, mint a munkásosztály harci szervezeteinek a szocializmus építésének körülményei között az építés feladatai mellett fokozott gondot kell fordítaniok a védelem kérdésére, hozza kell járulni ahhoz, hogy mint a munkásosztály tömegszervezete, mozgósítsa a dolgozókat a proletárdiktatúra védelmére való felkészítésre.*

A szakszervezeti bizottságok teendői

Az MHS-nek, mint speciális tömegszervezetnek a feladata, a dolgozók katonai elő- és utóképzése, ezért szakszervezeteinknek alapvető feladata, hogy a szakszervezeti tagok körében fejtsenek ki agitációs és propaganda munkát, mozgósítsák a dolgozókat a katonai elő- és utóképzésben, valamint a technikai sportokban való részvételre.

Különös gondot kell fordítanunk arra, hogy üzemeinkben levő sorköteles fiatalokat megfelelő politikai nevelésben részesítsük és az MHS-nél részt vegyenek a körkiképzésben.

Segítsék elő a szakszervezetek olyan légkör kialakítását az üzemekben, melyben minden munkásfiatal érzi, hogy a néphadseregben való szolgálat megtisztelő kötelesség. A helyi lehetőségekhez mérten a szakszervezeti bizottságok fordítsanak fokozott gondot hazánk fegyveres szervei és a dolgozók kapcsolatának elmélyítésére.

Felvilágosító munkával magyarázzák meg, hogy a fegyveres erők a néphatalom védelmezői, céljuk és érdekeik azonosak a munkásosztályéval. Kezdeményezzenek közös megmozdulásokat, munkás- és katonatalálkozókat, rendezvényeket. Helyes azt a célt kitűzni, hogy szoros barátság alakuljon ki az egyes fegyveres testületek és a környező üzemek között.

A szakszervezeti bizottságok a kiképzésre történő mozgósításon túl *anyagilag is támogassák az MHS munkáját*, járuljanak hozzá a helyi anyagi technikai bázis megteremtéséhez. Az üzemekben dolgozó tartalékos tiszteket irányítsák az MHS szervezetekbe, ahol lehetőség van katonai továbbképzésükre. Bízzák meg őket olyan társadalmi munkával, hogy az MHS-szervezetekben ők legyenek a honvédelmi nevelés és a kiképzés közvetlen irányítói. Az arra érdemeseket segítsék elő megfelelő munkakörök betöltéséhez és az ehhez szükséges képzettség megszerzéséhez.

Nagyobb gondot a honvédelmi nevelésre

A szakszervezeti sportegyesületekben fordítsanak nagyobb gondot a honvédelmi nevelésre. A szakszervezetek ismeretterjesztő programjába iktassanak be honvédelmi jellegű előadásokat, melyhez előadókat az MHS-biztosít. Mozgósítsanak a honvédelmi rendezvényekre, különösképpen a honvédelmi napokra és az évenként rendszeresen megrendezendő honvédelmi összetett versenyekre.

A SZOT 1958. július 12-i határozata megszabja, hogy a szakszervezeti bizottságokba állítsanak be honvédelmi felelősöket, ezt a feladatot azonban sok helyen nem hajtották végre. Az összekötők beállítása tartalékos tisztekből célszerű. Ahol már megvannak, gyakran arról panaszkodnak, hogy nem tudják mi a feladatuk. E cikkben elmondottak alapul szolgálnak a honvédelmi felelősök munkájához.

A SZOT 1961. januári határozatának értelmében *a szakszervezeti bizottságok vegyék fel a kapcsolatot az MHS üzemi szervezeteivel és a helyi lehetőségekhez mérten kapcsolódjanak be a honvédelmi tömegmunkába.* Ezzel hozzájárulnak ahhoz, hogy dolgozóink a szocialista építőmunka mellett bármikor készen legyenek — ha kell fegyverrel is — megvédeni a munkáshatalmat.

Magyar Honvédelmi Sportszövetség

Ahol nem hanyagolják el az oktatást

A *Magyar Vasutas* január 15-i számában megjelent *Emberek a vágányok között* című cikk szomorú statisztikát közölt a balesetekről.

A cikk olvasása után határoztam el magamat, hogy egy olyan szolgálati helyről írjak, ahol nem hanyagolják el a dolgozók oktatását. A *pécsi fűtőházról* van szó. Ha valakit a fűtőházhoz helyeznek, vagy ha újfelvételes dolgozót vesznek fel, addig nem engedik munkába állni, míg a baleseti oktatáson nem vesz részt. Annak idején, amikor a fűtőházhoz kerültem, az oktatótiszt velem is sokat foglalkozott.

Persa József Csurgó

Ne tegyünk különbséget

Furcsa dolog lenne, ha valamelyik állomáson a forgalmi dolgozók mosdóhelyiségéből kizavarnák a szolgálata után tisztálkodni akaró mozdonyszemélyzetet. Ez minden bizonnyal a szakmai sovinizmus legdurvább megnyilvánulása lenne.

Vonatvezető létemre nekem is rosszul esett, amikor 26 órás körvasúti szolgálatom után Rákos állomáson leváltottak és a motorüzem főnöke nem engedte meg, hogy a vontatási dolgozók zuhanyozóját használjam. Egyébként a Motorüzem Főnökség épületében lakom.

— *Nem lehet, maga a forgalomnál dolgozik* — mondta kérésemre a főnök elvtárs. Sőt a mosdó kezelőjének is megparancsolta, hogy forgalmi dolgozót ne engedjen itt tisztálkodni. Ez az intézkedés annál is furcsább, mert az épületben lakó vontatási dolgozók családtagjai is használhatják a fürdőt.

Helyes lenne, ha a különböző szakszolgálatok közötti válaszfalak lebontását ilyen egyszerű dolgoknál kezdenénk el.

Kovács VII. Ferenc
Budapest—Ferencváros

Társadalmi munkában

A *Szolnoki Rakodási Főnökség* dolgozói 1960 második felében is teljesítették az élüzemszint feltételeit. Pedig a téli hónapokban nem könnyű a dolgozók munkája. Ezért az elért eredmény figyelemre méltó.

A főnökség dolgozói a társadalmi munkából is kiveszik a részüket. A kisméretű rakszeravítóműhely helyett társadalmi munkában építettek egy új fedett helyiséget. A sérült bútorokat és rakodási eszközöket ezentúl nem kell a szabad ég alatt javítani.

A dolgozók 5200 forint értékű anyagot építettek be és mintegy 200 társadalmi munkaórát dolgoztak a fedett helyiségen.

Zsigmond János
SZB-titkár, Szolnok

10 éves a „Vasút"

A KPM I. Vasúti Főosztály kiadásában 10 évvel ezelőtt jelent meg először a Vasút című lap, a vasutas dolgozók műszaki folyóirata. A lap egy évtized alatt megjelent példányszámai sok segítséget nyújtottak elsősorban a gazdasági és műszaki vezetők munkájához.

Népszerűségére mi sem jellemzőbb, mint az olvasótábor növekedése. Míg 1956 előtt 4000—5000, addig ma 9500 példányban jelenik meg a Vasút. S ami a legörvendetesebb, nemcsak külső formájában, hanem szerkesztésében és tartalmában is változatosabb, mint a korábbi években volt.

A 10 éves jubileum alkalmából köszöntjük laptársunkat, köszöntjük szerkesztőit, irógárdáját és népes olvasótáborát.

Mosolygó gyerekek között a Hámán Kató fűtőház napközi otthonában

Látogatásunkkor éppen ebédhez készülődtek a *Hámán Kató fűtőház* napközi otthonában. A kis naposok a terítésnél szorgoskodtak. A többiek illedelmes köszönés után mosolygós arccal sereglettek körénk. *Kriskó Mihályné* vezető óvónő készségesen kalauzolt a kicsinyek birodalmában.

— Napközi otthonunk hivatása — az ország többi vasutas óvodáihoz hasonlóan — a vasútnál dolgozó szülők gyermekeinek nevelése és gondozása — mondta bevezetőül. — Feladatunk: megfelelő környezet és életmód kialakításával megteremteni azt a közösséget, amelyben gyermekeink jól érzik magukat, derűsek, vidámak, mind testi, mind értelmi fejlődésük biztosítva van. Biztosítani, hogy kifejlődjenek a gyermekekben azok a készségek és képességek, melyek megkönnyítik az iskolai életbe való beilleszkedést, és az iskolai tanulmányok megkezdését.

Értelmi, erkölcsi, esztétikai nevelés

Reggel 6 órától este 18 óráig tartunk nyitva. A korán érkezőket lefektetjük, hogy fejlődésükre ne legyen káros a korai felkelés. Naponta háromszori étkezésben részesülnek. Az étrend összeállítása orvos ellenőrzésével történik. Figyelembe vesszük az évszaknak megfelelő vitaminszükségletet. Negyedévenként testsúlyuk ellenőrzésével figyeljük testi fejlődésüket, s ha szükséges, az arra rászoruló gyermekeket külön vitaminkúrára fogjuk.

A mosdóban külön törülköző és fésű áll minden gyermek rendelkezésére. Következetesen megköveteljük, hogy másét ne használják. Sokat tartózkodunk a gyermekekkel a szabad levegőn.

Az egészségügyi feladatok mellett fő célunk a gyermekek értelmi, esztétikai és erkölcsi nevelése — folytatta Kriskó Mihályné —, a szülői ház megszerettetése, a felnőttekkel szembeni udvarias viselkedés kialakítása, a munka megszerettetése. Érdemes megnézni, hogyan terítenek a kis naposok. A nagyobbak megismerkedtek már a tányér, a kés, a villa, és a kanál elhelyezésével. a kávét önállóan öntik pajtásaik csészéjébe, s a szalvétát sohasem felejtik el. A terítőket szépen összehajtják, a termet önállóan rendbeteszik.

Rügyező ág januárban

A természetsarokban akvárium, zöld növény és rügyező ág van. Ezeket maguk gondozzák, s ha valami változást észlelnek, pl. a vázába tett ágakon kibújtak a rügyek, örömmel újságolják. A nagyobbak segítenek a kicsiknek.

A kettős nevelés megszüntetése és az egységes nevelés megvalósítása érdekében fontosnak tartjuk szülői értekezleten ismertetni nevelési célkitűzéseinket és terveinket. Megalakítottuk a szülői munkaközösséget. Több szülő feljánlotta segítségét a játékok megjavításánál, varrásnál és egyéb tennivalónál. Karácsonykor közösen díszítettük fel a fenyőfákat, készítettük el a csomagokat.

További terveink: az évek óta elfekvő anyagokból huzatok varrása a takarókra. Szeretnénk a termeket még hangulatosabbá, színesebbé tenni. Még több játékot beszerezni és a szülőkkel közösen készíteni. Az udvarra nagyméretű babaházat, repülőt, autót, bábszínházat akarunk készíteni. Farsang idején a szülői munkaközösséggel karöltve színes karnevált rendezünk.

Még sok feladat vár ránk, s ezek megvalósításában *nagyon sok segítséget kaptunk, és kapunk a fűtőház szakszervezeti bizottságától, elsősorban Spala elvtárstól, az SZB-titkártól.* Problémáinkat mindig meghallgatja, mindenre talál megoldást.

Halácsi Dezső

Egyre nő a számoló- és adatfeldolgozó gépek szerepe a vasúton

Nemrégen alakult meg a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium kibernetikai csoportja a vasúti főosztályon, azzal a céllal, hogy a kibernetikai berendezéseknek és módszereknek gazdaságtervezési és gazdaságigazgatási feladatait megoldani segítsen, irányt mutasson hazai és külföldi példák alapján a közlekedésben való hasznosításukra.

A *Tudományos Felsőoktatási Tanács* megállapítása szerint — és ezt a *Magyar Tudományos Akadémia számítástechnikai központjában* az M. 3-as rendszerű számítógépen elvégzett szállításprogramozási feladatok sikeres megoldása is alátámasztotta — a közlekedés széles területén is nagy népgazdasági haszonnal lehet alkalmazni ezeket a gépeket.

Köztudomású, hogy a MÁV kereskedelmi és egyéb vonatkozású adatainak statisztikai célokra való kimunkálását már harmincegy esztendeje végzik. Most folyik az elavult *Powers*-rendszerű gépek kicserélése korszerű *CAM*-típusú szovjet és *ARTIMA* rendszerű gépparkkal.

Az *ARTIMA*-gépeket csehszlovák gyár szállította a vasútnak. Az új gépek több előnye közül említést érdemel például, hogy olyan típusokkal rendelkezik, amelyeken az eddig ismert és használt 45, illetve 80 oszlop helyett 90 oszlop lyukasztása lehetséges, s ezt tömblyukasztással végzi. Mindemellett jóval kisebb selejttel dolgozik, mert a hiba a kártya elrontása nélkül is kijavítható. A gép 64 számtani műveletre képes és műveletsebessége óránkint eléri a 4000—8000 tételt.

De a nemrégen bemutatott nemzetközi irodagépkiállításon ezeket a kitűnő gépeket is túlszárnyalták az elektronikus számoló- és adatfeldolgozó-gépek. Több ilyen gép már működik az országban, s remény van rá, hogy belátható időn belül a közlekedés is büszkélkedhet velük.

A kibernetikai csoport eddigi munkája során többek között megvizsgálta a MÁV kocsiintézőségének az üres kocsik elosztásával összefüggő munkáját, a rakott kocsiáramlás gépi feldolgozását és a forgalmi statisztika újszerű elkészítési módját. Felhasználják munkájukban a *Nemzetköz. Vasút Egylet* (UIC) kibernetikai albizottságának tapasztalatait, s többek között az osztrák és francia kibernetikuso. vasúton szerzett tapasztalatai.

Kibernetikusainkat jelenleg a tranzitstatisztika és a tranzitleszámolás foglalkoztatja de folyik a kísérleti tervezés a MÁV havidíjasok bérelszámolásának és a nyugdíjasok nyugdíjelszámolásának lyukkártyagépeken történő feldolgozására is.

Bizonylatok adatainak feldolgozása az Arima típusú gépen a BVKH-ban

Külön csoport foglalkozik a műanyagok alkalmazásával a MÁV anyagvizsgáló főnökségén

Varga János gépészmérnök és Varga Krisztina laboráns munka közben
Simay István felv.

Gazdasági életünk számtalan területén alkalmazzuk már a műanyagból készült berendezési tárgyakat, gépalkatrészeket. A vasút is lépést tart a fejlődéssel. A 7. szakosztály kezdeményezésére még 1956-ban megalakult egy műanyagokkal foglalkozó bizottság, amely azóta is eredményesen tevékenykedik.

A muanyagok fokozott felhasználása az iparban szükségessé tette az alkatrészek rendszeres vizsgálatát, minőségi átvételét és az újabb lehetőségek fokozott feltárását. E feladatok biztosítása érdekében időszerűvé vált, hogy a MÁV anyagvizsgáló főnökségnél is létrejöjjön egy olyan munkacsoport, amely a műanyagok alkalmazásával foglalkozik.

A csoport feladata az üzemszerűen felhasználásra kerülő alkatrészek minőségi vizsgálatának és átvételének végrehajtása mellett olyan kísérleti munkák megkezdése és továbbfejlesztése, amelyek alapján tervszerűen és céltudatosan végezhetik majd a műanyagból készült alkatrészek technológiájának kidolgozását, üzemi kipróbálását, a gyártás bevezetését és a legyártott alkatrészek alkalmazását a MÁV-nál.

A mindössze féléves múlttal rendelkező műanyagcsoport beváltotta a hozzáfűzött reményeket. A közösen kialakított tervek alapján már megkezdték a következő vizsgálatokat, illetve megvalósították az alábbi alkatrészek gyártását és üzemszerű bevezetését: kormánymű csapszegszelencék, fék- és himbaszelencék, lengőív-kövek bevonása poliamiddal. Ezeknek az alkatrészeknek a MÁV-nál történő bevezetése előzetes kalkuláció szerint évente több millió forintos megtakarítást eredményez.

A fejlődés azonban itt nem áll meg. Hosszabb időtartamú kísérletek kezdődtek a poliamid, poliészter, epoxigyanták, cellulózeacetát és még egy sor műanyag kiterjedt felhasználási lehetőségeinek biztosítására. Ezeket a kísérleteket a MÁV igényeinek megfelelően tervszerű munkával végzi a MÁV anyagvizsgáló főnökség műanyagcsoportja.

A csoport felszerelése ugyan még szegényes, de a fejlődés lehetősége ennek ellenére megvan.

Simay István

Könyrismertetés

William Z. Foster: A világ szakszervezeti mozgalmának története. Fordította: Makai György. 699. old. egeszvászon-kötésben 45 forint.

Az Egyesült Államok Kommunista Pártjának elnöke gazdag tényanyaggal és ugyanakkor igen érdekesen írja meg a nemzetközi szakszervezeti mozgalom történetét kialakulásától egészen 1955-ig. Különösen érdekes az utolsó fél évszázad nemzetközi szakszervezeti mozgalmának bemutatása. Ebben az időben a szerző maga is egyik aktív részvevője volt a szakszervezeti mozgalom kibontakozásáért folyó harcoknak. Foster éles bírálója az amerikai társadalmi életnek, leleplezi az amerikai szociáldemokraták áruló magatartását. A szakszervezeti mozgalom helyzetét és feladatait mindenkor az adott politikai és gazdasági körülményekkel való összefüggésében vizsgálja. A könyv, amely eddig öt nyelven jelent meg, értékes, színes gyűjteményes kötete az egész világot felölelő szakszervezeti mozgalom történetének. (Táncsics Könyvkiadó)

RÖVIDEN

Dzsakarta: Az indonéz kormány hétéves tervet dolgozott ki a vasutak továbbfejlesztésére. A terv szerint 490 új dieselmozdonyt importálnak és mintegy 1754 kilométer hosszú pályát újítanak fel.

Bagdad: 1961-ben szovjet segítséggel egy normál nyomtávú vasútvonal építését kezdik meg *Bagdad* és Bászra között.

Varsó: 390 új személykocsit és 10 030 teherkocsit állítottak forgalomba a lengyel vasutak az utóbbi 13 hónap alatt.

Thionville: A francia államvasutakon 2000 tonnás tehervonatokkal végeznek fékpróbákat lejtős terepen. A villamos mozdonyokat villamos fékberendezéssel látták el.

HÍREK

Búcsú az öregektől...

Tizenkét idős vasutas, vonatvezető, jegyvizsgáló tette le a nehéz börtáskát, a vöröskeresztes mentőládát és a földig csüngő, mindig kormos zárlámpát a Nyugati pályaudvaron.

Tizenkettő a sok közül... Könnyű volt felismerni őket. Csaknem valahányan deresek... A szemek, melyek annyiszor fúródtak bele az éjszaka sötétjébe — télben, szélben, esőben, hóban — farkasszemet nézve a jelzők, váltók fényeivel, most egy kissé megtörtek. Talán az este szépsége, melege, a régi, megszokottól való válás, a búcsú percei vonnak rájuk halovány fátyolt.

Igen! Ahogy Acsai László vezénylőtiszt búcsúztatójából és néhány rögtönzött szónoklatból is kicsendült, nem kis dolog szakítani a fárasztó, veszélyes, de mégis szép régivel. Egy-egy emlékeztető szónál meg is csillannak a szemek, mint a magasratartott poharakban a bor gyöngye.

Egyszer csak csend támadt. Küldönc érkezett... Az állomási személyzet táviratát hozta, melyben forgalmisták, ügyeletesek, térfelvigyázók, váltóőrök, kocsirendezők búcsúznak a szolgálatból kilépő veteránoktól. Egy-egy könnycsepp is buggyan azoknál a szavaknál, amikor emlékeznek, megköszönik a be nem jegyzett háromszöges megállásokat és az elvitt perceket.

Az egy mondatba sűrített jókívánságuk így hangzott: „a szabadjelzők végtelen sora vezérelje Önöket erőben, egészségben a jól megérdemelt pihenés útján".

Ezt kívánta ott mindenki a búcsúzó tizenkettőnek és hisszük, kívánta és kívánja jó szívvel a vasutasok százezres tábora mindazoknak, akik ezekben a napokban búcsúztak az intézettől. —lyf—

— **Szakszervezeti bizottsági ülésen tanulmányozták az 1961. évi üzem feltételeket Szeged-Rókus állomáson.** Az ülésen elhatározták, hogy a jövőben nagyobb gondot fordítanak a kocsik gyors kiállítására, az áru mielőbbi továbbítására.

— **A békéscsabai vasutasok közül is sokan részt vettek a termelőszövetkezetek szervezésében.** A földdel rendelkezők között pedig szép számmal találni olyanokat, akiknek családtagjaik beléptek a tsz-be.

— **Megkezdődött a szénszállítás a mecseki új bányavasúton.** Hosszúheténytől a pécsi szénmosóig. A hat és fél kilométer hosszú bányavasút jelenleg a vasasi, később azonban már a hosszúhetényi új akna szenét is szállítani fogja.

— **Az idén elkészül a korszerű szuhakálló—mucsonyi új** felvételi épület, amelyet új raktár- és mérlegház egészít ki.

— **Túlteljesítették 1960. második félévi tervüket** Vácrátót állomás dolgozói. A kocsitartózkodásban és a kocsikihasználásban 115, a kocsimozgatásban pedig 123 százalékos eredményt értek el.

— **Megjavították a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV** üzemrészeinek padozatát. Azóta biztonságosabb a közlekedés, könnyebb a takarítás, higiénikusabbak a műhelyek.

— **Egészségügyi állomást létesítettek Balassagyarmaton.** Ez az ország harmadik pályaudvari egészségügyi állomása.

— **Derekasan kiveszik a részüket** a tsz-szervezésből és patronálásból a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV dolgozói is. Nemcsak Gyöngyösön, hanem Heves megye több községében is megfordultak az üzem agitátorai, hogy meggyőző szóval a szocialista mezőgazdaság útjára vezessék az egyénileg dolgozó parasztokat.

— **Jól sikerült termelési tanácskozást tartottak** Szeged-Rókus állomáson. Az állomásfőnök beszámolóját élénk vita követte.

— **Megkezdték a billenős vagonok prototípusának készítését a Székesfehérvári Járműjavítóban.** Az üzemnek ebben az évben 100 billenős vagont kell készítenie.

— **Bensőséges ünnepségen vettek** búcsút munkatársai Pintér Ferenctől, a Szolnoki Járműjavító szakszervezeti bizottságának elnökétől. Pintér elvtárs, aki 1919-ben vöröskatona volt, 43 évet töltött el az üzemben.

— **Szorgalmas munka folyik a Szolnoki Járműjavító kocsiosztályán.** A dolgozók és a vezetők egyaránt sokat várnak az újonnan épített vágányhálózattól, a szalagszerű kocsijavítástól. A mázolók részére épülő röptető is a befejezéshez közeledik.

— **Disznótoros vacsorával egybekötött farsangi bált rendezett Ferencváros állomás szakszervezeti bizottsága a November 7 Kultúrotthonban.** A bál előkészítéséből a nőbizottság tagjai is kivették a részüket. Különösen sokat segítettek a vacsora elkészítésében, amelyből 400 adag fogyott el.

— **Vacsorával egybekötött ünnepségen vettek búcsút tizenkét** nyugdíjba vonuló dolgozótársuktól a miskolci Tiszai-pályaudvaron. A Vörösmarty Klubban megrendezett ünnepségen Mezei István SZB-titkár köszöntötte az ünnepelteket.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném Makó állomás** melletti 2 szobás, tágas, szép, I. emeleti MÁV lakásomat hasonló budapesti, vagy környékbeliért. Cím: Huszta Miklós műsz. int., Makó, Csokonai utca 22.

— **Elcserélném egy nagyszobás, szépfekvésű földszintes budai komfortos lakásomat 2 szobás komfortosra.** Budaiak előnyben. Cím: Szabó József, Budapest, I., Avar utca 2. földszint 44. V. pavilion. Érdeklődni lehet: 8 — fél 5 óra között telefonon a 228—647, 849/33 sz. melléken.

ÚJBÓL ÜZEMBE HELYEZIK A HEDZSASZ-VASUTAT

A híres Hedzsasz-vasút, amely Damaszkusztól Jordánián át Medinába vezet, még az első világháború előtt épült. A vasutat elsősorban a mekkai zarándokok használták. A háború alatt súlyosan megrongálódott vasutat az izlámvilág kívánságára — a zarándokutak megkönnyítésére — helyreállították és újból üzembe helyezik.

SZÉPÜL A SPORTTELEPÜNK

A Békéscsabai MÁV Bocskay-sporttelepe évről évre szépül. Több mint 100 ezer forint hozzájárulással új öltést kap. Az Igazgatóság és a megyei TST segítsége sportvonatkozásban előrehaladást jelent a sportágak fejlődésében. Labdarúgásban, kézilabdában, sakkban, röplabdában, atlétikában különösen figyelemre méltó eredmények születnek. A korszerűsített sporttelep bizonyára még jobban vonzza majd a fiatalokat. A tekepályákon is sok neves tekéző nőtt már fel.

Sportolóink most készülnek a tavaszra, a bajnokságok nyitányára. Reméljük, az idén is megáll majd helyüket.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

A Hivatalos Lapból

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

2. számból: 101 100/1961. I/2. B. A Magyar Államvasutak 1960. évi üzemi jutalék szabályzatának hibahelyesbítése.

100 424/1961. I/8. A. A forgalmi és kereskedelmi dolgozók oktatásának szabályozása.

131 962/1961. AI. C. A MÁV háztartási üzelőanyagellátás szabályozása az 1961/62. tüzelési évben.

4. számból: 101 534/1961. I/2. B. „Kiváló Dolgozó" kitüntetés adományozása.

130 486/1960. I/3. A Pályázati hirdetmény a békéscsabai, a bodrogolaszi, a kaposvári, a kőszegi, a répceszentgyörgyi és a szegedi MÁV nevelőintézetekbe történő felvételre.

1 200 000 pár virsli – 8 200 000 üveg sör

Lapunk december 15-i számában hírt adtunk arról, hogy az Utasellátó egy hónappal a határidő előtt teljesítette 1960. évi forgalmi tervét, majd a vállalat téli felkészüléséről írtunk.

Néhány számadat tükrében azt is érdemes megnézni, hogy a múlt évben mennyi ételt és italt fogyasztott az utazóközönség az Utasellátó büféiben, étkezőkocsijaiban és mozgó árusai útján.

Budapesten és a mozgó szolgálatnál 1 200 000 pár virslit értékesítettek és 5500 mázsa húst használtak fel. Ezenkívül 4 200 000 palack bort, 8 200 000 üveg sört, mintegy 3 millió palack üdítő italt és 1 200 000 üveg ásványvizet adtak el, hogy csak a főbb adatokat említsük.

A vállalat terveiből is érdemes kiragadni néhányat. Az idén 28-ra növelik a kisvendéglők számát. A Balaton mentén tovább folytatják a büfék és árusító helyek korszerűsítését. Balatonfüred állomáson modern bisztrót létesítenek, Siófok állomás Budapest felőli végében új peronbüfét rendeznek be.

Köszönöm az üdülőjegyet

Az Északi Járműjavító szakszervezeti bizottsága üdülőjegyet adott az üzem egyik dolgozójának kislánya számára. A beutalójegy Parádsasvárra szólt. Tulajdonosa, Kocsis Mária úttörő, az üdülőből levélben mondott köszönetet a szakszervezeti bizottságnak. A rövid zsinórírással megírt levél így hangzik:

Kedves elvtársak!

Nagyon szépen megköszönöm, hogy üdülésemhez hozzásegítettek. Nagyon jól érzem magamat az üdülőben. Délelőttönként tanulok, délután a csendes pihenő után pedig sétálunk, játszunk, vagy filmvetítésen veszünk részt. Az ellátás is kitűnő. Mindennap kapunk tortát, vagy cukorkát.

Úttörői üdvözlettel
Kocsis Mária

Egy gőzmozdony utolsó útja

A James Holden-féle 490-es gőzmozdonyok közül az utolsót is múzeumba vitték. Az 1894-ben épített gépet a stratfordi fűtőházból (Anglia) mint történelmi ereklyét, országúton szállították a Van Clapton-i múzeumba.

EMELKEDIK A VASÚTI TARIFA AUSZTRIÁBAN

Hírek szerint Ausztriában felemelik az osztrák Bundesbahnen személy- és teherszállítási tarifáját. A személyvonatok második osztályán mintegy 25 %-kal emelkednek a jegy ára.

Férfinap az Északi Járműjavítóban

Az *Északi Járműjavító* nőbizottságában több megbeszélés előbbe meg a férfinap megrendezését. A nők ugyanis nemcsak műsorral, hanem ajándékkal is kedveskedtek a férfiaknak. Ezért nem kevesebb, mint 450—500 különféle ajándéktárgyat kellett készíteni és vásárolni.

Mivel ez volt az első férfinap, január 17-én már a reggeli órákban nagy volt a sürgés-forgás az üzemben. A nődolgozók sorra felkeresték férfi munkatársaikat és megajándékozták őket.

Ez volt a bevezető. Délután, a műszak befejezése után, az üzem kultúrotthonában folytatódott az ünnepség. A színházterem zsúfolásig megtelt dolgozókkal. A jól sikerült ajándékműsort — a műsorban az üzem színjátszói és hivatásos művészek léptek fel —, nagy taps fogadta.

Az előadás után az étteremben és a büfében folytatódott a szórakozás. Növelte az amúgy is kitűnő hangulatot a zsákbamacska-játék. Nődolgozóink kosárral a karjunk jelentek meg és megkezdődött a tréfás játék.

A jól sikerült szórakozás, amelyről napokig beszéltek üzemünk dolgozói, a késő esti órákig tartott. *Surman Imre*

Mit kell tenniük a sportvezetőknek

a Kilián Testnevelési Mozgalom sikeréért

Bár még három hónap választ el bennünket a Kilián testnevelési mozgalom hivatalos megindításától, a leikes sportköri vezetők azonban addig is sok hasznos munkát végezhetnek.

A legelső teendő: a sportkörök elnökségei vitassák meg és dolgozzák ki a Kilián testnevelési mozgalom szervezési és végrehajtási tervét. Az új jelvényszerző rendszer hosszú éveken át minden sportszervezet fő feladata lesz. Éppen ezért minden sportvezetőnek tisztában kell lennie a mozgalom szabályzatával, előírásaival és a végrehajtás összes lehetőségeivel. Ki kell dolgozni a mozgalom tervét nemcsak a sportköri tagokra, hanem az üzemek dolgozóira is, mert az ő bevonásuk az egyik rejtett célja a KTM-nek.

Mit foglaljon magában a terv? Ezt joggal kérdezheti bárki. Annál is inkább, mivel a Kilián testnevelési mozgalom merőben eltér az MHK- és a többi jelvényszerző mozgalomtól.

A tervben feltétlenül szerepeljenek a szükséges Kilián-versenyek és próbák, az üzemben (hivatalban) megszervezendő házi versenyek és túrák. Ezek a legfontosabbak, hisz a pontok megszerzéséhez sok versenyt, túrát kell biztosítani a jelentkezőknek.

Tervbe kell foglalni a propagandaintézkedéseket is. A dolgozókkal és nem utolsósorban a szakosztályvezetőkkel, edzőkkel ismertetni kell az új jelvényszerző mozgalmat. Miután a vezetőség a tervet megtárgyalta, az edzőkkel és szakosztályvezetőkkel értekezleten meg kell beszélni saját maguk és a szakosztályaik tennivalóit.

Az előkészítő időszak egyik legfontosabb feladata a mozgalom megismertetése. Ebben a leghathatósabb szerepet az élsportolók, a sportvezetők tölthetik be.

Fel kell használni az üzem adott lehetőségeit, a hangosanbeszélőt, a falújságot és az üzemi újságot is. Az ebédszünetekben szólaltassuk meg a sportvezetőket és az ismertebb sportolókat. Mondják el a mozgalom lebonyolításának rendjét és agitáljanak a részvételre. Ugyanez vonatkozik lényegében a többi propagandaeszközre is.

Az agitáció során mondjuk meg a dolgozóknak, hogy az új jelvényszerző mozgalom mindenkinek, fiatalnak és idősnek egyaránt lehetőséget biztosít a rendszeres sportolásra Ez azért is fontos, mert a munkaidő csökkenésével a dolgozók szabad idejének helyes és ésszerű felhasználását segíthetjük.

A mozgalom újszerűségét az jellemzi, hogy megtalálható benne a hazánkban ismert és üzhető valamennyi sportág. A dolgozók maguk választhatják meg, hogy melyik sportágakban kívánják megszerezni a jelvényhez szükséges pontokat. A fiatalok valószínű, legszívesebben versenyeken kívánnak indulni. A versenyzéstől idegenkedő idősebbek számára a természetjárás, vadevezés, kerékpártúrák teljesítése is lehetővé teszi a jelvény megszerzését.

Tavasszal kell előkészíteni a sportlétesítményeket és a szükséges felszerelést is. Nagyon fontos, hogy már most gondoskodjunk a versenyek, bajnokságok, túrák lebonyolításához szükséges szakemberekről. Fel kell kérni a sportkörben és az üzemben található edzőket, játékvezetőket, versenybírákat, túravezetőket. Ha valahol kevés a szakember, fiatal sportszerető dolgozókat kell önálló tanfolyamokon vagy a TST tanfolyamain felkészíteni.

Mint láthatjuk, tennivaló bőven van. S ha azt akarjuk, hogy szép eredményekkel számolhassunk az év végén, akkor már most kezdjünk munkához.

Endrődi Lajos
az MTST sajtó- és propagandaosztályának vezetője

SPORTHÍREK

Férfi egyéniben Berczik nyerte a magyar—román nemzetközi asztalitenisz-versenyt. A csapatküzdelemben, amelyet a magyar csapat nyert meg, a fiatal Rózsás Péter is kitűnően helytállt.

Kamuti Jenő nyerte az év első törválogatóját. Január 21-én és 22-én bonyolították le az év első férfi törválogató versenyét. A döntőben három BVSC-versenyző küzdött a helyezésekért. Közülük Kamuti Jenő az első, Czvikovszky Ferenc a második, Kamuti László pedig a hatodik helyen végzett.

Az NB I-es Debreceni VSC és NB II-es vasutascsapataink már megkezdték előkészületeiket a tavaszi bajnoki idényre.

Jól sikerült a Törekvés atlétikai szakosztályának hagyományos évzárója. A népes szakosztály családias összejövetelén a legjobbakat megjutalmazták.

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

VITA

— Miért mondja, hogy én vagyok a töltésen. És hátha maga van az országúton!

HÍRNÖK JÓ

— Kis Pál MÁV munkavezető azonnal jelentkezzék a főnökségen Havazik!

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. FEBRUÁR 16.

Hogyan folyik a Politikai Bizottság szeptemberi határozatainak végrehajtása a budapesti igazgatóság területén

Az MSZP Politikai Bizottságának 1960 szeptemberi határozatai, illetve a szakszervezet és a szakmai kollégium intézkedési terve alapján a budapesti igazgatóság is megtette a szükséges intézkedéseket a határozat végrehajtására. Előbb kibővített osztályvezetői ülésen, majd a csomóponti pártbizottság ülésén megvitatták a határozatokat és elkészítették az intézkedési tervet.

A szakszervezet elnöksége február 3-i ülésén tárgyalta, hogyan segítette a Pest-Nógrád megyei bizottság az igazgatóság intézkedési tervének végrehajtását. Megállapította, hogy a megyei bizottság amellett, hogy részt vett a tanácskozásokon, azóta is segítséget nyújt a kitűzött célok eléréséhez.

Mit tartalmaz az intézkedési terv?

A budapesti igazgatóság 1961. evi intézkedési tervének legfőbb célkitűzései: a szállítási tervek teljesítése, a munka termelékenységének növelése, az üzemi költségek csökkentése a tervhez, illetve az elmúlt év tényszámaihoz viszonyítva. Nem hiányzik a tervből a dolgozók munkakörülményeinek a megjavítására teendő intézkedés sem.

Mivel az igazgatóság és a külszolgálati vezetők hatáskörc meglehetősen korlátozott, igy az intézkedési tervben szereplő elyes javaslatok nagyrésze csak a későbbiek során valósulhat meg. A többi között vannak olyan célkitűzések, mint a trakciós hatátok bővítése, egyes telepállomások és kisebb fűtőházak megszüntetése, a pályafenntartási munkák további gépesítése, a munkagépek gazdaságosabb kihasználása, hogy csak néhány példát említsünk.

Az érdekvédelem, a dolgozókról valo gondoskodás is érvényesül az intézkedési tervben. *Komáromban* és *Rákosrendezőn* új legényszállást létesítenek. A csökkent munkaképességű dolgozókat átképzik és más munkaterületeken alkalmazzák. A megtakarított létszámból *Rákosrendező, Ferencváros* és *Székesfehérvár* állomáson bevezetik a közbeváltós rendszert. A 24/24 órás szolgálat végleges megszüntetése és az utazószemélyzet szolgálati idejének továbbcsökkentése is szerepel az intézkedési tervben.

Mi a helyzet a járműjavítókban?

A munkafegyelem javítása érdekében a munkaidő pontos betartását és a veszteségidők csökkentését illetően történt intézkedés. A járműjavítókban például a déli étkezés jobb megszervezésével, a gyorsabb kiszolgálással igyekeznek lerövidíteni a hosszúra nyúlt ebédidőt. A távolabbi munkahelyekre pedig időben eljuttatják az ebédet.

A megyei bizottság jelentése kitért a járműjavítókban folyó munkára is. A járműjavítóknál, az üzem sajátosságainak figyelembevételével önállóan történt az intézkedési tervek elkészítése. A tervekben első helyen szerepel az elavult normák rendezése. Az *Északi Járműjavítóban* a termelékenység növelése mellett szeretnék megteremteni a kulturált nagyüzemi termelés feltételeit. A laza normák rendezéséhez csak a munkanap-fényképezés és az eddig alkalmazott normák felülvizsgálása után fogtak hozzá.

A *Dunakeszi Járműjavítóban* a BAH-kocsik gyártási idejét jobb munkaszervezéssel és fejlettebb technika alkalmazásával már eddig is sikerült csökkenteni. A jövőben tovább akarnak haladni a megkezdett úton.

A *Landler Járműjavítóban* a szalagszerű munka szélesebbkörű alkalmazásával, a munkahelyek korszerűsítésével, a meddő idő csökkentésével mintegy 34 000 órát szeretnének megtakarítani. A gépek jobb kihasználása érdekében bevezették a második műszakot. Ezáltal arra is lehetőség nyílt, hogy néhány régi, korszerűtlen gépet kivonjanak a termelésből.

A járműjavítókban egyébként a párt és a szakszervezeti szervek behatóbban foglalkoztak a szeptember 20-i párthatározat végrehajtásával, mint a kulszolgálati helyeken. Ők is elkövették azonban azt a hibát, hogy ebbe a munkába nem vontak be az üzemi tanácsot. Az uzemi demokrácia érvényesítése érdekében az üzemi tanácsoknak minden jelentősebb kérdést meg kell vitatniuk.

Az intézkedési tervben foglaltakon túlmenően ma már ismeretes előttünk a vasút, illetve az igazgatóságok 1961. evi terve. Az újonnan megállapított élüzem szintek ismertetését szakszervezeti bizottságaink már megkezdték a szolgálati helyeken.

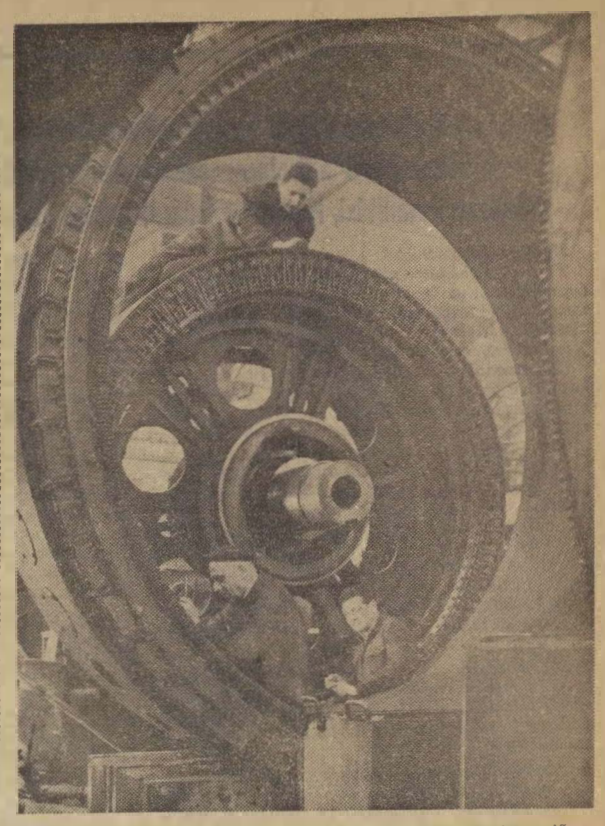
Gyorsítsuk meg az ütemet

Az elnökség az osztályok tapasztalatai alapján felhivta a megyei bizottság és az igazgatóság figyelmét, hogy a dolgozók között tovább kell magyarázni a párthatározat es a kormányrendelet jelentőségét. Elsősorban azokon a helyeken, ahol a normák felülvizsgálatára kerül sor, meg kell gyorsítani a rendezés ütemét, hogy az június 30-ra befejezést nyerjen. Nagyon fontos, hogy a muszakiak szemleletét — ahol erre szükség van — megváltoztassák annak érdekében, hogy egyértelműen magyarázzák a határozatot és tevékenyen részt vegyenek a végrehajtásban.

A feladat jo végrehajtása nemcsak normarendezésből áll, hanem munka- és üzemszervezési feladatokat is meg kell oldani e területen. A dolgozók a műszakiaktól várják a segítséget.

Mint ismeretes, a béralap továbbra is az üzemeknél marad. A szakszervezeti bizottságnak, az üzemi tanácsnak fontos teendője ellenőrizni a fennmaradt béralap hováfordítását. Elsősorban az üzem, szolgálati hely munkafegyelmének megszilárdítására, a hosszú szolgálati idő csökkentésére, a munkaszervezés javítására használják fel az esetleges béralapmegtakarítást.

Az elnökség leszögezte, hogy szolgálati helyek megszüntetése, telepállomások felszámolása csak azután történhet meg, amikor a dolgozók elhelyezése, a szociális szempontok legmesszebbmenő figyelembevételével megtörténik. Végül felhívta a figyelmet, hogy a határozat nem veszti érvényét junius 30-án sem, hanem a jövőben is állandó feladatot képez a jobb, tökéletesebb munkaszervezésre való törekvés, az új technológiai eljárások bevezetésével egy időben történő normafelülvizsgálatnál.



Oroszi Pál, R. Tóth József és Farkas Árpád motortekercselő az Északi Járműjavítóból
(MTI Foto Lajos György felv.)

Az igazgatóságok egymás közti versenye

Az 1960 december havi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett teljesítménye a következők szerint alakul:

1.	Pécs	88,97%
2.	Szombathely	86,21%
3.	Budapest	75,17%
4.	Miskolc	71,72%
5.	Debrecen	67,93%
6.	Szeged	64,83%

A december havi kocsiigényes szállítási tervet 103,35%-ra teljesítettük.

Kedvezően alakult a tehervonatok átlagos terhelése, a teherkocsik átlagos kihasználása, a fajlagos szénfogyasztás, valamint a mozdonyok gazdaságos felhasználása is.

A szállítási tervnek december havi túlteljesítése, valamint az említett műszaki-gazdasági mutatóknál elért jó eredmények számottevően hozzájárultak a vonatkozó éves tervek kedvező teljesítéséhez. Igy 1960. évben

a terven felül szállított kocsiigényes áruk súlya elérte a 2 650 000 tonnát.

Az éves tervet a tehervonatok átlagos terhelésénél 39 tonnával, a teherkocsik átlagos kihasználásánál közel 0,3 tonnával teljesítettük túl; a fajlagos O. T. tervhez viszonyított szénmegtakarításunk pedig 117 500 tonnát képviselt. A gazdaságos mozdonyfelhasználás kereteben az egy mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény termelékenyebb munkával — az előző évhez viszonyítva — 10,04%-kal emelkedett, ami a forgalom lebonyolítása terén számottevő megtakarítással járt.

A munka eredményességének méltatasa mellett fel kell figyelni azokra a hibákra is, amelyek egy-két kivétellel az igazgatóságok munkájara általában jellemzőek voltak és amelyeknek kovetkezménye volt az előző hónaphoz viszonyított kisebb, nagyobb mérvű visszaesés.

Nemcsak a célkituzésekhez, hanem a bázis időszakhoz viszonyítva is

jelentékeny elmaradás mutatkozott a személyszállító vonatok menetrendszerűségénél

éspedig mind a rendesen közlekedtetett vonatok százalékos arányánál, mind a késett percek mennyiségénel Hasonló volt a helyzet a tehervonatok menetrendszerüségénél és ezzel összefüggően a gyorsteher és D-vonatok, valamint a közvetlen és irányvonatok utazási sebességénél.

Emelkedett a teherkocsik átlagos tartózkodási ideje és ennek következményeként a kocsiforduló idő.

A bázis időszak tükrében — az összes mozdonykilométer teljesítményhez viszonyítva — emelkedtek a járulékos teljesítmények is, és a baleseti helyzet sem volt kielégitő. Mindezek következtében ez utóbbi mutatóknak éves eredményei sem alakultak olyan kedvezően, mint amilyenekre az első tizenegy hónap eredményei alapján számítottunk.

Az említett nehézségekre azért hívjuk fel ez úton is a szolgálati vezetők figyelmet, mert ezek ismétlődésének elkerülésére — az 1961. évi célkitűzések teljesítése érdekében — meg az eddiginél is nagyobb gondot kell fordítani.

(A 6. sz. Hivatalos Lapból.)

Vasutas dolgozók balesetbiztosítása

A Hivatalos Lap 1961. évi 5. száma rendeletet közöl a vasutas dolgozók balesetbiztositásarol.

A rendelet szerint az Állami Biztosító forgazgatosaga az utasbalesetbiztositási szerződés érvényének időtartamára külön díjfizetés nélkül biztositottnak tekinti az államvasutak tényleges szolgálatában álló dolgozoit

1. üzemi baleset esetére, továbbá

2. a vasút területén elszenvedett — nem üzemi jellegű — baleset esetére.

Az 1—2 alatti biztositási esemény bekövetkeztekor,

a) halálos baleset esetén 12 500 forint,

b) állandó és teljes rokkantság esetén 25 000 forint,

c) állandó és részleges rokkantság esetén a b) alatti összegnek a rokkantság mértékének megfelelő arányú része illeti meg biztositási összegként a kedvezményezettet.

A biztositás egyéb feltételeire az érvényben levő jogszabályok és a biztositási szabályzat irányadó.

*

Amikor továbbra is következetesen harcolunk a balesetek ellen, örömmel üdvözöljük ezt a rendeletet, amely dijmentesen tetemes összegu pénzügyi segitséget jelent a balesetet szenvedetteknek és hozzátartozóiknak. Ez az intézkedés újabb tanújele annak, hogy szocializmust épitő országunkban a dolgozók életkörülményeit javitó intézkedések sora egyre bővül.

A rendelet — amely részletesen tartalmazza a baleset bekövetkezése esetén követendő eljárást — kimondja, hogy az utasitás rendelkezéseit az 1960. augusztus 1. napján és ezt követőleg bekövetkezett balesetekre is alkalmazni kell.

Dolgozó emberek között

Február 26-ig tart nyitva a MEDOSZ Móricz Zsigmond Kultúrotthonában (Budapest, VI., Jókai utca 2—4.) a Dolgozo emberek között cimü kiállitás, amely a mezőgazdaság dolgozóinak életét mutatja be képekben, szobrokban, grafikákban.

A kiállitás megtekintésére felhivjuk a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmét.

A szegedi igazgatóság újítási mozgalma a számok tükrében

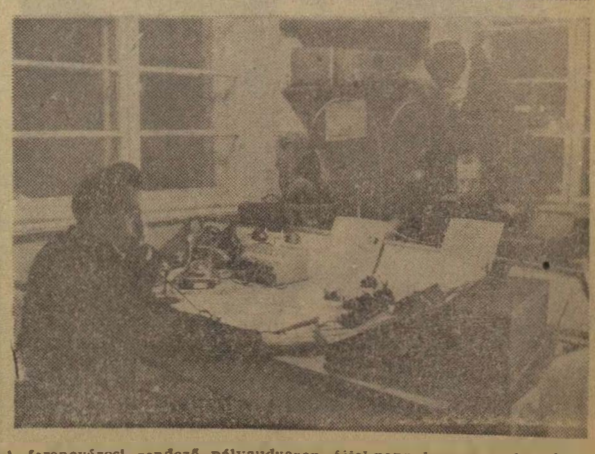
A múlt évben 25 százalékkal csökkent a benyújtott újítások száma a szegedi igazgatóság területén. Ennek ellenére az eredmények nem rosszak. *A beadott javaslatokból eredő megtakarítás összege 1 334 903 forintra emelkedett az 1959 évi 543 108 ezer forinttal szemben.*

Ha megvizsgáljuk az újítások csökkenésének az okát, azt tapasztaljuk, hogy még olyan dolgozók is kevés javaslatot nyújtottak be, akik a korábbi években rendszeresen újítottak. A legtöbben arra hivatkoznak, hogy a felsőbb szervek nem sokat törődnek az újításokkal. A javaslatok nagy részét elutasítják, vagy azt válaszolják, hogy az újítás szolgálati kötelesség.

Az igazgatóság újítási felelősei már megtették az első lépéseket a mozgalom fellendítésére. Egyrészt új feladattervet dolgoztak ki, másrészt célul tűzték, hogy jobban együttműködnek a szakszervezeti szervekkel. A benyújtott javaslatok ügymenetére is nagyobb gondot fordítanak.

Sziládi Sándor

Nagy József műszerész Nagytétény biztosítóberendezésének mágnesállványait szereli
(MTI Foto Lajos György felv.)



A ferencvárosi rendező pályaudvaron éjjel-nappal nagy a forgalom. A Nyugati rendező dolgozói nemigen érnek rá pihenni. Képünkön D. Szabó Sándor forgalmi szolgálattevő látható

A Szállítási, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége adminisztratív bizottságának felhívása valamennyi szállítási, kikötői és halászati dolgozóhoz és azok szakszervezeteihez

Kedves elvtársak!

Ti most valamennyi kapitalista országban és valamennyi iparágban hatalmas, egységes mozgalmat folytattok családotok kenyeréért, állástok védelméért, szakszervezeti szabadságjogaitokért, egy békés világért.

Látva azokat az óriási profitokat, amelyeket az iparainkat ellenőrző nagy nemzetközi monopóliumok munkátokból húznak, míg béreitek vásárlóértéke csökken vagy stagnál. Látva azokat a súlyos következményeket, amelyek a szállítás koncentrálásából és korszerűsítési folyamatából munka- és alkalmaztatási feltételeitek származnak,

szükségét érzitek annak, hogy összefogjatok és egyesítsétek erőiteket abból a célból, hogy jobb munkafeltételeket harcoljatok ki és kivívjátok a munkaidő csökkentését bércsökkentés nélkül, alkalmaztatástok biztonságát, munkátok biztonságát.

Most, amikor mind gyakrabban áldozatul estek a közhatóságok és tröszttök türhetetlen támadásainak, amelyeket szabadságjogaitok, szakszervezeti jogaitok ellen — beleértve a sztrájkjogot — intéznek,

érzitek, miszerint feltétlenül szükséges az, hogy mindnyájan összefogva hatalmas nemzetközi kampányt indítsatok a szakszervezeti jogok és a demokratikus szabadságjogok megvédése és kiterjesztése érdekében.

Látva azt az óriási veszélyt, amelyet az amerikai imperializmus által folytatott erőpolitika, provokációs politika és fegyverkezési verseny az emberiség számára jelent, valamint annak súlyos gazdasági és szociális kihatásait abból a célból, hogy győzelemre segítsétek az amerikai kolonializmus és az új kolonializmus ellen harcoló népek függetlenségi mozgalmát,

azt kívánjátok, hogy a szocialista, kapitalista, gyarmati és legutóbb felszabadult országok munkásosztályának minden ereje egyesüljön a célból, hogy kiharcoljátok a lefegyverzést és a békés együttélést, hogy harcoljatok az imperialisták által folytatott agressziós és háborús politika ellen, mely politikának élén az amerikai imperializmus áll, harcoljatok a támadó paktumok és katonai bázisok, Nyugat-Németország és Japán újrafelfegyverzése ellen meg akarjátok erősíteni nemzetközi szolidaritás akciótokat azért, hogy véglegesen felszámoljátok a gyarmati rendszert, megerősítsétek a nemzeti függetlenséget és megszilárditsátok a fejlődésben elmaradt országok függetlenségét.

Elvtársak!

— hogy ezekre az aggodalmakra válaszoljunk,

— hogy eredményesebbé tegyük azt a kemény osztályharcot, amelyet Ti a monopóliumok kozmopolita koalíciója ellen, egységtek és szolidaritástok megszilárditása érdekében folytattok,

— hogy együttesen fogalmazzuk meg jelen pillanat közös követeléseit,

a Szállítási, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezete Nemzetközi Uniója felhív benneteket, hogy küldjétek el képviselőiteket a III. nemzetközi szakmai konferenciájára, amelyet 1961. május 9-től 13-ig fognak Budapesten tartani.

Ez a konferencia nyitva áll valamennyi képviselőtök előtt. Mindnyájan részt vehetnek azonos jogokkal azon a tárgyaláson, amelyet valamennyi ország szállítási, kikötői és halászati dolgozóit érdeklő kérdésekről, egységük és szolidaritásuk megerősítéséről folytatnak abból a célból;

— hogy emeljék a béreket és javítsák meg az élet- és munkafeltételeket,

— hogy szegüljenek szembe a kapitalista koncentráció és racionalizálás átkos következményeivel,

— hogy csökkentsék a munkaidőt a bérek csökkentése nélkül,

— hogy biztosítsák a szakszervezeti jogoknak, a szakszervezet szociális szerepének a munkás és demokratikus szabadságjogoknak tényleges elismerését, védelmét és kiterjesztését,

— hogy a szállításpolitikát a népi tömegek életének megfelelően irányítsák,

— hogy tevékenyen és állandóan ellenálljanak a monopóliumok szállítási iparok felett gyakorolt hatalmának,

— hogy őrizzék meg a békét, erőszakolják ki a lefegyverzést, biztosítsák a békés együttélést az imperialisták, élükön az Egyesült Államok háborús és agresszív politikája ellen, az agresszív katonai paktumok ellen, a külföldön levő amerikai katonai bázisok ellen.

Tekintettel arra, hogy a szállítási dolgozók aktívan részt vesznek a gyarmatellenes harcban és abban a küzdelemben, amelyet a népek nemzeti függetlenségükért folytatnak, a konferencia meg fogja vizsgálni

azt a segítséget, amelyet a szállítási dolgozók szakszervezetei ahhoz a harchoz nyújtottak, amelynek célja a gyarmati rendszer felszámolása, a fejlődésben elmaradt országok gazdasági függetlenségének megerősítése, a tömegek életnívójának felemelése.

A konferencia válaszolni fog arra a lényeges kérdésre, amely előfeltételét képezi annak, hogy e követelések sikerrel járjanak:

miképpen kell megvalósítani az akcióegységet,

miként lehet előrehaladni a nemzetközi szakszervezeti egység útján?

Felhívjuk a dokkmunkások, vasutasok, tengerészek, halászok, közúti, légi, folyami és városi szállítási dolgozók valamennyi szakszervezetét, minden országban, hogy vegyenek részt a III. nemzetközi szakmai konferencián.

Minden ország szállítási, kikötői és halászati dolgozói

— válaszoljatok számosan felhívásunkra,

— szervezzétek meg mindenütt a dolgozók és a harcos szakszervezeti tagok gyűléseit és tárgyaljátok meg javaslatainkat,

— állítsátok össze demokratikus módon delegációtokat,

— válasszátok ki legjobbjaitokat, tekintet nélkül azok meggyőződésére, azok politikai hovatartozandóságára, azok fajára azok vallására.

Éljen a Szállítási, Kikötői és Halászatipari Dolgozók III. nemzetközi szakmai konferenciája!

Éljen a nemzetközi munkásegység és szolidaritás!

A szolgálati vezetőktől több segítséget várunk

Amikor a Ferencvárosi fűtőház mozdonyjavító műhelyébe is eljutott a hír, hogy a *Szovjetunióban, Csehszlovákiában* új versenymozgalom bontakozik ki, mi is elhatároztuk, hogy új módon dolgozunk. Vállaltuk, hogy minden hónapban úgy elvégezzük egy 411 sorozatú mozdony részleg-, illetve 6 havi vizsgáját, hogy az a következő vizsgálatig javításra ne szoruljon. Havonta 240 órát futójavításon töltünk, 10%-os anyagmegtakarítást érünk el, patronáljuk a 411—009-es mozdonyt; kéthavonként ócskavasgyűjtést rendezünk; havonta egyszer megvitatjuk az időszerű politikai kérdéseket, elmegyünk közösen színházba, moziba, vagy a nyári hónapokban kirándulni. Harcolunk a munkafegyelem megsértői, a társadalmi tulajdon dézsmálói ellen; kíméljük szerszámainkat, munkaterületünkön példás rendet és tisztaságot tartunk; bekapcsolódunk az olvasómozgalomba, beiratkozunk a könyvtárba.

Miért nem kaptuk meg a címet?

A szocialista brigád címért megindult versengés nem maradt eredmény nélkül. Vállalásainkat teljesítettük és eredményeket értünk el a brigád tagjainak politikai, szakmai és kulturális fejlődésében is. Közelebb kerültünk egymáshoz, ha kellett, segítettünk egymás baján nemcsak a munkahelyen, hanem azon kívül is.

Egy példát említenék. *Dudás Jánosnak* gyerekágyat adtunk kölcsön és közbenjárásunkra a szolgálati főnökség felemelte az órabérét. Erőnkből futotta másra is. Részt vettünk a fűtőház környékének parkosításában, rendszeresen meghallgattuk az ismeretterjesztő előadásokat.

Már-már úgy látszott: megy minden, mint a karikacsapás, amikor egyszercsak *Balogh István* barátunk — különben nagyon derék fiú — megfeledkezett magáról és 3 napig felénk sem nézett. Azóta persze sokat javult a gyerek, de mi elestünk a szocialista brigád címtől.

A brigádok munkáját január első felében értékelték először a termelési tanácskozáson. Hihetetlen, de igaz, a sok közül egyetlen brigád sem bizonyult alkalmasnak a cím viselésére. Pedig a mozdonyjavító műhely rendszeresen az élüzemszint felett teljesíti a tervét.

A hiba nem csupán a dolgozókban van. A műszaki, a gazdasági vezetés mulasztásairól is beszélnünk kell. Tudott dolog, hogy a szocialista brigádmozgalommal itt nálunk csak a mozgalmi szervek törődtek megfelelően. Régi fájdalmunk ez, s ezt számos esetben szóvá is tettük.

A szocializmust az emberek teremtő, alkotó tevékenysége nélkül felépíteni nem lehet. A szocialista brigád címért folyó versengés nemcsak a pártszervezet, a szakszervezet ügye, hanem az egész fűtőházé.

Jobb kapcsolatot

Sokan nem értik még, hogy a gazdasági vezető a reá bízott területnek egyben politikai vezetője is. Kötelessége támogatni, istápolni a dolgozók minden helyes kezdeményezését.

A munkások elvárják, hogy többet törődjenek velük. Ugy tapasztaljuk: nálunk csak az a fontos, hogy a mozdony határidőre kész legyen. Pedig az egymagában nem minden.

A fűtőházban a szolgálati vezetők és a munkások között nem mondható rossznak a kapcsolat, de lehetne jobb is. Az ma már kevés, hogy a műhelyfőnök reggel átsétál a javítóműhelyen, de egyetlen szót sem vált az ott dolgozó munkásokkal. Olyan is előfordult már, hogy az illetékesek nem ismerték a brigádok vállalásait. Az idén még jobb eredményeket szeretnénk elérni. Gazdasági-műszaki vezetőink nagy tudással és tapasztalattal rendelkező emberek. Mi bízunk bennük és várjuk, hogy többet törődjenek velünk, nagyobb segítséget nyújtsanak a szocialista brigád címért küzdő brigádoknak.

Ha a brigádnak nemcsak brigádnaplója, hanem panaszkönyve is lenne, ezt jegyezném bele.

Elmondta:
Vágó Mátyás brigádvezető.

Feljegyezte:
Molnár Ferenc

A szakszervezeti üdültetésről

Az 1960-as esztendőben szakszervezeti kedvezményes üdülésben 11 371 vasutas dolgozó részesült. Külföldön üdült 551 fő, gyermeküdültetésben 3102 fő, vállalati üdültetésben 4217 felnőtt és 2223 gyermek vett részt.

A fizikai dolgozók számaránya az előző évi 50,9 százalékról 51,2 százalékra emelkedett a kedvezményes és a szanatóriumi üdültetésben részvevőknél. A legjobb eredményt a *pécsi* terület érte el 62,8 százalékos számarányával. A *szegedi* területről 54,7 százalék, a *szombathelyiről* 52,4 százalékos arányban vettek részt üdülésben fizikai dolgozók. A *miskolci* területen — ahol az előző évhez viszonyítva nagymérvű az emelkedés — még most is csak 49 százalék volt az arány. De ennél is rosszabb a *debrecenieké* 41,7 százalékos eredménye.

A SZOT keretszámai szerint 1961-ben 11 306 felnőtt, 510 szanatóriumi, 34 anya, 46 gyermek és 604 külföldi üdülőjegyet kap szakszervezetünk tagsága.

A keretszámokat a szervezettség arányában felosztottuk a megyei bizottságok között. A budapesti szakszervezeti bizottságok, valamint az *Utasellátó* részére fenntartott beutalókat a szakszervezeti központ osztja szét. Az elnökség határozata szerint a fizikai dolgozók arányszámát legalább 51 százalékban kell biztosítani. (Az Utasellátónál viszont 60, a járműjavítókban pedig 70 százalékra.)

Az Északi Járműjavító nagy szerelőcsarnokában előkészítik egy felújítandó villamosmozdony kerékpárjait
(MTI Foto Lajos György felv.)

Korszerű fogászati rendelőt kapott Győr állomás

A vasúti szolgálati helyeken már 16 fogorvosi rendelő működik. Közülük a legújabb a győri, amelyet január 28-án adtak át rendeltetésének.

A korszerűen berendezett fogorvosi rendelő a szűrő vizsgálatokat is lehetővé teszi. A rendelő egyik érdekessége, hogy az országban egyedülálló univerzális, röntgennel egybeépített, magasfordulatszámú fúrógép.

Az új rendelőt egyelőre csak a tényleges vasutasok vehetik igénybe. A családtagokat továbbra is az SZTK-ban kezelik.

Nákosi István Budapest—Vizafogó állomás ólmozója és bárcázója munka közben

Hosszúra fűrészelt talpfák

Sokan idegenkednek a talpfák fűtésre való felhasználásától, mivel kissé érezhető a telítőolaj illata és a füstjáratokba is több korom rakódik le, mint a rendes tüzifától. Éppen ezért a talpfából nagyobb mennyiséget adnak az igénylőknek.

A fűtés céljára igényelt talpfákat a tüzifához hasonlóan 25 centiméter hosszúra kell feldarabolni. A korábbi években a mérettel nem volt baj. Sajnos az utóbbi időben annál többször bosszankodunk a hosszúra fűrészelt talpfák miatt. A 25 centiméteres kuglik helyett 40—45, sőt néha 50—60 centiméteres hasábokat is szállítanak. Ezeket már nem lehet használni a normál tűzhelyekben. Ha akad a háznál fűrész, fáradságos munkába telik ugyan, de lehet a bajon segíteni. De ahol nincs kézifűrész, ott hamar megáll a tudomány.

Tekintettel arra, hogy az igénylők a talpfa árával együtt a fűrészelési díjat is megfizetik, arra kérik az illetékeseket, hogy probálják meg ismét az előírásoknak megfelelően 25 centiméter hosszú kuglikra fűrészelni a talpfát.

Népgazdasági érdek az is, hogy az import tüzifa helyett a másra már nem használható talpfát eltüzeljük.

Szilágyi János

Eredményesen dolgozik a nőbizottság

A *Szolnoki Járműjavító* nőbizottsága megyei viszonylatban is a legjobbak közé tartozik. Ebben nagyrésze van *V. Kovács Jánosnénak*, a nőbizottság elnökének, aki fáradhatatlan munkájáért kormánykitüntetésben részesült.

A nőbizottság színjátszó és bábcsoportja nemcsak az üzem dolgozói előtt, hanem *Kétpó* termelőszövetkezeti községben is tartott már előadást.

A családi problémák orvoslásához is sok segítséget nyújt a nőbizottság. Rendszeresen meglátogatják otthonukban a betegeket, és a lehetőséghez mérten segítséget nyújtanak a családi gondok megoldásában.

Csomor János

Szorgalmasan tanulnak

A tapolcai csomópont üzemi iskolájában január közepén tartották a félévi vizsgákat. Az általános iskola VII. osztályában 21, a VIII. osztályban pedig 19 dolgozó tett eredményes vizsgát.

A jó eredményekben az öreg diákok szorgalma mellett nagy része van a pedagógusoknak, elsősorban Gyurmán Hajnalka iskolavezetőnek.

Dancs József

SZOT munkavédelmi fotópályázat

Április 2-i beküldési határidővel fotópályázatot hirdetünk az alábbi feltételek szerint:

Munkavédelmi — az alább felsorolt — témákból 18x24 cm-es nagyságú fotók beküldésével egyéni.eg vagy csoportosan (szakkörök) pályázhatnak amatőr és hivatásos fotósok.

1. Rend, tisztaság az üzemben, ami a balesetmentes munka fontos feltétele.

2. Védőberendezések, működő vagy álló gépeken.

3. Egyéni védőfelszerelések használata.

4. Biztonsági szabályok betartása

a) anyagmozgatásnál

b) maró-, mérgezőanyagok kezelésénél

c) kéziszerszámok használatánál.

5. A munka megkönnyítését szolgáló technológiai eljárások és eszközök. (pl. anyagmozgatás kisgépesítése, állómunka helyett ülőmunka, zártciklus, szerelőszalag alkalmazása stb.)

6. A felszabadulás előtti és a jelenkori munkakörülmények közötti különbség érzékeltetése.

7. Ötletes munkavédelmi oktató és agitációs eszközök.

A fenti témák közül legalább három témából kell fotót beküldeni. A zsűri a három pályamű együttes értékelése alapján, az alábbiak szerint díjazza a nyerteseket:

I. díj	**2000 Ft és okl.**
II. díj	**1500 Ft és okl.**
III. díj	**1000 Ft és okl.**

IV., V., VI. helyezettek dícsérő oklevél.

A zsűri a nyertes pályaműveket, a szakmai mondanivaló érdemes ábrázolása és művészi kivitelezése alapján dönti el. A felsoroltakból háromnál több témából is lehet pályázni és témaként is lehet több fotót beküldeni.

A beküldött pályaművekkel kapcsolatban fenntartjuk annak a jogát, hogy a zsűri által kiválasztott képeket a hivatalosan megszabott áron a kép negatív kópiájával együtt megvásároljuk.

A pályázók csak eredeti, nyilvánosan máshol még fel nem használt fotókkal pályázhatnak.

A pályaműveket az alábbi címre lehet beküldeni: „SZOT Munkavédelmi Fotópályázat" Budapest 5. postafiók 55.

SZOT Munkavédelmi Propagandabizottság Dokumentációs Albizottsága

AZ ÉBER FIGYELEM
mint a vasúti szolgálat fontos követelménye

II.

Minden vágányút kijelölés után lelkiismeretesen meggyőződni arról, hogy a vágányútban nincsenek-e járművek, a vágányúttal szomszédos vágányon a járművek határon belül állnak-e, nincs-e meg nem engedett vonatmozgás, vagy tolatás? Ezeket a biztonsági intézkedéseket csak éber figyelemmel lehet végrehajtani.

Gondatlan vágányvizsgálatnál megtörténik, hogy a vágányon álló pálya- vagy plató kocsi elkerüli a vágánybenéző figyelmét. Az sem garancia, ha egy korábban érkezett vonat zárjelzőkkel kihalad a vágányról, mint január 18-án *Rákos* állomáson, ahol sem a 389 sz. tehervonat kihaladása után, sem a 6313 sz. vonat érkezése előtt nem győződtek meg arról, hogy a vágányúton nem maradtak-e járművek, a vágány szabad-e? Következményét a napilapokból olvashattuk.

Éppen a közlekedő vonatok biztonsága érdekében nagyjelentősége van a vágányút beállítás jelentése és a jelzők szabadra állítása után a tér fokozott figyelésének. A vonatfogadásra kijelölt helyről figyelni kell a vágányútat, nem történt-e korábban felületes vizsgálat s ilyenkor még megvan a lehetőség az elkövetett hiba jóvátételére, még időben megelőzhetik a balesetet. Ugyanakkor éberen figyelni kell az állomás egész területét és a vágányútat fenyegető mindennemű veszélyt észrevéve azt haladéktalanul el kell hárítani.

A balesetek megelőzésének másik jelentős tényezője a vonatok megfigyelése. A vonatfogadásra kötelezett dolgozók — a forgalmi szolgálattevők, térfelvigyázók, váltókezelők, váltóőrök, kocsivizsgálók, állomáskezelők, térközőrök, vonatjelentőőrök, sorompóőrök és vonalgondozók — eddig is sok balesetet előztek meg a vonaton észlelt rendellenesség esetén előírt szabályok betartásával.

Különösen azért szükséges a vonatok megfigyelése, mert a járműveken tolatás, gurítás, rakodás, vonattovábbítás közben fellépő különböző erőhatások, rejtett hibák következtében a vonat menete közben üzemveszélyes törések, szakadások keletkezhetnek. Helytelen rakodás, vagy kímélétlen tolatás következtében megiazult rakomány sokszor menetközben csuszamlik meg s a szomszédos vágányon közeledő vonatokra veszélyessé válik.

A kifelé nyíló kocsiajtó zárszerkezet meghibásodása vagy tökéletes lezárás hiánya miatt veszélyes helyzetet teremt a kocsi oldalajtajának menetközbeni kinyílása, mert a szomszédos vágányon haladó vonat horzsolását okozza.

A vonat fogadására és figyelésére kötelezett dolgozók figyelmes szolgálat ellátására különösen azért is van nagy szükség, mert a tisztán légfékezéssel közlekedő nem tolató tehervonatoknál, tehát a tehervonatok zöménél csak vonatvezető és zárfékező teljesít szolgálatot, akik 1 ives pályarészeken 500—700 méter hosszú vonatnál minden rendellenességet nem is figyelhetnek meg.

Éber figyelemmel a szolgálatot csak úgy lehet ellátni, ha az arra illetékesek a dolgozóknak megfelelő pihenőidőt biztosítanak, túlszolgálatra nem kötelezik és azt meg nem tűrik, a dolgozók pedig kipihenten, szolgálatképesen lépnek munkába. Szolgálat előtt és szolgálattétel közben tartózkodjanak a szeszes italoktól. A fáradtság, a szeszes-ital ébertelenné teszi a dolgozót s az már nem képes a veszélyes helyzet gyors felismerésére, ebből származnak a megkésett intézkedések.

Tragikusan az ébertelenség áldozata lett január 20-án 64. sz. szonat villamosmozdony mozdonyvezetője és gépkezelője, mert *Budaörs* és *Torbágy* között menetközben ülőhelyzetben elaludtak, nem vették észre és nem vették figyelembe a „*Megállj*" jelzést mutató 26/a sz. térközjelzőt s az előttük álló 64 b. II. tehervonatba belerohantak.

Konrád József

(Folytatjuk.)

Varga Ferenc térfelvigyázó utasítást ad Petró Rafael váltóőrnek a kelenföldi pályaudvar II-es tornyában

A fiatalokra lehet számítani.

Szeged állomás KISZ-alapszervezetében 68 tagot tartanak nyilván. A fiatalok különböző beosztásban dolgoznak. De egyben megegyeznek: mindenkor lehet rájuk számítani.

Nemcsak a termelésben, hanem a tanulásban is példát mutatnak. Nyolcan általános iskolába, öten középiskolába, négyen pedig marxista egyetemre járnak, s mintegy huszan pártoktatásban vesznek részt.

Sokan bekapcsolódtak a *szakma ifjú mestere* címért folyó versenybe és *az ifjúság a szocializmusért* mozgalomba is. A szocialista brigád címet is elsők között szerezték meg a kiszisták: *Bodor Ferenc* vonatvezető brigádja.

Ma már a szakvizsgákkal sincs annyi probléma, mint korábban volt. Ebben nagy része van annak, hogy az utóbbi időben sokat javult a KISZ-alapszervezet munkája.

Tótka Károly
Szeged

Nem méltánytalan?

Polgárdi-ipartelepek állomás a balatoni bazaltbányák miatt sok üres kocsit „tárol". A kocsikat a budapesti igazgatóságtól kapják. Gyakori eset, hogy a kocsikat nem tudja fogadni a vonal. Ilyenkor Polgárdi-ipartelepeken állnak a *Szabadbattyán* felől érkező üres kocsik.

Az állomás dolgozói nem örülnek az üres kocsiknak, mert az üzemi okokból tárolt üres kocsik meddő állását nekik kell megfizetniük.

Hogy világosabb legyen a dolog: az állomás dolgozói bármennyire igyekeznek, nem tudnak jó eredményeket elérni, mert a kocsitartózkodási időnél az ott tárolt üres kocsikat is figyelembe veszik. Nem méltánytalan az ilyen elbírálás?

Bognár Károly

A szakszervezet elnökségének programja az 1961. évi feladatok végrehajtására

Szakszervezetünk az elmúlt évben eredményesen tevékenykedett az MSZMP VII. és a szakszervezetek XIX. kongresszusa határozatainak végrehajtásán.

1961. évi tevékenységünk alapját továbbra is a párt VII. és a szakszervezetek XIX. kongresszusának, a SZOT elnökségének 1960. október 21-i és szakszervezetünk V. kongresszusának határozatai képezik.

Arra törekszünk, hogy az eddigi eredményeket tovább fokozzuk és emeljük a vezetés színvonalát a SZOT elnöksége 1960. április 27-i határozatának fokozottabb érvényre juttatásával.

A szocializmus építésének meggyorsítása, a második 5 éves terv sikeres beindítása, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek további javítása megköveteli, hogy szakszervezetünk sajátos eszközeivel elősegítse a célok megvalósítását szolgáló határozatok végrehajtását. Ennek érdekében minden szinten növeljük aktivánk politikai, általános, szakmai képzését és tájékoztatását. Az agitációs munkát fokozzuk és aktív békeharcra mozgósítjuk a vasutas dolgozókat a Kommunista és Munkáspártok Nyilatkozata és a Kiáltvány szellemében.

A fentiek alapján szakszervezetünk elnökségének 1961. évi feladata:

I. A második 5 éves terv első évi célkitűzéseinek megismertetésére, a vasút előtt álló szállítási feladatok végrehajtására mozgósítjuk aktíváinkat, a vasutas dolgozókat.

II. A termelőmunka eredményeként létrejött lehetőségeken belül tovább javítjuk a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeit, őrködünk a törvényesség betartásán és betartatásán.

III. Növeljük a vasutas dolgozók ideológiai, politikai és szakmai ismereteit, úgyhogy azok az előttünk álló célkitűzések végrehajtását segítsék elő.

IV. Emeljük a vezetés színvonalát és növeljük a szakszervezeti mozgalom hatékonyságát, elsősorban a társadalmi munkások további bevonásával.

A fenti feladatok valamennyi közép- és alapszervezetünk munkája irányát és célját meghatározzák.

I.

1. Feladataink a második 5 éves terv kidolgozásában és megismertetésében:

a) A vasutas dolgozók véleményeit és javaslatait felhasználjuk — minden szinten — a vasút második ötéves tervének kidolgozásához. Gondot fordítunk arra, hogy a tervekben érvényre jusson a dolgozók élet- és munkakörülményeinek állandó javítása.

b) A jóváhagyott ötéves tervet — az erre kidolgozott intézkedési terv alapján — széles körben megvitatjuk a vasutas dolgozókkal. Észrevételeik, kezdeményezéseik felhasználásával megteremtjük a tervek teljesítésének, túlteljesítésének feltételeit.

2. Szakszervezetünk feladatai az 1961. évi népgazdasági terv végrehajtásában.

a) A gazdasági vezetéssel együttműködve megszervezzük a tervek kis egységekig való felbontását és széleskörű ismertetését. Az alsóbb szerveket a feladatok végrehajtásának megszervezésében, illetve végrehajtásában segítjük.

b) Szakszervezetünk elnöksége 1960. december 12-i határozata alapján a vasút vezetőivel közösen intézkedéseket teszünk a személyszállítás kulturáltabb feltételeinek biztosítására. Mozgósítjuk a dolgozókat a szállítóeszközök (kocsi- és vonóerőpark) gazdaságos kihasználására, a szállítmányok gyors, pontos és sértetlen állapotban való elszállítására, a társadalmi tulajdon védelmére.

c) A Vasúti Tudományos Kutató Intézet által néhány üzemben kidolgozott tudományos üzemszervezés jól bevált módszereinek széles körben való elterjesztését elősegítjük.

d) Közép- és alapszervezeteinket segítjük versenyszervező munkájukban, hogy a felajánlások, a felbontott tervek alapján a szállításra felkínált összes áru leggazdaságosabb elszállítására irányuljanak. A versenyszervező munkában fokozottabban felhasználjuk a jól bevált versenyformákat (szocialista brigád, élüzem cím és igazgatóságok egymásközti versenye stb.) El kell érni, hogy a termelési tanácskozások, üzemi tanácsülések tovább segítsék a munka jobb megszervezését, az eredmények ismertetését, váljanak mindjobban az üzemi demokrácia fórumává.

Hatékonyabban kell közreműködni a vonóerőpark jobb kihasználását biztosító szervezeti intézkedések kidolgozásában, a jó módszerek széleskörű elterjesztésében (módszeres elegyrendezés, irányvonatképzés, gazdaságos vonattovábbítás stb.) Növelni kell a munkagépek jobb kihasználását.

A járműjavítók szakszervezeti bizottságai segítsék a vállalatvezetést az átfutási idők rövidítését elősegítő szervezeti intézkedések kidolgozásában, a szalagszerű javítás megszervezésében. Ahol célszerű — a dolgozók, a munka és a gazdasági vezetés szempontjából —, meg kell szervezni a kétműszakos munkát.

e) Nevelőmunkánk javításával elő kell segíteni dolgozóink között a szocialista munkaerkölcs széleskörű elterjesztését, hogy öntevékenyen lépjenek fel a lazaságok és fegyelmezetlenségek ellen. Szakszervezeti szerveink segítsék a gazdasági vezetést a folyamatok helyes megszervezésében. Harcolni kell a szűk vállalati, vagy egyéni érdek előtérbe helyezése ellen.

f) Szakszervezeti szerveink segítsék a gazdasági vezetést, hogy az anyagi ösztönzők célszerűen nyerjenek felhasználást, azokat a legfőbb tervfeladatok végrehajtása — gazdaságos szállítás, a helyes munkaszervezés, a műszaki fejlesztés, a munkabiztonság növelése, a dolgozók helyes kezdeményezéseinek felkarolása — szolgálatába állítsák.

g) Az újítómozgalmat az eddiginél jobban a műszaki fejlesztés szolgálatába kell állítani. Szakszervezeti szerveink tegyenek intézkedéseket az újítások vonalán tapasztalható bürokrácia megszüntetésére. Szervezzék meg az újítások elbírálásának és bevezetésének társadalmi ellenőrzését. A dolgozók legszélesebb tömegeivel meg kell ismertetni a vasút újítási feladatterveit és mozgósítani kell, hogy az újítók versenyébe minél többen kapcsolódjanak be. A célkitűzéseket legeredményesebben megvalósító újítók erkölcsi és anyagi elismerését — az újítási díjon kívül is — biztosítani kell.

Ellenőrizni és segíteni kell a vasúti beruházási és felújítási hitelek gazdaságos felhasználását. Oda kell hatni, hogy azok elsősorban a technikai fejlesztést szolgálják.

3. Szakszervezetünk feladatai a mezőgazdaság szocialista átszervezésében és megszilárditásában:

Szakszervezetünk tagságát, különösen az aktívákat mozgósítjuk a mezőgazdaság szocialista átszervezésének és megerősítésének segítésére.

a) Szakszervezeti szerveinknek minden szinten meg kell szervezni a termelőszövetkezetek patronálását olyan elvtársak bevonásával, akik a politikai felvilágosító munkán túlmenően gyakorlati, módszerbeni segítséget adnak a szövetkezeteknek a szállítások tervezésében és szervezésében.

b) Mozgósítani kell a vasutas dolgozókat, hogy kísérjék különös figyelemmel a mezőgazdasággal összefüggő szállítmányok (például termények, műtrágya, építő anyagok, gépek stb.) gyors, pontos szállítását.

c) A vidékről bejáró kétlaki vasutas dolgozók között fokozni kell a politikai felvilágosító munkát. Be kell vonni őket a falusi szakmaközi bizottságok munkájába, hogy segítsék elő azok szervezését, tevékenységét.

(Folytatjuk.)

Télen is nagy a forgalom a Miskolc tiszai pályaudvaron

A tél, a hó, a fagy *Miskolcon* is sok borsot tör a vasutasok orra alá. Hiszen a tiszai pályaudvaron télen is nagy a forgalom. Szinte egymást érik a ki- és befutó szerelvények. A miskolciak szerint náluk már évek óta nem lehet különbséget tenni nyári, őszi és téli forgalom között. A tiszai pályaudvar személy- és teherforgalma mind a négy évszakban egyformán nagy. Érthető, hiszen a borsodi iparvidék üzemeinek, a *diósgyőri* és *ózdi* vasgyárnak és a szénmedence bányáinak a termékei mind Miskolcra futnak be. S ahogy emelkedik az üzemek és a bányák termelése, úgy nő a miskolci vasutasok feladata.

Vajon a megnövekedett feladatoknak hogyan tesznek eleget?

Egy év alatt egymillió kocsi

A miskolci vasutasok az elmúlt években eredményesen dolgoztak. Jó munkájukkal *többízben elnyerték az élüzem címet, a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját, 1954-ben pedig a párt kongresszusi zászlaját.*

A statisztika ezúttal is kedvező képet mutat. Bár a múlt évi 102 százalékos élüzemszint az idén 1 százalékkal növekedett, januárban, a kedvezőtlen időjárás ellenére is sikerült teljesíteniük a tervet.

A számok, mint mondani szokás, önmaguk helyett is beszélnek. Ez igaz. De azért nem lesz felesleges, ha megnézzük, mi van a számok mögött.

Dél felé járt az idő, amikor *Uglyai Sándor* állomásfőnök-helyettessel és *Mezei István* SZB-titkárral elindultunk a rendezőbe. Már útközben is sok szó esett a rendező teljesítményéről, ahol 400 vasutas dolgozik és mintegy 30 brigád harcol a Szocialista brigád cím elnyeréséért.

A pályaudvaron arra a legbüszkébbek, hogy a rendezőben a múlt évben először sikerült — egy év alatt — több mint egymillió kocsit legurítaniuk.

— *December 28-án Szilágyi III. János gurításvezető szocialista brigádja gurította le az egymilliomodik kocsit* — büszkélkedik Uglyai Sándor. — *Ilyen év még nem volt a rendező, illetve a gurító történetében. 1958-ban 891 833, 1959-ben pedig 948 872 kocsit gurítottunk. A napi átlag 2700—3000 kocsi. A rekordot 3500 kocsival tartjuk.*

— *A legurított egymilliomodik kocsi mellett, amely ott állt feldíszítve a 13. vágányon indulásra váró szerelvényben, röviden ünnepséget rendeztünk* — vette át a szót az SZB-titkár. — *A szerelvényt Plankó Ferenc kiszista vonatvezető és brigádja továbbította. Különben 1960-ban 30 000 kocsival gurítottunk többet, mint az előző évben. Az egy kocsira eső baleseti káröszszeg pedig 0,06 Ft-ról 0,02 Ft-ra csökkent.*

A Szilágyi-brigád

Félórás gyaloglás után érkeztünk a gurítótoronyhoz. A „főhadiszálláson" éppen *Szilágyi III. János* irányította a munkát.

— Milyen érzés volt azon a napon szolgálatot teljesíteni, amikor legurították az egymilliomodik kocsit?

— *Emlékszem, drukkoltunk. Jómagam is izgultam egy kicsit. Napjainkban még ritka esemény, hogy egy gurítón egy év alatt több mint egymillió kocsit gurítanak. Ugy érzem, ebben az én brigádom munkája is benne van, mi is hozzájárultunk ehhez a szép teljesítményhez.*

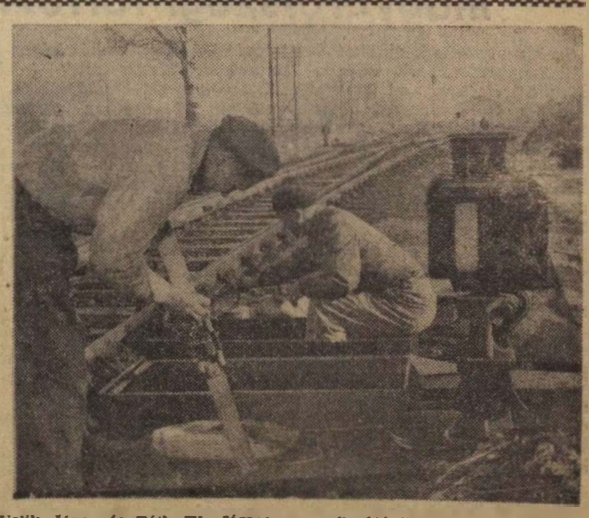
Ez nem vitás. Szilágyi III. János 14 tagú szocialista brigádja, amely régi, tapasztalt vasutasokból áll, a legjobbak közé tartozik a tiszai pályaudvaron. Ez a brigád olyan emberekből áll, akik szeretik és hivatásuknak érzik a vasúti munkát. A legidősebb brigádtag, az 54 éves *Soltész József* tolatásvezető például már 33, a brigádvezető pedig 21 éve dogozik a vasút szolgálatában.

Nem sokáig beszélgethettünk a brigádvezetővel, mert a 411-es tartalék egy újabb 66 kocsiból álló szerelvényt húzott fel a gurítóra és néhány perc múlva megkezdődött a 499/a elegyének a rendezése, finom rendezéses módszerrel.

Elköszöntünk és visszaindultunk a személypályaudvarra. Már jó messze jártunk a gurító-dombtól, amikor a hangszórók, ki tudja hányadszor, sugározták a gurításvezető érces hangját:

— *Két üres a nyolcadikra... három rakott a tizenkettedikre... egy rakott a tizenharmadikra...* S a parancsoló hang nyomán egymás után gurultak a kocsik a kívánt vágányokra.

Visi Ferenc



Valik János és Tóth IV. József az egyik átépített váltót szabályozzák a nagytétényi állomáson

(MTI Foto Lajos György felv.)

Üzemszemle a kelenföldi pályaudvaron

Barangolunk a pályaudvaron. Az állomásfőnökhelyettes, az üzemorvos, a pályamester, a szakszervezet és a szakvonal munkavédelmi felelőse és még néhányan. Nem céltalan barangolás ez. A népes bizottság, amelyben ezúttal a budapesti igazgatóság képviselője, a XI. kerületi Pártbizottság egy munkatársa, no, meg a riporter is részt vesz, üzemszemlét tart a kelenföldi pályaudvaron.

Így néz ki a III-as őrhely

Reggel 8 órakor a felvételi épületben kezdődött a szemle. Először az irodákat, a várótermeket, és az Utasellátó helyiségeit néztük meg, majd sorra jártuk a külszolgálati helyeket. A jegyzőkönyvben rögzített hiányosságok nagy része, sajnos, nem újkeletű. Jó néhány már az előző szemlék jegyzőkönyvében is szerepel. *Íme, néhány szembetűnő hiányosság.*

A személypénztár-helyiség hideg, huzatos, a téli hónapokban nem kellemes ott szolgálatot teljesíteni. A felvilágosító kisméretű irodájába vízcsap kellene. Az egyik váróterem fala csőrepedés miatt hónapok óta vizes. Az egykori fűtőház ósdi épületében levő háromágyas női laktanya egészségtelen, pihenésre nem alkalmas. A 77-es és a 79-es váltók az első vágányra érkező páratlan vonatok leszálló utasaira nézve balesetveszélyesek. A kiadási árupénztár szűk és hideg. A raktári dolgozók öltözője elhanyagolt, az ajtók rosszul záródnak.

Szándékosan hagytuk utoljára a III-as és a IV-es őrhelyet. Bizony, a III-as őrhely — mint azt a fényképfelvétel is mutatja — olyan pályaudvaron, ahol naponta több nemzetközi vonat is áthalad, nem állja meg a helyét. A 3x2 méteres vékonyfalú, téglapadlózatú helyiségben egymás után betegszenek meg a dolgozók. A kályhában hiába ég a tűz, a helyiség nem melegszik át.

A III-as őrhelyet 1959-ben építették, ideiglenes jelleggel. Az új őrhely építésére először hitel nem volt, majd a terv késett. Emiatt maradt el az építkezés. Végre 1960 végére elkészült a terv és decemberben hozzákezdtek az alapozáshoz. Ekkor azonban új akadály gördült az építkezés elé: az alapot a felsővezeték keresztartója alá rakták le.

— *Keresztartó alá nem lehet őrhelyet építeni, mert az szabálytalan és veszélyes* — tiltakoztak a felsővezetékesek. Nem volt más hátra, mint felszedni az alapot és néhány méterrel odébb vinni. Mire ez megtörtént, azért akadt el az ügy, mert nem terveztek WC-t az őrhelyhez.

Ezek szerint lehetséges, hogy a harmadik telet is az ideiglenes bódéban húzzák ki a III-as őrhelyen szolgálatot teljesítő térfelvigyázók, váltóőrök és kocsivizsgálók?

A IV-es őrhelyen sem sokkal jobb a helyzet. Ez az épület is szűk és korszerűtlen. Hát még a tőszomszédságában levő kocsirendezők öltözője, amelyet egyben étkezdének is használnak. Ez a 4x1,60 méteres helyiség sem felel meg a munkavédelmi előírásoknak, illetve a szociális normáknak.

Arra a kérdésre; mi történik az üzemszemlék után, azt a felvilágosítást kaptuk, hogy az épületekben keletkezett kisebb hibák javítását a Déli-pályaudvar II-es pályamesteri szakasza beütemezi és amint sor kerül rá, hozzáfognak a javításokhoz. A nagyobb beruházásokat igénylő munkák, felújítások azonban hónapokig, sőt, mint azt a példa is bizonyítja, néha évekig is elhúzódnak.

Hogy miért? Erre Kelenföldön nem tudtak válaszolni.

(visi)

Felelősségre vonás munkavédelmi mulasztásért

Fekete László mozdonyvezetőt (Miskolc fth.) 100 forintra bírságolták, mert ismételt figyelmeztetés ellenére eltűrte, hogy a felügyelete alá tartozó fűtő a mozgó gép hosszkazánján munkát végezzen.

Kormos István vonatvezető (Berente szén pu.) 1960. október 9-én halálos balesetet szenvedett. A mulasztó *Czirkas Antal* állomáselőljárót és *Krajnyik József* váltóőrt szolgálatából elbocsátották.

Kiss Gábor mozdonyfelvigyázót (Déli fth.) balesetelhárítási oktatási kötelezettség elmulasztásáért 100 forintra, *Tóth István* vezető ellenőrt (Városföld állomás főnöke) munkavédelmi jelentési kötelezettség elmulasztása miatt 50, *Farkas Imre* pályamestert (Szeged, Rókus VI. pm. szakasz) munkavédelmi műszaki kiírás nem teljesítése és jelentési kötelezettség elmulasztása miatt 50, *Kalocsai Mihály* pályamestert (Hódmezővásárhely XX. pm. szakasz) munkavédelmi műszaki kiírás nem teljesítéséért és jelentési kötelezettség elmulasztásáért 50 forint bírság megfizetésére kötelezték.

Karanyicz Sándor kocsirendező (Eger állomás) tolatás közben meg nem engedett módon a kocsi oldalán kapaszkodott. Figyelmeztetésben részesült.

Munkavédelmi őrjárat

Száraz, rövid közlemények a balesetről értesítő táviratok, de mögöttük nemegyszer halál, egy életre terjedő rokkantság, s nyomukban családi tragédiák, fájdalom, könny húzódik.

Ebből következően az egész társadalom érdeke következetes harcot folytatni minden olyan megnyilvánulás ellen, amely balesethez vezethet. A rendeletek, törvények elősegíthetik a balesetek csökkentését azáltal, hogy előírják a helyes munkamódszerek kialakítását, ez azonban még nem biztosíték arra, hogy azok meg is valósuljanak. Szükséges, hogy *mindenkinek feladatává tegyük a saját és mások testi épségének védelmét.*

Elég egy meggondolatlan mozdulat

Ilyen tekintetben még bőven van tennivaló, különösen az emberek gondolatvilágának átformálását illetően. Még számos olyan nézet uralkodik, amely gátolja a balesetelhárítási tevékenységet. Ilyen pl. *„Húsz éve dolgozom ebben a szakmában, eddig sem ért baleset, ezután sem fog".* Az ilyen megnyilvánulás a baleseti veszélyforrások lebecsülése. Pedig egyetlen meg nem gondolt mozdulat is súlyos következménnyel járhat.

Mások a feladatok növekedésével, a gépek számának szaporodásával akarják leszerelni a balesetek kiküszöböléséért folyó agitációt. Minél több a gép, annál több a baleset — érvelnek helytelenül.

Ezek az érvelések nem helytállóak. *A mi társadalmunkban a termelékenység fokozásának alapját nem a dolgozók munkaintenzitásának növelése, hanem a sokrétű fizikai erőt igénylő munka gépekkel való felcserélése, a munkafolyamatok összerűsítése, a munka helyes megszervezése képezik.*

A gépek szaporodásának nem függvénye a balesetek. Sőt. Törvényes előírások vannak arra vonatkozólag, hogy a gépeket úgy kell tervezni és kivitelezni, hogy az a munkavédelmi, balesetelhárítási követelményeket kielégítse. E tekintetben rendkívül fontos az előzetes munkavédelmi ellenőrzés.

Az, hogy a gépeknél mégis bekövetkezik baleset, legtöbbször annak tudható be, hogy hanyagságból, felelőtlenségből, kényelmességből eltávolítják a gép védőberendezéseit. És a vezetők szemet hunynak az ilyenek felett.

Nemegyszer olyan személyek kezelnek gépeket, akiknek erre vonatkozó szakismeretük hiányos. A figyelmetlenség áldozata lett Kósa György mozdonyfűtő (Bp. Ferencváros fth.), akit saját gépe gázolt halálra. A halálos balesetért felelős a mozdonyvezető is, mert figyelmetlenül látta el szolgálatát. Nem volt tudomása arról, hogy a felügyeletére bízott dolgozó hol tartózkodik.

A miskolciak jó példája

A balesetek csökkentésének egyetlen reális feltétele van, a baleset megelőző tevékenység fokozása. Örömmel üdvözöljük a miskolci igazgatóság helyes kezdeményezését — és ezen a téren a III. osztály jár az élen —, hogy munkavédelmi őrjáratokat szerveznek. Az őrjárat tagjai, az állomások dolgozói, akiket a munkavédelmi felügyelők és biztonsági megbízottak irányítanak. Ezek az őrjáratok figyelemmel kísérik az állomási munkamódszereket. A helytelen módszert alkalmazókat figyelmeztetik. S ha a figyelmeztetés nem használ, a szolgálati főnök útján a felelősségrevonást alkalmazzák.

Helyes volna, ha a többi igazgatóságok is átvennék a miskolciak helyes kezdeményezését.

Segítik a fiatalokat

A kazincbarcikai fűtőházban gondosan felkészültek a télre. Nemcsak az épületeket, a munkahelyet hozták rendbe, hanem arra is gondot fordítottak, hogy felkészítsék az utazószemélyzet fiataljait.

A mozdonyvezető brigádokban bevezették az elsőteles mozgalmat, az idősebb mozdonyvezetők patronálják a fiatalokat a téli forgalom idején. *Nagy Miklós* párttitkár a fűtőket oktatja, *Kaiser Károly* mozdonyvezető pedig a fiatal mozdonyvezetőkkel foglalkozik. Egy alkalommal szabad idejében elkísérte útjára *Szalontai István* fiatal mozdonyvezetőt és a gyakorlatban adta át tapasztalatait.

Behán Rózsa
Kazincbarcika

Egy ellenőrzés tapasztalatai

A megyei bizottság megbízásából január 31-én munkavédelmi ellenőrzést tartottam a *tapolcai fűtőháznál.* Örömmel állapítottam meg, hogy apróbb hiányosságoktól eltekintve, eredményesen tevékenykednek a balesetek megelőzését illetően. A betegnyilvántartási könyvben azonban még nem minden balesetet húznak alá piros irónnal és a felelősségrevonás sem történik meg mindenkor. 1960 második felében hat üzemi baleset fordult elő a fűtőháznál. Meglepett, hogy a hat közül csak egy balesetnél találták meg a hibáztatható személyt.

A munkavédelmi őrjárat megszervezésében jó példával jár a fűtőház előtt Tapolca állomás. Az állomás szakszervezeti bizottsága még a múlt év közepén munkavédelmi őrjáratot hozott létre 62 főből. A szorgalmasan tevékenykedő őrjáratnak minden bizonnyal nagy része van abban, hogy *Tapolca állomáson* 1960 második felében nem volt baleset.

Tüttő Kálmán
a Veszprém megyei bizottság munkavédelmi felügyelője

Ötéves a szocialista országok vasúti együttműködési szervezete

A szocialista országok vasúti együttműködési szervezetét öt évvel ezelőtt hozták létre. A szervezet félévtized alatt kiépítette a szocialista országok hatékony együttműködését nemcsak a vasúti, hanem a közúti közlekedésben is.

A vasúti együttműködési szervezet új, szocialista típusú nemzetközi szerv, amely igen sokat tesz a szocialista országok nemzetközi vonalain lezajló közlekedés megjavításáért, a tudományos és műszaki együttműködésével, a tagállamok közlekedésfejlesztésének egybehangolásáért.

Kedves barátok között — német földön

A pályaudvar megafonja a megszokott raccsolással ismétli a tájékoztatást. Nemzetközi expresszvonat indul Prága, Drezda, Berlin felé, nulla óra harminc perckor...

A vonat egyik kocsiját szokatlan utasok szállták meg, szakszervezetünk Szocialista Kultúráért jelvénnyel kitüntetett központi kórusának tagjai. A dalosok az ablakokban. A tarka kendők virágként lengenek. Búcsúznak a hozzátartozóktól, barátoktól. Sűrűn hangzik a szívből jövő jókívánság: — Sok sikert! Viszontlátásra!

Aztán másodpercnyi pontossággal kigördül a vonat. A kendőlobogtatást felváltja valami különös izgalom. Érthető. Első alkalommal indul az együttes külföldi vendégszereplésre. Első alkalommal visz vasutaskórus ajkán magyar dalt országhatáron túlra, igaz szívvel, nagy lelkesedéssel.

Pár perc, s elhagyjuk Pestet. Titkon sokan órájukra néznek és számolnak. Így tesz Mester elvtárs is, a Landler Járműjavító dolgozója, a kórus régi tagja. Még messze a pirkadat — de mint számolja — este kilenckor már Berlinbe érkezünk. Sőt a délutáni órákban már a Német Demokratikus Köztársaság területén fut a vonatunk, hogy az 58 tagú vegyeskórus eleget tegyen a német vasutasszakszervezet elnöksége meghívásának.

Ez a baráti látogatás és szereplés már nem a barátság kezdete, hanem folytatása. Folytatása, mert az a múlt nyáron kezdődött Magyarországon, Budapesten és Szegeden, amikor a Szegedi Szabadtéri Játékok nyitányaként rendezett Országos Dalostalálkozón részt vett és nagy sikerrel lépett fel a Theodor Khörnerről elnevezett schwerini vasutaskórus.

Máskor, ha a szolgálat nem szólítja a kórus tagjait, ilyenkor már nyugalomban pihennek a családi otthonokban. Most élénken folyik a szó valamennyi fülkében. Felidézik a két hónapos készülődés szinte minden mozzanatát. Terveket szövögetnek barátságról, a német dolgozókkal való találkozásról. Latolgatják, vajon lesz-e sikere dalainknak? Tudunk-e örömet, vidámságot szerezni német vasutasbarátainknak?

Hirtelen eszembe ötlik küldetésünk jelentősége, a várakozás, amellyel útnak indítottak bennünket.

S míg beszélgetünk a kórus vezetőségével — Rottek Józseffel, az Anyagigazgatóság Főnökség dolgozójával, az énekkar titkárával, Bánhidi Jánossal, az énekkar alapító tagjával, az együttes elnökével, Lukin László és Tóth Béla karnagyokkal, Sebő Ferenccel — addig a vonat kerekeinek egyhangú kattogása alábbhagy. Észrevétlenül fékez és megáll a szerelvény. A magyar és csehszlovák határállomáson vagyunk. Az útlevélvizsgálat után az utolsó hazai jókívánság, a határőröktől, a határállomás vasutasaitól, s máris a baráti Csehszlovák Szocialista Köztársaság földjén járunk.

Komárno, Bratislava, Breclav, Prága és a határállomás Decin, majd késő délután Bad Schandau — a szocializmust építő Németország határállomása.

Pillanatokon belül együtt vagyunk vendéglátóinkkal, akik elénk jöttek a határállomásra. Akivel először kezet szorítunk, Rudi Gunkel elvtárs, a vasutasszakszervezet központjának képviselője. A másik Hans Wegner, már régebbi kedves ismerősünk. A nyáron ő járt nálunk együttesével, a schwerini vasutaskórussal, amelynek dalosa és szervezője. Most már két német barátunkkal együtt folytatjuk utunkat Berlinig.

Kovács János

(Folytatjuk.)

A szovjet biztonságtechnikai kocsi magyarországi tartózkodásáról

Szakszervezetünk elnökségének meghívására *A. V. Loscsinyin elvtárs, a Szovjet Vasutas Szakszervezet munkavédelmi osztályának vezetője* irányításával 1960. december 30-án hazánkba érkezett a Szovjet Vasutas Szakszervezet biztonságtechnikai kocsija.

A delegáció és a kocsi egy hónapig tartózkodott hazánkban. Ezalatt az idő alatt a kocsiban elhelyezett 70 modell és makett segítségével megismerkedhettek a magyar vasutasok a szovjet vasutak biztonságtechnikai védőberendezéseivel és felszereléseivel. A kocsiban nyert elhelyezést 300 plakát, 1500 fénykép, a munkavédelmi tevékenységgel kapcsolatos 25 album, több mint 200 féle könyv és brosúra. Ezenkívül 15 munkavédelmi film, egy távirányítóval ellátott diavetítő, rádió, televízió, mozgóplakát képezte a kocsi tartozékait.

Loscsinyin elvtárs 3600 hallgató előtt 24 esetben tartott előadást. Az előadásokon többek között miniszterek, miniszterhelyettesek, szakosztályvezetők, szakmai középvezetők, aktivisták vettek részt.

Kedveltek és látogatottak voltak a különböző szakszolgálati ágak biztonságtechnikai előadásai és filmvetítései, amelyeket 9241 dolgozó tekintett meg. A kiállítási kocsit szervezett formában 7820-an tekintették meg, nem számítva az egyenkénti látogatókat.

A kocsi magyarországi tartózkodási ideje alatt a Keleti pályaudvar kultúrtermében állandó jellegű kiállítás volt a helyes munkafolyamatokat ábrázoló, a szovjet munkavédelem 40 éves fejlődését a hétéves terv célkitűzéseit bemutató tablókból. *Ezt a kiállítást 5627 személy tekintette meg.*

Budapesten kívül a delegáció és a kiállítási kocsi felkereste *Szombathely, Pécs, Miskolc, Debrecen, Nagykanizsa,* és *Hatvan* állomásokat is. A kiállítást megtekintő dolgozók mind Budapesten, mind vidéken érdeklődéssel szemlélték a modelleket, amelyekről sokan rajzokat készítettek.

A hírközlő szervek érdeklődése is igen nagy volt. A számos sajtóközlemény kívül a rádió és a televízió helyszíni riportot készített. *A SZOT Munkavédelmi Propagandabizottsága* dokumentációs filmet készített a modellekről, amit még a delegáció elutazása előtt bemutattak.

A hazánkban tartózkodó szovjet vendégek több vasúti szolgálati helyet és más ipari létesítményt is meglátogattak.

Nem fogják többé adósággal zárni az évet

A Landler Járműjavítóban a csípős hideg ellenére nagy a sürgés-forgás, pedig az emberek jórészt a szabad ég alatt, a többiek is elég hideg szerelőcsarnokban dolgoznak. Egyik helyen gépfegyverszerű kattogással kelepel a légkalapács. Pár lépéssel odébb szikrázó tűzeső hullik, ahogy a vágópisztolyok sziszegve marják a vasat.

Érthető az igyekezet, mert tavaly 750 teherkocsi és 13 gőzmozdony javításával adósak maradtak.

A vezetők véleménye

— *Elsősorban a munka szervezetlenségében, a termelés egyenetlenségében kell keresni a hibát* — kezdi a magyarázatot *Papp János*, a kocsijavító műhely vezetője.

Különböző kimutatásokat rakosgat elénk, amelyekből kiderül, hogy a hónap első tíz napjában alig adtak át a forgalomnak járműveket, de nem így az utolsó dekádban.

Szemléltetésül emeljünk ki egy hónapot. 1960 októberében 1-től 10-ig kijavítottak, átadtak négy darab mozdonyt, kilenc személy- és 117 teherkocsit. 20-tól 30-ig tizenhat mozdonyt, 38 személy- és 340 teherkocsit.

A lemaradások és nehézségek okát, a javítások munkaigényességének növekedését az anyaghiány, a korszerűtlen munkaeszközök mellett azzal indokolják a vezetők, hogy nem kielégítő a munkafegyelem.

— *És mi ennek az oka?*

— Elsősorban az, hogy a műszaki vezetők egy része fél az úgynevezett népszerűtlen feladatok végrehajtásától — állítja *Czibulyás János*, az SZB termelésfelelőse. Eltűrik az ácsorgást, a munkaidő későbbi kezdését, korábbi abbahagyását és sok egyéb lazaságot.

— Sajnos, valóban így van — kapcsolódik be ismét a beszélgetésbe *Papp János* osztályvezető. Naponta tapasztalunk ilyen liberális magatartást.

— *Mit tesznek ellene?*

— Néhány esetben felelősségrevonást alkalmaztunk. Már két művezetőt is írásbeli figyelmeztetésben részesítettünk. Eredménye, hogy néhány napig többet törődnek az ilyen dolgozókkal, de utána minden marad a régiben.

...és a dolgozóké

— *S mi erről a dolgozók véleménye?*

— Dolgozunk mi, csak legyen munka. De a hó elején hol van, hol nincs. Ha van munka, akkor még vagy az anyag, vagy a szerszám hiányzik. A hó végén aztán minden van — mondja *Kiss László* lakatos és *Pápai István* hegesztő. Az a baj — fejtegetik —, hogy nem azokat a kocsikat kapjuk vissza, amelyeket mi javítunk ki. Sok esetben egy másik járműjavítóban összepofozott, gondatlan munkából eredően dupla időt kell fordítani a javításokra.

— Vagy például itt van a hegesztési munka — teszi hozzá *Pál Imre* hegesztő. — Ha elegendő mennyiségű gumicső lenne, vagy sűrítenék a gázszolgáltató csapok számát, egy hegesztő is elvégezhetné azt a munkát, amit most ketten végzünk.

— Kétségtelen, jó dolog lenne, ha csak néhányfajta kocsijavítással foglalkoznánk — veszi át a szót *Máté Ferenc* igazgató. — Nem volna szükség annyiféle alkatrész tárolására. Az emberek jobban begyakorolnák az egyfajta munka végzését, és növekedne a termelékenység is. Ha azokat a kocsikat kapnánk vissza, amelyeket mi javítunk, biztos, hogy gondosabb, jobb munkát végeznének nálunk is, de másutt is.

— *Miből adódnak a lemaradások?*

— Annak nem is egy oka van. A terv és a létszám körüli vita, huzavona, a műszaki vezetők elnéző magatartása. A laza ellenőrzés miatt elburjánzott lógás, ácsorgás és ki tudná még felsorolni, mi minden — fejtegeti a vállalat igazgatója. Sajnos, így ennél többre nem is jutunk.

Az idén már nem így lesz

Nem kis gonddal és felelősséggel jár egy vállalat irányítása, a naponta felmerülő termelésgátló körülmények elhárítása. De az nem oldja meg a problémákat, ha a vezetők a munkásokat okolják a nem kielégítő munkafegyelem miatt, a munkások viszont a vezetőket hibáztatják a munka szervezetlenségéért. Vitathatatlan, hogy nem lehet megkövetelni, vagy legalábbis nem nagy sikerrel a munkafegyelmet ott, ahol a rossz munkaszervezés lényegében „kényszeríti" az embereket a lógásra, az ácsorgásra.

A teljes helyzetképhez hozzátartozik, hogy néhány hónapja a teherkocsiknál bevezették a szalagszerű javítást. Azóta nincs darabszámos lemaradás, pedig ezt megelőzően soha nem tudták darabszámos tervüket teljesíteni.

— További javulás is várható — teszi hozzá *Máté Ferenc* igazgató. — Most még kissé zavarja és akadályozza a folyamatos munkát az úgynevezett féltető építkezése. Kerülgetni kell az állványokat és az építéshez szükséges anyagokat. Nemsokára a bűtőkocsiknál is áttérünk a szalagszerű javításra. A rendelkezésünkre álló anyagi eszközöket ösztönzőbb módon fogjuk felhasználni, célfeladatokat tűzünk ki a gátló körülmények leküzdésére. Természetesen, ahol nem használ a szép szó, ott keményebb eszközöket is igénybe veszünk.

— A szakszervezeti bizottság intézkedési tervében sok célkitűzés szerepel. A versenyt a termelékenység emelése és az önköltség csökkentése mellett elsősorban a darabszámos, ütemes tervteljesítés szolgálatába állítjuk — magyarázza *Czibulyás János* termelési felelős. — A művezetők részére előadásokat szervezünk és megismertetjük velük részleteiben is, hogy mik a jogaik és kötelességeik. Különböző tanácskozásokon vitatjuk meg a jobb munkaszervezés lehetőségeit.

És még hosszasan sorolja a különböző elgondolásokat, amiket a munkafegyelem megszilárdítása, a hóvégi és negyedévi hajrák megszüntetése, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása érdekében célul tűztek ki.

•

Ilyen tervek és gondok foglalkoztatják a Landler Jenő Járműjavító gazdasági és mozgalmi vezetőit. Úgy véljük, ha lesz erejük mindezt megvalósítani, akkor a jövőben aligha kerül mégegyszer sor arra, hogy adósak maradjanak akár egyetlen egy kocsival, vagy gőzmozdony javításával népgazdaságunknak.

Baráth József

Az eszperantó nyelvről

Kevesen tudják, hogy az eszperantó nyelvet *dr. L. L. Zamenhof* lengyel szemorvos alkotta meg, s az emberiség közötti béke, a békés egymás mellett élés eszközének szánta. Zamenhof úgy gondolta, hogy az emberek közötti meg nem értést, a gyűlölködést, a háborúkat az okozza, hogy nem értik meg egymás beszédét. Hogy a soknyelvűséget kiküszöbölje, illetve, hogy az emberiségnek a saját anyanyelve mellett legyen egy második nyelve is, amelyen megértik majd egymást, bármilyen legyen is az anyanyelvünk — alkotott egy könnyű segédnyelvet.

Az utolsó 75 év alatt az egész világon elterjedt az eszperantó nyelv. Minden évben világkongresszust rendeznek — a világ más-más fővárosában — és ezeken a kongresszusokon bárki részt vehet. *1959-ben Varsóban volt az eszperantó világkongresszus. Ezen 43 ország 3600 eszperantistája vett részt.*

Több mint 200 újság, folyóirat jelenik meg havonta eszperantó nyelven. Gazdag irodalma eredeti alkotásokban és fordításokban mutatja az eszperantó nyelv hódítását és életrevalóságát. Ezek között vannak olyan magyar remekművek is, mint *Madách: Az ember tragédiája* és *Petőfi összes művei.*

A Magyar Munkás Eszperantó Egyesületet 1934-ben a rendőrség betiltotta és csak a felszabadulás után két évre indult meg ismét a mozgalom. Ezt azonban nem követte fellendülés, mert a lelkes eszperantisták is kiheverhetetlen veszteséget szenvedtek a háborúban és a fasiszta gyűjtőtáborokban. *1960 őszén jutottunk el oda, hogy a magyar eszperantómozgalom — régi múltjához méltóan — illő keretet kapjon.*

Most, amikor a népek békés egymás mellett élése gondolatának jegyében mind sűrűbben utazunk külföldre és bennünket is egyre többen látogatnak meg, baráti kapcsolatokat létesítünk a világ minden táján.

Szükség van egy könnyű, gyorsan elsajátítható nemzetközi segédnyelvre — és ez az eszperantó —, amelyet már az egész világon beszélnek. Az ember már a bolygók felé tör, s az új világban értse meg az ember egymást közvetítők nélkül!

A fenyegető atomháború elleni küzdelemben szükség van nemcsak az államférfiak mögötti békeharcosok beláthatatlan kiterjedésű sorfalára, hanem olyan tömegbázisra is, amelyet gránitszilárdságúvá présel millió és millió szívű, de *egy közös nyelvet beszélő*, békét akaró tömeg baráti kapcsolata.

A SZOT felhívására ismét kitárulnak a szakszervezetek és a kultúrotthonok, valamint az üzemek kapui azeszperantómozgalom előtt, hogy minden dolgozót hozzásegítsen egy könnyen elsajátítható nyelv megtanulásához és ezzel is meghatványozza az aktív békeharcosok számát.

T. Szerémi Borbála,
a Magyar Eszperantó Szövetség alelnöke

A TUDÁS HATALOM

— *Az ismeretterjesztő előadásokról* —

A *Tudományos Ismeretterjesztő Társulat* tájékoztatója szerint állandóan növekszik az ismeretterjesztő előadások száma és színvonala. A vasúton az utóbbi időben közel 500-zal emelkedett az olyan szakszervezeti alapszervezetek száma, ahol ismeretterjesztés folyik.

Ennek a nagy jelentőségű munkának részese a szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya mellett működő előadói kör is. *Az elmúlt évben 1050 előadást tartottunk kilenc témakörből, közel 30 000 hallgató számára.*

Ez így kedvező képet mutat. De vannak, akik semmit vagy keveset tudnak az országos méretű munka jelentőségéről. Sokszor terhesnek és talán feleslegesnek tartják azt, s így akarva, akaratlanul fékezik továbbfejlődését.

Ahol kihasználják a lehetőséget — és ahol nem

A tapasztalatok szerint egyes helyeken a szolgálati vezető nem sokat törődik az ismeretterjesztéssel. Nem ad elegendő segítséget az sz. b.-nek. Ami fájóbb, az is előfordul, hogy az sz. b.-titkár sem ismeri a VII. kongresszus idevonatkozó határozatát. Gyakran együtt siránkoznak, hogy nem tudják megszervezni az előadásokat.

Még egyes szálláshelyeken is problémája van az sz. b.-nek. Pedig a szálláshely a legalkalmasabb terület az ismeretterjesztő munka szempontjából. Ez a többi között a *Gyömrői úti*, a *Rózsa Ferenc utcai*, az *Érdi* és a *tárnoki* szálláshelyeken bizonyosodott be. Az *angyalföldi* és az *Ecseri úti* szálláshelyen viszont már beleizzadnak a szervezetlen szervezésbe.

Néhány szolgálati helyen öntevékeny és ügyes megoldást választanak a cél érdekében. Elérték, hogy a dolgozók az ebédidő alatt is szívesen, nagy érdeklődéssel hallgatják az előadásokat. Nagyszerűen bevált ez a megoldás a *Budapest Keleti Műszaki Kocsiszolgálatnál* és a *Nyugati pályaudvar kocsijavító műhelyében.*

Az *Épületfenntartási Főnökség* V-ös szakasza (Rákospalota) is iskolapéldája annak, hogy egy kis jóakarattal nagy eredményt lehet elérni. Náluk évekig nem volt ismeretterjesztő előadás. A szolgálati vezető és az sz. b.-titkár együttes munkájának eredménye, hogy a dolgozók ebédszünetben fegyelmezetten és érdeklődéssel végighallgatják az előadást. Ügyes, értelmes hozzászólásuk azt bizonyítja, hogy jó talajra hullanak a magok.

A *balassagyarmati fűtőház* szakszervezeti bizottsága sok pesti szolgálati helyet megelőzött. Munkásakadémiát szervezték és ehhez előadót kértek a TIT központjától. Az előadások rendjét a következő témakörökből állították össze: *„A kis füstöstől a Pacific-expresszig." „A biztonságos vasúti közlekedés és a biztosító berendezések." „Dieselesítés a vasutaknál." „A közlekedés matematikai problémái." „Közlekedési dolgozók a munkásmozgalomban." „Jelentős magyar újítások és találmányok."* — Hogy csak néhány címet említsünk. Hasonlóan cselekedtek a *Keleti Műszaki Kocsiszolgálatnál* is. Ott az érdeklődés inkább a természettudományok, irodalom és közlekedéstörténet felé fordul.

Mi a fényév?

A *Keleti pályafenntartási szakaszon* is jól megy az ismeretterjesztés. A szolgálati vezető segíti a szakszervezetet, mert szükségesnek, hasznosnak látja a munkástovábbképzést. Az eredmény? — Kevés helyen lehet olyan fegyelmezett, jó összetételű gárdát látni, mint ott. Meghallgattak néhány előadást a vasúttörténet sorozatból. Szóba került az is, hogy milyen szobrok vannak a Keleti pu. homlokzatán. Kórusban kiabálták, hogy *Watt* és *Stephenson*. Tudták, hogy a fény másodpercenként 300 000 kilométeres sebességgel terjed. Meg tudták határozni a fényév fogalmát.

Amikor az előadó feltette a kérdést, hogy határozzuk meg az év tartamát, csaknem valamennyien mondták: 365 nap, 52 hét, 12 hónap. Egy középkorú pályamunkás leintette a vitatkozókat. Semmit sem tudtok — mondta —, egy év 365 nap, 5 óra, 48 perc és 46 másodperc.

Tovább lehetne sorolni azokat a helyeket, ahol törődnének a munkástovábbképzéssel, és sajnos még tovább azokat a helyeket, ahol még nem értik meg a jelentőségét.

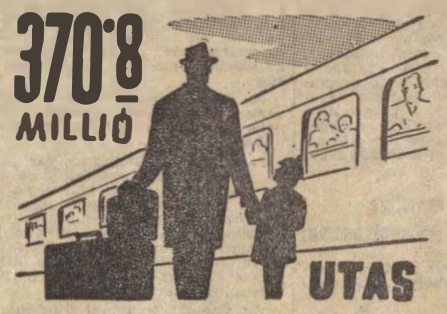
Gergely József
a TIT tagja

Önkiszolgáló büfékocsik

A Német Szövetségi Vasutak két vonaton önkiszolgáló büfékocsikat állítottak forgalomba, kísérletképpen. Jelenleg a legforgalmasabb vonalakon használják ezeket a kocsikat. Ha a módszer sikerrel jár, több vonaton is alkalmazzák az önkiszolgáló büfékocsikat.

A VASÚT 1961. ÉVI TERVSZÁMAIBÓL

A terv 98,5 millió tonna áru szállítását írja elő, de készen kell lennünk arra, hogy 101—102 millió árutonnát kell elszállítani



A vasútra 1961-ben 370,8 millió utas elszállítása hárul

A személyvonatok utazási sebességét 28,75-ről 31,75 km/órára, a gyorsvonatokét 35 km/órára, a nemzetközi gyorsvonatokét 42,2 km/órára kell növelni

Az elegytonna-kilométerekben kifejezett 6,4 százalékos növekedést létszámemelés nélkül, tehát tisztán a termelékenység növekedésével oldjuk meg

A vasút területén — a vasúti ipart kivéve — 6,7 százalékos termelékenység emelkedést kell elérni

Beszerzünk — a többi között 10 darab 350 lóerős dieselmozdonyt, 12 villamosmozdonyt, 180 normál- és 30 keskenynyomközű személykocsit, 10 hálókocsit és 1000 import teherkocsit

Mintegy 400 km hosszban kell felépítménycserét végezni és 630 csoportkitérőt felújítani

Tűzbiztos kézi jelzőlámpákat

A MÁV-nál rendszeresített és még ma is használatban levő kézi jelzőlámpák ugyan zártlángú lámpának tekinthetők, de nem tűzbiztosak.

A vasúton gyakran raknak be- és ki tűzveszélyes árut. A sötétség beállával a raktárnok, a raktári dolgozók, a málházók, a vonatkísérők, a kocsirendezők és még a forgalmi szolgálattevő is ilyen lámpa fényénél ténykedik a kocsik körül. Kisebb állomásokon, ahol gyenge a világítás, bizony már okozott sérülést a régimódi kézi jelzőlámpa. Ideje lenne biztonságosabb, korszerűbb kézi jelzőlámpákat rendszeresíteni.

Tótka Károly
Szeged

Sport

A munkaszüneti testnevelésről

Törzshajlítás előre..., egy... kettő... karkörzés jobbra... balra... így hangzik vidáman, pattogón a vezényszó naponta 8 percen át egyre több üzemben, műhelyben, ahol már bevezették a munkaközi testnevelést.

A „mára befejeztük, kedves egészségükre" üdvözlés után néhány jóleső nyújtózás, tiszta friss levegővel teli tüdő, barátságos, derűs hangulat és csaknem teljesen megszünt a fáradtságérzet. Mindez rövid tízperces, egyszerű, mindenki számára könnyen elvégezhető tornagyakorlat után tapasztalható azokban az üzemekben, gyárakban, ahol a munkásokkal megbeszélve, kívánságukra alkalmazzák a tevékeny pihenésnek ezt a módszerét.

A munka menetére és az egészségre egyaránt hasznos

Mi a jelentősége az üzemi tornának, a munkahelyi testnevelésnek?

Bárki, bármilyen munkakörben — legyen az könnyebb, vagy nehezebb fizikai munka, szellemi munka — lelkiismeretesen, teljes figyelemmel dolgozik, elfárad. A mindennapi 8 órás munka legtöbb esetben zárt levegőn eltöltve eléggé fáradságos S minél inkább ismétlődő, egyhangú a szervezet igénybevétele, annál gyorsabban jelentkezik a fáradtság.

A munka menetébe iktatott tízperces testnevéléssel megmozgatott izmok felfrissülnek, a szervezetet a torna felüdíti, a kedélyeket vidámítja. Természetesen csak a megfelelően előkészített és alaposan kikísérletezett gyakorlatok végzésével lehet elérni azt, hogy az ilyen kondicionáló munkaközi torna után újult erővel menjen a munka, eltünjön az izomfáradtság, vagy a szellemi munkások gyakori idegfáradtsága.

Az első követelmény, hogy senkit sem szabad kedve ellenére bevonni a munkaközi tornába.

A Villamos Kismotorgyárban pl. a testnevelés szakfelügyelője az üzemorvos bevonásával pontosan ismeri a dolgozók egyéni panaszait is, mert hiszen a munkaszüneti testnevelés alkalmat ad arra is, hogy hamarabb felfigyeljünk egészségi állapotunk panaszaira és így sokszor megelőzhetők a betegségek.

Az üzemi tornánál általában két percig tart a dolgozók leállása, a helyiség szellőztetése és kb. 8 percig a közös testnevelés. Mivel legtöbbször egy munkahelyen is más-más természetű munkát végeznek, s a dolgozók életkora is különböző, ezért ezeket a körülményeket is figyelembe vevő testgyakorlatokat állítottak össze. Az egyes gyakorlatelemeket fokozatosan mutatták be, az oktató a legtöbb esetben maga is ott dolgozó munkás. Ebben az üzemben és másutt is a fizikai munkások zöme kellemesnek és hasznosnak tartja a munkaszüneti testnevelést.

Pótolható a munkakiesés

Nem hátráltatja-e a normák teljesitését a kiesett idő? Erre a kérdésre is a tapasztalat adja meg a választ. Mindenki saját magán is észreveszi, hogy ha dolgozik, általában a munkaidő első szakaszában könnyebben és gyorsabban megy a munka. A fáradtság érzése csak később, kb. a munkaidő első harmadában jelentkezik először. Ha tehát a tízperces testnevelést ebben az időszakban alkalmazzuk, az ilyen tevékeny pihentetéssel helyreállított munkaerő a hátralévő órákban lényegesen alig csökken. **Az egyes órákra eső termelés mennyisége sokkal egyenletesebb, a dolgozó termelékenysége folyamatosabb, mint azoknál, akik a nyolc órát megszakítás nélkül végigdolgozzák.** Az így nyert aktivitás, a munka egyoldalú hatásainak ellensúlyozása mindenképpen kamatozik és játszva pótolja a tízperces időveszteséget.

Ha mindehhez hozzátesszük azt, hogy a rendszeresen végzett munkahelyi testnevelési 10 percek nemcsak a fáradtságérzetet szüntetik meg, nemcsak a termelékenység egyenletességét segítik elő, hanem hozzájárulnak szocialista üzemeink egészségvédelméhez is — akkor ennek bevezetésével kapcsolatban szakszervezeti bizottságainknak is feladatuk vannak.

A vasúton is van lehetőség

Előttünk állnak azoknak az üzemeknek, műhelyeknek a tapasztalatai, ahol a dolgozók maguk mondják el a kondicionáló testnevelés jó hatását. A mi vasutas üzemeink — elsősorban a járműjavítók műhelyei — jellegükben ugyanolyan szocialista ipari üzemek, mint a Villamos Kismotorgyár, vagy a többi üzem. Ami itt előnyös a dolgozóknak, előnyös a termelés szempontjából, miért ne lehetne hasznos nálunk is?

A Landler Járműjavító, az Északi JJ. könnyen lehetne hasznos kezdeményező ebben a kérdésben. A példa tehát adva van, lássunk hozzá... hiszen ezt tartalmazza szakszervezetünk V. kongresszusának határozata is.

Biró Gyuláné

GRATULÁLUNK

Az MTST elnöksége a birkózósportban kifejtett eredményes munkájáért a testnevelés és a sport érdemes dolgozója kitüntetést adományozta Futó Gézának, a Szegedi VSE birkózó edzőjének. A szerény, szorgalmas edző különösen az utóbbi években nevelt sok tehetséges birkózót az egyesületnek, a vasutas, illetve a magyar sportnak. **A kitüntetéshez gratulálunk és további sikereket kivánunk.**

5000 forint jutalom

A szakszervezet elnöksége 1960 évre — az előző évhez hasonlóan — 5000 forint jutalmat tüzött ki a tömegsport-versenyeken legjobb eredményt elért üzemnek, illetve szolgálati helynek.

A kultúrnevelési és sportosztály az 1960. évi eredmények alapján a Landler Járműjavítót találta méltónak a jutalomra. A Landlerban az üzemi bajnokságok mellett különösen az olimpiai jelvényszerző mozgalomban értek el figyelemre méltó eredményt. Az üzemben mintegy 800 fiatal és idősebb dolgozó szerezte meg az ötkarikás olimpiai jelvényt.

Jó eredményeket értek el az Északi és a Szombathelyi Járműjavítóban, valamint a Csongrád megyei szolgálati helyeken is.

A társadalmi sportpályaépitési és karbantartási mozgalom múlt évi mérlege:

1 100 000 forint

A múlt év elején az MTST elnöksége a SZOT-tal és a KISZ KB-vel közös felhivást adott ki a sportlétesítmények társadalmi épitésére és felujitására.

A vasutas sportklubok vezetőinél, a sportolóknál és a sportszerető dolgozóknál a mozgalom iránt várakozáson felüli aktivitás, áldozatkészség bontakozott ki. A sportkörök társadalmi munkában nagy mennyiségü földmunkát, salakozást, épületfestést, vakolást, gyeptéglázást, kerítés- és csőhálózatjavitást és egyéb munkát végeztek összesen 1 100 000 forint értékben.

Az értékszámitást csaknem mindenütt vállalati, pályafenntartási vagy egyéb szakemberek bevonásával végezték. A helyszini ellenőrzések szerint a közölt adatok mindenütt reálisak voltak.

A nagyarányú társadalmi munka láttán a szakszervezet elnöksége február 3-i ülésén a korábban engedélyezett 10 000 forintos jutalmazási keretet 25 000 forintra emelte az alábbi elosztás szerint:

Győr	5000 Ft
Gyöngyös	3000 Ft
Dunakeszi	3000 Ft
Dombóvár	2000 Ft
Szentes	2000 Ft
Makó	2000 Ft
Balassagyarmat	2000 Ft
Szolnok	2000 Ft
Fót	2000 Ft
Székesfehérvár	2000 Ft

A mozgalom továbbfejlesztése érdekében az elnökség 1961-re is engedélyezte a 25 000 forintos jutalmazási keretet a legtöbb társadalmi munkát végző sportklubok támogatására.

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

KERESZTREJTVÉNY

Vizszintes: 1 Az interlype szedőgéptípus feltalálója. 7. **A függ. 1. folytatása.** 12. Ize. 13. Védjegytörvény jelzése. 14. A románok régi, balkáni neve. 15. Becézett női név. 16. Az egyik ős jelzése. 17. Perzsa király. 18. Boráról híres spanyol város 19. Állami bevétel. 20. Női név becézve. 22. Verne. 23. Fiól. 24. Azonos betük. 25. Egy betűpótlással felé. 27 Lisztjelzés. 28. Vagy. oroszul. 29. Észak-kínai város. A nagy fal kapuja. 31. Német névelő. 32. Kötőszó. 33. A király személye körüli miniszter (lat.). 35. Erdélyi megye. 37. Francia bizottság. 38. Növény. 39. Az 50 százaléka. 40. Üdülőhely a Florida félszigeten. 41. I. L. U. V. 43. Népvándorlás korabeli szarmata lovasnép. 44. ...xerxes, perzsa királyok neve. 45. Ásványcsoport. 47. Idea magánhangzói. 48. Több mint 500 szigetből álló szigetcsoport Skócia partjainál. 49. Azonos betük. 50. Felkavar. 51. Egyiptomi istennő. 52. Öregségi és Rokkantsági Alap. (ék. fel.) 54. Könnyet hullat. 55. Orosz folyó névelővel. 56. Vízben oldhatatlan, égő folyadék. 57. Görög város. I. e. 335-ben Nagy Sándor elpusztította.

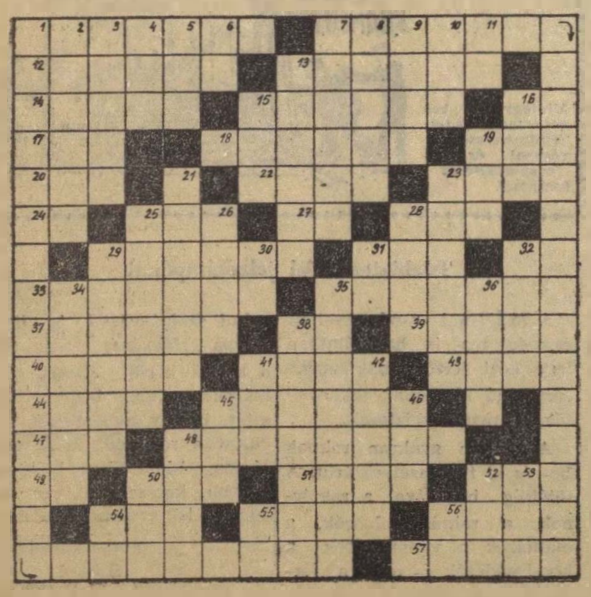
Függőleges: 1. Május 9—13 között Budapesten kerül rá sor. (folyt. a vizsz. 7-ben.) 2. Francia kikötő a hasonnevű csatorna partján. 3. Vissza: a pernye. 4 Ellenszenv. 5. D. T. H. 6 Tea vége. 7. Jelzési eszköz a vasúton. 8. 415 km hosszú olasz folyó. 9. Jugoszláv folyó. 40 km-es föld alatti út után Timarov néven ismét felszínre tör. 10. Vajon mi? 11 Német előljáróazó. 13. Angol költő, író és politikus (1608—1674) Az elveszett paradicsom írója. 15. P. A. Ú. 16. Friss. 19. Török név. 21 Budapesti pályaudvar. 23. A kisagyvelő belső, fehér állománya, amely átmetszetben fa mintájára elágazottnak látszik 25. Mohamed próféta lánya. 26. Van, aki erre esküszik. 28. Két-két azonos magánhangzó. 29. A tőke használati díja. 30. Karél magánhangzói. 31. Hangtalanul edz. 32. Árugöngyöleg. (ék. fel.) 34. Megye Franciaországban. Székhelye: Orleans. 35. Ősvilági őrlás hüllők. 36. Testrész. 38. Északamerikai félsziget. 41. Kilbótban található. 42. Bolgár dunai kikötő. 45. Főzelékféle. 46. A hét vezér egyike. 48. Néha túlfeszítik. 50. Film. 52. Testrésze. 53 Fogoly. 54 Kettős betű. 55. Mint függ. 11 56. Sóhaj.

Beküldendő: függőleges 1. és folytatása a vizsz. 7.

Beküldési határidő: március 10

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A Politikai Bizottság szeptemberi határozata Elegytonna km.

Könyvet nyertek: Hanzel Géza Albertirsa, Vasút u. 2., Erdős Sándor főintéző, Bp., Déli pu., Pálmai János főintéző, Szombathely, Hollán Ernő u. 9.



Könyvismertetés

Hazánkban eddig nem volt olyan könyv, amely a járműfenntartás problémáinak összefoglaló leirását tartalmazta volna. A vasúti szakirodalomnak ezt a hiányát pótolja dr. Keszler Gyula „Vasúti járművek fenntartása, javitása" cimü most megjelent munkája.

A könyv, amely a vasúti üzemmérnökök műszaki, üzemszervezési és gazdasági jellegü kiképzési anyagának egy része, azokkal a kérdésekkel foglalkozik, amelyekre a járműjavitási munkakörben dolgozó szakembereknek szükségük van. Részletesen ismerteti a járműjavító műhelyekben folyó javitási munkákat.

A járműfenntartás tárgyalása során először azokat a technológiai eljárásokat mutatja be, amelyek a vontató és vontatott járműveken előfordulnak: csapágyak, csapágyperselyek kiöntése, kerékpárok, rugók javitása. Tárgyalja továbbá a gőzmozdonyok, villamos mozdonyok, motoros járművek, légfékberendezések és vasúti kocsik javitási eljárásainak részleteit, a járműjavitók szervezetét, a járműfenntartási munkák tervezését.

Az elméleti és gyakorlati szakemberek igényét egyaránt kielégitő, több mint 300 ábrát tartalmazó könyv az örvendetesen terebélyesedő vasúti szakirodalom újabb nyeresége.

Dr. Horváth Károly

A szerkesztőség üzeni

Csomor János Szolnok, Hontvári József Budapest, Szentgáli István Gyöngyös, Tótka Károly Szeged, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Sziládi Sándor Szeged, Dancs József Tapolca, Bognár Károly Tapolca, Horváth Károly Budapest, Behán Rózsa Kazincbarcika, Szilágyi János Budapest. **Tudósításaikat lapunk anyagához felhasználjuk.**

Griscsik János Miskolc. A versek közlésénél figyelembe veszszük, hogy ki irta azokat. Egyszerü dolgozótól nem várhatunk irodalmi remekműveket. Az allegórikus kép még nem jelent giccset. **Pusztai István Kecskemét.** Észrevételével egyetértünk. **Cseh Zoltán Szolnok.** Más munkaterületről is várjuk tudósitását.

Szécs Károly Hajdúszoboszló, Barna László Szeged, Barta János Szeged, Leiti Ferenc Pécs. **Kérésüket illetékes helyre továbbitottuk.**

HIREK

Ez a kötelességem

Robog az 1901-es Budapest felé. A szerelvény utolsó kocsijaiban 50 év körüli jegyvizsgáló kezeli a jegyeket. Ha benyit egy fülkébe, udvariasan köszön. Az ismerős utasokkal néhány szót vált, tréfálkozik. Ha megálló következik, ujra meg ujra végigmegy a kocsin és közli a megálló nevét. Olyan tipusú ember, aki mindenre felfigyel, ami a gondjaira bizott kocsikban történik.

Azok az utasok, akik gyakran utaznak Kaposvár és Budapest között, elismeréssel beszélnek a figyelmes, udvarias, előzékeny Bleck Henrikről, Kaposvár állomás jegyvizsgálójáról.

Nem csinál ő semmi különöset, csak azt, amit a szabályok előirnak, no meg amit a vasutas becsület diktál. Ha valaki megköszöni a felvilágositást, vagy a fel- és leszállásnál a jegyvizsgáló segitségét, csak ennyit mond:

— Szóra sem érdemes. Ez kötelességem.

Kötelesség? Az udvariasság, az emberiesség, a figyelmesség több, mint kötelesség, az a szó valódi értelmében dicséretes dolog, követésre méltó, becsületes cselekedet.

— ic —

— Jól sikerültek a termelési tanácskozások a Békéscsabai Pályafenntartási Főnökség szolgálati helyein. A szolgálati főnökök beszámolóit mindenütt élénk vita követte.

— Korszerüsitik a szajol-lökösházi vonalat. A talpfákat vasbetonaljakkal cserélik fel és nagyobb teherbirású, hézagmélküli sinszálakat fektetnek le. A tervek szerint a munka még ebben az évben befejeződik.

— 65 éves gőzmozdony végzi a tolatást és a szerelvények összeállitását Ajka állomáson. A 326 058as gép 1896-ban készült és eddig mintegy 1 millió 300 000 kilométert tett meg.

— Nem váltak be az angol villanyvonatok. Glasgow területén a múlt év decemberében ki kellett vonni a forgalomból 67 új villanyvonatot, miután több robbanás és balesett történt.

— A Vasúttervező ÜV által tervezett berendezéscsoport segitségével központilag áttekintheto és irányitható egy-egy állomás forgalma. Az irányitóasztalon a kezelő — a forgalmi szolgálattevő — pontosan látja, melyik vágány foglalt, hogyan és hol mozognak a szerelvények.

— Düsseldorfban elkészült egy négymóteres nyomtávú sinpálya terve. A pályán a rendkivül nagyméretü gépkocsikkal megrakott vagonokat szállitanak majd 100—150 kilométeres távolságra 200—250 kilométeres óránkénti sebességgel.

— 760 kilométerre emelkedett a villamositott vonalak hossza Csehszlovákiában. Ez az egész vasúti hálózat 5 százaléka.

— A pályaudvar 100 éves fennállásának évfordulójára készülnek a Déli pályaudvar dolgozói. A jubileumot jó termelési eredményekkel szeretnék megünnepelni.

— Ultrahangos készülékkel vizsgálják a hegesztett sinek minőségét a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV sinhegesztő telepén. A készüléket két technikus kezeli.

— Számos, a termelési eredmények növelését segitő vállalást tettek januári termelési tanácskozásukon a tapolcai fütőház és a szertárfőnökség dolgozói.

— Tanulnak a villanyszerelők. A debreceni járműjavító villanyszerelői is elhatározták, hogy megszerzik a szocialista brigád cimet. A 22 tagú brigád azóta nemcsak a munkában ért el figyelemre méltó eredményt, hanem a tanulásban is megállják a helyüket. Négyen technikumba járnak, öten telepkezelői tanfolyamon tanulnak, mások az általános iskola VII. és VIII. osztályát végzik.

— Köszönet a patronálóknak. A miskolci fütőház dolgozói sok segitséget adtak a böcsi tsz-nek. A patronálási szerződésben vállalt kötelezettségüket túlteljesitették. A segitségért a tsz elnöke levélben mondott köszönetet a fütőház dolgozóinak.

Vasutas természetjárók II. országos fotokiállitása

A *Lokomotiv Természetbarát Egyesület* rendezésében február 11-én fényképkiállitás nyilt a szakszervezeti központ klubhelyiségében. (Bp., Benczur u. 41.)

A kiállitásra 30 pályázó 117 fekete-fehér, 5 színes fényképet és 64 színes diapozitív filmet küldött be.

Díjazott képek és diapozitív filmek:

Fekete-fehér: I. Szigligeti Ottó, Vasúttervező: *Pihenő a csúcson* és Roósz Ernőné, Törekvés: *Vág völgye.* II. Biró Klára, Budapesti osztály: *Állomásban*, III. Horváth József, Vasúttervező: *Reggel a táborban* és Kovács Tamás, Budapesti osztály: *Jégvilág* című képe.

Színes: II. Dr. Lévay György Vasúti Főosztály: *Istvánkúti nyirfák* című képe.

Diapozitiv filmek: I. Kovács Tamás. Budapesti osztály: *Hegyi szél.* II. Szathmáry Zoltán, Vasúttervező: *Túravezető.* III. Dr. Lévay György Vasúti Főosztály: *Tarpatak felé.*

Elismerő oklevéllel kitüntetett képek: Trencsényi Zsigmond—Bacsa Ferenc. Vasúttervező: *Falatozás.* Roósz Ernő. Törekvés: *A Baróc-pataknál.* Vanek József. Budapesti osztály: *Egy nyári délután.*

Elismerő oklevéllel kitüntetett diapozitiv filmek: Trencsényi Zsigmondné. Vasúttervező: *Tarnataki völgy.* Sütő-Nagy Attila. Vasúttervező: *Prágai romantika.* Gál Géza, Budapesti osztály: *Viharfelhők.* Domokos Magda, BVKH: *Békási szoros.* Szabady Levente, Miskolci osztály: *„Kis Dél" télen.*

A kiállitás február 20-ig marad nyitva. Látogatási idő: hétköznap 16—19, szombaton 14—19, vasárnap 10—17 óráig.

Már csak a vészfék segitett

Egyik napon a 6602-es gyorsvonattal utaztam *Budapestről Békéscsabára.* Amikor vonatunk kiindult *Gyoma* állomásról, az egyik jegyvizsgálónő mit sem sejtve fel akart szállni a szerelvény egyik kocsijába, de hogy, hogy nem, az ajtó nem nyilt ki. A segitségére sietö utasok sem tudták kinyitni a kocsi ajtaját. Közben a gyors mind sebesebben száguldott *Békéscsaba* felé.

Az utasok nem tudták, mit tegyenek. Miközben tépelödtek, valaki meghúzta a vészféket. Mint később kiderült, két vasutas tette, akik látták, hogy csakis gyors beavatkozással menthetik meg a jegyvizsgálónő életét.

Ha a paragrafusokat nézzük, büntetés járna a vészfék meghúzásáért. De mivel emberéletről volt szó, dicséret illeti a két vasutas cselekedetét. **Boldizsár Gyula**

Lakáscsere

— **Elcserélném** Pesterzsébet központjában, modern házban lévő összkomfortos, parkra nézö lakásomat (gáz és cserépkályha van), 2 szoba, összkomfortos és 1 szoba, konyhás társbérleti szobáért. Havas Henrik, XX., Csarnok tér A/1. II. 2. Telefon 388—167.

— **MÁV 2 szobás, komfortos,** szép kertes, olcsóbérü lakásomat elcserélném kisebb komfortosra vagy nagyméretü garzonra lehetőleg Budán. Varga, VI., Lehel u. 3.

— **Elcserélném** a Körvasut 1-es sz. őrházban levő 2 szobás MÁV-lakásomat budapesti 1 szobás magánlakásért. Erdeklődni: minden szerdán és pénteken 229—638, 228—284 55-ös mellék. Csizmazia.

A Hivatalos Lapból

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

5. számból: 101911/1961. I/3. B. Vasutas dolgozók balesetbiztositása.

147/1961. Titkárság. A vonatközlekedés biztonsága ellen vétő dolgozók szigorúbb felelősségrevonása.

6. számból: 103526 1961. I-2. A vasútnál megszakitás nélküli eltöltött idő számitásbavétele a többlet üzemi jutaléknál.

102767/1961. I-2. C. Az ipari technikumok I. évét végzett tanulók nyári termelési gyakorlata.

102868 1961. I-2. C. Felvétel a vasúti technikumok nappali tagozatára.

ELAKADT A VONAT

— *Ne tessék aggódni, minden körülmények között biztositjuk a menetrend szerinti közlekedést.*

VÉDŐÖLTÖZET

— *Tessék parancsolni: a menetlevél!*

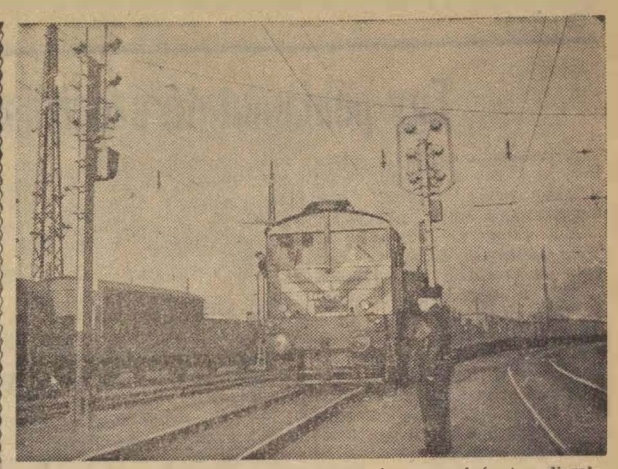
(*Pusztai Pál rajzai*)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. MÁRCIUS 2.



Szalai Dániel váltóőr határig előre húzatja a szerelvényt a diesel tartalékmozdonnyal a Kelenföldi-pályaudvaron.

Milyen változások várhatók az új menetrendben?

A KPM I 8. szakosztályában alapos, körültekintő munka előzte meg a május 28-án életbe lépő új menetrend elkészítését. A szakosztály az év elején valamennyi megyei székhelyen összehívta a tanácsok, az üzemek, állami gadaságok és egyéb szervek vezetőit, hogy kikérjék véleményüket: *hol, milyen változásokat eszközöljenek az új menetrendben.*

Az új menetrendben várható változásokról a 8. szakosztály menetrendi osztályán *Gittinger Tibor* tájékoztatta a *Magyar Vasutas* munkatársát.

Gyorsabb, kulturáltabb utazást

— Az új menetrend elkészítésénél az a cél vezetett bennünket, hogyan tudnánk gyorsabbá, kulturáltabbá tenni az utazást — mondotta. — Éppen ezért a megnövekedett nemzetközi és belföldi forgalomnak megfelelően több új járatot indít a MÁV.

A *Budapest—Wien Expressz* például az eddigi heti három nap helyett naponta fog közlekedni. A szerelvényt, amely reggel indul a *Keletiből* és este érkezik vissza. a MÁV személyzete viszi. Ezen a vonalon *Wien—Budapest Danuvia Expressz* elnevezéssel még egy új gyorsmotorost állítanak forgalomba. Ezt a szerelvényt viszont osztrák személyzet továbbítja.

A *Pannonia Expressz* zsúfoltságának csökkentésére a nyári főidényben, június 12-től szeptember 30-ig új gyorsvonat közlekedik *Budapest* és *Prága* között. A vonat a *Keletiből* a kora délutáni órákban indul és másnap reggel érkezik *Prágába*. A *Balt-Orient* mentesítésére *Bukarest* és *Varsó* között az idén is indul egy gyorsvonat a nyári hónapokban. Ez a Nyugatiból *Szobon* át közlekedik. *Prágáig* közlekedő kocsik is lesznek a szerelvényben. *Budapest—Kassa—Poprád* között is megjavul a közlekedés. Az új menetrend életbeléptetésétől ugyanis *Miskolc* és *Hidasnémeti* között is gyorsvonatként közlekedik majd a szerelvény.

Gittinger elvtárs elmondotta, hogy a nemzetközi gyorsvonatok alapsebességét 80 km/óráról 90 km/órára növelik. A határállomásokon és a budapesti pályaudvarokon is csökkentik a nemzetközi gyorsvonatok tartózkodási idejét. Ezáltal is növekszik a vonatok átlagsebessége és 1—2 órával rövidebb lesz a menettartam.

Új vonatpárok

— A belföldi forgalomban is több változás lesz — folytatta. — Az igényeknek megfelelően az ország néhány nagyobb vidéki városába új vonatpárok közlekednek. Így új gyorsvonatpár *Budapest — Győr, Budapest — Debrecen, Budapest — Székesfehérvár — Szombathely* között. Az eddig első osztályú kocsikkal közlekedő *Borsod Expresszen* másodosztályú kocsik is közlekednek. A nyári főidényben, a hét végén új sebesvonatpár közlekedik *Miskolc* és *Siófok* között.

Jelentős javulás várható a távolsági vonatok közlekedésében. A távolsági vonatok menetideje átlagosan fél órával csökken. A *Budapest — Pécs — Mohács* és *Budapest — Záhony* között közlekedő vonat menetideje 50—60 perccel lesz rövidebb. *Budapest — Békéscsaba* között új távolsági vonatpárokat helyeznek forgalomba.

A *Velencei-tóhoz* a tavalyi három vonatpárral szemben hat vonatpár közlekedik. A múlt évihez viszonyítva javul a *Dunakanyar* közlekedése is. Lényegesen javul a *balatoni* közlekedés. A *Balaton* északi és déli partján közlekedő vonatoknál szakaszos megállókat terveznek.

Az új menetrend életbelépésétől a korszerűsített fővonalainkon már 90 km/óra sebességgel közlekedhetnek a belföldi gyorsvonatok is.

(vf.)

A szakszervezet 1961. évi költségvetéséről

Szakszervezetünk legfontosabb pénzügyi terve a költségvetés. Számszerű kimutatásai magukban foglalják a tervidőszakon belül a központi vezetőség és az elnökség határozataiban kitűzött mozgalmi feladatok végrehajtásához szükséges anyagi fedezetek biztosítását.

A költségvetés elkészítésének fontos szempontja volt, hogy a gazdálkodás kereteinek meghatározója és az ellenőrzés alapja legyen. Továbbá az, hogy az előírt feladatok, célkitűzések a takarékosság szemelőtt tartásával megvalósíthatók legyenek.

A költségvetés készítése alulról felfelé történt. Az alapszervezeti költségvetéseket a taggyűléseken megtárgyalták. A tagság és a funkcionáriusok megértették, hogy körültekintő és alapos pénzügyi tervezés a szakszervezet szervező, nevelő munkájának szerves része. A kiadási tervszámok kialakítása szakszervezetünk előtt álló célkitűzések, elsősorban a tagság kulturális, sportolási és szociális igényeinek kielégítésére, a szervezési feladatok ellátására és az okszerű adminisztráció elvégzésére szolgál.

73,84 százalék az alapszervezeteknél jelentkezik

A költségvetés elkészítésénél az a cél volt az irányadó, hogy közvetlenül vagy közvetve minél nagyobb összeg az alapszervezeteknél, tehát a tagság érdekében kerüljön felhasználásra.

A kiadások fő összegének 73,84 százalékát az alapszervezetek, 18,63 százalékát a megyei bizottságok, 17,53 százalékát a központ tervezte.

Ha összevetjük ezt a múlt évi tervezéssel, akkor azt állapíthatjuk meg, hogy míg a központ 2,74 százalékkal, a megyei bizottságok 2,65 százalékkal terveztek kevesebbet, addig az alapszervezeti költségvetések 5,39 százalékkal emelkedtek.

A tervezés helyes irányú fejlődését mutatja, hogy a múlt évihez hasonlítva

az ügyviteli kiadás 0,33 százalékkal, a szervezésre fordított összeg 1,59 százalékkal csökkent.

Ennek eredményeként az idén a kulturális kiadásokra 0,96 százalékkal, a szociális jellegű kiadásokra pedig 2,55 százalékkal többet fordíthatunk.

Nem helyes viszont, hogy az alapszervezetek a múlt évinél 2,17 százalékkal terveztek kevesebbet a sportcélú kiadásokra.

Az idén a tagdíjbevételből **kulturális jellegű kiadásokra 5,391 415 forintot, a kiadások 20,4 százalékát, sportjellegű kiadásokra 2 243 240 forintot, a kiadások 8,5 százalékát szociális jellegű kiadásokra 12 792 540 forintot, a kiadások 48,4 százalékát fordítjuk.**

A szülési és temetési segélyre tervezett összeg 2 450 000, a rendkívüli segélyre pedig 1 732 400 forint.

Ellenőrizzük a felhasználást

A szakszervezeti szervek eddigi helyes szervező és felvilágosító tevékenységének bizonyítéka, hogy a költségvetés tervezésénél 93 százalékos szervezettséget, 94,5 százalékos tagdíjmorált és 13.75 forintos egy főre eső havi tagdíj összeget vehettünk figyelembe.

A jóváhagyott költségvetés valamennyi szakszervezeti szerv birtokában van. A tagság joga és kötelessége a terv betartása felett ellenőrzést és bírálatot gyakorolni. Éppen ezért a szakszervezeti szervek időközönként adjanak számot a tagságnak a bevételek és kiadások alakulásáról, a pénzügyi eszközök felhasználásáról. A számvizsgáló bizottságok folyamatosan ellenőrizzék, hogy minden szervnél költségvetésszerű gazdálkodás folyjon, a szakszervezet anyagi eszközei a dolgozók szociális, kulturális és sportolási igényeinek kielégítését szolgálják.

Tavasszal hétemeletes vasutas munkásszálló építését kezdik meg a Váci úton

Rövidesen megkezdődik Budapesten a *Váci út* és a *Sziget utca* sarkán a 450 személyes vasutas munkásszálló építése.

A Váci úti főbejárat két oldalán helyezkedik el a gondnok és a házfelügyelő lakása. Emeletenként két lakás épül itt, zárt lépcsőházzal, a lakószobák előtt végigfutó erkéllyel.

Az udvari oldalra nyílnak az új típusú étkezőskonyhák, beépített bútorokkal, a tűzhely felett gőz- és szagelszívóval. A konyhát és az étkező részt függönnyel lehet elválasztani. A középső részen garderobe helyezkedik el beépített szekrénnyel. Beépített fürdőszoba, külön WC és kamra szolgálja a kényelmet és tisztaságot.

A munkásszálló a Sziget utcáról nyíló nagy előcsarnokon át közelíthető meg. Innen indult az épület főlépcsőháza és az emeleti kultúrtermi előcsarnokba vezető lépcső. Ehhez kapcsolódnak az irodák, a ruhatár, az orvosi rendelő stb.

Az első emelet főhelyisége az étterem-kultúrterem színpaddal, vetítőfülkével, valamint a hozzátartozó reprezentatív társalgó-előcsarnokkal, mely a szállótól elkülöníthető és kisebb kiállítások rendezésére is alkalmas. Az étteremhez tálaló és mosogató csatlakozik, amely étellifttel kapcsolódik a konyhához. Az itt elhelyezett játékterem a felette levő társalgókhoz közvetlen lépcsőházzal csatlakozik. A földszinti előcsarnok légterét galéria növeli, amely egyben lehetővé teszi a könyvtárolvasó, valamint az ifjúsági szoba megközelítését.

TÁVLATI KÉP A VÁCI ÚTRÓL

A II—VII. emeleteken helyezkednek el a négyszemélyes hálóhelyiségek, a hozzátartozó mellékhelyiségekkel, mosdózuhanyozóval, cipő- és ruhatisztítóval, ételmelegítővel, tisztaruha-raktárral. Emeletenként egy-egy nappali, beteg- és felügyelői szoba lesz a felügyelet és a kiszolgálás céljából. A hálóhelyiségek három részre tagozódnak: nappali, háló és öltöző részre. A bútorok beépítettek lesznek.

A nyolcadik emeleten, a Váci úti szárny felett helyezik el a vendégszobákat két fürdőszobával. A liftgépházhoz a magasabb szinten televíziós szoba csatlakozik.

Bizonyára érdeklődésre tarthat számot, hogy milyen lesz a vasutas szálló belső kiképzése?

A földszinti és az emeleti előcsarnokot reprezentatív kiképzésű, csiszolt, nemes kőlap padlóburkolattal látják el. A kultúrterem parkettázott lesz. A hálószobák és folyosók színes, hézagmentes padlóburkolatúak, a vizes helyiségek mozaikpadlósak. A falakat perlitvakolattal látják el a hangszigetelés biztosítására, a festés színes, mosható műanyag lesz. A kultúrterem lesötétíthető és akusztikai burkolattal megoldott. A pillérek, és lépcsők vasbetonra felhordott műkőburkolatúak lesznek.

450 vasutas dolgozó talál a munkásszállóban barátságos, kulturált otthonra abban a 108 szobában, amelyet a Sziget utcai szakaszon építenek számukra. A Váci úti főhomlokzati részen lakások várják majd boldog tulajdonosaikat. A MÁV első ilyen nagy szállóépítését az egész vasutasság őszinte örömmel üdvözli. *Könye Árpád* és *Kővári György* — a Vasúttervező ÜV. mérnökei — által tervezett munkásszálló építkezését a tervek szerint 1962 végén fejezik be.

O. J.

1480 elektroncsővel működő elektronikus számológéppel gazdagodott a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség

A gépesített adatfeldolgozás fokozott hasznosítása érdekében a *Gépesített Adatfeldolgozó Főnökség* és a *BVKH VI. Statisztikai Osztálya* gépesített adatfeldolgozó részlegének összevonását rendelte el a MÁV vezérigazgatója. Az összevonással szervezett *MÁV Adatfeldolgozó Főnökség* közvetlen felügyeletét a *Vasúti Főosztály Titkárságának Kibernetikai Csoportja* látja el. Minden remény megvan arra, hogy az összevont szerv az eddiginél is eredményesebben szolgálja a népgazdaság, s ezen belül a vasút érdekeit.

A gépesítés nemcsak a nehéz fizikai munkát könnyíti meg, de mint jelen esetben is nagy tömegű, általában sablonos adminisztratív munka terhét veszi le a statisztikusok vállairól. A fuvardíjszámítás, a különféle vasúti kereskedelmi és egyéb statisztikák, az anyagnyilvántartás és a bérszámfejtés területe igen alkalmasak gépi adatszolgáltatásra.

Mint ismeretes, még az összevonás előtt jelentős mértékben fejlesztették a BVKH VI. osztályának gépparkját. A 45 pozíciós gépeket 90-esekkel cserélték fel. Jelenleg már négy ilyen korszerű géppark dolgozik a MÁVAF-ban. Korábban a BVKH-ban levő 80 oszlopos szovjet gépeket ugyancsak átcsoportosították az akkor még Gépi Adatfeldolgozó Vállalathoz, ahol ezek jól együttműködnek az ugyancsak 80 oszlopos francia Bull-rendszerű gépparkkal.

A számítókapacitás növelésére új Bull 22-es típusú elektronikus számoló egységet szereztek be, s ezzel a Bull táblázógépek kapacitása megháromszorozódott. Az új gép 1480 elektroncsővel működik.

Román vasutasok Szegeden

A határmenti forgalom meggyorsítása érdekében minden évben közös tárgyalások folynak a szegedi igazgatóság és a román vasutas vezetők között. Így történt ez a napokban is. A kolozsvári igazgatóság vezetőjével az élen román vasutas küldöttséget látott vendégül a szegedi igazgatóság.

A tanácskozáson Lökösháza és Curtici forgalmáról tárgyaltak. Az egyre növekvő nemzetközi forgalom ugyanis mindkét határállomás dolgozóit nagyobb feladatok elé állítja, mint az elmúlt években.

A tanácskozás mindvégig baráti légkörben folyt.

SZILÁDI SÁNDOR
Szeged

3,08-os átlag

A *szegedi MÁV nevelőintézet* most tartotta első félévi nevelőtestületi ülését. A 320 növendék általános tanulmányi eredményét jónak mondhatjuk, hiszen 3,08-as átlagot értek el, ami a múlt év hasonló időszakához viszonyítva emelkedést jelent. A diákok magatartása tekintetében komolyabb kifogás nem merült fel, fegyelmi tárgyalásra szükség nem volt. Az egészségügyi helyzet szintén kielégítő, a mulasztási átlag 2,2 nap volt.

A nevelőtestület célul tűzte ki a fegyelem és a tanulmányi színvonal további emelését, a jóviszony elmélyítését az iskolákkal és nem utolsósorban az eszmei-politikai-pedagógiai egység erősítését.

Takarékos emberek

Szeged állomáson a szolgálati főnökök és a mozgalmi szervek vezetői nagy gondot fordítanak a gazdaságos üzemeltetésre, az önköltség csökkentésére. Mint minden évben, az idén is körültekintő gondossággal készítették el egész évre szóló intézkedési tervüket. A takarékossági bizottságban is olyan emberek tevékenykednek, akik saját maguk is példát mutatnak társaik előtt. Nagyrészt ennek tulajdonítható, hogy a szegedi vasutasok az elmúlt esztendőben is figyelemre méltó eredményeket értek el a takarékosságot illetően.

Ime néhány példa. Világításhoz használt kőolajból 374,5, égőolajból 906 kg-ot takarítottak meg. *Ez pénzben több mint 10 000 forint.* Az anyagfelhasználásnál elért megtakarítás összege több mint 68 000 forint. A széntüzelésű kályhák fűtésénél is takarékosan jártak el. *S az eredmény? 50 000 forint.*

Jelentős eredmények születtek a tehervonatok átlagos terhelésénél, a rakva-rakott mozgalomban, valamint a tartalékmozdonyok gazdaságos felhasználásával is. *A számítások szerint 1960-ban mintegy 1 000 000 forintot takarítottak meg Szeged állomás dolgozói.*

Tótka Károly
Szeged

Egy példamutató szocialista brigád

A vasúti szolgálati helyeken alig két éve indult meg a *„szocialista brigád”* cím elnyeréséért folyó mozgalom. A *Landler Járműjavító* VII. osztályán *Lencsés Károly* és brigádja elsők között indult a versenyre a megtisztelő címért. Azóta a Lencsés-brigád híre túlnőtt a VII. osztályon. Ma már az üzemben a legjobbak között emlegetik őket. Megérdemlik, hogy munkájukról, életükről vállalaton kívül is tudomást szerezzenek.

106 helyett 112 százalék

Lencsés elvtárs határozott, magabiztos fellépésű 29 éves fiatalember. Elmondja, hogy a múlt évben csak nehéz körülmények között sikerült elnyerni a szocialista címet. Vállalták, hogy második féléves tervüket 106 százalékra teljesítik. *Az eredmény 112 százalék volt.* Pedig sok problémával kellett megküzdeniök. Anyaghiány, a munkaterület rossz megvilágítása mind nehezítette a tervük teljesítését.

Termelési eredményeik mellett a társadalmi munkából is kivették a részüket. Tartálykocsikat selejteztek, OH-anyagokat gyűjtöttek. (3900 db csavart, 6000—7000 csavaranyát.) Vállalták a munkaterületük és egyéb munkahelyek tisztántartását.

Minden hónapban *rendszeresen tartanak brigádértekezletet,* ahol munkájukat értékelik, s a következő hónap feladatait, ütemtervét beszélik meg. A brigád tagjai munkásakadémiára járnak. *Már minden tag elvégezte az általános iskola 8 osztályát.*

A kollektíva erejével

A kollektív szellem nemcsak a munkájukban, hanem mindennapi életükben is megmutatkozik. Az egyik brigádtag munkájával, magatartásával és családi életével például problémák voltak. A mértéktelen szeszfogyasztás következtében családi élete megromlott, munkáját hanyagul végezte. A kollektíva úgy döntött, hogy elvonókúrára viszik a megtévedt embert. Visszajövetele után fizetési napokon egy ideig hazakísérték családjához. Az eredmény nem maradt el, az összefogás erejével sikerült visszasegíteni a becsületes dolgozók táborába.

Lencsés elvtárs sokat foglalkozik munkatársai szakmai továbbképzésével. *Eddig négy segédmunkást képeztek át betanított munkássá.* A brigád tagjai saját műszaki könyvtárat létesítettek, ennek bővítésére minden hónapban személyenként négy forintot adnak.

De az összefogás nemcsak a munkahelyen, hanem az üzemen kívül is megvan. Kollektívan járnak színházba, moziba. Együtt ünneplik egymás névnapját, születésnapját, többször tartanak fehérasztal megbeszélést is.

Beszélgetésünk közben magához hivatja Lencsés elvtárs a közelben dolgozó brigádtagokat. *Korányi Ferenc, Borbély Gyula, Valicsek György* mind megerősítik a szavait. Előkerül a brigádnapló is, amely hű képet ad a brigád munkájáról, életéről.

Hogy még elobbre lépjenek

Az eredmények mellett merülnek fel hibák is. Előfordul, hogy a brigád egyes tagjait más munkára irányítják. Nehézményezik, hogy habár munkájukat elismerik — a brigád minden tagja pénzjutalomban részesült és nem egy közülük kiváló dolgozó oklevelet és jelvényt kapott, pl. *Korányi Ferenc, Vanicsek György, Lencsés Károly, Galbács István* — a vállalat vezetőségét ritkát látják munkahelyükön. Talán még nagyobb eredményeket tudnának elérni, ha a munkájukhoz szükséges anyagokat időben megkapnák. Egyet kell érteni azzal a kérésükkel is, hogy *a szocialista brigádok tagjait gyakrabban hívják össze megbeszélésre, hogy kicserélhessék tapasztalataikat.*

A Lencsés-brigád bebizonyította, hogy él bennük a közösségi érzés, egymás segítése, megbecsülése, a műveltség és a kultúra iránti vágy, terebélyesednek a szocialista embert jellemző tulajdonságaik. Termelési eredményeik, közös újításaik mind-mind a munkához való új viszony nagyszerű példái. Szeretnénk, ha a Landlerben — de másutt is — mind több szocialista brigád haladna ilyen úton.

H. F.

Kiss László, a székesfehérvári járműjavító egyik szocialista brigádjának vezetője önürítős vasúti kocsi rajzát tanulmányozza a brigád néhány tagjával. Kiss László mint műhelybizottsági titkár is eredményesen dolgozik.

A Hivatalos Lapból

A hivatalos lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

7. számból: 107 460/1960. I/2. B. Hegesztő szak- és betanított munkások képzése.

103 814/1961. AI. C. Kokszellátás szabályozása az 1961—62. tűzelési évben.

8. számból: 103 964/1961. I/3. C. A biztonságtechnikai továbbképző tanfolyamok vizsgaidejének módosítása.

4754/1961. BVKH. V. Lökésmérő készülékek üzembehelyezése a kíméletlen tolatások és gurítások megállapítására.

Télen sem szünetel a munka az új debreceni felvételi épületben

A hideg téli napokban is szünet nélkül folyt a munka az új debreceni felvételi épületben. Az elmúlt esztendőben megépült a debreceni erőmű távfűtési vezetéke és néhány héttel ezelőtt az új épületben is bekapcsolták a modern fűtési rendszert.

Az építők jelenleg az épület belső munkálatain dolgoznak. A hatalmas csarnokok márványborítását 20—22 fokos melegben végzik.

NEMZETKÖZI élet

100 tonnás teherkocsik

A krjukovi vasút- és vagonépítő üzem, valamint az uráli vasútépítő üzem ebben az évben megkezdi a 100 tonnás jeden tt és a 95 tonnás nyitott vagonok gyártását. Ezzel megkezdődik a szovjet vasutak teherkocsi-parkjának folyamatos felújítása. Márciustól állatok szállítására is különleges kocsikat helyeznek üzembe. A kocsikat klimatikus berendezéssel látják el.

Új vasút épül a tajgán

A geológusok befejezték a kutatómunkát *Chrebtovája—Tolsztij—Misz* vasut nyomvonalán, amely a *lenszki* fővonalat az *Angara* középső folyásánál tervezett *uszty—ilimszki* vízierőművek köti össze.

Az új vasútvonal, amellett, hogy összeköti az uszty—ilimszki vízierőművet *Szibéria* ipari központjaival, az *irkutszki* tartomány természeti kincseinek gyorsabb kiaknázását is elősegíti.

Automatikus vagonmosó

A brit vasutak keleti régiójában újfajta vagonmosó gépet alkalmaznak. Az új gép kevesebb vizet használ és lényegesen olcsóbb a réginél. A gép vagonok mosásához egy betontartályból különleges porlasztó fuvókák segítségével sugarasan adagolja a vizet.

Az automatikus mosógép akkor is működhet, ha előre, vagy hátra mozog a szerelvény.

Korszerű rendezőpályaudvar

Modern, korszerű berendezési tárgyakkal felszerelt rendezőpályaudvar kezdte meg működését az *angliai Margamban.* A pályudvar napi teljesítménye 4500 kocsi gurítása, illetve rendezése, továbbá 220 vonat fogadása és menesztése. A technikai berendezés a legkorszerűbb elvek alapján készült. Az ellenőrző torony tetején egy üvegfalú helyiségben helyezték el a műszertáblát. Az éjszakai munka biztonsága érdekében a rendező vágányait kitűnően megvilágítják.

A kapitalista országok vasutai a militarista tervek szolgálatában

A Szakmai Szövetség Adminisztratív Bizottsága prágai ülésének beszámolójából

A kapitalista országokban egyre nyilvánvalóbb, hogy a vasúti közlekedés alá van vetve az imperialisták gazdasági érdekeinek és militarista terveinek.

A *nyugat-németországi* vasutak fejlesztésének tervében az összes beruházásokat a bonni kormány politikájának vetették alá. A cél az, hogy a *Német Szövetségi Köztársaságot* az *Európai Közös Piac* uralkodó országává tegyék és megvalósítsák a NATO-nak a szocialista országok ellen irányuló agresszív terveit.

A *japán* vasútfejlesztési terv teljesen elhanyagolja azt a tényt, hogy vannak még az országban olyan vidékek, amelyek teljesen meg vannak fosztva mindennemű közlekedési lehetőségtől. Hatalmas összegeket irányoznak elő olyan vasútvonal építésére, amely a *„biztonsági szerződés”* keretében elsősorban az amerikai monopolista csoportok érdekeit szolgálja.

Az *olasz* vasútvonalak fejlesztésének ötéves terve a beruházásokat azok felé a fő vonalak felé tereli, amelyek *Olaszországot* az *Európai Közös Piac* országaival kötik össze. Ugyanakkor felveti, hogy likvidálni, vagy legalább is magánvállalatokra kell bízni az állítólagosan deficites vonalakat. Hasonló a helyzet a *belga* vasutaknál, ahol az egész beruházási program a jelenlegi kormány terveinek és politikájának eszköze. Annak a kormánynak, amely *Brüsszelt* — az ország valódi érdekeinek ellenére — az *Európai Közös Piac* fővárosává akarja változtatni.

A *latin-amerikai*, elsősorban a *chilei*, a *brazíliai* és *argentínai* beruházásokat úgy hajtották végre, hogy azok kielégítsék a nagy *észak-amerikai* társaságok érdekeit. Ezeknek saját termékeik behozatalához és az *Egyesült Államok* monopolista csoportjainak tulajdonában levő nyersanyagok kiszállításához van szükségük ezekre a vonalakra.

Latin-Amerikához hasonlóan az *afrikai* és *ázsiai* volt gyarmati országokban a nemzetgazdaság fejlődésének alapvető feltétele az, hogy fejlődjék a külföldi monopóliumok uralmától megszabadult közlekedés.

Az a tény, hogy a közlekedés, annak fejlesztési tervei, korszerűsítése alá van vetve a monopóliumok gazdasági érdekeinek és politikai célkitűzéseinek, súlyos következményekkel jár a nemzetgazdaságok szempontjából és ellentétben áll a dolgozó tömegek valódi érdekeivel. Ez az alávetettség egyben a legfontosabb tényezője annak, hogy súlyosbodtak a kapitalista országok vasutas dolgozóinak élet- és munkakörülményei. *(Erről lapunk következő számában írunk.)*

A 6. szakosztály újítási feladatterve

A KPM I/6. szakosztály 1961. évi újítási feladatterveből az alábbiakat közöljük. Felhívjuk vasutas dolgozóink figyelmét, hogy a céljutalmat az újítási díjon felül kapja meg az újító vagy csoport, mely a célkitűzést eredményesen megoldotta. A segítséget nyújtó személyek a vasúti főosztály 6. szakosztályának munkatársai.

1. Vízzsák kiküszöbölésére eljárás kidolgozása. A vasútnak évente tetemes kiadást jelent a kaviczsákok megszüntetése. Ezeket eddig az alépítmény megbontásával és salakkal, homokkal való feltöltésével javítottuk. Ezen a drága módszeren kívánunk javítani olcsóbb, kevesebb munkaerőt igénylő megoldással.

Céljutalom 2000 forint.

Segítséget nyújt: Almásy Gusztáv.

2. Eljárás kidolgozása finomszemcséjű talajnál víztelenítésre, kapcsolatban a szivárgók gazdaságos megépítésével.

Céljutalom: 3000 forint.

Segítséget nyújt: Almásy Gusztáv.

3. Hasított burkolókővel ellátott útátjáróknál a pálya és vezetősín melletti csatlakozás megoldása oly módon, hogy a felépítmény mozgása folytán beálló hézag a minimum legyen, s az egyébként fellépő káros hatások kiküszöbölhetők legyenek.

Céljutalom: 2000 forint.

Segítséget nyújt: Almásy Gusztáv.

4. Olyan vágányemelő megszerkesztése, mely könnyű, és ha a pályában bennmarad, sem okoz balesetet.

Céljutalom: 1000 forint.

Segítséget nyújt: Ferenczi Lajos 6. B. — Borsos Sz. József 6. D.

Népgazdasági eredmény nem mutatható ki, de balesetbiztonsági szempontból jelentősége van az újításnak. A várható újítási díj eszmei alapon 1000 forint.

5. Az útátjáróknál felszerelt előcsengős sorompóknál a hallható előcsengetésen kívül a meglevő sorompóberendezés felhasználásával látható jelzések adása is az előcsengetési kényszer, illetve az elővillanó fény betartása mellett.

Céljutalom: 3000 forint.

Segítséget nyújt: Hajnal Pál és Almásy Gusztáv.

Népgazdasági eredmény nem mutatható ki, de balesetbiztonsági szempontból az újítás igen jelentős. A várható újítási díj eszmei alapon a legyártott berendezésekre tekintet nélkül 3000 forint.

6. Elektrovibrátoros aláverőszerszám verőfejének olyan kialakítása, amely a rezgésviszonyok megváltoztatása nélkül lehetővé teszi a rezgőlap gyorsabb behatolását a nagyszemű zúzottkő ágyazatba.

Céljutalom: 500, Ft.

Segítséget nyújt: Borsos Sz. József.

Újítási díj az új és régi szerszámmal végzett munkánál mutatkozó időmegtakarítás alapján számítható.

A működésben lévő vibrátorok száma: kb. 800.

7. A kiágyazás könnyítésére és gyorsítására szerszámmal vagy kézzel mozgatható egyszerű készülék szerkesztése. (Motoros kiágyazó gépek nem jöhetnek tekintetbe, mert azok már ismertek.)

Céljutalom: 1000,— Ft.

Műszaki tanácsot ad: Antal Ferenc m. főintéző.

Az újítási díj a régi kézzel végzett és az új készülékkel végzett munkaidő különbözet alapján számítható. Beválás esetén legyártásra kerülő készülékek valószínű darabszáma: 200.

8. A jelenleg ismert toplánctalpas ágyazatszélrostálógép helyett robbanó motorral közvetlenül hajtott más típusú gazdaságosabb üzemi gép szerkesztése. A gép csak úrszelvényen kívül foglalhat helyet.

Céljutalom: 2000,— Ft.

Műszaki tanácsot ad: Papp László főmérnök.

Az újítási díj az ismert és az új gép gazdaságossága közötti különbözet alapján állapítható meg. Beválás esetén a gyártásra kerülő darabszám kb. 20.

9. Teknőhidak előregyártott áthidaló lemezeinél a hídfőre helyezés jelenlegi gyakorlatával szemben az elhelyezés és felfekvés egyenletességének biztosabbá és szakszerűbbé tétele szempontjából új megoldás kidolgozása.

Céljutalom: 500,— Ft.

Segítséget nyújtó személy: Korényi Gyula m. főtan.

A megtakarítás nem jelentős, inkább a biztonságosabb elhelyezést célozza.

A javaslat alkalmazása esetén 1000,— Ft eszmei díjat javasolunk.

10. Köracélbetétes teknőhidak áthidaló lemezének építésénél felfüggesztett zsaluzásra megoldás kidolgozása, a faanyagmegtakarítás figyelembevételével.

Céljutalom: 1000,— Ft.

Segítséget nyújtó személy: dr. Tóth Jenő m. főtan.

A javaslat alkalmazása esetén becslés szerint az évi megtakarítás kb. 80—100 000 Ft. A várható újításidíjkulcs 4—5%.

Új felvételi épület Balatonszárszón

Balatonszárszón annak idején megálló jelleggel épült a felvételi épület. A kis állomás már rég kinőtte kereteit. A MÁV vezetői ezért úgy határoztak, hogy a vasút a műút felőli oldalon levő nagyobb épületet használja felvételi épületként.

Az átépítés még tavaly megkezdődött. A munkálatokat ugyan még nem fejezték be, a jegyváltás azonban már az új épületben folyik. A forgalmi iroda és a váróterem is tágasabb lesz a réginél.

Tízéves a MÁV Autófuvarozási Főnökség

Aránylag szerény keretek között, 65 teherkocsival és 52 személygépkocsival kezdte meg működését a MÁV Autófuvarozási Főnökség 1951. február 1-én. *Tíz év alatt a tehergépkocsik száma megháromszorozódott, a személygépkocsi állomány 10 százalékkal nőtt, a pótkocsik száma huszonnégyszeresére emelkedett.*

A főnökség munkájának dandárját a vasúton feladott darabáruszállítás jelenti. Kocsiparkjuk jórészét vonatpótló járatokba, s a háztól-házig forgalomban fuvarozott darabáruk szállítására veszik igénybe.

A kocsipark fejlesztése mellett nem feledkeztek meg a műszaki fejlesztésről sem. Új, korszerű esztergapadot, köszörülőgépet, adagoló-próbapadot, akkumulátortöltőt, elektromos próbapadot stb. kapott a vállalat. Több nagyvárosban kirendeltséget létesítettek, ahol kisebb javítóműhelyeket is felállítottak a szervízszolgálat ellátására.

A kocsikirakodások meggyorsítására autósdarukat állítottak üzembe. A teljesítmények ennek megfelelően szépen emelkedtek: *az árutonnakilométerek száma az indulás óta tízszeresére nőtt, a megtett kilométerek száma pedig meghatszorozódott. A MÁV Autófuvarozási Főnökség gépkocsijainak igénybevételével 1960-ban mintegy 160 000 darabárus kocsi kiállítását takarította meg a vasút.*

Mindez a MÁV Autófuvarozási Főnökség dolgozóinak jó munkáját bizonyítja, akik egy évtizede áldozatos és eredményes munkával segítik népgazdaságunkat.

Németh Ágl, az Anyagvizsgáló Intézet dolgozója, a mozdonyok fűtéséhez használt szenekből néhány grammnyit égető edénybe helyez, hogy utána a kaloriaméterben megállapítsa fűtőértékűket.

(MTI Foto — Lajos György felv.)

A szakszervezeti bizottságok feladata a nevelőintézeti felvételekkel kapcsolatban

A Hivatalos Lap 1961. évi 4. számában pályázati hirdetményt közöl a *békéscsabai*, a *bodrogolaszi*, a *kaposvári*, a *kőszegi*, a *répceszentgyörgyi* és a *szegedi MÁV nevelőintézetekbe* történő felvételre. A szakszervezeti bizottságok tanulmányozzák a rendeletet, hogy a hozzájuk fordulóknak szakszerű felvilágosítást tudjanak adni.

Hívják fel az érdekelt szülők figyelmét a március 15-i, illetve a júniusi 15-i határidő pontos betartására. Mint a pályázati hirdetmény leszögezi,

a határidő után benyújtott kérelmek nem kerülnek a felvételi bizottság elé.

A korábbi évekhez hasonlóan az idén is várható, hogy az igények messze túlhaladják a nevelőintézetek befogadóképességét. A szakszervezeti bizottságoknak is érdeke, hogy a legrászorultabb gyermekek kerüljenek felvételre.

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy

hiányosan kitöltött pályázati űrlapot ne záradékoljanak

és csak olyan pályázatot támogassanak, amelynek jogosságáról meggyőződtek. Az elbírálásnál vegyék figyelembe a pályázati felhívásban közölt sorrendiséget. Javaslataikat ennek alapján tegyék meg, mert csak ezzel tudjuk elérni, hogy a felvételi bizottság a szakszervezeti bizottságok javaslatára biztosan támaszkodhasson.

Javasoljuk, hogy a szakszervezeti bizottságok az elbírálásba vonják be a munkáselhelyezési bizottságot, valamint a bizalmikat.

A fék jó, a kocsi futhat. Virág Márton csoportvezető próbagéppel ellenőrzi egy Su-kocsi fékjavítását a székesfehérvári fűtőház kocsijavítótelepén.

Könnyítsünk a terhükön

Szomorú, de akadnak emberek, akik vigyázatlanságból, vagy önhibájukon kívül balesetet szenvednek. Ezek közül néhányan közülük Tóth Lajos, a Nyugati pályaudvar kapusa is — több méltányosságot várnak a vasúttól.

Tóth Lajos is szolgálatközben vesztette el jobb karját és lábát. De felgyógyult, s ha rokkantan is, ma újból jó szívvel szolgálja a vasutat. A beosztása nem okoz számára különösebb nehézséget. Annál elviselhetetlenebb viszont az utazás.

Veresegyházról naponta jár be a Nyugatiba, szolgálatra. Reggel és este egyaránt zsúfoltak a vonatok. S bizony nem könnyű dolog tőből hiányzó lábbal és karral állni, tolongni a zsúfolt peronon. Tóth Lajos már többször kérte az illetékeseket: tegyék lehetővé számára, hogy az első osztályon utazhasson. Nem az egész ország területén, mert ahhoz nincs kedve, hogy országjáró körútra induljon. Ő csak Veresegyház és a Nyugati pályaudvar között utazna a jegygyel, kizárólag szolgálatba.

Igaz, hogy a szabályok értelmében rangfokozata és beosztása után nem illeti meg az első osztályú jegy. De ilyen esetben talán lehetne méltányolni a Tóth Lajosok kérését.

— g —

A szakszervezet elnökségének programja az 1961. évi feladatok végrehajtására

II.

A termelési feladatok végrehajtásának segítése mellett az eddiginél is jobban kell foglalkozni a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításával, a törvényesség védelmével.

1. Szakszervezeti szerveink fordítsanak különös gondot a munkavédelemre, a balesetek és megbetegedések megelőzésére, az idevonatkozó rendelkezések betartására.

Elő kell segíteni, hogy a gazdasági vezetők ugyanolyan mértékben foglalkozzanak a dolgozók munkakörülményeinek állandó javításával, mint a termelési tervek teljesítésével: személyileg érezzenek felelősséget a dolgozók testi épségéért. Határozottabban kell élni a szakszervezetünkre ruházott jogokkal, erélyesebben kell fellépni a biztonsági szabályok megszegőivel szemben. (Elsősorban neveléssel, de ahol szükséges, büntetéssel is.)

Szakszervezeti aktíváink nevelőmunkával, személyes példamutatással hassanak oda, hogy a dolgozók nagyobb felelősséget érezzenek maguk és társaik testi épségéért.

A fentiek érdekében megvizsgáljuk a MÁV területén jelenleg érvényben levő balesetelhárítási útmutatókat, különös tekintettel az új technológiai eljárásokra. A munkavédelmi hónap alatt jól bevált ellenőrző brigádmozgalmat a szakszervezeti bizottságoknál elterjesztjük.

2. A vasuti főosztállyal közösen felülvizsgáljuk az érvényben levő bérrendszert és azon belül törekszünk a helyes arányok kialakítására, a jogos problémák megoldására. A munkaerő- és béralapgazdálkodással kapcsolatban szükséges intézkedéseket (szakmai kollégium határozata alapján) a bizalmiak és a dolgozók véleményének figyelembe vételével a gazdasági szervek minden szinten a szakszervezeti szervekkel közösen dolgozzák ki.

3. Szakszervezeti szerveink a gazdasági vezetéssel közösen mérjék fel a munkaidő rövidítés további lehetőségeit és azok figyelembe vételével tegyenek intézkedéseket, illetve javaslatokat a csökkentésre.

A gazdasági vezetéssel közösen ellenőrizzük az egészségre ártalmas munkakörökre kiadott munkaidő csökkentési rendelet végrehajtását (különös tekintettel a fémöntők, akkumulátortelepen dolgozók, Siemens-távírászok stb.) A feltárt hiányosságok megszüntetésére intézkedéseket teszünk.

4. Szakszervezeti aktíváink nevelőmunkával, személyes példamutatással érjék el, hogy minden munkás és vezető tartsa kötelességének a törvények betartását és betartását, különösen a nőket és fiatalokat védő törvényeket illetően. A dolgozók munkájának elbírálásánál, értékelésénél figyelembe kell venni azt is, hogyan tartják be a törvényes rendelkezéseket.

5. Kidolgozzuk a vasutas dolgozók béren kívüli juttatásával kapcsolatos javaslatainkat. Tovább javítjuk a szálláshelyek szociális és kulturális ellátását, ellenőrizzük a szociális normák betartását. Részt veszünk a nevelőintézeti felvételek elbírálásában. Nagy figyelmet fordítunk arra, hogy azok nyerjenek felvételt, akik igényjogosultak.

6. Részt veszünk az OTP-n keresztül a vasutas dolgozók lakásépítési akciójának lebonyolításában. Szervezzük és segítjük a szövetkezeti és magánerőből történő lakásépítési akciót, elsősorban a nagy vasúti gócpontokon. Javítjuk a tanácsi szervekkel való kapcsolatokat annak érdekében is, hogy az állami erőből épülő lakásokból a vasutas dolgozók számarányuknak megfelelően részesüljenek.

7. Intézkedéseket teszünk a szakvezetésnél a dolgozók háztartási üzemellátásának megjavítására. Mozgósítjuk a dolgozókat, hogy a téli üzemelőszükségletüket a nyári időszakban szállítsák haza.

8. Gondoskodunk arról, hogy a beruházások ellenőrzése társadalmi üggyé váljon és érvényt szerzünk az előzetes munkavédelmi ellenőrzésre vonatkozó törvényes előírásoknak.

9. Társadalombiztosítási vonalon megszilárdítjuk a törvényességet, gyorsítjuk a dolgozók ügyeinek elintézését. A társadalombiztosítási bizottságok tagjait, aktivistáit oktatjuk, hogy a rendeleteket és határozatokat megismerjék, végrehajtásukat ellenőrizzék, az ügyintézést társadalmi munkában el tudják végezni. A hivatásos ellenőröket a szakszervezeti szervek és a társadalombiztosítási vonalon dolgozók instruálására és ellenőrzésére irányítjuk.

10. Az indokolatlanul magas betegszázalék leszorítására intézkedési tervet készítünk a következő főfeladatokkal:

a) *A táppénzcsalók elleni harc hatásos formái, eszközei és módszerei.*

b) *A foglalkozási megbetegedések megelőzése, az üzemi egészségügyi helyzet állandó javítása.*

c) *A gyógyintézményekben, rendelőintézetekben fennálló és a táppénzes napok számát növelő hiányosságok felszámolása.*

d) *Rendezzük az SZTK és VSZTO, illetve a MÁV Nyugdíjhivatal közötti adminisztratív eljárásokat a megbízható, de egyszerű elintézések érdekében.*

11. Meggyőző, felvilágosító munkával el kell érni, hogy az üdülők között a fizikai dolgozók arányát tovább emeljük.

III.

Szakszervezetünk felelőssége a termelési tervek teljesítéséért, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért megköveteli a magasabb színvonalú politikai és kulturális nevelőmunkát, az agitációs és propaganda tevékenység fokozását.

1. Szakszervezetünk politikai, kulturális nevelőmunkájával, a dolgozók szakmai műveltségének emelésével segítjük a vasút előtt álló feladatok megvalósítását. Az általános műveltség növelésének elősegítésére társadalomtudományi előadásokat szervezünk, hatékonyabbá tesszük a könyvtár propagandát, tovább szélesítjük a dolgozók általános iskolai oktatását és növeljük a munkásakadémiák számát.

2. Az agitációs és propaganda munkát az eddigieknél fokozottabban a termelés, a szocialista munkaerkölcs, a dolgozók állandó tájékoztatása és az érdekvédelem szolgálatába állítjuk.

3. Kiépítjük az agitáció és a propaganda kérdéseivel foglalkozó szakszervezeti hálózatot.

4. A tájékoztatás gyorsabbá, hatékonyabbá tételével el kell érni, hogy az aktivisták egyidőben, egységesen a legfontosabb feladatokat magyarázzák a dolgozóknak és mozgósítsanak azok végrehajtására.

5. A tömegkapcsolat szélesítése megköveteli, hogy fokozzuk az agitáció és propaganda szakszerűségét, meggyőző erejét, agitációnkban rendszeresen visszatérjünk a dolgozók javaslatának, bírálatának megválaszolására és a javaslatok segítségével elért eredmények méltatására.

6. A szakszervezeti oktatás tématervét kiegészítjük az agitáció és propaganda elveit, módszereit és eszközeit ismertető előadásokkal. Kidolgozzuk az alapfokú politikai előadássorozatok tematikáját.

7. Szakszervezeti szerveink a Kommunista és Munkáspártok Nyilatkozata és a Kiáltvány szellemében fokozzák a nemzetközi és a békemozgalommal kapcsolatos tevékenységüket. Szélesebb körben kell alkalmazni a külföldön járt delegációk tagjainak élménybeszámolóit, illetve a hazánkban tartózkodó külföldi küldöttségek előadásait.

8. A Közlekedési Dolgozók Szakszervezetével közösen megszervezzük a Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Nemzetközi Szövetségének III. konferenciáját.

9. Emeljük a szakszervezeti kiadványaink számát és színvonalát. Megindítjuk az írásos bizalmi tájékoztatót.

10. A szakszervezeti sajtót jobban felhasználjuk az időszerű kérdések népszerű ismertetésére, a dolgozókat foglalkoztató problémák érdemi megválaszolására, elméleti cikkek közlésére.

11. Célszerűbbé tesszük a szakszervezeti kiadványok felhasználását. Többet foglalkozunk a szemléltető agitáció alkalmazásában szerzett tapasztalatok általánosításával, a szakszervezeti munka nyilvánosságának javításával.

12. A szakszervezeti szervek sporttevékenységét elsősorban a tömegsportra, a tömegturisztikára, a szocialista sportverseny kialakítására irányítjuk.

IV.

Szakszervezetünk irányító és szervező munkájában következetesen érvényt szerzünk a SZOT Elnöksége 1960. IV. 27-i határozatának.

1. A vezetőszervek kollektív munkáját magasabb szintre emeljük azáltal, hogy csökkentjük az ülésekre készítendő jelentések számát. A főfigyelmet a határozatok végrehajtásának szervezésére és ellenőrzésére irányítjuk.

A vezető szervek elé kerülő előterjesztésekhez, jelentésekhez és határozati javaslatokhoz intézkedési tervet kell készíteni.

2. A központi vezetőség munkájában a főfigyelmet az országos szinten történő irányításra, a sajátos szakmai kérdések megoldására fordítjuk. A központi vezetőség tagjait felkérjük, hogy a közép- és alapszerveket rendszeresen, a helyszínen segítsék a szakmai, a párt és a SZOT általános szakmaközi jellegű határozatainak végrehajtásában. A segítés és ellenőrzés során szerzett tapasztalataikról számoljanak be, adjanak tájékoztatást.

3. Segítjük a megyei bizottságainkat — a kettős irányítás figyelembe vételével — a helyes vezetési módszerek kialakításában, a szakmai és általános feladatok végrehajtásában. Tovább növeljük a közép- és alapszervezetek önállóságát és felelősségét a szakszervezeti feladatok megoldásában.

4. A SZOT határozata alapján előkészítjük, megszervezzük az alapszervezetek és a középszervek választását. A falusi alapszervezeteinken keresztül részt veszünk a falusi szakmaközi csoportok munkájában. Az SZB-ok és megyei bizottságok munkájának megjavítása és segítése érdekében kidolgozzuk a káderfejlesztési és oktatási tervünket.

5. Magasabb szintre kell emelni a szakszervezeti taggyűlések színvonalát, növelni kell a szerepét, jelentőségét. Ennek érdekében elsősorban a taggyűlések megszervezéséhez, előkészítéséhez nyújtunk a helyszínen gyakorlati segítséget.

6. Szakszervezeti szerveinknek a szakszervezeti ügyintéző munka egyszerűsítése és hatékonyságának növelése érdekében rendszeressé kell tenni a bizalmiakkal való foglalkozást. Meg kell javítani tájékoztatásukat, egyrészt a dolgozókat érintő és a munkájukkal szorosan összefüggő kérdésekben, másrészt a dolgozókat foglalkoztató időszerű feladatokról, hogy azok végrehajtására a mozgósítás gyors és hatékony legyen.

7. A közép- és alapszerveinket segítjük az éves költségvetésük elkészítésében a pénzgazdálkodás arányainak helyes kialakításában, hogy a rendelkezésre álló anyagi eszközök a dolgozók szociális és kulturális igényeinek kielégítését, a mozgalom előrevitelét, erősítését szolgálják. A társadalmi munkások számát minden szinten — főleg az ellenőrzések területén — növeljük.

8. Szakszervezeti szerveink a feladatok eredményesebb megvalósítása érdekében minden szinten javítsák tovább kapcsolatukat a párt- és gazdasági vezetőkkel, valamint a tömegszervezetekkel.

9. Nagy gondot fordítunk a dolgozók különböző rétegeivel való foglalkozásra. (Fiatalok, nők, nyugdíjasok). Elsősorban a politikai, felvilágosító munkát kell közöttük fokozni. A vasutas fiatalokat mozgósítjuk a fásítási program végrehajtásának segítésére. Mozgósítjuk a fiatal dolgozókat a népszerűvé vált balatonkenesei építőtáborozásra.

A „szakma ifjú mestere" címért folyó versenyt tovább szélesítjük a fiatal dolgozók között. Segítjük őket a célkitűzések, feltételek teljesítésében.

10. Szakszervezeti szerveink, aktivistáink a programban szereplő főfeladatok megoldása mellett fordítsanak nagy figyelmet a dolgozók egyéni mindennapos ügyeinek, panaszainak intézésére, mert ezek megoldása nagymértékben segíti a szakszervezet tömegkapcsolatainak elmélyítését, a feladatok végrehajtását.

Megyebizottságaink szakszervezetünk programja alapján a megye sajátosságainak figyelembe vételével készítsék el saját programjukat. Gondoskodjanak arról, hogy az alapszervezetek munkatervében a főfeladatok érvényesüljenek.

Az új rakodási rendszer a tervszerűség szolgálatában

Mint ismeretes, 1961. január 1-től megváltoztak a rakodási idők, a rakodási és kocsiállláspénz számítási szabályok. Megszűnt a bányavállalatok által élvezett százalékos rakodási kedvezmény, mert ez nem felelt meg a tervszerűségnek, a kocsik megrakási és visszaadási ideje nem volt összefüggésbe hozható a továbbítással.

A cél a tervszerű rakodás

Az általános díjszabásszerű rakodási idő kétségtelenül csökkent, ami talán azt a látszatot kelti, mintha a vasút a rakodási szabályok megreformálásával csak a rakodási idők csökkentésére és annak következtében a kocsiállláspénz növelésére törekedett volna. Ha azonban gondosan megvizsgáljuk az új szabályokat, látjuk, hogy az új rakodási rend célja nem a kocsiállláspénz növelése, hanem a tervszerű rakodás. E cél érdekében a csökkentett rakodási időt mindenhol és mindenkor meghosszabbítja a vasút a továbbító vonat — ez lehet irányvonat is — indulási idejéhez igazodóan, ha az a kocsiforduló sérelme nélkül lehetséges. A fuvaroztatókon múlik, hogy a vasútnak e szempontjait magukévá tegyék és tervszerűen rakodjanak.

Rugalmasabb a réginél

Nézzünk egy példát. Egy kisebb fuvaroztatónak napi 4 kocsi szállítási kötelezettsége van. A 4 kocsi úgy oszlik meg, hogy fele „A" és fele „B" irányú. A feladási állomás középállomás, amelyről „A" irányba 11 órakor, „B" irányba pedig 17 órakor indul a menetrendszerű elegytovábbító vonat. A fuvaroztató akkor jár el saját és a vasút szempontjából is helyesen, ha naponként „A" irányba is két kocsit, „B" irányba is két kocsit rendel és rak meg.

Ebben az esetben a 6 órakor kiállított négy kocsi közül a két kocsit „A" irányba minden nehézség nélkül meg tudja rakni 10 órára, a másik két kocsi pedig ráér megrakni 16 óráig, amikor is a továbbításnak semmi akadálya sincs, mert a vasút részére is rendelkezésre áll mindkét irányba egy óra előkészületi idő.

Ilyen tervezés-rakodás mellett a vasút a „B" irányba két kocsi rakodási idejét 16 óráig meg is hosszabbítja és ha a feladó addig a két kocsit rakva visszaadja és feladja, nincs kocsiállláspénz, függetlenül attól, hogy ebben az esetben 4 óra helyett 10 óra lesz a rakodási idő. Mivel a vasút elérte célját, a megrakott kocsikat a legelső vonattal továbbítani tudta, nem számít fel kocsiállláspénzt, illetve nem ragaszkodik a csökkentett rakodási időhöz, hanem meghosszabbítja azt.

Mit jelenthet a tervszerűtlenség

Ezzel szemben nagyon helytelen intézkedés lenne a fuvaroztató részéről, ha úgy szervezné meg a négy kocsi megrakását, hogy egyik nap mind a négy kocsit „A" irányba, a másik nap pedig „B" irányba küldené. Ennek ugyanis minden valószínűség szerint az lenne a következménye, hogy „A" irányba átlagosan két kocsi nem készülne el a 11 órakor induló vonathoz, hanem visszamaradna másnapra ugyanahhoz a vonathoz, ami 24 óra késést jelentene a továbbításban.

Ebből a példából lemérhető, hogy mit jelent a tervszerűség, illetve a tervszerűtlenség, mennyivel lehet csökkenteni, vagy növelni a kocsifordulót.

Minden illetékes vasutas dolgozónak kötelessége az új rakodási szabályok ismertetése a fuvaroztatók körében, hogy a rakodások a kívánt tervszerűséggel történjenek. Ha ezt elértük, akkor lényegesen rövidebb lesz a kocsiforduló, amelynek eredményeképpen teljesíteni tudjuk állandóan növekvő szállítási feladatainkat.

Dr. Gazdag József

Az éber figyelem, mint a vasúti szolgálat fontos követelménye

III.

A közlekedő vonatokat — akár haladnak, akár állomáson, vagy nyílt pályán tartózkodnak — védeni kell az összeütközéstől, utoléréstől, esetleg oldalirányú veszélytől.

A közlekedés lebonyolításában közreműködő és vonatfogadásra kötelezett vasúti dolgozóknak, tehát állandóan figyelniük kell, hogy a vonat zavartalan haladásának nincs-e akadálya, nem fenyegeti-e a haladás irányából, vagy hátulról más vonat. Ez a vonatfedezésként ismert ténykedés, csak éber figyelemmel hajtható végre.

A mozdonyvezető haladó vonatnál egy percre sem veheti le tekintetét a pályáról. A zárfékező — személyszállító vonatnál teendői befejezése után az utolsó jegyvizsgáló — menetközben hátra figyel.

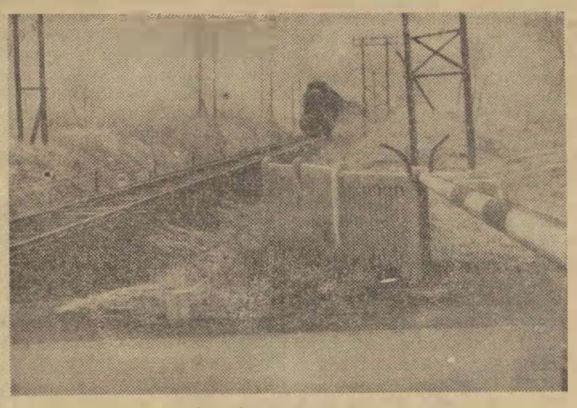
A nyílt pályán megálló vonatnál a zárfékezői teendőket ellátó dolgozó megfelelő jelzőeszközökkel száll le a vonatról, s miután megvizsgálta a zárjelzőket, a jelzőkocsi közeléből hátra figyel. Ha *„Fedezni"* rendelkezést kap, a figyelést féktávolságban hajtja végre, hacsak azt jólműködő távbeszélővel felszerelt térköz- vagy vonatjelentőőrnek át nem adta.

Állomáson tartózkodó vonatnál, ha a vonatszemélyzet vonattalálkozásról kapott értesítést, a mozdonyvezető elől, a zárfékező hátul figyeli, hogy a biztonsági határjelzőn belül állnak-e, a váltók terelő, nem a vonatjukra vezető állásban vannak-e. *(Amennyiben ez a megállás helyéről megfigyelhető.)*

A figyeléshez tartozik az is, ha a vonatszemélyzet az értekezési lehetetlenségről nem kapott értesítést vonatjelentőőri vagy szükség vonatjelentőőri berendezéssel felszerelt pályán nyílt vonali megállás esetén a vonatvezető köteles azonnal távbeszélőn megállapítani, hogy vonatját a mögöttes vonatjelentőőr vagy forgalmi szolgálattevő fedezi-e. Ha erről 3 percen belül nem tud meggyőződni, a vonat fékúttávolságban való fedezéséről kell gondoskodnia.

Ezt a fontos rendelkezést 1960. november 13-án közlekedett 749. sz. vonat vonatvezetője *Kunszállás* megállóhelyen történt túltartózkodás alkalmával nem tartotta be. Ezzel párosult a 3. sz. vonatjelentőőr figyelmetlen szolgálattétele is, mert a térközjelzőt szabályszerű visszajelentés előtt a következő 757. sz. gyorsteher vonat részére *„szabad"*-ra állította. Ilyen körülmények és mulasztások folytán szabálytalanul foglalt térközbe járt 757. sz. vonat mozdonyszemélyzete kedvezőtlen látási viszonyok miatt a *Kunszállás* megállóhelyen tartózkodó 749. sz. vonat zárjelzőjét időben nem vette észre és abba beleütközött.

A 749. sz. vonat utolsó jegyvizsgálóját a vonat háromszori megindulása, valamint a kedvezőtlen látási viszonyok akadályozták abban, hogy a követő vonatot időben észrevehesse.



A vonat érkezése előtt lezárt útsorompó.

(Ifj. Konrád József felv.)

Végül a sorompókezelők figyelési kötelezettségeiről kívánok szólni. A sorompókezelők az útsorompóval felszerelt pályaszinti útátjárókon a közúti és vasúti közlekedés biztonságának őrei. Éber figyelem kell ahhoz, hogy a sorompókezelő a feladatának megfeleljen.

Az utasítás rendelkezése szerint: *az útsorompó idejében való lezárásáért a sorompókezelő felelős*, akár kapott értesítést a vonat előreláthető indulási idejéről, akár nem. *Még akkor is felelős, ha a távolbalátás korlátozott, az értekezés lehetetlen, ha valamennyi értekezési berendezés használhatatlanná válik. Ezért a sorompókezelőnek* a menetjelzéstől, az előrelátható indulási idő közlésétől, vagy más módon kapott értesítéstől függetlenül *állandóan éberen kell figyelnie a pályát, a vonatokat és a közutat. Az útsorompót még a vonat, vagy megfutamodott jármű odaérkezése előtt kell lezárnia.*

A sorompókezelő tehát a munkáját nem végezheti sablonosan, vagy gépiesen. Nem elégséges a menetjelzésre, vagy az indulási idő közlésére várakoznia és ahhoz igazodva a rövidített menetidő, valamint a szolgálati helyen kifüggesztett lezárási idő figyelembe vételével a vonat érkezési ideje előtt 3 vagy 5 perccel az útsorompót lezárni.

Állandóan figyelnie kell, mert az értekezési berendezések esetleg egyik pillanatról a másikra használhatatlanná válhatnak, a távolbalátás — különösen téli időben — egyik percről a másikra korlátozottá válhat. Ilyen körülmények esetén a figyelmetlenség súlyos következményekkel járhat.

A sorompókezelő és valamennyi más — e kis tanulmányban példaképpen nem említett — vasutas dolgozó munkájának tartalmat és értéket csak a minden eshetőségre való felkészülés adhat. Valamennyiünknek munkakörünk sajátossága mellett vigyáznunk kell az utazó, vagy a közutat használó és a dolgozó vasutas ember testi épségére, nagy értéket képviselő társadalmi vagy magántulajdonban levő vasúti és közúti járművekre — együttvéve a közlekedés biztonságára.

Az éber figyelem a vasúti szolgálat nélkülözhetetlen és fontos követelménye.

Konrád József

— *Vége.* —

Munkavédelmi őrjárat

Miért csak a sérült?

„A baleset a sérült figyelmetlensége folytán következett be." Ilyen és ehhez hasonló megállapításokkal zárul a balesetvizsgálati jegyzőkönyvek többsége. Úgy gondoljuk, foglalkoznunk kell ezzel a kérdéssel.

Hihető, hogy a balesetek többségénél valóban így van? Elképzelhető, hogy a dolgozók szinte kivétel nélkül felületes, figyelmetlen és vakmerő magatartást tanúsítanának?

Ilyen is előfordul, de nem ez a jellemző. Éppen ezért kell foglalkoznunk a balesetvizsgáló bizottságok megállapításával, mely szerint legtöbbször a „sérült", „senki" vagy esetleg a „véletlen" a baleset okozója. Az igazság érdekében változtatni kell ezen.

A kérdés részletes elemzésére egy cikk keretében nincs lehetőség, ezért őrjáratunk soron következő számaiban is kívánunk ezzel foglalkozni.

Úgy gondoljuk, helyes, ha először a balesetvizsgáló bizottságok kifogásolt megállapításainak okát vizsgáljuk.

A balesetek kivizsgálását az 1957. évi 44. sz. MÁV Hivatalos Lapban megjelent rendelet szabályozza. A rendelet részletesen meghatározza, hogy ennek a bizottságnak mi a feladata. Idézzük a rendeletet: „A bizottság tagjai:

a) a biztonsági megbízott,

a) a helyi szakszervezeti bizottság munkavédelmi felügyelője,

c) a szolgálati hely egy műszaki, illetve forgalmi képzettséggel rendelkező dolgozója, akit a helyi párt- és szakszervezet javaslata alapján a szolgálati főnök írásban bíz meg."

Alkalmas-e a rendeletnek megfelelő összetételű bizottság az üzemi balesetek igazságos vizsgálatát elvégezni?

Kifogásolható állásfoglalásuk ellenére is alkalmasnak találjuk. Amire e cikk keretében rá kívántunk mutatni, az, hogy a szolgálati helyek balesetvizsgáló bizottságainak egy része nem úgy végzi feladatát, mint azt az igazság kiderítése megkívánja. Különféle meggondolások alapján, sajnos, még a balesetet szenvedett dolgozó is elősegíti e helytelen gyakorlat meghonosodását.

A bizottság sok esetben abból a helytelen állásfoglalásból indul ki, hogy a sérültön már úgysem segíthet. S a sérült ezt a megállapítást gyakran minden ellenvetés nélkül elfogadja.

Nem gondolnak arra, hogy ez a könnyen megfogalmazott állásfoglalás későbbi következményekre károsan hathat: pl. a sérült kártérítési igényeinek kielégítése során. Nem gondolnak arra, hogy az igazi ok felfedetlen marad, ami a hatásos balesetmegelőzési küzdelem akadályozója. A mulasztók felelősségre vonása elmarad. A felelős személyek a balesetmegelőzésben nem érzik felelősségüket, és nem is tesznek annak érdekében hathatós intézkedéseket.

Gyakori jelenség még, hogy nem biztonságilag történik a balesetvizsgálat. Előfordul, hogy a szolgálati hely biztonsági megbízottja egyedül végzi a vizsgálatot. A bizottság másik két tagja a vizsgálat befejezése után aláírásával „szentesíti" a jegyzőkönyvet. Szerepük fontosságára való tekintettel szakszervezeti bizottságaink munkavédelmi felügyelőjének sokkal következetesebben kell képviselnie a dolgozót és az igazságot.

Hiba, hogy a bizottság műszaki, illetve forgalmi képzettségű tagja sem minden esetben vesz részt a vizsgálatokban. Jelenléte pedig szinte nélkülözhetetlen. Ő a bizottságnak az a tagja, aki szakmai ismereteinek elismeréseként lett kiválasztva erre a megbízatásra. Néhány szolgálati helyen az is előfordul, hogy a bizottság műszaki, illetve forgalmi megbízottja az illetékes szervek előzetes megkérdezése nélkül kap megbízatást.

Megengedhetetlen a bizottsági tagoknak más személyekkel való helyettesítése.

Államunk tetemes anyagi áldozatot vállal a különböző beosztású dolgozók szakmai továbbképzésére. Úgy gondoljuk, ennek a befektetésnek abban is kifejezésre kell jutnia, hogy az üzemi balesetek vizsgálata során az igazságnak megfelelő vélemény alakuljon ki.

A balesetvizsgálatok során cikkünkben kifogásolt állásfoglalások egyéb okaira őrjáratunk következő számaiban visszatérünk.

Hírek a salgótarjáni fűtőházból

Eredményesen dolgoztak a múlt évben a salgótarjáni fűtőház dolgozói. 1959 költségelőirányzatához viszonyítva 11 darab üzemi mozdonnyal 3 172 351 forintot takarítottak meg. *Egy főre több mint 20 000 forintos megtakarítás jut.*

A fűtőház dolgozói nemcsak az élüzemszintet teljesítették túl, hanem éves vállalásukat is. A költségvetéscsökkentést illetően például 5 százalékot vállaltak, s az év végéig 18 százalékos eredményt értek el. Széntakarékosságban ugyancsak 5 százalékot vállaltak, s az előző évhez viszonyítva 12 százalékos eredményt értek el.

Nem érdemtelen megemlíteni azt sem, hogy 1960-ban sokat javult a munkafegyelem, és a dolgozók balesetmentesen végezték munkájukat.

Garami József
szb-elnök

Helyszíni gyakorlati szakoktatást vezetnek be a Tisztképző Intézetben

A legkorszerűbb automatákkal ismerkednek a hallgatók

A Tisztképző Intézet elméleti kiképzését egy sikeresnek ígérkező kezdeményezés olyan útra tereli, amely az elméletet és gyakorlatot együttesen teszi a kiképzés sarkpontjává. Arról van szó, hogy a szakosztályok a gyakorlati oktatáshoz szükséges berendezéseket és eszközöket az intézet rendelkezésére bocsátva, a tisztképzőből szakterületre helyezett tiszteket még az eddiginél is nagyobb szaktudással, gyakorlati ismeretekkel lássák el.

A gyakorlati szakoktatás bevezetéséről *Süli András* üzemmérnök tájékoztatta lapunkat.

— Az intézet hallgatóit — mondotta — közelebb kell vinnünk az élethez, a gyakorlati tennivalók hibátlan, szakavatott végzéséhez. Ezért egyre több helyet kell biztosítani az elméleti anyag mellett a technikának. Ezt csak úgy lehet keresztülvinni, ha az érdekelt szakosztályok a gyakorlati szakoktatáshoz elengedhetetlen berendezéseket az intézet rendelkezésére bocsátják.

— *Van-e kezdeményezés ilyen vonatkozásban?*

— A távközlő és biztosítóberendezési szakosztály végez jelenleg úttörőmunkát. Műszaki tisztjelöltjeink tanulhatnak majd azokon a műszereken, berendezéseken, amelyeket most szerelnek fel az intézetben.

Távbeszélőközpontok

A bemutatóteremben máris a hallgatók rendelkezésére áll többféle típusú távbeszélőközpont, így egy 100 vonalas gépkapcsolású távbeszélőközpont is, amelyet kiegészít egy távválasztási szerelvény. Ez utóbbi egyben kísérleti célt szolgál a vasútigazgatóságok területén működő gépkapcsolású távbeszélőközpontok gépi úton való összekapcsolására. Ezzel a hívások időtartamát próbáljuk megrövidíteni, ugyanakkor az eddigi kézi kapcsolást felváltja majd a gépi kapcsolás.

A bemutatóteremben helyezték el — többek között — az újrendszerű, középállomási forgalmi asztalt, nyomógombos és jelzést adó szerelvénnyel. Ilyen forgalmi asztalokat kapnak majd az állomások a forgalmi szolgálattétel megkönnyítésére. A forgalmi szolgálattevő tehát anélkül tud irányítani, rendelkezni, hogy helyéről felállna és az iroda különböző helyén levő készülékekhez futkosna.

Szelektoros menetirányító berendezés

A teremben ezután kerül elhelyezésre egy szelektoros menetirányító berendezés, jelfogós hívószekrénnyel és három állomási berendezéssel. Ezenkívül két távgépíró, amelyek közül az egyik hangszigetelésű asztalon, a másik gurulókocsin nyer elhelyezést. Beszerelünk ezenkívül 2—2 gyakorló gépcsoport vonali morse- és engedélykérő távírókészüléket, villamos óraberendezést, egy főórával és központi vezérlőszerelvénnyel és mellékórákkal. Felszerelünk egy 100 wattos erősítő és különböző egyéb mikrofonokat, hangszórókat és hangoszlopokat akusztikus vizsgálat céljára.

A felsorolt berendezéseket — fejezte be mondanivalóját Süli András üzemmérnök — üzemképesen, bemutató jelleggel szereljük fel, s azok elsősorban a távközlő- és biztosítóberendezési műszaki tiszti tagozat hallgatói számára. Persze az intézet egyéb szakágai hallgatóinak is bemutatjuk ezeket a berendezéseket. Így elkerülhető lesz, hogy ezeket a hallgatókat megtekintés céljából az állomásokra kivezényeljék, s ezáltal időt veszítsenek. Jó lenne, ha a 9. szakosztály kezdeményezését a többi, érdekelt szakosztály is követné.

Hat asszony összefogott

A közelgő *nemzetközi nőnap* alkalmából ellátogattunk a *Nyugati pályaudvari* személypénztár főnökségére. Oda, ahol egykor *Hámán Kató*, a munkások ügyének harcosa dolgozott. Hogy melyik fülkében volt a munkahelye? — az idő és az átépítés már elhomályosította.

De hogy itt, ezek között a falak között munkálkodott, azt igazolja az a szellem, mely nevéhez méltóan összetart hat asszonyt a szocialista brigád címért folyó küzdelemben.

Velük beszelgettünk, a nemrégen alakult Hámán Kató brigád tagjaival.

A brigádszerződést, a brigád-naplót mutogatják. Munkáról, versenyről beszélnek. A brigádvezető, *Palla Béláné* örömmel újságolja, hogy patronálást vállaltak kezdő pénztárosok felett. *Aszódi Sándorné Ceglédbercel* állomásról, *Papp Sándornét*, ő maga a *Monor-állomáson* szolgálatot teljesítő *Póker Andrásnét* vezeti be a pénztárosi tudnivalókba.

Egyéb érdekességek is kitűnnek a szerződésből. Valamennyi tag védnökséget vállalt Hámán Kató nevét viselő úttörő csapatok felett. Rendelkezésükre bocsátják névadójuk életével, munkásságával kapcsolatos írásokat, dokumentációkat. Egy *túrkevei* általános iskola úttörőcsapatának négy képviselője nemrégen a brigád munkahelyén tett látogatást.

Társadalmi munkában vállalták az állomás vöröskeresztes szervezetével együtt az elsősegélynyújtó hely ügyeleti szolgálatát. *Kónyár Zsigmondné* — a brigád legfiatalabb tagja — kislányosan mosolyog, amikor kiderül, hogy ő volt a kezdeményező.

— *Megmagyarázhatatlanul összekovácsolt bennünket a brigádszerződés. Szinte új erőt, lendületet adott a munkához* — vélekedik György Farkas Béláné. — *És a brigádnév is kötelez* —, teszi hozzá.

A munkáról szót ejtve, alig hiszi az érdeklődő, hogy egy pénztárosnő műszakonkint 2500—3000 utassal foglalkozik és bevétele nemegyszer eléri a 60—80 000 forintot.

— *A nőnap alkalmából meghívjuk beszélgetésre Hámán Kató Budapesten élő két unokahugát, Kónyárné pedig felveszi a levelezést azzal a moszkvai iskolával, amely 1927 óta viseli a Hámán Kató nevét* — mondja *Malatinszky Jánosné* pénztárfőnök.

★

Nem sokáig beszélgethettünk a brigád tagjaival, mert a pénztárablakok előtt az utasok hosszú sora várakozott. De így is sok mindent megtudtunk a hat asszonyról, akik Hámán Kató nevével indultak harcba a szocialista brigád címért.

G. I.

Karnevál herceg az óvodában...

Kedves ünnepség színhelye volt 23-án délután a szakszervezeti központ tanácsterme. Az értekezletek, tanfolyamok és más hivatalos eseményekhez szokott falak ugyancsak elcsodálkoztak, amikor szakszervezeti funkcionáriusok helyett jelmezbe öltözött apróságok zsivaja hangzott mindenütt.

A Benczur utcai óvoda lakóinak vidám, jelmezes karneválját tartották nagy érdeklődés mellett. Több mint ötven apróság és néhány száz felnőtt szorongott az erre a célra szűknek bizonyult helyiségben.

A gyerekek egymás után mutatták be az óvodában folyó színes, ötletes nevelőmunka eredményeit. Bátran szavaltak, játszottak és egyikmásik csöppség máris olyan otthonosan mozgott a színpadon és a számára nagyon is szokatlan jelmezben, hogy teljes volt a siker.

A gyerekek izgalmánál talán csak az óvónők izgalma volt nagyobb, akik hosszú hetek munkájával, az ötletek sokaságát valósították meg a két-három éves kis óvodásokkal együtt. Színes papírosvirágok, ízléses kiállítás a gyerekek által készített tárgyakból, ötletes jelmezek és nem utolsósorban hiba nélküli bátor kis szavalatok, énekek bizonyították a Benczur utcai óvodában a modern pedagógia eredményeit.

A kétórás, kedves kis műsort a következő héten követi majd a nagyobb csoportok bemutatója, melyet március 4-én délután 3 órakor tartanak ugyancsak a szakszervezetben.

Székesfehérvárott bevált a közbeváltó rendszer

A budapesti igazgatóság 1961. évi intézkedési tervében a többi között az is szerepel, hogy három nagy szolgálati helyen — *Ferencvárosban, Rákosrendezőn és Székesfehérvár* állomáson — azokban a munkakörökben, amelyekben nagy a dolgozók leterhelése, január 1-től hathavi próbaidőre közbeváltó rendszert vezetnek be.

A közbeváltó rendszer bevezetése azt jelenti, hogy csökken a dolgozók szolgálati ideje, több idő jut művelődésre, szórakozásra és pihenésre.

Vajon beválik-e ez az újszerű kezdeményezés a vasútnál? Erre a kérdésre kerestünk választ a napokban *Székesfehérvár* állomáson.

Csak jól képzett emberekkel lehet

— Amikor az igazgatóság tudomásunkra hozta, hogy a közbeváltó rendszer bevezetéséhez 21 fővel növelhetjük az állomás létszámát, nyomban összeültünk a mozgalmi szervek vezetőivel és megvitattuk a tennivalókat — kezdte a beszélgetést *Bencze József* állomásfőnök.

Elhatároztuk, hogy lehetőleg saját erőnkből oldjuk meg a felmerülő létszámproblémát. Első lépésként néhány munkaterületen átszervezést hajtottunk végre. A kezelői beosztásokat például megszüntettük. A kezelőket jegyvizsgálónak vagy vonatvezetőnek osztottuk be, aszerint, ki milyen szakvizsgával rendelkezett. Így lehetőségünk nyílott arra, hogy az utazószemélyzet és a kocsirendezők közül kiválogassuk azokat, akik mint közbeváltók megfelelnek a követelményeknek.

Persze, ez nem ment máról holnapra, mert azoknak a dolgozóknak, akik számításba jöttek, 2—3 beosztásban is rendelkezniük kellett a megfelelő szakvizsgával. Akinek ez hiányzott, annak segítettünk, hogy mielőbb megszerezze.

Ezután arról beszélt az állomásfőnök, hogy sok vitára adott okot: milyen időközönként történjen a közbeváltás, hány óra szabad időt kapjanak a dolgozók az úgynevezett pihenőnapon? A viták során érdekes problémák vetődtek fel. Ha például három 12/24-es szolgálat után váltanának közbe, akkor a közbeváltott dolgozó mindig ugyanazon a napon — szombaton, vasárnap, hétfőn — lenne szabad. Mivel ez a megoldás nem a legszerencsésebb, úgy döntöttek, hogy hat 12/24-es szolgálat után váltanak. Így egyszerre 60 óra pihenőt kap az érdekelt dolgozó.

Sok gondot okozott annak a megállapítása is, hogy az egész kocsirendezői gárdát, a vezető váltóőrt és a beosztottakat egyszerre váltsák-e le, vagy egyenként. Voltak és még ma is vannak érvek mindkettő mellett. Végül úgy határoztak, hogy egyszerre csak egy-egy dolgozónak adnak hosszú pihenőt.

Lángi Ignác térfelvigyázó

Azt sem volt könnyű megoldani, hogy azokon a szolgálati posztokon, ahol nem hat, hanem csak három azonos beosztású dolgozó teljesít szolgálatot — mint például a forgalmi szolgálattevők és a váltókezelők — milyen megoldást válasszanak. Hosszas viták után ebben a kérdésben is megszületett a döntés. A közbeváltó dolgozó egyszer az egyik, másszor a másik beosztásban helyettesít. A közbeváltó forgalmi szolgálattevő például egyik nap az állomásirányítói, a másik nap saját munkakörében teljesít szolgálatot, hogy csak egy példát említsünk.

Hatvanórás pihenő is

Székesfehérvár állomáson egyébként már január 2-án bevezették a közbeváltó rendszert. S mint az állomásfőnök és a mozgalmi szervek vezetői elmondták, nagyszerűen bevált ez az új munkarend.

Ez a vezetők véleménye. De lássuk, mit mondanak a dolgozók?

Végh Ferenccel, a szakszervezet megyei bizottságának titkárával indultunk a szolgálati helyekre. Elsőnek a III-as toronyba nyitottunk be. Az őrhelyen *Lángi Ignác* térfelvigyázó és *Tóth Ferenc* váltóőr teljesített szolgálatot. Mindketten régi vasutasok. Jövőre nyugdíjba mennek. Lángi Ignác már 38 éve szolgálja a vasutat.

Mit szólnak a közbeváltórendszerhez? — érdeklődtünk.

— Nagyon örültünk, hogy bevezették — mondja a térfelvigyázó. — Végre mi is többet lehetünk otthon a család körében. Csak azt sajnáljuk, hogy felettünk már eljárt az idő és nem sokáig élvezhetjük a kiadós pihenőnapokat.

A II-es toronyban található Székesfehérvár állomás agyközpontja. Nagyon büszkék erre a fehérváriak. Azt mondják, ilyen nincs több az országban. A patyolattiszta üvegfalú helyiségben *Vadas Pál* forgalmi szolgálattevő, *Huszár György* térfelvigyázó és *Pécsi László* engedélyes távirász irányítja a forgalmat. A

Pintér Lajos állomásirányító munka közben.

dolgozunk, — vélekedik *Huszár György*.

— A hat egymásután következő 12/24 órás szolgálat után nekünk különösen jól jön a 60 óra pihenőidő — szól közbe *Vadas Pál*. — Még a munkakedv is jobb, ha az ember frissen, pihenten jön szolgálatba.

Pintér Lajos állomásirányító is elismeréssel beszél az új munkarend bevezetéséről.

— Éddig nekünk, akik a forgalmat irányítjuk, nem nagyon jutott idő arra, hogy felutazzunk Budapestre színházba, operába, mert, ha egyszer kimaradt az ember, nem birta kipihenni és az a szolgálat rovására ment — mondja Pintér Lajos. — Most a 60 órás szabad időből bőven jut idő szórakozásra meg pihenőre is. A nyári hónapokban pedig nemcsak Budapestre, hanem a Balatonra is elutazhatunk a családdal.

Hasonlóan vélekedtek mások is. Érthető, hiszen nem mindegy, mennyi pihenő jut a fárasztó szolgálat után, de nem közömbös az sem, hogy a szolgálati idő csökkenése nem okozott bércsökkenést. Tehát nem véletlen, hogy a fehérvári vasutasok örömmel üdvözlik a közbeváltó rendszer bevezetését. S bizonyára örülnek más szolgálati helyeken is, ha ezt a helyes kezdeményezést szélesebb körben elterjesztik az ország nagyobb állomásain, pályaudvarain.

Visi Ferenc

KEDVES BARÁTOK KÖZÖTT — NÉMET FÖLDÖN

II.

Jó két órai út után felvillantak Berlin fényei. Fogadásunkra megjelent a szakszervezet központi bizottságának, elnökségének számos vezetője és tagja. Eljöttek a szakszervezet nagy-berlini bizottságának vezetői és tagjai, valamint a berlini kultúrmunkások küldöttsége is.

A tél ellenére hatalmas virágözönben, fotósok és filmesek pergőtüzében vonult be énekkarunk a pályaudvar dolgozóinak klubjába, ahol a szocializmust építő testvéri Németország fővárosának vasutasai fogadtak bennünket igaz barátsággal. A szívélyes üdvözlésre a kórus egy francia forradalmi dallal, Friderici Baráti körével és egy német népdal kánonnal válaszolt.

★

Másnap Berlintől északra alig egy órányi autóút után sudár fenyvesek övezte úton Oranieburg tőszomszédságában fékeznek gépkocsijaink.

KZ Sachenhausen — a fiatalabb generációnak könyvekből, az idősebbeknek vérről és verejtékről emlékezetes állomása ez. Három méternél magasabb téglafal, szögesdróttal a tetején. A fal felett magas őrtorony.

Ez a külső kép. Félelmetes és megrázó ma is. Ez a gyászos emlékű hely a 30-as években a nácik első „ajándéka" volt a civilizált világnak. Parancsnoka az emberbőrből lámpaernyőket készítő hírhedt Ilse Koch férje. Ő „oktatta" ki a későbbi Auschwitz, Dachau, Maidenek, Mauthausen és a többi láger „megbízható" parancsnokait. Itt a föld minden négyzetméterét 27 országból származó foglyok ezreinek vére áztatta. Kimutathatóan több, mint kétszázezer fogoly volt a táborban és 73 külső kommandójában.

Most a tábor helyén épül a Nationale Gedenkstätte — a nemzeti emlékhely. Mindent, ami a táborból elpusztult rekonstruálnak. Hadd emlékeztesse a világot a nácik barbár cselekedetére.

A tábor egyik eldugott szögletén látható egy mély ciszterna, ahová az éhhalálra szántakat zárták. Ülve várhatták be végüket. Micsoda humanizmus! A tábor közepén látható az egykori betonba alapozott bitófa állványának vasoszlopa. Az istenfélő nácik ezen a helyen karácsonytájt kivilágított fenyőfákat állítottak fel, s a Stille Nacht-ot énekeltették. A tábor más helyén hatalmas gödör tátong. A gödörben egykor szaggatógép szedte élő áldozatait. Most a téli száraz gaz között rózsató. Egy holland anya ültette, akinek egyetlen fiát itt gyilkolták meg.

A tábor más helyén kísérőnk komoran jegyzi meg: — tökéletes halálgyár volt. Itt, ahol állunk, az úgynevezett Station Z, az „utolsó állomás". Itt volt az „orvosi rendelő". A levetkőzött foglyokat mérce alá állították. Abban a pillanatban, ahogy a mérce alá állott az áldozat, a fal nyílásán keresztül tarkólövés végzett vele. Így módon csak 1941 szeptembere és decembere között tizennyolcezer szovjet hadifoglyot öltek meg. Látni még a kemencék rongált ajtóit, szétdúlt tűzteret s a hátsó nyílásokat, melyeken kerek százezer áldozat hamvát szórták ki alig kilenc év alatt.

Az udvar egyik pontján megáll kísérőnk s miután mindannyian köréje gyűltünk, a földre mutat és halkan megszólal: — Önök magyarok, tudniok kell hát, hogy itt kínozták halálra népük kiváló fiát, Alpári Gyulát.

A legtöbben ismerik az előzményt, mégis megilletődöttséggel fogadja delegációnk az egykori hajókovács szavait, akinek életét a szovjet hadsereg mentette meg.

Himmler 1942-ben megparancsolta, írassák meg a rab Alpárival a Komintern történetét. S hogy megírja, jobb ellátást, könyveket és írószert kapott. Alpári két év múlva vastag iratcsomót nyújtott át a táborparancsnoknak. A követelt leleplező vallomás helyett a fasiszta rendszer szigorú marxista szemléletű, szenvedélyes bírálatát kapta. Mindez 1944. július 17-én történt. Az iratcsomó miatt feldühödött SS-ek — féktelen vadállatok módjára — a helyszínen végeztek Alpári elvtárssal.

Delegációnk felsorakozik, s az egykori Mitófa helyére a kegyelet koszorúja kerül, szalagján a felírat: „Halálotok kötelez!" Vörös szegfű kerül Alpári elvtárs vérével itatott földre, s virágszálak az egykori krematórium maradványaira.

★

Mi, a népeink barátságának elmélyítésére érkeztünk, azért, hogy dalaink, az új idők igaz dalai, tovább erősítik barátságunkat. Csupán félórányira tértünk be a múlt történelmének romjai közé, de felelevenedett bennünk a szörnyű borzalmak, majd egy évtizeden át tartó keserű fájdalma.

Kiléptünk az épülő emlékmű kijáratán — Búcsúzunk. Az egykori rab, a német hajókovács meleg kézszorítása, bízó tekintete, azt tükrözi, hogy itt többé nem lesz fasizmus!

Kovács János

(Folytatjuk.)

„Nem csalódtam a vasutasokban"

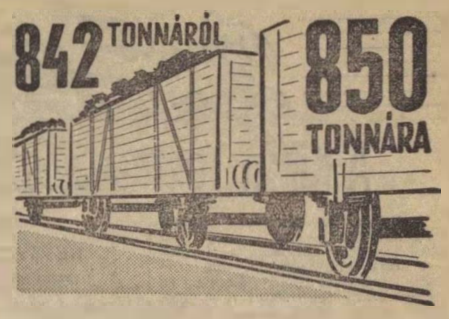
A múlt hét szombatján történt — meséli kissé izgatottan *Tatai Györgyné* pécsi lakos, aki azért kereste fel igazgatóságunkat, hogy megköszönje Pécs állomás poggyászkezelőinek becsületes cselekedetét.

Mint megtudtam tőle, Somogyba utazó rokonával több csomagot adtak fel poggyászként. Mivel meglehetősen későn érkeztek az állomásra, a nagy kapkodásban egy csomag minden címzés nélkül lemaradt. Ezt viszont a jó rokon csak otthon vette észre. S nyomban táviratozott Tataiéknak, hogy nézzenek utána az állomáson. Tatainé, mint elmondta, nem sok reménnyel indult útnak. De legnagyobb meglepetésére a poggyászpénztáros átadta neki az elveszettnek vélt csomagot.

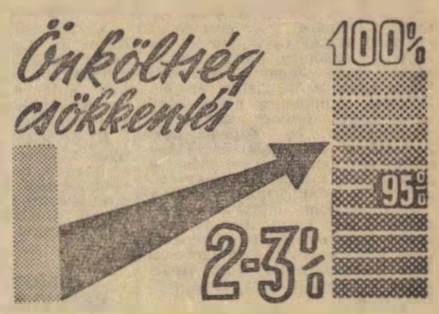
Tatainé nagyon boldog volt, s amikor elköszönt, csak enynyit mondott: *„Nem csalódtam a vasutasok becsületességében."*

Várnai László

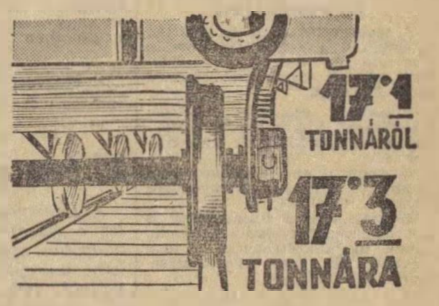
A VASÚT 1961. ÉVI TERVSZÁMAIBÓL



1960-hoz viszonyítva az átlagos tehervonati terhelést 842 tonnáról 850 tonnára kell emelni.



A vasúti közlekedésben az önköltségek 2,3 százalékos csökkentését írja elő a terv.

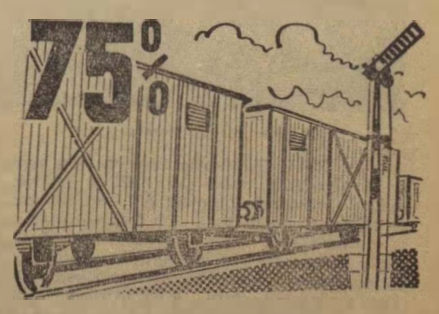


A teherkocsik átlagos terhelését 17,1 tonnáról 17,3 tonnára kell emelni.

A személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedésénél legalább a 97,5 százalékos pontosságot kívánjuk biztosítani.

Naponta átlag 600 teherkocsival több áru kerül berakásra, mint a múlt évben.

A kocsirakományú áruk 38 százalékát kell rakodással képzett vonatokkal továbbítani.



Elsősorban az állomási tartózkodási idők csökkentésével el kell érni, hogy a tehervonatok 75 százaléka menetrend szerint közlekedjen.

Sport

A Kilián Testnevelési Mozgalom Szabályzata

A Kilián Testnevelési Mozgalom lényege — mint arról lapunkban már többször is írtunk —, hogy lehetőséget ad az ország lakosságának korra és nemre való tekintettel a sportolásba való bekapcsolódásba. Ezzel a szocialista testnevelési és sportmozgalom alapvető célkitűzését, a tömegek sportolási lehetőségét mozdítja elő.

A testnevelési és sportszervezetek számára megteremti az alapvető tömegkapcsolatokat, az egyének számára pedig lehetőséget nyújt kora ifjúságuktól fogva egészségük, fizikai erejük, tanulási, munka- és honvédelmi képességük fizikai alapjának megóvására és fejlesztésére. Hozzájárul az egészséges életmód, a nemes szórakozás, a szabad idő kulturált kihasználásának társadalmi törekvéseihez.

A mozgalom, mint ismeretes, május 1-én indul. Az előkészítéssel kapcsolatos tennivalókról már játékosztattuk a dolgozókat és a sportszerveket. Most részletesen közöljük a mozgalom szabályzatát.

I.

A MOZGALOM CÉLJA ÉS FELADATA

A testnevelés és a sport útján is segíteni a szocialista nevelés alapvető célkitűzéseit, a sokoldalúan képzett ember kialakítására való törekvést.

Önkéntes részvétel alapján lehetőséget biztosítani a testnevelési és sportigények kielégítéséhez.

Ösztönözni az egészséges életmódra és a nemes szórakozásra irányuló törekvést.

Hozzájárulni a testnevelési és sportszervezetek alapvető feladatának megvalósításához, a testnevelés és sport elterjesztéséhez.

II.

JELENTKEZÉS A MOZGALOMBAN VALÓ RÉSZVÉTELRE

1. A testnevelési mozgalomban részt vehet minden magyar állampolgár, aki 6. életévét betöltötte és az általános iskola I. osztályába felvették.

2. A testnevelési mozgalom követelményeinek teljesítésére — anélkül, hogy a jelentkező sportköri tagságot is vállalna — minden munkahelyi, iskolai, községi sportkörnél, úttörőcsapatnál vagy, ahol ilyen nem működik, KISZ-szervezetnél, szakszervezetnél, az MHS helyi szervezetnél, valamint a helyileg illetékes TST által megbízott egyéb szervezetnél egyénileg lehet jelentkezni.

III.

RÉSZVÉTELI DÍJ

A mozgalomban részvevő a jelentkezéskor és azt követően minden naptári évben január 31-ig az alábbiak szerinti részvételi díjat fizeti:

1. Iskolai tanulók valamennyi iskolatípusban évi 5 forint.

2. Dolgozók évi 10 forint.

A részvételi díj összegéből 2 forint az illetékes helyi TST-hez kerül befizetésre. A részvételi díj további összege a mozgalomban való részvételt biztosító sportegyesületnél, sportkörnél szervezetnél stb. marad.

A mozgalom részvevője érvényes igazolványának felmutatása mellett használhatja annak a sportegyesületnek, szervezetnek stb. létesítményeit és sporteszközeit, amelynek nyilvántartásában szerepel.

IV.

A MOZGALOMBAN RÉSZVEVŐ FELADATAI

1.

A részvevő feladata — amennyiben nem tud úszni —, hogy az első jelvény megszerzéséig valamelyik úszásnemet elsajátítsa, vagy ahol ez nem lehetséges megtanuljon kerékpározni.

2.

A részvevő feladata, hogy a sportkör, a KISZ-szervezet, a szakszervezet, a TST stb. által szervezett sportszakmai előadások közül érdeklődési körének megfelelően évenként egyet meghallgasson.

Vagy az MHS technikai ismereteket népszerűsítő tanfolyamai közül egyet elvégezzen.

Vagy az alapfokú játékvezetői, a versenybiróI, a társadalmi edzői, a sportvezetői képesítést megszerezze.

Vagy a helyi természetjáró szövetség, egyesület, osztály által rendezett túravezetői vagy térképolvasói tanfolyamot elvégezze.

3.

A részvevő feladata, hogy felkészül a különböző fokozatok teljesítéséhez szükséges pontszámok megszerzéséhez és e célból rendszeres testnevelési és sporttevékenységet fejt ki.

V.

A JELVÉNYFOKOZATOK ÉS AZ AZOK ELNYERÉSÉHEZ SZÜKSÉGES PONTSZÁMOK

1. Előkészítő jelvény (6—10 évesek számára) alapfokozat 80 pont, felsőfokozat 120 pont.
2. Vasjelvény 100 pont.
3. Bronzjelvény 120 pont.
4. Ezüstjelvény 150 pont.
5. Aranyjelvény 200 pont.

(Folytatjuk.)

25 éves a szovjet Lokomotív Sportegyesület

A Lokomotiv Sportegyesület a Szovjetunió egyik legnagyobb sportszervezete, az idén ünnepli megalakulásának 25. évfordulóját. A szovjet vasutasok sportegyesülete ma már több százezer sportolót fog össze. Csupán az elmúlt esztendőben 120 ezren léptek tagjai sorába. A Lokomotivnak 10 500 sportköre és több mint 1 000 000 sportolója van.

A szovjet vasutas sportolóknak 475 stadion, 70 úszómedence és több csónakház áll rendelkezésükre. A Lokomotiv sportkörökben legjobban az atlétikát szerették meg. Ebben a sportágban mintegy 90 000 igazolt versenyzőt tartanak nyilván. Második helyen a síelés áll. Labdarúgásban a Moszkvai Lokomotiv kivételével alacsonyabb osztályokban játszanak a csapatok.

A Lokomotiv sportolói között számos élsportolót találunk. Igy például Jerosinát, a téli olimpiai sífutás 3. helyezettjét, Krepkina távolugró olimpiai bajnoknőt, Popovot, a maratóni futás Európa-bajnokát, hogy csak néhány nevet említsünk. 1960-ban 168 Lokomotiv sportoló kapta meg a Sport Érdemes Mestere címet.

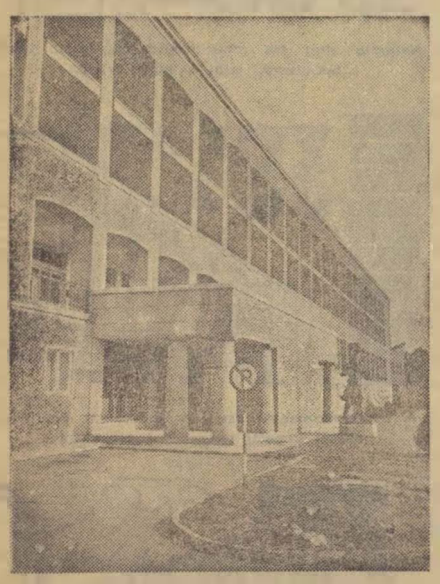
A negyedszázados jubileum alkalmából köszöntjük a szovjet vasutasok sportszervezetét, a Lokomotiv Sportegyesületet, s a magyar vasutas sportolók nevében további sikereket kívánunk az egyesület munkájához.

Látogatás a budakeszi tüdőgyógyintézetben

Nagy-Budapest térségében — szakavatott megfigyelők szerint — arra a fenyvessel övezett budakeszi domboldalra ragyog legtöbbször a napsugár, ahová a MÁV tüdőgyógyintézetét építették. Látogatásunk napján ugyancsak napfényben ragyogott a szanatórium. És, hogy teljes legyen az első jó benyomás, az épület belsejében is minden ragyogott.

Dr. Nyíró József igazgató-főorvost a párttitkár társaságában találtuk.

Kérésünkre Nyíró elvtárs a következőket mondotta a gyógyintézet életéről:



A gyógyintézet homlokzata.

— A MÁV Tüdőgyógyintézet 1956 nyarán nyílt meg. Több, mint 30 milliós költséggel épült a vasutas dolgozók áldozatvállalásával és állami támogatással. Feladata — mint neve is mutatja — a tüdőtuberkulotikus betegek aktiv gyógykezelése, gyógyítása, három belgyógyászati és egy sebészeti osztályon. Korszerű röntgenosztály, laboratórium, légzésfunkciós laboratórium könnyíti a betegek korszerűbb kivizsgálását. A kórtermek általában 3—8 ágyasak. A kórtermek előtti teraszon minden beteg részére kúraágy is van.

A szórakozást könyvtár, televizió, mozi-, TIT-előadások, működvelő színjátszó-csoportok biztosítják. Tavaszi és nyári időben az intézet parkjában nyílik mód a szabadban üzhető szórakozásra.

— Milyen feladatokat ró az intézetre a közelmúltban a tbc-s betegek ingyenes orvosi kezeléséről megjelent rendelet?

— A rendelet az intézetre is újabb feladatokat ró, amelynek jobb és gyorsabb ellátását megkönnyítené az intézet bővítése. Mintegy 150 ágyra lenne még szükség ahhoz, hogy az összes aktiv gyógykezelésre szoruló tüdőbeteg vasutast és családtagot itt kezelhetnénk. Tekintve, hogy az épületet annakidején úgy tervezték, hogy a későbbiekben bővülni fog, a 150 ágy-fejlesztés megvalósítható anélkül, hogy a központi kazánház, konyha, röntgenosztály, műtőhelyiségek, laboratórium jelenlegi kapacitását fokozni kellene. Ez azt jelenti, hogy ezen a helyen 50 százalékkal olcsóbban lehetne egy tbc-s ágyat felállítani, mint amennyibe általában ez kerül.

— Hogyan látja el sajátos feladatát a szanatórium szakszervezeti bizottsága? Erre a kérdésre a legilletékesebb, dr. Törös Béláné SZB-titkár válaszolt.

— A helyi pártszervezettel együttműködve azon munkálkodunk, hogy az intézet dolgozói ügyeinek intézésével minél nagyobb segítséget nyújthassunk a betegek gyógyulásához.

Minden hónapban vezetőségi értekezletet tartunk, ahol munkaterv alapján értékeljük az elvégzett munkát, megszabjuk a soronkövetkező feladatainkat. Az értekezleteken egy-egy vezetőségi tag beszámol a munkájáról. A bizalmiak részére havonta tájékoztatót tartunk.

Igen jól dolgozik az egészségügyi és a beteglátogatási albizottság. A kulturális igények kielégítésére, az üdülésre, a segélyezés igazságosságára, a külföldi utazások megszervezésére is nagy gondot fordítunk. Munkaellátási részortunk ellenőrzi a szociális létesítmények és a társadalmi tulajdon belső védelmét. Soron van most a dolgozók mosodájának létesítése.

*

Végigjártuk a hatalmas épületet. A műtő környéke halálos csendet parancsol. Benn négyórás műtét folyik.

Elgondolkoztató! Mennyi szív, odaadás, szaktudás és értelem, önfeláldozó emberszeretet kell ahhoz, hogy megmentsék egy ember életét.

H. D.

Új könyvek

William Z. Foster: A világ szakszervezeti mozgalmának rövid története. — Roark Bradford: Ádám apának és gyermekei. — Folco Tempesti: Asszonyunk, Szép Heléna. — Herbert Jobst: L[illegible] — Dr. Bencsáth Aladárné: Iskolás diák-nagydiák a munkáscsaládban. — Magyar ünnepek. Szerkesztette: Szendrő Ferenc és Tiszay Andor. — Varga György: A szocialista brigádokról. — Dr. Lukács Lajos: Az iparvállalatok és felhasználók kapcsolata. — Acs Sándor: A társadalombiztosítási tanácsok feladatai a törvényesség védelmében. — Takács József: Közforgalmú és gyáron belüli vasúti szállítás biztonságtechnikája (Munkavédelmi Könyvtár). — Nyerges János: Az excenter sajtológépek biztonságtechnikája (Munkavédelmi Könyvtár). — Marton Zoltán: Üzemi balesetstatisztika (Munkavédelmi Könyvtár).

Valamennyi könyv a Táncsics Könyvkiadó kiadásában jelent meg.

Kétszáz vasúti tisztjelölt

Rövid szünet után újból kinyitotta kapuját a *MÁV Tisztképző Intézet*. A budapesti és vidéki igazgatóságok elküldték legjobb fiaikat és leányaikat, hogy gyarapodjanak a vasúti tudományokban.

A megnyitón előbb *Máté Sándor* szakosztályvezető üdvözölte a növendékeket, majd *Nagy Torma Géza* igazgató ismertette a feladatokat.

Kétszáz fiatal kezdte meg a tanulást. Munkájuk kezdetén tiltakozó szavukat emelték a gyarmatosító politika ellen. Elítélték *Lumumba* gyilkosait és követelték *Hammarksjöld* ENSZ-főtitkár azonnali lemondását.

Az intézet párt-, KISZ- és szakszervezeti bizottsága javaslatára kétszáz ember szavazta meg egyhangúlag a tiltakozó táviratot. **Sz. L.**

Lakáscsere

— Elcserélném Bp, VI., Szív utcai főbérleti, földszintes 1 szoba, konyha, kamra, gázos, szabadrendelkezésű lakásomat, hasonlóra, kerthasználattal Pestlőrincre, esetleg Pestimrére. Érdeklődni: Bp., VIII., Baross tér 6. III. 17. Márton.

— MÁV szolgálati 1 szoba konyha, kamra, gázos, főbérleti lakásomat elcserélném hasonlóra, kerthasználattal Pestlőrincre, esetleg Pestimrére, Bp., VIII., Baross tér 6. III. 17. Márton.

Előre jelzik a hónfutást

A vasúti kocsik hőnfutása sok kellemetlenséget, balesetet okoz. K. Csencov szovjet mérnök találmánya lehetővé teszi az ilyen veszélyek megszüntetését. A mérnök olyan automatikus berendezést szerkesztett, amely regisztrálja a kialakuló hőfokot és jelzést továbbít a következő vasútállomásra. Egyúttal egy másik automatikus készülék színjelet fest a felhevült tengelyre, s ezzel megkönnyíti a veszélyes hely gyors megtalálását.

Megkezdték az 1300 lóerős Ward—Leonard rendszerű villanymozdonyok gyártását

A *Ganz—MÁVAG* mozdonygyárának megmunkáló műhelyében hozzáfogtak az 1300 lóerős *Ward—Leonard* rendszerű villanymozdonyok alkatrészeinek gyártásához. A tervek szerint az idén tíz ilyen mozdonyt szerelnek össze. A mintapéldány már tavaly elkészült és azzal hosszabb utat tettek meg a MÁV vonalain.

A Ward—Leonard típusú mozdonyok szerelését február első napjaiban megkezdték. Az új villanymozdonyok a *Budapest—Hegyeshalom* közötti vonalon közlekednek majd.

HIREK

Magyarázom az új telefonkönyvet

Távolról figyeltem Ottót, amint forgatta az új vasúti telefonkönyv lapjait. Kezdte elölről, aztán hátulról. Forgatta egyre türelmetlenebbül. A tarkója és a füle már piros, a szeme szikrázik a méregtől. Nem állhattam tovább, rászóltam:

— Ottó! Ottó! Miért idegeskedsz már megint? Mire jó ez?

Nyel egy nagyot. Ismerem a barátomat. Ádámcsutkájának ilyen le és felugrálása mindig egy befelé hangzó cifra káromkodás jele.

— Nézd meg! Itt van. Kiadtak egy új telefonkönyvet, de ember legyen a talpán, aki ebben eligazodik.

Amint haragja csillapodott, felvettem a könyvet és együtt tanulmányoztuk tovább. Szerkesztői valóban feladták a leckét. Olyan szolgálati hely is van, amelynek nem azt a számát kell hívni, amire megváltoztatták, hanem egy másikat. Igenám, de ez a másik szám nincs a könyvben. (Pl. Vasutasok Szakszervezete.) Akad olyan eset is, hogy a könyvben megváltozott az üzemi szám, de a gyakorlatban nincs változás. (Lásd a Nyugati pályaudvar csarnoki menesztőjét.)

— Most már csak azt szeretném megtudni, Vaszarral hogyan tudok telefonösszeköttetést teremteni? — szólalt meg a barátom.

— Semmi idegesség! — válaszoltam. — Megnézzük a betűrendes névmutatót, azután meg a szervezeti tárgymutatót. Így ni, szépen, nyugodtan.

Lapozgatunk, nézzük az általános tudnivalókat, de sehogysem akarunk eligazodni. Ottó előbb elsápad, aztán ismét vörösödni kezd a méregtől. Megvallom rövid idő múlva az én idegeim is felmondták a szolgálatot...

U. i.: A megjelenéssel egyidőben napvilágot látott az első helyesbítés. Idegesen várjuk a következőket is.

— lyf —

— **Másfélmillió forint megtakarítás.** A Ferencvárosi Fűtőháznál a mozgalmi szervek, a szolgálati vezetők és az önköltség csökkentésére alakult brigád a dolgozók javaslatai alapján összeállították az évi takarékossági tervüket, melyben több mint másfélmillió forint megtakarítása szerepel.

— **Tapolcán tartotta legutóbbi ülését a szakszervezet Veszprém megyei bizottsága.** Az ülésen a tapolcai csomópont szakszervezeti bizottságainak munkáját vitatták meg.

— **Izzó hangulatú röpgyűléseken tiltakoztak Pécs állomás dolgozói Lumumba és harcostársai meggyilkolása miatt és követelték a bűnösök megbüntetését.**

— **Új vezetőséget választott a vöröskeresztes szervezet Gyöngyös állomáson.** A tanácskozáson többen is javasolták, hogy szervezzen az új vezetőség elsősegélynyújtó tanfolyamot és növeljék tovább az állomás tisztaságát.

— **Üzembe helyezték a világ leghosszabb és legerősebb mozdonyát a svéd államvasutaknál.** A három összekapcsolt részből álló hatalmas mozdony mindegyike két vontatómotorral és négy hajtótengellyel van felszerelve. A motorok összteljesítménye 7500 lóerő. A 35 m hosszú, 260 t súlyú mozdony 4900 tonnás szerelvény vontatására is képes.

— **A Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV termelési tanácskozásán** sok szó esett arról, hogy miért nem tudták teljesíteni 1960. évi tervüket. A beszámolót, amely a hibákat is bátran feltárta a dolgozók megszívlelendő javaslatokkal egészítették ki.

— **Az argentin vasútrendszer átvizsgálásánál kiderült, hogy 6000 új teherkocsira, 300 új személykocsira van szükségük és mintegy 1747 km pálya szorul sürgősen javításra.**

— **Sokat javult Székesfehérvár csomópont vasutas dolgozóinak orvosi ellátása.** Az üzemorvos egy kétágyas női és egy négyágyas férfi gyengélkedő szobát rendezett be a vidéki dolgozóknak.

— **Éjszakai gyorsteherjáratokat állít forgalomba a kertészeti primőráruk szállítására a MÁV március 1-től.**

— **Alumíniumból készült vasúti kocsit mutat be a lipcsei vásáron a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár.** A kocsi mérete azonos a közismert vasúti kocsikkal, a súlya azonban 14 tonnával könnyebb.

— **Levélváltás kommunista munkabrigádokkal.** Herczeg László gyártásalakatos és Kató János kazánkovács brigádja (Székesfehérvári Járműjavító) kapcsolatot teremtett az ukrajnai Poltava járműjavító kommunista munkabrigádjaival.

— **Február 19-én cserélték ki a második hídszerkezetet a vasúti közlekedésben sok gondot okozó Thököly úti vasúti felüljárón.** Ma már a vonatok teljes sebességgel roboghatnak át az új felüljárón.

A szerkesztőség üzeni

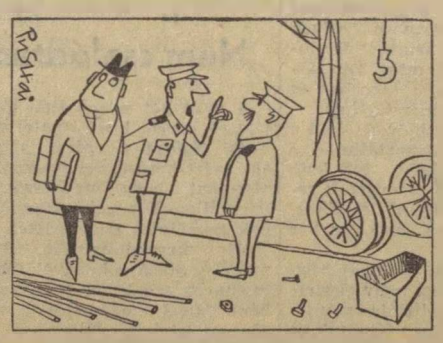
Dr. Horváth Károly Budapest, Sziládi Sándor Szeged, Várnai László Pécs, Tótka Károly Szeged, Behán Rózsa Kazincbarcika, Csomor János Szolnok, Cseke Imre Budapest, Dancs József Tapolca, Bezzegh Lajos Gyöngyös, Csomós Valéria Izsófalva, Leiti Ferenc Pécs: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Csomor János Szolnok, Várnai László Pécs, Leiti Ferenc Pécs, Sziládi Sándor Szeged. **Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.**

Dr. Horváth Károly: Észrevételével egyetértünk. K. Szabó János Sárbogárd: Tudósításuk késve érkezett. Behán Rózsa Kazincbarcika: Kérésének eleget tettünk. Sikiósi Márton Szár: Illetékesek figyelmét ismételten felhívtuk problémájukra. Szentgáli István Gyöngyös: Észrevételével forduljon a városi tanácshoz.

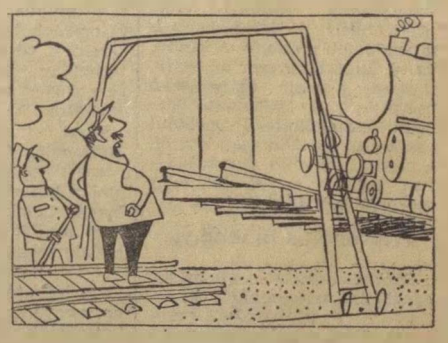
MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Jobb műhely!



— Ide figyeljen! A balesetvédelmi ellenőrt körülvezeti az üzemben, de jól vigyázzon rá, nehogy baleset érje.

Példázat a helytelen együttműködésre



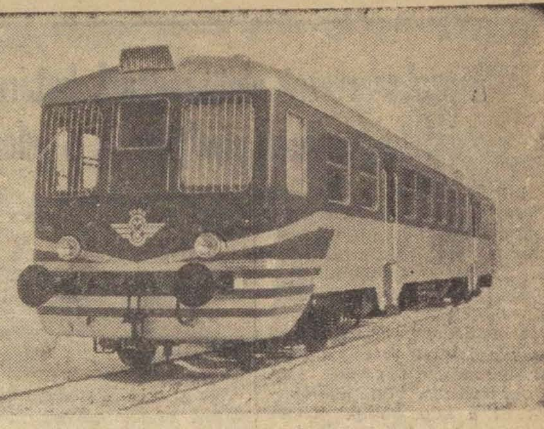
— Ezeknek a forgalmistáknak mindig sürgős! Már azt sem tudják kivárni, amíg lefektetjük a vágányt.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. MÁRCIUS 16.



A Rába-Balaton motorkocsi

(Meződy István felv.)

A Tanácsköztársaság évfordulójára

Március 21-én ismét meghajtjuk a véráztatta vörös zászlót a Tanácsköztársaság harcosai előtt, azok előtt, akik már nincsenek köztünk, de szeretettel és hálával fordulunk azok felé is, akik ma is köztünk elnek, s akik 1956-ban ujból helytálltak a szocialista haza védelmében.

A magyar munkásosztály nagy történelmi tette, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzelme után elsőnek teremtette meg a nép uralmát, a munkáshatalmat.

A négy és féléves első világháború mérhetetlen szenvedest zúdított a népre. A frontokról hazatért, lerongyolódott katonák itthon nélkülözést, meggyötört családot találtak. A millióknak kenyér kellett. ilyen viszonyok között a Kommunisták Magyarországi Pártjának jelszava mély visszhangra talált a munkásság, a parasztság és az értelmiség tömegeiben.

A magyar kommunisták 1919. március 21-ét megelőző néhány hónap alatt nagyszerű agitációs és szervező munkát végeztek az elgyötört nép között. Megcáfolhatatlan érveikkel maguk mellé állították a munkásosztály többségét, a szegényparasztságot és a frontokról hazatérő katonák legjobb, legharcosabb tömegeit.

A proletariátus diktatúrájának döntő alapfeltétele: a munkásosztály egysége 1919. március 21-én a Kommunisták Magyarországi Pártja és a Magyarországi Szociáldemokrata Párt egyesülésével valóra vált.

A Tanácsköztársaság létrehozása nagy jelentőségű eseménye volt az egész nemzetközi forradalmi munkásmozgalomnak. A proletár forradalom győzelme megmutatta a magyar munkásosztály erejét és rátermettségét az ország vezetésére. A háború súlyos öröksége ellenére jelentős eredményeket értek el a dolgozók életkörülményeinek megjavításában.

A proletár kormány mindent megtett azért, hogy javítson a dolgozó tömegek gazdasági, szociális és kulturális helyzetén. Bevezették az ingyenes iskolai oktatást, kiterjesztették a társadalombiztosítást. A kulturális. tudományos intézmények kapuit megnyitották a dolgozó nép előtt.

A Tanácsköztársaság nagyméretű országépitő munkához fogott, amelyet azonban hamar megzavart az antantimperialisták katonai támadása.

A hitszegés, a galádság és az imperialista túlerő kiütötte a fegyvert és az alkotó szerszámot a munkásság es a parasztság kezéből. A fiatal Magyar Tanácsköztársaság, amely 133 napig vivta hösies küzdelmét az intervenciós csapatok és a hazai ellenforradalmisták ellen, végül is elbukott. A fölvirradó. ragyogó hajnalt kerek 25 esztendeig tartó, kinos sötét éjszaka követte.

Olyan volt a Magyar Tanácsköztársaság. mint az üstökös csóvája az egbolton. A fény eltűnt, de a csillag megmaradt. A tanácshatalom összeomlott, de a küzdelem nem volt hiábavaló. Rendkívül gazdag tapasztalatokkal gyarapította a magyar és a nemzetközi proletariátus forradalmi mozgalmának fegyvertárát.

1919. március 21-e a magyar forradalmi munkásmozgalom és az egész magyar nép, a magyar nemzet történelmi emléke. Olyan emlék, amelyet nem homályosíthat el semmi. amelyet örökké megőrzünk szívünkben.

Az üzemi vállalatoknál folyó munka- és üzemszervezési teendőkkel, valamint a munkanormák felülvizsgálatával kapcsolatos tapasztalatok

Az *MSZMP Politikai Bizottságának 1960. szeptember 13-i határozata* alapján folynak az üzemi vállalatoknál a munka- és üzemszervezés javításával. valamint a munkanormák felülvizsgálatával kapcsolatos teendők. Előljáróban meg kell jegyezni. hogy a vállalatoknál a határozat megjelenése elott. ha nem keilő mértékben is. de foglalkoztak a normák felülvizsgálatával, a müszaki normák megállapításával. A múlt évben — a határozat megjelenése elott — 2725 normát módosítottak olyan esetekben, amikor munkamódszer-változás történt. vagy új gépet allitottak munkába.

A munka- és üzemszervezés

A határozat megjelenése óta ez a tevékenység szervezett formát nyert és kiszélesedett. A termelés és a termelékenység növelése érdekében a vállalatok átszervezést hajtanak végre. Az *Eszaki Jármujavítóban* például a két egymástól távol eső kovácsüzemet összevonták, s így a berendezések és a kemencék gazdaságosabb kihasználását biztosítják. A rossz hatásfokkal dolgozó, elavult gépek helyett új. nagyobb hatásfokú gépek beállítására is sor kerül. Január 1-től az improduktív létszámból 73 főt csoportosítottak át produktív munkára.

A kocsijavításoknál a szalagrendszer bevezetésével például *Székesfehérvárott* 5.2 napról 4,1 napra csökkentették a javítási időt. A *Kitérőgyártó ÜV-nél* úgy szabályozták a muhelydiszpécserek munkaidejét, hogy a dolgozók munkakezdéskor már a gépüknél találják az anyagot. Általában mindenütt intézkedtek a bizonylati fegyelem megszilárdítására.

Munkanap felvételezés

A *Landler Jármujavító* és a *Vasanyagjavító* kivételével a vallalatok a jóváhagyott ütemterv szerint végzik a munkanap-felvételeket és a veszteségidők csökkentését. Ebben a tevékenységükben a vasúti főosztálytól és a szakszervezeti központtól is segítséget kapnak. A munkanapfelvételek általában helyesen és szakszerűen történnek. A veszteségidők csökkentése érdekében — ahol ez lehetséges — a szükséges intézkedést azonnal megteszik.

Tekintettel arra. hogy ezek a munkálatok most folynak, részletesen még nem lehet értékelni az eredményességet. de jó példák már eddig is akadtak. A *Kitérőgyártó ÜV*-nél a sín- és kitérőalkatrészek egyengetésénél olyan kiküszöbölhető veszteségidőt állapítottak meg, hogy a csoport létszámát három fővel lehetett csökkenteni. *Dunakeszin* a munkásoktól nem függő veszteség az eddigi felmerések alapján igen magas. 7 százalek. a munkásoktól függö pedig 2.8 százalék.

A produktív munkahelyeken végzett munkanap-felvételek mellett néhány üzemben helyesen foglalkoztak az időbérben dolgozók és a kiszolgáló személyzet munkaidő-kihasználásával is.

Műszaki normák kidolgozása

A technológiai előírások felülvizsgálása és kidolgozása terén egyes helyeken kismérvű lemaradás van. Ez elsősorban létszámhiányból adódik. A normafelülvizsgálattal kapcsolatos feladatok miatt kevés idő marad a műszaki normák kidolgozására, az ilyen normák arányának növelésére. Helyesen cselekedett ennek gyorsítása érdekében a *Központi Technológiai Iroda* normacsoportja. amely kijelölte az egyes vállalatok által végzendő normakészítést. azokat felülvizsgálja és megküldi a többi vállalatnak is.

A norma módosításával kapcsolatban egyes esetekben helytelen intézkedés is tapasztalható. Előfordul. hogy előbb a normát rendezik es csak azután kívanják az uj követelmények teljesítésének feltételeit biztosítani. Például *Szombathelyen* a munkanapfelvétel után rendezik a normát. ugyanakkor a technológiai és szervezkedési intézkedések késnek. *Szolnokon* a szakszervezeti bizottság a normamódosítással kapcsolatos egyetértési jogkört leadta a műhelybizottságoknak, pedig ez a jogkör kormányhatározat szerint csak a szakszervezeti bizottságot illeti meg.

Tapasztalatunk szerint fékezi a munkát egyes muszaki dolgozók még mindig helytelen hozzáállása. akik nem segítik, hanem gátolják a norma- és időelemzést. Hatrányára van az előhaladásnak a normások nem kielégito letszáma és színvonala is.

Összefoglalva: megállapítható, hogy a Politikai Bizottság és a SZOT elnökségének határozatában megjelölt feladatok végrehajtása a hibák ellenére is biztosítottnak látszik. A sikeres végrehajtáshoz az szükséges, hogy a szakszervezeti szervek még nagyobb figyelmet szenteljenek a felvilágosító munkára es követeljék meg a hatarozat szellemében való munkát.

Kéthetenként szabad szombat az építési- és pályafenntartási szakszolgálatoknál

A Hivatalos Lap 9. száma rendeletet közöl *Szabad szombat kéthetenként az epitési és pályafenntartási szakszolgalatoknál* címmel.

A Munka Törvénykönyve értelmében a heti munkaidot — a szombati munkaidő megrövidítésének esetétől eltekirtve — rendszerint 6 munkanapra egyenletesen kell elosztani — írja a rendelet. Ennek értelmében a szakszervezettel egyetértésben a MÁV vezérigazgatója

1961. március 1-től megszünteti az 5 napos munkahéttel történö foglalkoztatást

és a munkaidőt az építési és pályafenntartási szakszolgálatoknál a következőképpen szabályozza:

Az építőiparhoz hasonlóan kéthetenkénti szabad szombatot csak az építési és pályafenntartási szakszolgálat külszolgálati szerveinél és a távközlő- és biztositóberendezési szakszolgálati építési részlegeinél lehet engedélyezni.

A szakszervezettel egyetértésben

A kéthetenkénti szabad szombat engedélyezésére a külszolgálati főnök a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben tehet javaslatot.

A szabad szombat tartását az igazgatóság engedélyezheti a szakszervezet megyei bizottságával egyetértésben,

ha a rendeletben foglaltak azt indokolják.

Szabad szombatot csak kéthetenként lehet tartani. Ha ez munkaszüneti napra esik. akkor sem szabad helyette más napon szabad szombatot tartani. A szabad szombat miatt kiesett munkaidőt az igazgatóság által jóváhagyott munkaidő-beosztás szerint kell ledolgozni. Ettől semmilyen eltérést nem szabad megengedni.

A munkaidő a hét egyes napjaira — a hétfő, a két szabad szombat közé eső szombat és a szabad szombatot megelőző péntek kivételével — egyenletesen kell elosztani és a munkaközi szünettel sem lehet több 10 óránál. Hétfőn, s szabad szombatok közötti szombaton és a szabad szombat előtti pénteken a munkaidő — a vonatközlekedéstől függően — 10 óránál kevesebb is lehet, de semmi esetre sem lehet kevesebb 4 óránál. A heti pihenőnapot vasárnapról más napra áttenni nem szabad.

Mi az eljárás szabadság esetén?

Az évi rendes szabadság kiadásakor a szabad szombatot — 8 órával — munkanaponként kell figyelembe venni.

Ha a dolgozó kivételesen nem egész hétre. hanem csak egyes napokra kér és kap szabadságot, akkor ezeket a szabadságnapokat a napi kötelező munkaidővel kell elszámolni. a 8 órán felüli munkaórákat azonban a szabad szombat terhére nyilván kell tartani. Ha az így összegyűlt órák száma eléri a 8 órát, egy napot a dolgozo szabadságából le kell írni.

Ha a szabad szombaton kivételesen túlmunkát kell elrendelni, azt 8 óráig 25 százalékos. ezen felül az első 2 órára 50 százalékos. ezen felül pedig 100 százalékos túlórapótlékkal kell elszámolni. feltéve, hogy az érdekelt dolgozó túlóra és túlóra-pótlék felszámítására jogosult.

Ezzel a rendelettel hatályát veszti az ötnapos munkahéttel való foglalkoztatásról kiadott valamennyi rendelet.

Szocialista brigádok

Kezdetben a Baranya megyei szolgálati helyeken lassan bontakozott ki a szocialista brigád-mozgalom. Két év alatt azonban sokat változott a helyzet. Ime néhány számadat: a szocialista brigád címért 149 brigád versenyez 892 fővel. A pécsi távközlő és biztosító berendezési főnökségnél 2, az állomáson pedig 1 brigad kapott oklevelet, a szocialista brigád cimet pedig 12 brigád nyerte el.

Persze a mozgalom továbbszélesítését illetően még akad tennivaló. Hiszen a megye 76 szolgálati helye közül még 29 helyen nem vesznek részt ebben az újszerű versenymozgalomban.

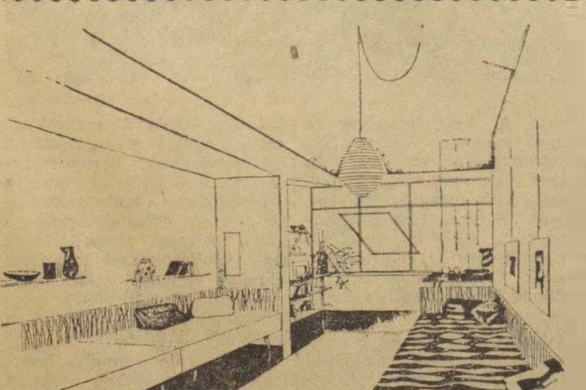
V. L.

Április 4-re készülnek

A *szegedi igazgatóság* területén termelési tanácskozásokon, röpgyüléseken vitatták meg a dolgozók az idei szállítási tervekkel kapcsolatos tennivalókat. Ezeken a tanácskozásokon határozták el azt is, hogy *április 4-e tiszteletére egy hónapos ünnepi műszakot inditanak.*

Az igazgatóság központi és külszolgálati dolgozói már az elmúlt hetekben is mindent elkövettek a tervek teljesítéséért. A szorgalmas munka eredményeként értük el, hogy a korábbi időszakhoz viszonyítva, 0,8 tonnával több árut sikerült elszállítani. Ez tehervonatonként 11 tonna többletet jelent.

Sziládi Sándor



A Váci úton épülő vasutas munkásszálló lakószoba-terve.

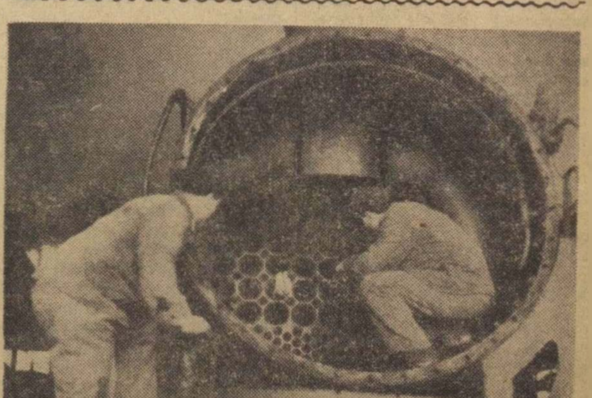
Szuhakálló—Mucsony új arca

Néhány évvel ezelőtt. ha egy vonat esős időben berobogott *Szuhakálló-Mucsony* állomásra, a talpfák alól magasra szökött a sár. Nemcsak a vágányhálózat volt gyenge és elhanyagolt, hanem az állomás is régen kinőtte kereteit. Olyan rövid volt a vágányhálózat. hogy ha hosszabb szerelvény érkezett, problémát okozott a fogadása.

Egy tavaszi napon azonban kotrógépek. dömperek, földgyaluk kezdték meg a munkat az állomás területén. Néhány hét alatt elegyengették a terepet, elkészitették az alapot, majd megkezdődött az új, korszerű állomás felépítése.

A szorgos munkáskezek hamarosan újjávarázsolták az egész állomás területét. Elkészült az új állomásépület, új váltóőrhelyek emelkedtek az állomás két végén. A forgalmi szolgálattevőnek nem kell többé szűkméretű helyiségben dolgoznia. Az utazóközönséget is kényelmes várótermek várják. S aminek valamennyien örülünk, nem kell többé bokáig érő sárban járni az állomás területén.

Csomós Valéria
Izsófalva.



Maráz Béla és Pentz István mérnök a 411—114-es gép kazánrészlegvizsgáját végzi a székesfehérvári fűtőházban

A szakszervezet elnökségének határozata a vezetőszervek értekezleteinek rendjére és a jelentések rendszerére

A SZOT Elnökségének 1960 december 24-i határozata alapján a szakszervezet elnöksége szabályozta a vezetőszervek értekezleteinek rendjét és a jelentések rendszerét.

A határozat célja, elérni, hogy a jelentések és értekezletek rendje novelje szakszervezeti szerveink önállóságát és a kapcsolatok elmélyítését. Az eddiginél fokozottabb mértékben kell biztosítani a vezetőszervek tájékozódását, illetve az alsóbb szervek tájékoztatását. Javítani kell a bizalmiak és rajtuk keresztül a dolgozók tájékoztatását. Csökkenteni kell az írásos munkát. Előtérbe kell helyezni a határozatok végrehajtásának szervezését, a helyszíni segítését.

(A határozatot kivonatosan ismertetjük.)

1. A szakszervezeti vezetőszervek értekezleteinek rendje:

a) A központi vezetőség szükség szerint, de legalább negyedévenként ülesezik.

b) Az elnökség általában havonta egyszer tart ülést. Határozatait, az intézkedési terveket a szakmai, illetve szakmaközi sajátosságok figyelembevételével hozza.

c) A központi vezetőség tagjaiból alakult bizottságok és egyéb munkabizottságok értekezleteiket lehetőség szerint a vezetőszerv ülései után és munkaidőn kívül tartják.

d) Negyedévenként megyei bizottsági titkári és központ osztályvezetői közös értekezletet kell tartani, amelynek napirendjét az elnökség munkaterve határozza meg.

e) A központ osztályvezetői részére havonta megbeszélést kell tartani a feladatok végrehajtásáról, az időszerű tennivalókról.

f) A megyebizottsági reszortfelelősök részére félévenként kell tartani értekezletet. Összehívásukért az osztályvezető felelős.

g) A központ apparátusa részére a negyedévenként tartandó értekezleten értékelni kell az apparátus munkáját, tájékoztatást adni a szakszervezet előtt álló feladatokról és ismertetni a gyakorlatban bevált módszereket.

h) A központban az osztályvezetői, összmunkatársi és osztályértekezleteket általában szombatra kell tervezni, hogy a központ vezetői, munkatársai a megyebizottságok és a szakszervezeti biottságok értekezletein rendszeresen részt vehessenek

2. A középszervi értekezletek rendje:

a) A megyei küldöttértekezletet szükség szerint, de a két választás között legalább egyszer össze kell hívni. Feladata: meghatározni a megye területén az alapszervezetek munkáját. A küldöttértekezleten a megyei bizottság köteles beszámolni a munkájukról.

b) A megyei bizottság szükség szerint, de legalább havonta egyszer ülésezik. Az ülés után tartsanak munkaértekezletet, ahol értékeljék a végzett munkát.

c) A megyei bizottságnak a szakszervezeti titkárokat szükség szerint, de legalább negyedévenként egyszer összе kell hívni. Az értekezleten értékelik a szakszervezeti bizottságok munkáját, meghatározzák az alapszervezetek időszerű feladatait, ismertetik a jól bevált munkamódszereket.

d) A megyei bizottsági reszortfelelősöknek a munkabizottságaikat legalább negyedévenként, az alapszervezeti reszortfelelősöket legalább félévenként értekezletre kell hívni. Itt értékelik a munkát, meghatározzák a tennivalókat.

e) A megyei bizottság tartozik megyei szinten félévenként bizalmi tanácskozást összehívni.

3. Az alapszervezeti értekezletek rendje:

a) **A szakszervezeti taggyűlést,** mint az alapszervezet legfelsőbb szervét szükség szerint, de legalább negyedévenként kell összehívni.

b) A szakszervezeti bizottságok üléseiket havonta tartják.

c) Ugyancsak havonta egyszer kötelesek tanácskozásra összehívni a bizalmiakat.

d) A szakszervezeti bizottságoknál negyedévenként egyszer összaktíva értekezletet kell tartani.

e) A szakszervezeti bizottságok reszortbizottságait legalább havonta egyszer — lehetőleg az SZB-ülés után — össze kell hívni.

f) A bizalmiak szükség szerint, de legalább havonta tartoznak csoportértekezletet tartani, ahol megvitatják a csoportjukkal kapcsolatos problémákat és feladatokat, tájékoztatják a tagságot az időszerű kérdésekről, dolgozónak a szakszervezetbe belépni akarók felvételéről.

g) Azoknál az üzemeknél és szolgálati helyeknél, ahol műhely-, illetve osztálybizottságok működnek, az értekezletekre vonatkozóan a szakszervezeti bizottságokra meghatározott irányelvek érvényesek.

A közép- és alapszervezetek értekezleteinek időpontját úgy kell összehangolni, hogy azokra a felsőbb szakszervezeti szerv értekezlete után kerüljön sor. Az időpont meghatározásánál arra kell törekedni, hogy a megyei bizottságok rendezvényei lehetőleg a hónap első két hetére — kedd, szerdai napokra — essenek. A szakszervezeti bizottságok rendezvényeiket lehetőleg a hónap harmadik hetében szerdai és csütörtöki napokon tartsák.

4. Gondoskodni kell a szakszervezeti vezetőszervek, bizalmiak, szervezett dolgozók rendszeres tájékoztatásáról. Az alapelv az, hogy minden szerv a hatáskörébe tartozó szerveket, azok vezetőit rendszeresen tájékoztassa.

A tájékoztatás rendszere:

a) A központi vezetőség és az elnökség ülésein tájékoztatót kell adni a külső- és belpolitikai kérdésekről, a szakszervezet munkájáról, a határozatok, rendeletek végrehajtásáról.

b) A szakszervezet osztályvezetői tájékoztassák az osztályok munkatársait az időszerű kérdésekről,

c) A központi vezetőség tagjai, valamint a megye és szakszervezeti bizottságok részére havonta írásos tájékoztatót adunk ki az időszerű kérdésekről és feladatokról.

d) A megyei bizottságok üléseiken, az SZB-titkári értekezleteken tájékoztassák a bizottság tagjait, illetve a titkárokat a külső- és belpolitikai kérdésekről, az előző értekezlet óta végzett munkáról, a fontosabb határozatokról és rendeletekről. Esetenként előadást kell tartani a szakszervezeti mozgalom helyzetéről.

e) A fentiekhez hasonlóan a megyebizottsági reszortfelelősök az alapszervezeti reszortfelelősök értekezletén, a szakszervezeti bizottságok a a taggyűléseken, valamint a munkabizottságok értekezletén kötelesek rendszeres tájékoztatást adni.

f) A szakszervezeti bizalmiakat rendszeresen tájékoztatni kell az SZB munkájáról, a fontosabb határozatokról és rendeletekről, valamint a munkájukkal összefüggő, a dolgozókat foglalkoztató kérdésekről.

g) A megyei bizottságok a rendelkezésre álló eszközök felhasználásával szervezzék meg a rendszeres tájékoztatást. Legalább negyedévenként adjanak ki írásos tájékoztatót az aktuális politikai és szakszervezeti kérdésekről.

5. Jelentések és jegyzőkönyvek rendszere:

a) Évenként egy esetben összefoglaló jelentést adunk a SZOT Elnökségének szakszervezetünk munkájáról. Ezt a jelentést fel kell használni a következő évi munkaprogram kidolgozásához.

b) Félévenként szakszervezeti statisztikai jelentést kell készíteni.

c) Az elnökség féléves munkatervében meg kell határozni, hogy a tervidőszakban a vezetőszerv milyen jelentéseket kér az alsóbb szervektől. Eltérő esetben a jelentés kéréshez az elnökség engedélye szükséges.

d) A megyebizottságok evenként egyszer adnak jelentést a munkájukról. A statisztikai jelentést félévenként készítik. A szakszervezeti taggyűlések és termelési tanácskozások tapasztalatairól negyedévenként adnak összesítő jelentést.

e) Az alapszervezetek munkájukról évenként adnak jelentést a megyei bizottságoknak. A termelési tanácskozásokról és taggyűlésekről pedig negyedévenként. Egyéb jelentéseket csak a munkatervükben meghatározott esetekben kell adni.

f) Részletes jegyzőkönyvet kell vezetni a szakszervezet kongresszusáról, a központi vezetőség üléseiről, a megyei küldöttválasztó értekezletről, a taggyűlésekről. Kivonatolt jegyzőkönyvet az elnökségi, megyei bizottsági és szakszervezeti bizottsági vezetőségi ülésekről. A kivonatolt jegyzőkönyv tartalmazza a napirendi pontokat, a részvevők számát, a napirendi pontokkal kapcsolatos vita lényegét és az intézkedéseket, határozatokat. Az egyéb rendezvények jegyzőkönyv-nyezését az értekezlet fontossága dönti el.

g) A jegyzőkönyvet, illetve vezetőszervek ülésén szereplő előterjesztéseket és az elfogadott határozatokat, intézkedési terveket a felettes szervnek rendszeresen meg kell küldeni. Ezenkívül a megyei bizottságok a napirendre kerülő előterjesztések egy példányát az illetékes osztálynak is küldjék meg.

A vasutas dolgozók élet- és munkakörülményei a kapitalista országokban

A szakmai szövetség adminisztratív bizottsága prágai ülésének beszámolójából

A kapitalista országok vasutas dolgozói egyre többet adnak munkaerejükből és cserébe egyre kevesebbet kapnak, ha figyelembe vesszük munkaerejük idő előtti elhasználódását és emberi igényeiket. Ezzel kapcsolatban tanulságos megfigyelni a különbséget a bérek és a termelékenység alakulása között.

Növekszik a munkanélküliség

Az amerikai vasutasok egyévi tárgyalás és sztrájkfenyegetés után elértek, hogy bérüket két szakaszban 4 százalékkal emelik. Ez az emelés kevesebb a szakszervezet által követelt aránynál, ami 10—12 százalék volt. Ha összehasonlítjuk 1947 óta a bérek emelését a termelékenység emelkedésével, akkor a következőket tapasztaljuk: *a bérek körülbelül 14 százalékkal emelkedtek, a munka termelékenysége viszont 64,9 százalékkal.* Hozzá kell tennünk, hogy 1956 és 1959 között a bérek összessége 6 százalékkal csökkent, mert az említett időszakban *250 000 vasutas vesztette el állását* — ami hetenként 1000 állás megszűnését jelenti.

Egy amerikai vasúttársaság elnöke megelégedéssel jelentette ki, hogy vállalata mai 10 000 alkalmazottjával pontosan ugyanakkora forgalmat bonyolít le, mint 1947-ben 20 000 alkalmazottal.

Nagy-Britanniában 1947 óta a termelékenység évente átlag 3 százalékkal emelkedett a vasutaknál. A forgalom növekedése 35 százalékos volt, a létszám viszont 85 000-rel csökkent.

Ausztriában az állami vasútigazgatóság elnöke maga jelentette be, hogy 1937-től 1958-ig az egy főre eső termelékenység 54 százalékkal emelkedett. 1960-ban 1959-hez viszonyítva 26 százalékkal csökkent az egy forgalomegységre eső alkalmazottak száma.

Olaszországban az egymillió forgalomegységre eső alkalmazottak száma az 1950. évi 2,5-ről 1958-ban 1,75-re csökkent, ami a termelékenység 30 százalékos növekedését jelenti. A vasutak 1957-ben elkezdett fejlesztési terve kilátásba helyezi további 8000 munkahely megszüntetését.

Franciaországban az utasok száma az 1958. évi 553 millióról 1959-ben 568 millióra emelkedett. Az áruforgalom 211,9 millió tonnáról 212 millió tonnára. A vasutasok száma 1946-ban 490 356, 1959 júniusában 359 000, 1960 áprilisában 354 115 volt.

Belgiumban 1950—59 között 47 százalékos termelésemelkedés mellett a létszám több mint 10 százalékkal csökkent.

Emelkedik a balesetek száma

A munka intenzitásának fokozása súlyos következményekkel jár a balesetet illetően is. Az amerikai vasutaknál 1959-ben munka közben 169 vasutas halt meg, a sebesültek száma 13 759 volt. 1959 tizenegy hónapjában a balesetek száma 3693 volt, szemben az 1958 megfelelő időszakának 3328 balesetével. Ugyanebben az időben a vasutasok létszáma 47 000-rel csökkent.

A kapitalista országok vasutait a gazdasági élet fokozottabb militarizálása és monopolista koncentráció jellemzi. A munka intenzitásának fokozása, a monopóliumoknak hasznot jelentő korszerűsítése, a munkakörülmények rosszabbodása megmagyarázza a vasutas dolgozók 1960-ban vívott harcainak méreteit. *(Erről a következő számunkban írunk.)*

Felszabadulási-műszakot szerveztek

A *szombathelyi állomás és fűtőház* dolgozói rendkívüli termelési tanácskozásokon határozták el, hogy hazánk felszabadulásának 16. évfordulója tiszteletére egy hónapos ünnepi műszakot tartanak.

A két szolgálati hely dolgozói több pontból álló felajánlást tettek a menetrendszerű közlekedésre, a kocsitartózkodási idő csökkentésére és a széntakarékosságra.

A vállalások teljesítésében nagy segítséget nyújtanak a szocialista címért küzdő brigádok is. Tavaly tíz brigád versenyzett a megtisztelő címért, s közülük három elnyerte a címet. Az idén már 17 brigád vesz részt a mozgalomban.

Március 1-én kezdődött az ünnepi műszak, az éves munkaverseny újabb szakasza. Április 4-ig eldől majd, hogy az állomás és a fűtőház dolgozói hogyan teljesítették vállalásukat.

A 9. szakosztály újítási feladatterveiből

1. A vasutasüzemi távbeszélő hálózat automatizálásához megoldandó a használatos *alközpontoknak mellékközpont (szatelit) gyanánt való felhasználása* kezelő igénybevétele nélkül. A kimenő hívásokra nézve a szolgáltatás maradhat alközponti jellegű is, a bejövő hívások szempontjából azonban a központ a szomszédos gócközpont számmezőjében önállóan helyezkedjék el. A gócközpont regisztere a hívottra jellemző két vagy három utolsó számot a vezérlő áramkörbe való áttöltéssel megegyezően a mellékközpontba töltse át s a gépek beállítása, illetve a kapcsolat felépítése ennek alapján automatikusan történjék. Bontásnál fennakadás, vagy indokolatlan fővonal foglalás nem történhet.

A mellékközpont csak egyetlen gócközponthoz kapcsolódhat az egységes hívószám miatt. Elkészítendő a vonatkozó műszaki leírás utasításba illeszthető módon, valamint a telefonkönyv szerkesztéséhez szükséges útmutató. A 7. D. központ áramköri rendszerében változtatás nem történhet. A megoldás alkalmas legyen a budapesti központokhoz való csatlakozásra is, fizikai és *átvivőcsévével lezárt vonalon,* valamint a vivőáramkörökön egyaránt.

Műszaki támogatást ad: Kiss László főmérnök TB Központi Főnökség, Szalontai Lajos v. főmérnök KPM I/9. A.

A feladat megoldója az újítási díjon felül 2500 forint céljutalomban részesül.

A megvalósítással várható eredmény: A meglevő alközpontok új kisközpont kifejlesztéséig is — teljes elhasználódásukig — továbbra is felhasználhatók anélkül, hogy a távválasztási program célkitűzéseit minőségi és szolgáltatási szempontból csökkenteni kellene. A használatban maradó központ értéke 700 000 forint, mely után 3 százalékos újítói díjazást vére alapul, *az újítói díj 21 000 forint.*

Határidő: 1961. június 30.

2. STB—2/5-ös automata központoknál olyan módosítás kidolgozása, mellyel 50 és 100 vonal kapacitású 7 D—PBX *központok pótlására* felhasználhatók legyenek. Kizárólag a 7 D—PBX rendszer vasúti követelményeit kell figyelembe venni. Városi áramkörök helyett 50 vonalas egységenként 3 db 50 periódusú kétirányú trönk szükséges. Ezen felül „0"-ás szám beadásával egy mellé-helyezendő távolsági vonalkapcsoló transzlátorával áttárcsázható hurok épüljön fel. A többi vonalkapcsoló felé menő vonalak száma 5—6 lehet. A vonatkozó műszaki dokumentációk a gyártmány szerkesztésére alkalmas formában készítendők el.

Műszaki irodalom: a Beloiannisz Híradástechnikai Gyár leírásai.

Műszaki támogatást ad: Kiss László főmérnök T. B. Központi Főnökség. A feladat megoldója az újítási díjon felül 2500 forint céljutalomban részesül.

A megvalósítással várható eredmény: A javaslat megoldása esetén várható évi megtakarítás előszámítás alapján kb. 400 000 forint, mely szerint *7 százalékos újítói díj esetén az újító 28 ezer forintot kap.*

Határidő: 1961. június 30.

3. A TRT gyártmányú induktív hívású szelektoros berendezések alkalmassá tétele a vasútüzemi automatizált hálózathoz csatlakozó körzeti vonalban való felhasználáshoz. A működési követelményeket a T. 2. sz. utasítás III. rész. A—171—179. pontja tartalmazza.

Elkészítendő olyan leírás, melynek alapján a központcsatoló és egyéb szükséges mintakészülékek legyárthatók.

Műszaki irodalom: Induktív rendszerek műszaki leírásai.

Műszaki támogatást ad: Miasnikov Bálint m. tanácsos KPM I/9. A.

A feladat megvalósítója az újítási díjon felül 500 forint céljutalomban részesül.

A várható népgazdasági eredmény a közvetítő munkahely elhagyásában és az automatizálással járó, gyors hívási és bontási lehetőségekben jelentkezik. Gazdasági előszámítás nem végezhető *Eszmei alapon 1500 forint újítási díj kerül folyósításra.*

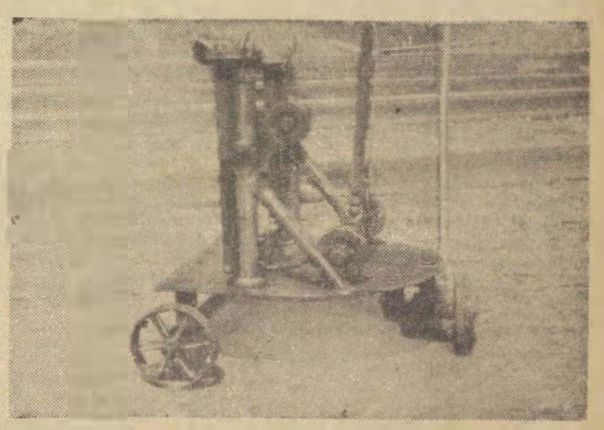
Határidő: 1961. június 30.

Hordrugó kiemelő és szállító készülék

(Veres Béla és Gábor József újítása, Bp. Nyugati Kocsiszolgálati Főnökség)

A vontatási fiókműhelyeiben teherkocsi részleg-vizsgáknál vagy egyéb olyan javítási munkáknál, amelyeknél a hordrugót le kell szerelni — nehezebb rugók esetén —, 3 dolgozóra van szükség.

Az újítás szerinti kiemelő készülék gyors és könnyű helyváltoztatását 4 kerék biztosítja. A keréktengelyen 5 mm-es vaslemez alapra két tartóoszlop van erősítve. Az oszlopok az emelőkarok függőleges irányú mozgatására szolgálnak. A mozgatást drótsodrony végzi, melynek vezetéséhez szükséges felső hornyos tárcsák tengelycsapjai az oszlopok felső részén vannak elhelyezve.



A tartóoszlopokat 45 fokban elhelyezett csőtámasztékkal látták el. A támaszték alsó részén van az alsó hornyos tárgyak forgatásához és a drótsodrony rögzítéséhez szolgáló vízszintes tengely. A tengelyen levő két kilincsmű közül az egyik a készülék működtetésére, a másik a tengely rögzítésére szolgál.

A hordrugó kiemelése a következőképpen történik:

A készüléket a hordrugóköteg alá gördítjük, a kilincsművek nyelveit megfelelő irányba helyezzük és a kar függőleges irányú mozgatásával a tengelyt elforgatjuk. A tengelyre ékelt hornyos tárcsák elfordulnak, s erre a drótsodrony végei felcsavarodnak. A drótsodronyok a felső hornyos tárcsákon át az emelőkarok alsó részéhez rögzítve vannak, ezáltal a felcsavarodó drótsodronyok megemelik az emelőkarokat és a hordrugó kiemelődik.

A helyéről kiemelt hordrugót a készülékkel együtt kihúzzuk a kocsi alól és leemeljük a készülékről. A hordrugó felszerelése fordított műveletekkel végezhető.

EGY TANULSÁGOS KIÁLLÍTÁS

Budapesten, az Alkotmány utca és a Bajcsy Zsilinszky út sarkán nagy érdeklődésre számot tartó kiállítás nyílt a közelmúltban. A Belügyminisztérium és a közlekedési szervek együttes rendezésében mutatják be, tényekkel bizonyítják a népi hatalom ellen aknamunkát folytató belső ellenforradalmi elemek, az ellenforradalmi emigráció és az imperialista hírszerzőszervek tevékenységét, amelyet a közlekedés területén végeznek.

A kiállítás célja többek között az, hogy a közlekedés és hírközlés dolgozói meg hatékonyabban segítsék azt a munkát, melynek célja népköztársaságunk védelme a belső és külső kártevők ellen. Nem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy bár a külső és belső ellenséges elemek az ellenforradalom tegyveres leverésével alapos leckét kaptak — nem mondtak le restaurációs kísérleteikről, kémes felforgató tevékenységükről. Ez a kiállítás is bizonyítéka, hogy még mindig találnak ingadozó embereket, akiket rágalmazó propagandájukkal befolyásuk alá igyekeznek vonni, s a maguk céljaira felhasználni.

A belső ellenséges elemek igen jelentős anyagi és politikai támogatást élveznek az imperialista hírszerzőszervek és azok támogatói, a nemzetközi burzsoázia részéről. A közlekedés és hírközlés az imperialista hírszerzőszervek által különös érdeklődést kiváltó terület, hiszen ezrekre rúg azoknak a magyar közlekedési dolgozóknak a száma, akik kapitalista országokba járnak. Közel 3000 nyugatnémet és osztrák vasutas, hajós pedig rendszeres szolgálati úton van hazánkban. Ezt jól tudják ellenségeink, s állandóan kutatják közöttük azokat a gyenge jellemű embereket, akiket valamilyen formában megnyerhetnek maguknak, felhasználhatnak aljas céljaik érdekében.

Sok tanulságos esetet tárnak fel a kiállított tablók, amelyeken sajnos vasutasok, hajósok, postások stb, fényképeit is megtaláljuk. Az üvegszekrényekben ott fekszenek a kémtevékenységhez használt adó- és vevőberendezések, különféle fegyverek. Csempeszett órákat és egyéb tárgyakat láthatunk, amelyekkel megszédítették ezeket a szerencsétlen embereket.

A sok eset közül, egy-kettőt említünk meg. Gyakori, hogy az itthoniak „támogatása" címén nagyobb összegeket juttatnak be — megtévesztve a még jóhiszemű embert is —, ellenséges elemek pénzelésére. Ilymódon „segélyezték" például egy hajóson keresztül Atkári Tasziló, aki hazánkban kémcsoportot hozott létre és a beküldött pénzt a már előzőleg kijuttatott államtitkok megfizetésére fordította.

Amint ismeretes 1956-ban egy Kutasi, 1959-ben egy Halászné nevezetű bandita és csoportja egy repülőgép személyzete életének veszélyeztetésével akarta a repülőgépet a határ átrepülésére kényszeríteni.

Persze vannak „enyhébb" formái is az ilyen jellegű kísérleteknek. Győrből például a múlt évben a vasutas dolgozók ébertelensége miatt három személy szökött ki Ausztriába úgy, hogy egy terményt szállító tranzit vagon szellőző ablakán bemásztak. Miután az ólomzárak sértetlenek voltak, a határon megelégedtek ennek észrevételezésével. Vagy, az egyik bécsi motorvonatnál a laza ellenőrzés miatt két ember az ülés alatt megbújva akart kijutni. Az egyik vasutas ébersége akadályozta meg a szökést.

Sokszor személytelenül használják fel a vasutat ellenséges célra. Előfordult, hogy az egyik nemzetközi vonat mellékhelyiségében juttattak ki kémadatokat.

A vasutas dolgozók segítsége, ébersége sok esetben segített leleplezni ezeket az elemeket. Tavaly 20 vasutas dolgozót tüntettek ki a „Kiváló határőr" jelvénnyel, akik ébersége szolgálatlétellel hozzásegítették határőrségünket ahhoz, hogy az illegálisan bedobott ügynököket még munkájuk megkezdése előtt el tudták fogni.

A közlekedés széles területén dolgozók — s így a vasutas dolgozók is — nagy figyelemmel tekintik meg a nem mindennapi kiállítást. De nemcsak megnézik, hanem elgondolkoznak felette, leszűrik a tanulságokat, s a jövőben nyitott szemmel, éberebben orkódnek a rájuk bízott vasút felett. Népi államunk zavartalan munkáját, fejlődését nem hagyják megbolygatni.

Miután a kiállítást Budapest dolgozói megtekintették, a vidék közlekedési dolgozóinak, a vasutas gócpontok dolgozóinak is módot adnak arra, hogy megszemlélhessék az utóbbi évek egyik legtanulságosabb kiállítását.

AKIK JÓ PÉLDÁVAL JÁRTAK ÉLEN

A termelőszövetkezeti mozgalom szervezéséből *Kazincbarcika* állomás dolgozói közül is sokan kivették a részüket. De még többen vannak olyanok, akik földdel rendelkeztek és az elsők között léptek be a tsz-be.

Czecz János állomási dolgozó felesége például 10 hold földjével lépett be a sajókeresztúri tsz-be. Sokan követték példájukat a forgalmi, a pályafenntartási és a fűtőházi dolgozók közül is.

Eddig nagyon sok vasutasnak okozott gondot a föld egyéni megművelése. Persze mindez a vasutas munka rovására ment. Ez most tűnik ki igazán. Azok közül ugyanis, akik már beadták földjüket a tsz-be, vagy feleségük lépett be, többen szakvizsgát tettek az utóbbi hetekben.

Behán Rózsa
Kazincbarcika

Száztizenharmadszor

Az idén száztizenharmadszor ünnepeljük történelmünk egyik legdicsőbb korszaka, az 1848-as szabadságharc hőseit, akiknek szobra elé az évfordulón minden évben elhelyezzük a hála és megemlékezés koszorúit.

A virágbontó tavasz amúgyis ünnepek virágait füzi koszorúba. Március 15 az első virág a múlt század fájáról. Ez a virág az idén száztizenharmadszor nyílik számunkra. S mint minden hagyományos ünnepnek, ennek sem külsőségei a legjelentősebbek, hanem az a tanulság, amelyet a jelenkor számára jelent.

Petőfit, a költőt és dicső kortársait, a 48-as ifjakat, a szabadságharc hőseit nem lehet ma már csak virággal köszönteni. Márciust, Petőfi és Táncsics márciusát nekünk tettekkel is köszönteni kell. Tettekkel a munka frontján, az üzemekben, a földeken, a vasúton, a hivatalokban és az iskolákban egyaránt.

Ha Petőfi most újra élhetne és március 15-én odaállhatna a Nemzeti Múzeum lépcsőjére a 2 milliós világvárossá nőtt Budapest közepén, vajon elfogadná-e tetteinket, alkotásainkat? Elfogadná-e a soha meg nem alkuvó költő, aki a királyokra ki merte mondani a halált, s aki maga is elindult a harcba, a világszabadság harcmezejére csatázni és meghalni a szabadságért, amelyet annyira szeretett.

A mi nemzedékünk ha méltó akar lenni dicső elődeihez — márpedig méltó akar lenni — akkor nem várhatja ölbetett kezekkel a jobb és szebb életet. Szorgalmasan, fáradhatatlanul kell dolgoznunk, hogy egykor miránk is tisztelettel emlékezzék majd az utókor.

Kitüntetések a nemzetközi nőnap alkalmából

Március 8-án, a nemzetközi nőnapon, a Vasutas Főosztály kulturtermében gyűltek össze azok a vasutas nők, akik példamutató szolgálat ellátása mellett tevékenyen részt vesznek a világ asszonyait ma legjobban foglalkoztató kérdés, a béke megszilárditásában.

A jelenlevők előtt *Soproni József* a szakszervezet megbizott főtitkára tartott beszámolót a nemzetközi nőnap jelentőségéről, az asszonyok békeharcának fontosságáról. Az ünnepi beszédet követően *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója köszöntötte a vasutas nőket majd átadta a kitüntetéseket.

KIVÁLÓ VASUTAS KITÜNTETÉSBEN RÉSZESÜLT: *Balogh Eszter* Kisköros állomás *Fodor Julianna* Kiskunhalas fth., *Suba Anna* Landler Jj. ÜV. *Garai Lajosné* Közp. Szert Fon., *Farjani Janosné* Szolnok Jj. ÜV. *Varga Jolán Ilona* Bp. Déli áll., *Zádor Zoltánné* Vasuttervező ÜV., *Szauerwein Terez* MÁV Jegynyomda Fon., *Lehelvari Sándorné* Szeged pft. fon., *Castiglione Endréne* Bp. Józsefváros all. *Fodor Aranka* Dombovar pft. fon., *Meszaros Sándorné* BVKH.

ÉRDEMES VASUTAS KITÜNTETÉSBEN RÉSZESÜLT: *Tóth Sándorné* Záhony all., *Mesterhazi Julianna* Beled áll., *Pogány Andrásné* Bp. Keleti pu., *Markus Klára* Dunakeszi Jj. ÜV., *Kopácsi Józsefné* Iván all., *Kovács Jánosne* Debrecen Déli pft., *Hoffer Mátyásné* Pecs fth., *Andó Zsofia* Békéscsaba all., *Hartman Károlyne* Szombathely Ig. II. o., *Mikó Jánosne* BVKH, ozv. *Banczik Antalne* Szolnoki Jj. ÜV., *Weber Mária* Bp Józsefváros pft., *Kovacs Gizella* Diosgyör Vasgyár, áll., *Vezér Lászlóne* Utaselláto ÜV., *Kaltenbach Antalné* Bp. Nyugati műsz., *Kiss Mária* Miskolc fth., ozv. *Kovács Györgyne* Szeged TBFF., *Rátóti Ilona* Kiskunhalas áll., *Németh Mária* Szombathely áll., *Hollósi Lászlóné* Landler Jj. Osztószertár., *Balkányi Györgyné* Balparti Bizt. Fennt Fön., *Csépke Balázs Barnabásné* Záhony áll., A rizer Ferencné TBF Közp.

MINISZTERI ELISMERÉSBEN RÉSZESÜLT: *Fekete Lászlóne* Landler Jj. ÜV., *Sari Maria* TBÉF., ozv. *Varga Jánosne* Dombovár Fatelito, *Szekeres Ferencné* Dombovár fth., *Horváth Antalné* Kecskemét pft. fön., *Csorba Gyuláné* Szabv. fön., *Szántó Józsefné* MÁV PVA., *Katona Lajosne* Bp. Géptelep., *Nyirjalvi Edené* Landler Jj. ÜV., *Müller Jánosne* MÁV Kórház, *Balsai Józsefné* Miskolc Ep. fön., *Albert Lidia* Északi Jj. ÜV., *Csomor Elvira* Tüdőgyógyintézet, *Apro Józsefné* Miskolc Ig., *Bősze Gizella* Szombathely Jj. ÜV., *Niebrl Dénesné* MÁVAF. ozv. *Gal Istvánné* Füzesabony fth., *Vida Lajosné* Dunakeszi Jj. ÜV., *Sándor Pálné* Záhony all., *Grassai Ilona* Miskolc Jj. ÜV *Cservári Vilmosné* Anyagv zsg. Fön., *Devecseri Tiborné* Székesfehérvár Jj. ÜV., *Kismihók Sándorné* Landler Jj. ÜV., Z. *Papp Jánosné* Debrecen Jj. ÜV., *Elefánti Pálné* Vas. Főoszt. 6. szako.

VEZÉRIGAZGATÓI ELISMERÉSBEN RÉSZESÜLT: *Kató Mihályné* Diósgyör fth., *Fridrich Vilmosne* Felépitményi Vasanyagjavito ÜV., *Barna Lajosne* Miskolc TBFF., *Kiss Sándorne* MÁVAF. *Ujvari Ferencné* Kunszentmiklos—Tass fth., ozv. *Szabó Lajosne* Vasúttervező ÜV. *Tószegi Eszter* MÁV Autófuv. fön., ozv. *Nagy Károlyne* Anyagvizsg. Fön., *Hanel Ferencné* Házkezelo Fön., *Szíklai Erzsebet* Közp. Nyomtatványtár, *Miklós Hermin* BVKH, *Liőetvári Mihályné* Miskolc Tiszai pu., *Paradi Gyuláné* Bp. Ferencváros pft., *Lövei Ferencné* Miskolc fth. *Székely Margit* Közp Nyomtatvanytár, *Szelkó Júlianna* Nyíregyháza áll., *Czupor Tiborné* MÁVAF, *Vojkovits Olga* Nagykanizsa áll., *Ronaszeki Sándorné* Ómiskolc pft., *Ács Irén Lidia* Debrecen Számv. Fön., *Seres Károlyné* Kiskunfélegyháza all., *R. Varga Józsefné* Landler Osztószertár Fön., *Lukácshazi Istvanné* Sztalinváros all., *Balazs Lászlóné* Bp. Déli pu.

Gratulálunk a kitüntetetteknek és valamennyiüknek további eredményes munkát kívánunk!

Aktíva értekezlet a szegedi igazgatóságon

A szegedi igazgatóság vezetői, mint eddig minden évben, az idén is összehívták azoknak a szolgálati helyeknek a vezetőit, ahol a legnagyobb szállítási feladatok jelentkeznek.

Az aktívaértekezleten *Abrahám Antal* elvtárs, a Csongrád megyei pártbizottság tagja is részt vett.

Kiss Károly igazgatóhelyettes megnyitója után *Borsodi János*, az igazgatóság vezetője ismertette az 1960 évi tervek teljesítését, a hiányosságokat, majd értékelte a háromévés terv szállítási eredményeit.

— Megállapíthatjuk — mondotta —, hogy a szegedi igazgatóság szolgálati helyeinek többsége a feladatokat megoldotta. Igazgatóságunk 1960-ban 11 százalékkal több árut szállított, mint az előző évben. A több mint 400 000 tonna többlet árumennyiség elszállításához csak 2,5 százalékkal használtunk fel több kocsit, mint az előző évben. A kocsiforduló időnél viszont emelkedés volt. A mozdított rakott kocsik mennyisége 11 százalékkal emelkedett az előző évihez viszonyítva, de a tehervonatok gőzmozdonyszükséglete csak 7,3 százalékkal emelkedett, ami abból adódott, hogy a tehervonatainkat terheltebben közlekedtettük.

Igazgatóságunk 1961-ben, 98,6 százalékos menetrendszerűségi célkitűzést kapott. A tehervonatoknál 81 százalékos menetrendszerűséget kell elérni, de feltétlen szükséges, hogy az 1960-as szintet a 81,79 százalékos eredményt teljesítsük. 1961-ben országosan átlag 600 kocsival többet kell megrakni, mint 1960-ban, ami mintegy 102 millió tonna áru elszállítását jelenti. Mindez fokozottabb helytállást, fegyelmezettebb, utasításszerű munkát követel.

A tervezés megjavítása mellett a tehervonatok átlagos terhelésének emelésére is nagy gondot kell fordítani. A 806 tonnás tervszámot igazgatóságunknak túl kell teljesíteni és sokkal több irányvonatot kell képeznie, mint korábban. A feladatok közé tartozik a vonatközlekedési terv fegyelmének biztosítása, ami az egész vasútüzem munkájában döntő tényező.

A hozzászólók helyileg konkretizálva mondták el, mit kell tenni annak érdekében, hogy az ötéves terv első évének vasútra háruló tervfeladatait teljesíteni tudjuk.

Ward—Leonard rendszerű villamos motorkocsi próbaútja

Sikeresen befejezték a Ward—Leonard rendszerű villamos motorkocsi első próbaútját *Budapest* és *Győr* között. Ezt a kocsit 1955-ben gyártották, különböző gyártási hibák miatt azonban nem helyezték forgalomba. A *Klement Gottwald Villamossági Gyár* a MÁV szakemberek útmutatása alapján elvégezte a főmotor átépítését és a kijavított kocsi két négytengelyes személykocsival 90 km utazási sebességgel tette meg sikeres próbaútját.

A MÁV-nak az a terve, hogy hasonló rendszerű, de lényegesen korszerűsített villamos motorkocsikat rendel az ipartól, melyeket 1964—1965-ben forgalomba állíthat a villamosított vonalakon. Gondos kísérletsorozat és közvéleménykutatás előzi majd meg az újfajta motorkocsik forgalomba állítását. A szakemberek véleménye szerint ezek a kocsik alkalmasak arra, hogy ingajáratot bonyolítsanak le az ipari centrumok között és nagyban meggyorsíthatják a bejáró munkások utazását. Ilyen motorkocsikat már nagy számban alkalmaznak a technikailag fejlett országok vasutai, ahol a vasut-villamosítás elterjedt.

A MÁV viszonyai között lehetőség van arra, hogy két villamos motorkocsi közé beiktatott 4—5 személykocsival, vagy egy villamos motorkocsi után kapcsolt 2—3 személykocsival közlekedtessen ún. rövid gyorsvonatokat.

A villamos motoros vontatásnak igen nagy előnye az, hogy a kocsi mindkét végén vezető állás van, ezért a fejállomásokról néhány perces tartózkodás után vissza tud indulni és ezzel emelkedik az állomás befogadóképessége is. A MÁV megrendelésére az ipar a második ötéves tervben 2 db korszerű egyenirányítós motorkocsit fog legyártani, melyek igen nagy gyorsító erővel rendelkeznek és alkalmasak arra, hogy nagysebességű gyorsvonatokként közlekedjenek.

A próbafutásokon részt vesznek az ipar és a MÁV szakemberei, akik gondosan tanulmányozzák e prototípus tulajdonságait és a próbák eredményét felhasználják az újfajta villamos motorkocsik tervezésénél.

B. I.

Nemes cselekedet

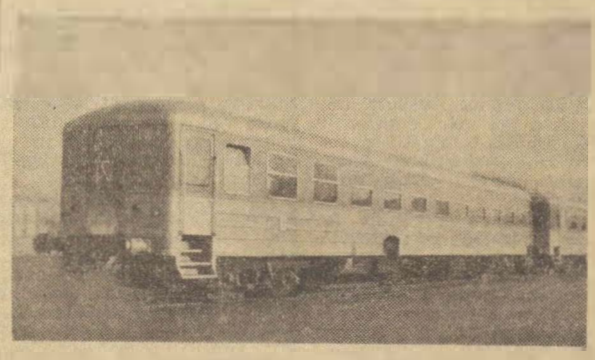
Berente szénpályaudvaron teljesít szolgálatot *Fehérvári Ferencné* távirász.

Fehérváriné a közelmúltban adott életet egy fiúgyereknek a miskolci szülőotthonban. Szülei már nem élnek. Férje katonai szolgálatot teljesít.

Amikor kikerült a szülőotthonból, sok problémája volt. Néha az anyosa meglátogatta ugyan, de neki nem merte elmondani gondját, baját. Elmondta azonban a látogatást tevő berentei szénpályaudvar dolgozó nőinek, akik másnap közölték a nótanáccsal, hogy milyen helyzetben van a gyermekágyas Fehérvárné.

A fiatal anyát ettől a naptól szinte minden nap meglátogatta valaki. Ajándékot vittek a kisbabának, s a házimunkában is segítettek. Fehérvárinét annyira váratlanul érte ez a szerető gondoskodás, hogy amikor mindezt elmesélte, örömében könnyek szöktek a szemébe.

Új, hazai gyártmányú alumínium motor-mellékkocsi



Az új alumínium motor-mellékkocsi

A *Fémipari Kutatóintézet* segítsége és a győri *Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár* jó munkája révén két alumíniumszerkezetű nagyvasúti személykocsi látott nemrégen napvilágot. Az első hazai gyártmányú alumínium motor-mellékkocsikat a *Rába—Balaton* motorkocsik mellékkocsijaként indították útnak.

A kocsik négytengelyesek, közel 24 méter hosszúak és óránkint 100 kilométeres sebességgel közlekedhetnek. Önműködő Knorr KE. 1. légfékkel és kézifékkel szerelték fel, s a legkisebb pályaív, melyben haladhat, 120 méter.

Egy 1. és egy 2. osztályú kocsiról van szó. Az 1. osztályú kocsiban 53 ülőhely, luxuskivitelű bár, a 2. osztályú kocsiban 80 ülőhely van.

A kocsiknál úgynevezett *Nautal* alumíniumötvözetet használtak a szekrényvázhoz és burkolathoz. Az építésnél himbás forgóvázat alkalmaztak, a himbarugózásnál a csavarrugókon felül még gumirugókkal is ellátták a kocsikat.

Az utasterek közötti válaszfalakat és lengőajtókat átlátszó *Plexiglas* műanyagból készítették, szép kivitelű fogantyúval és védőráccsal. Ezzel választották el egymástól a dohányzó és nem dohányzó-szakaszt. A belső berendezés burkolatát mind műanyagból készítették, az alumínium üléseket gumihevederes rugózással látták el. Műanyagból készítették a becsusztatható asztalkákat is.

A bárhelyiségnek raktára, jégszekrénye, villamos főzőlapja és eszpresszógépe van. A kocsikat nyersolajtüzelésű légfűtéssel szerelték fel, amely nyáron a kocsik egyenletes szellőzését segíti.

Végül a fénycsőmegoldású világításról kell szólnunk, amelyet a legkorszerűbb tranzisztor szabályoz, s a kitűnő belső iparművészeti formatervezésről és színösszeállításról.

A 2. osztályú kocsi belseje

Becsületbolt a műhelyben

„Ontudat és becsület jellemzi a szocialista embert". olvashatjuk a Szolnoki Járműjavító személykocsiosztály gőzfűtésszerelő részlegében egy üvegezett szekrényen.

Többen is körül állják a szekrényt. A kíváncsiság engem is közelebb csalt a nézelődő csoporthoz, ahol felirat alatt a következőt olvastam: Zsák István szocialista brigádjának becsületboltja.

A szekrényben cigarettafélék, gyufa, csokoládészeletek. Minden egyes árufélesség mellett ott látható a vételár. Mellettük a kassza, minden ellenőrzés nélkül. Ha valakinek szüksége van valamire, kiveszi a szekrényből és a pénzt beledobja a kasszába.

Ez is egy módja a jellemformálásnak.

Csomor János *Szolnok.*

Kezdetnek nem rossz

Dombóvár állomáson hosszú ideig nem volt megértés a dolgozó nők között. A korábbi értekezleteken azzal kellett foglalkozni, hogy a nőbizottság társadalmi munkája nem kielégítő. Pár hét óta ráfolnak erre. Dicséretes tettük, hogy meglátogatják beteg társaikat, segítséget nyújtanak a házi munkához.

Az is megszokott volt, hogy minden esetben a szakszervezeti bizottságtól várták a támogatást a rendezvényeikhez. Az idén megváltozott a helyzet. A legutóbbi nőbizottsági értekezleten olyan határozat született, hogy farsangi bált rendeznek a vasutas kulturotthonban. Mind az 51 nő nekilátott a szervezésnek. A siker nem maradt el, a kultúrotthonban mindenki jól érezte magát. A bevételből 2417 forint maradt meg.

Kezdetnek nem rossz. Reméljük, a folytatás sem marad el. **Bódogh Mihály**

A LEGÚJABBKORI TÖRTÉNETI MÚZEUM PÁLYÁZATI FELHÍVÁSA

A Legújabbkori Történeti Múzeum — a Szakszervezetek Országos Tanácsa támogatásával — a magyar munkásosztály életkörülményeire vonatkozó helyi adatok összegyűjtésére meghirdeti a

Munkás életmód hagyományainak I. országos gyűjtőpályázatát.

Pályázhatnak nem hivatásos történészek, elsősorban üzemi fizikai és szellemi dolgozók vagy csoportok, nyomtatásban még meg nem jelent

eredeti helyszíni gyűjtést vagy személyes élményanyagot

tartalmazó pályamunkákkal. A pályamunkák tartalmazhatnak a munkásság életkörülményeire (lakásviszonyok, táplálkozás, öltözködés, helyi munkásszokások, dalok, mesék, elbeszélések, munkásköltemények, munkásünnepek, munkástemetkezések stb.), munkaviszonyaira és munkakörülményeire (vándorlás, munkahely, fizetés, tanulóévek, női- és gyermekmunka, szakmai szokások és hagyományok, egyes szakmák speciális szókincse stb.) vonatkozó helyi gyűjtést, vagy személyes élményanyagot, ezenkívül egyes szakmák, gyárak, üzemek történetére, valamint szakmai szervezkedésekre, helyi üzemi és gyári munkásmozgalomra vonatkozó adatokat.

A pályamunkákhoz lehet csatolni eredeti fényképeket, dokumentumokat, sajátos felszerelési tárgyakat (pl. egyes szakmák sajátos ruhái, üzemi vagy bányászruha, bányász szerszámok), amelyeket esetleges megegyezés után a múzeum megvásárol.

A pályázat időben felöleli hazánk legújabbkori történetét, s a közvetlenül megelőző időszakot, az 1840-es évektől 1945-ig.

Pályadíjak:

Nagydíj	2000,— Ft
I. díj	1200,— Ft
II. díj	800,— Ft
III. díj	400,— Ft
IV. díj	250.— Ft

Az egyes díjfokozatokat többszörösen kiadjuk.

A díjat nem nyert dicséretes pályamunkák könyvjutalomban részesülnek.

Egy pályázó több pályamunkát is beküldhet.

A pályamunkák beküldésének határideje: 1961. október 1.

A pályamunkákon fel kell tüntetni a beküldő nevét, foglalkozását, lakcímét, valamint gyűjtés esetén az adatszolgáltató személyi adatait. Levéltári anyagnál minden egyes esetben fel kell tüntetni az idézett iratok pontos levéltári jelzetét. Ismertetni kell továbbá a gyűjtés körülményeit és meg kell jelölni, hogy a pályamunka részt vett-e valamilyen más (megyei, városi, üzemi) pályázaton.

A beküldött pályamunkák — a pályázók szerzői jogainak tiszteletben tartásával —, a Legújabbkori Történeti Múzeum Adattárába kerülnek.

A pályázni óhajtók bővebb felvilágosításért és útmutatásért pályázati témáik megjelölésével forduljanak a Legújabbkori Történeti Múzeum Adattárához. (Cím: Budapest, V., József nádor tér 7. Tel.: 380—525.)

Munkavédelmi újabb

MIÉRT CSAK A SÉRÜLT?

II.

A közlekedési kollégium a múlt év közepén megállapította, hogy a bekövetkezett baleseteknél a balesetvizsgáló bizottságok megengedhetetlen magas százalékos arányban a sérultet hibáztatják. Ezért az 1960. évi 39. sz. MÁV Hivatalos Lap-i rendelkezés — mely a balesetmegelőzési tevékenység fokozásáról szól — kimondja, hogy meg kell javítani a balesetvizsgáló bizottságok munkáját

Vajon melyek azok a tényezők, amelyek közrehatnak abban, hogy a balesetvizsgáló bizottságok az esetek túlnyomó többségében a sérültet okolják a balesetekért?

Gyakori még a balesetvizsgáló bizottságok munkájában a balesetet előidéző okok helytelen értelmezése. Nemegyszer előfordul, hogy a dolgozó a műhely vagy munkahely talajegyenetlensége miatt, vagy valamilyen tárgyban elbotolva balesetet szenved. Ilyen esetekben a balesetért a sérültet hibáztatják azzal az indokolással, hogy nem tanúsított kellő figyelmet.

Mennyiben fedi a valóságot ez a megállapítás?

Tény, hogy valamilyen oknál fogva a dolgozó nem fordított kellő figyelmet lépésére. Ez is hozzájárult a balesethez. De eredeti oka a talajegyenetlenség, illetve az útra dobott tárgy volt.

A 2080 25/1952. MT—SZOT határozat I. fejezete kimondja, hogy *a szolgálati vezető felelős az üzemben, illetve a szolgálati helyen a balesetek megelőzésének megszervezéséért. Tehát olyan munkakörülmények megteremtéséért, ahol a dolgozók életük és testi épségük veszélyeztetése nélkül, teljes biztonságban dolgozhatnak.* A fenti balesetért elsősorban a szolgálati főnök felelős, mert a szükséges intézkedést, az előidéző ok felszámolását elmulasztotta.

A felelősségnek a dolgozóra hárítása egyrészt menti a tényleges mulasztó személyek felelősségre vonását, további mulasztások elkövetésére ad okot. Másrészt nem segíti a baleseti forrás felszámolását.

Egyes bizottságok a balesetvizsgálatot nem az óvórendszabályban és az utasításokban lefektetett előírások figyelemberételével tartják.

Példaképpen hozzuk egy kocsirendező csonkulásos balesetét. A balesetvizsgáló bizottság megállapította az esetnél, hogy a dolgozó azért szenvedett sérülést, mert a kocsik szétakasztására utasítást nem kapott. Saját elhatározásból ment a kocsik közé, ahol megbotlott és ennek következtében történt a baleset. A vizsgálati jegyzőkönyvek szerint a balesetet senki nem látta. A balesetért a sérültön kívül más nem hibáztatható.

A vizsgálati jegyzőkönyv és tanúvallomások vizsgálata után megállapítást nyert, hogy a bizottság nem vette figyelembe az óvórendszabályok és utasítások előírásait. *Az a körülmény, hogy a balesetet nem látta senki arra mutat, hogy a tolatásvezető nem tartózkodott a kijelölt helyén. Tehát utasítás- és óvórendszabályellenes magatartást tanúsított.*

Az a körülmény, hogy a dolgozó utasítás ellenére ment a kocsik közé arra mutat, hogy a tolatócsapatban nem volt meg a kellő fegyelem. A fegyelem betartatása pedig a tolatásvezető feladata. A tolatásvezető mulasztása tehát több oldalról is jelentkezett a baleset bekövetkezésében.

(A következő számban arról fogjuk az olvasókat tájékoztatni, hogy milyen hátránnyal jár a sérültre az a körülmény, ha a balesetvizsgáló bizottság a baleset bekövetkezéséért a sérültet okolja.)

Az 1960. évi baleseti helyzet értékelésének tanulságai

A MÁV vezetősége jóllehet napról-napra figyelemmel kíséri a vonalhálózatán történt baleseteket, minden évben értékeli a vasút előző évi baleseti helyzetét. Az évvégi értékelésnél tűnik ki az, hogy a korábbi évekhez viszonyítva milyen volt a közlekedő vonatok biztonsága. Tolatás és gurítás közben hány baleset történt, gázolás, ütés következtében hány ember szenvedett balesetet stb.

Az 1960. évi baleseti helyzet értékelésénél megállapították, hogy amíg teljesítményeink évről évre emelkednek, ugyanakkor a balesetek száma csökken. Tavaly a vonatkilométer teljesítmény 6,2%-kal volt nagyobb, mint az előző évben. A közlekedő vonatok baleseteinek és veszélyeztetéseinek mennyisége viszont 5%-kal, a tolatás-gurítás közben történt balesetek mennyisége pedig 2,5%-kal volt kevesebb, 3,7%-kal csökkent a közúti járművek elütése, de ugyanakkor a személygázolások száma 19,7%-kal, a pályavétségek esete pedig 4,6%-kal növekedett.

Az értékeléshez tartozik az is, hogy amíg 1959-ben 18 960,5 vonatkilométer teljesítményre, ugyanakkor 1960-ban 20 079,2 vonatkilométerre esett egy baleset, veszélyeztetés, személygázolás, közúti jármű elütése, vagy pályavétség.

Javulást mutatnak a károsszegek összehasonlító adatai is. 1960. évben a károsszeg 601 484 forinttal, a vasutasok által okozott balesetek károsszege pedig 1.558 309 forinttal volt kevesebb, mint az előző évben.

Még sok a tennivaló

Bár a számok javulást mutatnak, a balesetek elleni küzdelemben még sem értük el a kitűzött célt. A közlekedés biztonsága és a társadalmi tulajdon fokozottabb védelme megköveteli, hogy többen és többet foglalkozzunk ezzel a kérdéssel.

El kell ismernünk, hogy a biztonságos közlekedés, a gondosabb, balesetmentes tolatás-gurítás érdekében még nagyon sok tennivalónk van. Mindaddig, amíg a vasút technikai fejlesztésével a tévedéseket, esetleges mulasztásokat ki tudjuk küszöbölni, a teljes munkaidő alatt odaadó figyelemmel, az utasításokban előírt szabályok maradéktalan betartásával kell a közlekedési fegyelmet biztosítani.

A megtörtént forgalmi balesetek és veszélyeztetések vizsgálatánál, de az ellenőrzések során is lépten-nyomon azt tapasztaltuk, hogy a megnövekedett követelmények teljesítése érdekében egyes középvezetők megtűrik a szabálytalan munkát. Mivel az a szolgálati főnök figyelmét is elkerülte, mindaddig gyakorolták, amíg annak következtében baleset nem származott.

Egyes dolgozók ettől függetlenül is hajlamosak az előírt szabályokból általuk mellőzhetőnek vélt munkamozzanatot elhanyagolni, jóllehet minden előírásnak meg van a jelentősége. Ilyen fontos munkamozzanat például váltóellenőrzéseknél a kulcsegyeztetés, vagy *„a fojelzőn megállj jelzés várható"* jelzésnél a fékezés megkezdése, szalasztásos tolatás előtt a kézifék használhatóságának kipróbálása stb. Ezek a helytelen szemlélet miatt jelentéktelennek tűnő szabályok a biztonság drágakövei, amit mindenkinek be kell tartani.

Az értékelés során az is megállapítást nyert, hogy a vasutas dolgozók gázolásos baleseteinek megelőzése érdekében munkavédelmi vonatkozásban még sok a tennivaló. Nézzük a számokat: 1960-ban vonatgázolás következtében 11 vasutas dolgozó halálos, 12 súlyos-, 9 könnyűsérülést, tolatás-gurítás közbeni gázolás következtében 16 halálos, 36 súlyos és 17 könnyű sérülést szenvedett. Ezenkívül tolatás-gurítás közbeni baleset következtében 2 halálos, 10 súlyos és 17 könnyebb sérülés történt. Ezek a balesetek részben a dolgozók vigyázatlanságára, a munkavédelemre vonatkozó rendelkezések betartásának és betartatásának elhanyagolására vezethetők vissza. A baleseteknél nem egy esetben szeszesital fogyasztása is megállapítható volt.

Több gyakorlati oktatást

A munka végzésére és a munkavédelemre vonatkozó hiányos ismeretek főképpen fiatal, kellő gyakorlattal még nem rendelkező dolgozóknál állnak fenn, olyanoknál, akik kiképzésre nem fordítottak elég gondot, kevés gyakorlati oktatást kaptak s munka közben kellőképpen nem ellenőrzik őket. A tolatásvezetők többet törődjenek a fiatal dolgozókkal. Ne engedjék, hogy figyelmen kívül hagyják a biztonság követelményeit.

A *„legfőbb érték az ember"* elvnek a szállítási feladataink maradéktalan teljesítése közben is érvényesülnie kell. Ezért a munkavédelmet fontos társadalmi üggyé kell tenni.

Konrád József

A váltóőröknek is jusson a fényből

Csajág, a Balaton északi vonalán fontos vonatkeresztező állomás. A helyi és a vonali adottságok miatt, gyakran kell hármas keresztezést lebonyolítani. Balesetveszélyt rejt magában az is, hogy az állomás 10 ezrelékes lejtők alján levő völgyteknőben fekszik és a hármas keresztezés miatt vonatátállításokat kell végezni. Emiatt főként a váltóőröknek nehéz a helyzete. Különösen az állomas Balaton felőli végében, ahol még ma is petróleumlámpa, vagy olajmécses pislákol.

Az állomáson villany, neon világít, de a váltóőröknek még nem jutott a fényből. Vajon, miért?

Bognár Károly
Tapolca.

Tengerjáró üdülő-hajó építését határozta el a SZOT

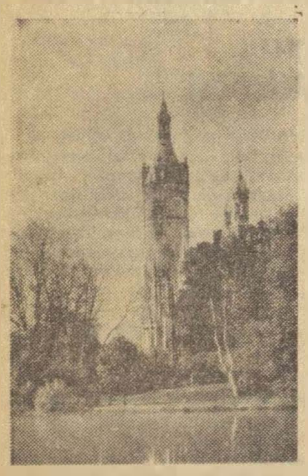
A SZOT titkárságának határozata értelmében megkezdik az előkészületeket egy 200—220 személyes tengerjaro üdülőhajó építéséhez.

A teljes kényelemmel felszerelt, több mint ezertonnás hajó, körülbelül negyvenmillió forintos költséggel előreláthatólag 1963-ra épül meg. A beutaltak tehát két év múlva magyar hajón juthatnak el a Fekete-tengerre vagy a Földközi-tengerre.

KEDVES BARÁTOK KÖZÖTT — NÉMET FÖLDÖN

III.

Autóba szálltunk és több mint 200 kilométeres út után megérkeztünk első hangversenyünk színhelyére *Schwerinbe*. A vasúti műhely dolgozóinak klubján kétnyelvű



A schwerini Pedagógiai Főiskola.

üdvözlő felirat, az NDK és a Magyar Népköztársaság zászlói. Szerte a városban magyar nemzeti színű plakátok hívták az esti hangversenyre Schwerin lakóit. S alig másfél óra múlva a több mint nyolcszázéves város közönsége előtt felgördült a függöny az ünnepi díszbe öltözött úttörő palota nézőterén.

Az együttes első hangversenye külföldi színpadon. A nézőtéren a vasútigazgatóság gazdasagi, politikai, szakszervezeti vezetői, családtagjai, egyszerű vasutasok, szovjet emberek, a vasuti szállítási parancsnokság tisztjei és a kedves schwerini lakosok.

Felcsendül az üdvözlő taps után közel két órán át kórusunk ünnepi hangversenye. *Bartók, Kodály, Bárdos* feldolgozásában magyar népdalok, régi és új forradalmi és tömegdalok, majd *Tóth Béla* karnagyunk feldolgozásában kedves lengyel népdal: *Zöld erdőben lányka jár...* Újra és újra feltör az elismerő tapsvihar.

A színvonalas előadás végén az ünnepelt vasutasok nyelvén adta elő a kórus *Schwaen: Frisch auf mein Volk* és *Eisler Meyer: Einheits frontlied-et*, amit a hallgatóság nagy elismeréssel fogadott.

Musor után a vasutasok klubjában találkoztunk vendéglátóinkkal. Másnap sétát tettünk a városban. Schwerin alig szenvedett kárt a háborútól. De a felszabadulás számukra is nagy lendítő volt. Az egykori mecklenburgi mezőváros ma már nemcsak a régi kincsek őrzője. Új és minden réginél drágábbak a szocialista munka alkotta eredmények.

Nagyarányú iparosítás folyik a városban és a körzetében egyaránt. A százezer lakosú város új büszkesége a *Klement Gottwald* darugyár. De fejlett a szappan- bőr- és kőedény gyártása is. Egynapos tartózkodásunk során nemcsak a tavak és a kis szigetek, a történelmi műemlékek sokaságával, hanem a szocialista munka új eredményeitől gazdag Schwerinnel is megismerkedtünk.

★

A tengeri zónához méltó, bár nem rokonszenves széllel bélelt, eső kísért bennünket *Rostock, Warnemünde* felé a tengerpartig és vissza. Nyáron világhírű üdülőhely a tengerpart. De nemcsak világhírű üdülőhely a környék, hanem az NDK egyik nagyipari körzete az *Északi-tenger* partja a *Trávetól* egészen az *Odera* torkolatáig. Különösen a hajóépítő, a halászati és halfeldolgozó ipara fejlett.

Rostock és szomszédjai — *Wismar* és *Strasund* — 1945 előtt jelentéktelen kikötők voltak. A 150 ezer lakosú Rostocknak és előkikötőjének 1939-ben mindössze 300 ezer tonna volt a forgalma. 1958-ban már meghaladta a 2 millió tonnát. Megkezdték világkikötővé való átépítését.

Warnemündét vasúti hajókompjárat köti össze Dániával. A *Warnow* hajógyár — amely az NDK legnagyobb ilyen üzeme — óceánjáróinak megrendelői között számos szocialista és kapitalista ország van. Rövid sétát tettünk a fehér tajtékú tengerparton és aztán ezernyi élménnyel gazdagodva visszatértünk a kedves Schwerin városába. Reggel pedig folytattuk utunkat a háború pusztításaitól végtelen sokat szenvedett *Magdeburg* felé.

Kovács János
(Folytatjuk)

A vendéglátók schwerini kórusa köszönti énekkarunkat a hangversenyt követő baráti esten

Vasutas képzőművészek műteremlátogatáson

Február végén a szakszervezet képzőművészeti iskolájának növendékei meglátogatták Kiss István szobrászművészt Vorosilov úti műtermében.

A növendékek hosszasan elbeszélgettek a művésszel munkájáról, majd a többi között megtekintették a készülő Dózsa emlékmű egyes darabjait és a debreceni emlékművet.

A művész a látogatas végén több növendéknek megígérte, hogy a jövőben szívesen elbírálja alkotásaikat.

TAVASZVÁRÁS BODAJKON

Ilyenkor még csendesek az éjszakák *Bodajk* állomáson. A bánya rakodója mellett a nappal megrakott néhány kocsi várja az éjfél után érkező tartalék mozdonyt, amelyik majd üres kocsikkal váltja fel őket.

A tavasz meghozza a nagy forgalmat

— Nincs mit csodálkozni ezen a csendes mozdulatlanságon — mondja a forgalmi irodában *Kiss János* szolgálattevő. *— A bauxit tulajdonságából adódik, hogy télen lassul a termelés. Ha ugyanis összefagynak a vörös rögök, csákánnyal sem lehet szétverni azokat és a vagonba be- vagy abból kiraknai szinte lehetetlen. De amint kitavaszodik, három műszakban dolgozik a bánya, és éjjel-nappal ontja az értékes nyersanyagot.*

Obra József kocsifeliró számokban hasonlítja össze a téli és a nyári rakodást.

— Most csupán tíz-tizenöt kocsit raknak meg naponta az állomáson. Tavasztól kezdve azonban csak a bánya termel 80—90 kocsira valót. Az idomkőgyár sem adja alább tíz kocsinál. A környező falvak termelőszövetkezetei is feladnak 5—6 vagon terményt.

A beszélgetésbe *Pintér István* tolatásvezető is bekapcsolódik.

— Állomásunk dolgozóinak többsége évek óta teljesít szolgálatot ugyanabban a munkakörben. Mindnyájan gazdag tapasztalattal rendelkezünk. A rövidesen meginduló tavaszi szállítás mégis azt követeli tőlünk, hogy tökéletesítsük a munkamódszereket. Az állomás átépítése most folyik. A vasútépítők munkájának zavartalanságát biztosítanunk kell. Az átépítés során — sajnos — megrövidítették a bánya rakodóvágányát. Eddig 35 kocsi járt el rajta, most viszont csak huszonnégyet tudunk beállítani.

— Ha már feladatainkról beszélünk — szólt ismét a szolgálattevő —, *elmondjuk, hogy nincs tartalék mozdonyunk. A balinkai személyvonat mozdonya végzi el a tolatást egy-egy forduló szünetében. Ezt nem panaszképpen említjük, mert jó az, hogy állomásunk normáját nem rontja a tartalék.*

Székesfehérvár kontra Komárom

— Szükséges azonban, hogy Székesfehérvár előírás szerint összeállított vonatokat küldjön hozzánk. Legtöbbször az onnan érkező K-szerelvényeket is rendeznünk kell, mert azokban a legnagyobb össze-visszaságban váltakoznak a MÁV és az idegen, exportra rakodó kocsik. A 2898-as és a 2862-es tolató tehervonat összeállításánál nem tartják be Fehérváron az állomási sorrendet. Miért nem dolgoznak a fehérvári vasutasok is úgy, mint a komáromiak? Komáromból mindig példás rendben, összeállítva érkeznek a vonatok.

A vontatási személyzet két olyan kívánságot említ, amelyek megvalósítása könnyíthetné a munkát.

— Bodajk-felső és Csókakő megállóhelyen nincs villanyvilágítás — mondja *Ujvári Kálmán* mozdonyvezető. *— Mindkét helyen 150—200 bányász száll le és fel a hajnali és esti sötétségben. A falu vége — ahonan a villanyt a megállóhoz lehetne vezetni — csupán 100—150 méternyire van.*

— A másik probléma: Bodajk állomáson nincs szerelőakna. Ha a mozdony alatt valamilyen javítást kell végeznünk, bizony hasonon csúszva mászunk a gép alá. Ha már átépítik az állomás területét, ezen is lehetne segíteni. A vízdaruk, illetve kezelőhelyek kivilágítása is szükséges volna.

Szili Sándor raktárnok nyolc éve teljesít szolgálatot az állomáson. Joggal panaszolja, hogy a nagyforgalmú helyen nehéz a 24 24-es szolgálat.

— Szeretnénk — szól közbe *Bencze János* málházó —, *ha ebben az évben már mi is emberibb körülmények között dolgozhatnánk.*

Az óra mutatója meghaladja az éjfélt és mintha csak ez lenne a jel, a helyi személyvonatról sisteregve jár le a 324-es. Az emberek dolgukra indulnak, s a szellő, amely sípjelzéseiket tova sodorja, már a tavasz üzenetét hozza.

K. J.

Jellemző: A TERVSZERŰSÉG

A tervszerűség, a pontosság jellemzi a MÁV Autófuvarozási Főnökség szegedi kirendeltségének munkáját. A jól karbantartott gépkocsikkal mindig biztosítják a menetrend szerinti közlekedést. Különösen példamutató munkát végez *Vass Gábor, Joó János, Kovács Lajos* gépkocsivezető, valamint *Bozsik József* és *Kassai Jenő* szerelő.

Az állomásokkal is jó a kapcsolatuk. Remélik, hogy ebben az évben a műhely is megépül és nem kell többé a szabadban javítani a kocsikat.

Miért nincs üzemi iskola Soroksári út állomáson?

Az állomás létszáma 290 fő. 57 dolgozónak hiányzik a beosztásához szükséges 8 általános iskolája. Vannak ezenkívül szép számmal olyanok, akiknek „még nem írták elő" az általános iskola 8. osztályának elvégzését. Tennivaló tehát bőven akadna.

Való igaz, hogy évek mulasztását nem lehet egyik napról a másikra pótolni. Mégis úgy hittük: a Soroksári úti pályaudvarra is betört a kulturális forradalom szele. A valóság azonban az, hogy vajmi keveset tettek eddig az elmaradás pótlásáért.

Azaz mégis történt valami. Tavaly júniusban az szb. kezdett el mozgolódni. Feltérképezték a helyzetet, s elhatározták: lassan, de biztosan megindulnak a helyes úton. 13 dolgozó általános iskolába iratkozott, egy pedig gimnáziumba.

De a szakszervezet egyedül nem oldhat meg ilyen nagyfontosságú kérdést. Az kell, hogy a szolgálati vezetés is teljes súlyával támogassa a mozgalmat.

A tanulás elősegítése alatt természetesen nem olyan kedvezményeket értünk, amelyek ellenkeznek a törvényekkel, az utasításokkal. Mégis sokat tehetnek azért, hogy a tanulni akarók érezzék: számíthatnak a vezetés segítségére, támogatására.

A Soroksári úti állomás vezetőit nem sorolhatjuk azok közé, akik jelentőségének megfelelően kezelték ezt az ügyet.

— Egy kocsirendezőnek 10 év múlva is eleg 4 elemi ahhoz, hogy a kocsikat lőkdösse — jelentette ki egy ízben az állomásfőnök. Mélységesen haladásellenes nézet ez. Ki kell jelentsük: *a 4 elemi már ma sem eleg.*

Hol hibázott az állomásvezetés a Soroksári úti állomáson? Mindenekelőtt ott, hogy nem szervezett önálló üzemi iskolát. Ezt a mulasztását még azzal is tetőzte, hogy a tőszomszédságukban levő Kén utcai általános iskolából, ahová az szb akarta járatni a dolgozókat, átiratta a ferencvárosi üzemi iskolába. Eredmény: a beiratkozottaknak több mint fele már lemorzsolódott. Miért? Egyrészt, mert a ferencvárosi üzemi iskolába egy órás utazással lehet eljutni, másrészt az iskolai elfoglaltság nincs összhangban a dolgozók forda-beosztásával. A ferencvárosiak ugyanis a saját testükre szabták az iskolát, nem vehetik figyelembe mások összehangolatlan érdekeit.

Az önálló üzemi iskola létesítése nem jelentene anyagi megterhelést az állomásnak. Csupán egy helyiségről kell gondoskodni és a tanárok szívesen eljárnak oda tanítani. Így biztosítani lehetne a rendszeres tanulást. A felmerülő problémákat azonnal és a helyszínen oldhatnák meg. A fordák egyeztetése után szinte minden tanuló részt vehetne az órákon. Az üzemi iskola szervezéséhez jó tapasztalattal szolgálhatnak olyan állomások, ahol már eredményesen működik ilyen iskola.

M. F.

A vasutasok is küzdjenek az üzérkedők ellen

A *nagykanizsai járási népi ellenőrző bizottság* a közelmúltban vizsgálatot folytatott több üzérkedő személy ellen. A vizsgálat megállapította, hogy *Nagykanizsa, Murakeresztúr, Komárváros* és *Zalaszentjakab* állomásokon jelentős mennyiségű árut adnak fel az üzérkedők. *Galambok* községből például 83 személy vásárolt babot 3,50 forintért és azt 12—14 forintért adták tovább a fővárosban, vagy más városokban. A megengedettnél drágábban adták tovább az olcsón felvásárolt almát és egyéb gyümölcs- és terményfélét is.

A népi ellenőrző bizottság ülésén részt vett az ügyészség és a bíróság vezetője is. Mindketten élesen bírálták azokat a vasutasokat, akik segítséget nyújtanak az üzérkedőknek, vagy a vasúti kedvezményt maguk is felhasználva, üzérkednek.

Mi magunk is tudomást szereztünk arról, hogy egyes jegyvizsgálók, pár pohár bor, vagy néhány kupica pálinka ellenében elnézik, hogy egyesek 20 kg-nál nehezebb csomagot visznek magukkal a vonaton. A hibákból okulva, leszűrtük a megfelelő tanulságot és intézkedtünk, hogy a jövőben hasonló esetek ne forduljanak elő.

Helyes lenne, ha más szolgálati helyeken is foglalkoznának ezzel a kérdéssel, mert így közösen segítséget nyújthatnánk a hatósági szerveknek a feketézők és az üzérkedők leleplezéséhez.

Szegvári György
szb-titkár, Murakeresztúr.

Központi rendelő Dombóvárott

Évek óta gondot okozott *Dombóvárott* a központi rendelő hiánya. Ez azért is hátrányos volt, mert egy-egy orvosnak nem jutott ideje arra, hogy ügyeletet tartson a lakásán. Ha sürgősen kellett beteghez menniük, akkor a rendelőben várakoztak a betegek.

A községi tanács segítségével végre megoldódott a probléma. Központi orvosi rendelőt létesítettek, ahol állandóan ügyeletet tart egy orvos. Kár, hogy a fogászati rendelőnek nem tudtak helyet biztosítani.

Bódogh Mihály,

A pécsi nőbizottságok életéből

A szakszervezet *Baranya megyei bizottsága* legutóbb megvizsgálta a nők helyzetét a pécsi csomóponton. Megállapították, hogy a 250 nő lelkiismeretes munkát végez a szolgálati helyeken. A fizikai munkakörökben foglalkoztatottak például részt vesznek a szocialista munkaversenyben. A kertészetben a KISZ-fiatalok közül szocialista brigád alakult. A fűtőháznál a kocsitakarítónők is brigádban versenyeznek.

Az állomáson 10-en járnak általános iskolába, ketten pedig technikumba. Ezenkívül többen vesznek részt különböző oktatási formában és tanfolyamokon.

A nőbizottságok közül a fűtőházi jár az élen.

A *Kaposvári Nevelőintézet*ben két árva gyermeket patronálnak. Munkájukat hónapról hónapra tervszerűen végzik. A nemzetközi kapcsolatok kiszélesítésében viszont az állomás nőbizottsága tett legtöbbet. Levelezés útján kapcsolatot teremtettek *Bratislava, Drezda, Kijev* és *Kolozsvár* állomás nődolgozóival.

Megtalálni a nőbizottságokat a társadalmi munkák szervezésében is.

Többen részt vettek a tszek megsegítésében az őszi betakarítás idején,

de tartják a kapcsolatot télen is, amikor a kultúrmunkások látogatnak el a falvakba.

Akadnak hibák, hiányosságok is a csomóponton. Például nem megfelelő a fűtőházi kocsitisztítók és az állomási takarítónők öltöző- és mosdóhelyisége. De előfordul törvénysértés a terhesanyák részére biztosított jogoknál is.

Várnai László
Pécs.

Pályázati felhívás

A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya a XI. vasutasnap alkalmából Budapesten rendezi meg az *Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást.* A kiállításon képzőművészeti köreink tagjai, tényleges és nyugdíjas vasutasok és azok családtagjai vehetnek részt maguk készítette festményekkel, grafikai munkákkal, szobrokkal, domborművekkel, iparművészeti tárgyakkal.

A műveket 1961. június 1-ig kell eljuttatni a kiállítás rendezőbizottságához (Bp. VIII. Népszínház utca 29.)

A szocialista munkás-képzőművészet fejlesztése érdekében a szakszervezet elnöksége pályázatot hirdet:

a) a vasutas dolgozók mai életét bemutató festményekre, szobrokra, grafikai művekre:

b) szabadon választott témakörben festményekre, grafikai, szobrászati, ipar- és népművészeti alkotásokra.

A pályázat és a kiállítás célja: bemutatni a vasutas öntevékeny képzőművészeti mozgalom egyéves fejlődését. Tovább erősíteni a képzőművészeti körök munkáját. Széles körben kutatni az új tehetségeket, fejleszteni dolgozóink képzőművészet iránti érdeklődését, hozzáértését. A kiállításon műveivel résztvehet minden vasutas dolgozó, függetlenül attól, hogy tagja-e valamelyik képzőművészeti körnek vagy sem.

A kiállításra beküldött alkotásokat neves művészekből álló bizottság bírálja el.

A kiállítás díjai:

Amatőr munkáknál: festészet: grafika:

I. díj	1000,— Ft
II. díj	800,— Ft
III. díj	500,— Ft

szobrászat:

I. díj	1000,— Ft
II. díj	800,— Ft
III. díj	500,— Ft

grafika:

I. díj	800,— Ft
II. díj	600,— Ft
III. díj	400,— Ft

ipar- és népművészet:

I. díj	800,— Ft
II. díj	600,— Ft
III. díj	400,— Ft

Hivatásos művészeknél:
festészet:

I. díj	1200.— Ft.
II. díj	1000.— Ft.
III. díj	600.— Ft

szobrászat:

I. díj	1500.— Ft
II. díj	1000.— Ft
III. díj	800.— Ft

Ifjúsági munkák díjai:

I. díj	500.— Ft
II. díj	300.— Ft
III. díj	200 — Ft-

nak megfelelő tárgyi jutalom.

Vasutasok Szakszervezetének Kultúrnevelési- és Sportosztálya.

A VASÚT 1961. ÉVI TERVSZÁMAIBÓL

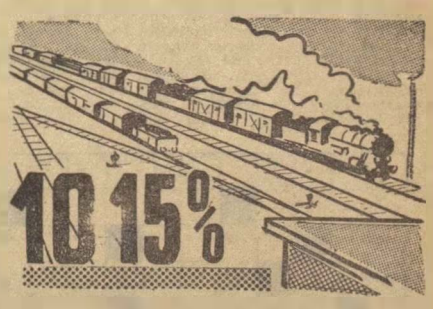
Az összes mozdonykilométer-teljesítmény 1,4%-kal, a haszonkilométer-teljesítmény 3%-kal emelkedik 1960-hoz viszonyítva.

234 km hosszban összehegesztik a vágányokat.

Az építési és fenntartási szolgálat 400 vibrátoros alávert, 30 tehervágány gépkocsit, 120 aggregátort, 4 alávérőgépet, 1 kavicsrostálót, 3 kotrogépet és 10 önürítős tehergépkocsit kap

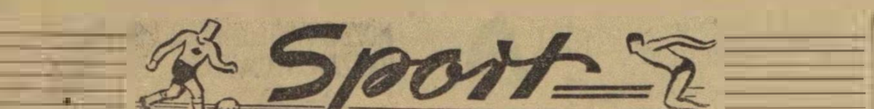
A kereskedelmi szolgálat gépesítésére 14 millió forintot irányoztak elő.

40 lakás építésére 8 millió forintot fordítunk.



Legalább 10—15%-kal kell növelni a tehervonatok utazási sebességét.

A járműjavítók gépesítésére 48 millió forintot költünk



A Kilián Testnevelési Mozgalom szabályzata

VI.

A teljesítés időtartama és módja

1. A testnevelési mozgalomban részt vevők számára az egyes követelmények teljesítéséhez szükséges felkészülés feltételeit és a teljesítés lehetőségeit a helyileg illetékes TST irányításával a sportkörök, a sportegyesületek és a sportszövetségek, vagy a helyileg illetékes TST által megbízott szervezetek biztosítják.

2. A testnevelési mozgalomban részt vevő és igazolvánnyal rendelkező egyén a jelentkezéstől számított legkésőbb két éven belül köteles a legalacsonyabb jelvénytípust megszerezni (vasjelvény).

3. A résztvevő az egyes jelvényfokozatoknak megfelelő követelményeket csak a szabályzatban meghatározott sorrendben teljesítheti. A minősítési könyvükben II. osztályú vagy ennél magasabb minősítéssel rendelkező sportolók a sorrend betartása nélkül szerezhetik meg bármely fokozatát a jelvénynek. (Labdajátékokban a megyei bajnokságnál magasabb osztályban szereplők minősülnek I., illetve II. o. sportolónak.)

Minden jelvényfokozat elérésekor a résztvevő elveszti pontjait és az újra történő jelentkezéskor a követelményhez szükséges pontszámot 0-ról kezdi.

4. Az egyes fokozatokat a csapat- és egyéni sportágakban — a vándorsportok kivételével — csak nyilvános versenyeken, bajnokságokon lehet teljesíteni.

(Nyilvános versenynek és bajnokságnak minősül: a sportszövetségek által rendezett helyi és országos verseny, csapatjátékoknál a bajnokság, a spartakiád, az üzemi bajnokság és verseny, az iskolai és egyetemi versenyek valamint minden olyan más verseny, amelyet a helyileg illetékes testnevelési és sporttanácsnak bejelentenek.)

5. A testnevelési mozgalom szabályzatának V. fejezete 4. pontjában meghatározott pontkövetelményeket a szabályzatban szereplő sportágakban, a munkahelyi testnevelésben, az MHS összetett versenyben való részvétel során, illetve az aranyjelvény fokozat elnyeréséhez szükséges alapvető fizikai képességekre épülő próbaszintek teljesítésekor az alábbiak szerint nyeri el a résztvevő:

a)

Egyéni sportágak:

Asztalitenisz (+), atlétika, birkózás, cselgáncs, ejtőernyőugrás, evezés, íjászat, kajak-kenu, korcsolya, kerékpár, lovaglás, könnyű búvárúszás, motorkerékpár, autó, motorcsónak, ökölvívás (+), öttusa, háromtusa, sakk (+), sí, sportlövészet, súlyemelés, teke (+), tenisz (+), torna (+, szerenként), úszás, vitorlázás, vitorlázórepülés, vívás (+).

Az egyéni sportágak versenyszámaiban való részvételért — ha a résztvevő a versenyt be is fejezi — 2 alappont jár. Az egyéni versenyek első hat helyezettje a helyezéseknek megfelelően további 6, 5, 4, 3, 2, 1 pontban részesül. (Ha az indulók száma hatnál kevesebb, ezzel arányosan csökken a helyezések után elérhető pontok száma.)

Atlétikában az 1500 m-es síkfutás és attól felfelé,

kajak-kenuban a 3000 m-es verseny és attól felfelé,

kerékpárban a 20 km-es országúti verseny és attól felfelé,

úszásban bármely úszásnemben 400 m-en és attól felfelé a győztesek és helyezettek az első hat helyig bezárólag kétszeres pontszámban részesülnek (12, 10, 8, 6, 4, 2).

Csapatsportágak:

Gyeplabda, jégkorong, kézilabda, kosárlabda, röplabda, labdarúgás, vízilabda.

A csapat sportágakban minden befejezett csapatmérkőzésért a csapattagoknak egyénenként 4 alappont jár. Amennyiben négynél több csapat vesz részt a csoport küzdelmeiben, azok a csapattagok, akik a mérkőzések legalább 50%-án szerepeltek, elért összes alappontjaikhoz, a csapat helyezésétől függően 6, 5, 4, 3, 2, 1 pontban részesülnek. (Ha a csoportban szereplő csapatok száma öt, ezzel arányosan csökken a helyezések után elérhető pontok száma.)

Megjegyzés: A kereszttel jelölt egyéni sportágakban a csapatbajnoki küzdelmeket a pontszámot illetően a más csapatsportokéhoz hasonló elbírálás alá kell venni.

Vándorsportágak:

Természetjárás gyalogosan. Minden megtett km 1 pont, ha a résztvevő legalább 10 km-es túrát tett.

Természetjárás sível. Minden megtett km 2 pont, ha a résztvevő legalább 10 km-es túrát tett.

Kerékpáros túrázás. Minden kerékpáron megtett 10 km 5 pont, ha a résztvevő legalább 20 km-es túrát tett.

Vízitúrázás. Minden evezőshajóban, kajakban és kenuban megtett km 1 pont, ha a résztvevő legalább 15 km-es túrát tett, amelynek felét folyóvízben a víz sodrásával ellentétes irányban teljesítette. (30 km-es és azon felüli túra esetén a résztvevő a víz sodrával azonos irányban is teljesítheti a követelményt.)

Túrázás autóval, motorkerékpárral, motorcsónakkal. Minden megtett 25 km 1 pont, a résztvevő autón legalább 100 km-t, motoron, motorcsónakban 50 km-t mint vezető megtett (a motoros és az autós túrázás követelményeit csak az MHS, a Magyar Autóclub, illetve sportkör szervezésében lebonyolított túrákon lehet teljesíteni).

Megjegyzés: A vándorsportágakban az egyéni és a csapatteljesítésre is lehetőség van, amennyiben a megfelelő ellenőrző állomásokat a teljesítő érinti és ott a szükséges bejegyzéseket elvégezteti. Ilyen alkalommal a résztvevő kívánsága szerint az egyéni vagy a csapatpontszámot kapja.

Ítélet a budatétényi összeütközés ügyében

Horváth János sorompóőr, a budatétényi MÁV-őrhelyen 1960. november 15-én egy vonat érkezése előtt nem engedte le a sorompót. Egy 14-es autóbusz vezetője, *Kiss Péter*, nem győződött meg az áthaladás veszélytelenségéről, s amikor az autóbusz ráhaladt a vasúti sínekre, a vonat az autóbusznak ütközött és 174 méteren keresztül maga előtt tolta. Az összeütközés következtében egy személy meghalt, 18-an megsebesültek, s a társadalmi tulajdonban több mint 200 000 forint kár keletkezett.

A *Központi Kerületi Bíróság* Horváth Jánost hároméví börtönre ítélte. Kiss Péter kétévi börtönbüntetést kapott és három évre eltiltották mindenféle gépjármű vezetésétől, azzal, hogy három év múlva is csak újabb vizsga letétele után vezethet.

Az ügyész súlyosbításért, az elítéltek enyhítésért fellebbeztek.

HÍREK

Levél egy pályafenntartási dolgozóhoz

A Keleti pályaudvar előtt találkoztunk. Az én balkezemben egy tömött aktatáska volt, az Ön balkezében egy vesszőkosár, benne egy hízott liba kókadtan lógatta fejét. Az én köpenyem végig begombolva, az Öné végig kigombolva. Ön 6—8 évvel fiatalabbnak látszott. Én ezzel a hátránnyal kapcsolatosan rangosabbnak.

Tömött táska, tömött liba, végig kigombolt, vagy begombolt köpeny, 6—8 év és egy-két csillag különbség semmi ahhoz a nagy igazsághoz, hogy minden ember egyenlő.

Nos, ezért üdvözöltem én Önt előre. Higyje el jószándékkal, minden mellékgondolat nélkül. De Ön — talán a túltömött libáért történő aggodalmai közben... talán? — ki tudja — nem fogadta a köszönésemet.

Ez nem volt szép!

Köszönni nem kötelező, de illik. És olyan uniformizált vállalatnál, mint a miénk, az utasítások kötelezően elő is írják. A köszönést nem elfogadni, enyhén szólva udvariatlanság.

Ezek után is üdvözli

— iyf —

— **Virággal köszöntötték az üzem KISZ-fiataljai** a nemzetközi nőnap alkalmából a nődolgozókat a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-ben.

— **Három tonnás cukorrépaberakó darut szereltek fel** február végén a győri pályaudvaron. A daru segítségével az idén meggyorsul a cukorrépa vagonba rakása.

— **Ünnepélyesen búcsúztatták** nyugdíjba vonult dolgozó társaikat Gyula állomás dolgozói. Dézsi József 42, Buzi Gábor pedig 35 évi vasúti szolgálat után vonult nyugdíjba.

— **Két napig vendégszerepelt** Hegyeshalomban a csehszlovákiai Rusovce község nemzeti tanácsa mellett működő népművelési otthon kultúregyüttese. A MÁV kultúrházban tartott előadásokat nagyszámú néző tapsolta végig.

— **Október végétől 100 km-es sebességgel közlekedhetnek a vonatok** Budapest és Dombóvár között is. Jelenleg Sárbogárd és Dombóvár között folyik a pálya korszerűsítése.

— **Nagysikerű hangversenyt adott** a vasutasszakszervezet központi szimfonikus zenekara február 25-én Tapolcán, a Batsányi János vasutas kultúrotthonban.

— **Naponta 300—350 dolgozó részére főznek ebédet** a tapolcai csomópont üzemi konyháján. A konyha dolgozói dicséretes munkát végeznek. Ezt bizonyítja az is, hogy a panaszkönyvben csak dicsérő sorokat lehet olvasni.

— **Három brigádnak ítélték oda a szocialista brigád címet** a legutóbbi termelési tanácskozáson Vácrátót állomáson. A brigádok a terv túlteljesítése mellett a tanulásban is előbbre jutottak. A társadalmi munkából is derekasan kivették a részüket.

— **Április 4-i tiszteletére** újabb felajánlásokat tettek és ünnepi műszak szervezését határozták el legutóbbi rendkívüli termelési tanácskozásukon a tapolcai fűtőház dolgozói.

— **Egyhónapos felszabadulási műszakot kezdeményeztek** a dolgozók Szeged-Rókus állomáson. A gazdaságos üzemeltetés mellett az élüzem-feltételek teljesítését vállalták.

— **Patrice Lumumba nevét** vette fel a legutóbbi termelési tanácskozáson a kazincbarcikai fűtőház mozdonyjavító lakatosbrigádja.

— **Jól sikerült műsoros estet** adott Cserdi községben Pécs állomás kultúrgárdája. A kétórás műsor minden számát hosszan tartó tapssal jutalmazták a tsz-község lakói.

Helyesbítés. Lapunk előző számában közöltük az 1961. évi költségvetés főbb számait. Ebben a megyei bizottságok által felhasználandó összeg 18.63 százalékkal szerepel. A helyes összeg 8.63 százalék.

40 év a vasút szolgálatában

A Vörös Csillag Traktorgyár szomszédságában húzódik meg Kispest állomás. Körös-körül nagyüzemek, gyárak, szállongó füst és korom. A forgalmi irodában duruzsoló kályha hangjával keveredik a távíró gép ritmusos kopogása...

Vonatot nem indítok, a 3724-es Kispestre jöhet, Szomjas... olvassuk a távírószalagról. Egy megcsontosodott ráncossá aszalódott barna kéz kopogja a jeleket; adja az engedélyt. Őszülő haját takar a vörös tányérsapka, amelynek állása még most is olyan legényes, mint ezelőtt negyven évvel, mikor először vette fel a szárnyaskerekes csákót Szomjas Árpád Kispest állomás forgalmi szolgálattevője.

Negyven éve fogadja és meneszti a vonatokat esőben, fagyban, nyári napsütésben. Négy évtizede már, hogy karambol nélkül fut életének vasúti szerelvénye megrakva keserű és édes emlékekkel.

Négy évtized gyakorlatát kopogta le most is a távírón. Egy emberöltő szakmai tapasztalatának birtokosa. Tíz év híján félévszázada végzi szolgálatát becsülettel, odaadással.

Sajószentpéter, Mezőkövesd, Felsőzsolca és Tiszaluc állomásokon, majd Miskolc személypályaudvaron emelte magasba az indítótárcsát. Majd a Lenin Kohászati Művek fokozódó termelése Diósgyőrbe szólította, mint kocsiintézőt. Visszakerült Diósgyőrbe, ahol 1902-ben született egy tízgyermekes váltóőr hetedik gyermekeként.

Együtt nőtt fel a gyárral. Ismeri acéltizzadó testét, s e hatalmas test vasereit, idegszálait a sínpárokat. 1957-ben került Kispestre. A Lőrinci Hengermű és a Vörös Csillag Traktorgyár a szeme fénye. Két vasas nagyüzem kocsiellátását szorgalmazza, mint forgalmista, mint raktárnok s mint Kispest állomás tartalékosa. Negyven év lüktető gyárak tövében és zakatoló vonatkerekek társaságában...

Még egy év, s nyugdíjba vonul. A vasutas dinasztia azért nem hal ki. A menye Kőbánya-Kispest forgalmistája, a fia Pestimrén szolgálattevő. Ő pedig középen, Kispesten.

A vonatvezetők ma már nem csodálkoznak, amikor az írásbeli rendelkezéseket és táviratleveleket három Szomjas írja alá.

Egy jól sikerült nőnapi ünnepség

Hatalmas színes plakát tudatja Kelenföld-állomás dolgozóival a forgalmi iroda előtt, hogy a nőnap alkalmából az állomás dolgozó nőinek tiszteletére ruhabemutatóval egybekötött nőnapot rendez a szakszervezeti bizottság.

Az újszerű kezdeményezés és nem utolsósorban a kíváncsiság más szolgálati helyeken dolgozók érdeklődését is felkeltette. Március 4-én este a divatbemutatóra szükségszerűen átrendezett és az ünnepségre szépen előkészített kultúrterem fogadta a vendégeket. Egymás után érkeztek a kereskedelmi, szállítmányozási szolgálat, a pénztárak dolgozó női hozzátartozóikkal. A vendégek között voltak a párt- és mozgalmi szervek és az állomás vezetői is.

Az ünnepséget Deme elvtárs a szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg. Méltatta a nemzetközi nőnap jelentőségét, köszöntötte az állomás nődolgozóit, majd kezdetét vette a műsor.

A műsorban a szakszervezeti központ szimfonikus zenekara közismert opera- és operettszámokat tolmácsolt Sepsi Margit operaénekes közreműködésével. Hamary András vezényletével. Minden számnak sikere volt. De a legnagyobb sikert a két szünetben tartott ruhabemutató aratta. A fővárosi „Minta KTSZ" mintegy 90 tavaszi-nyári kabát-, kosztüm- és ruhamodellt mutatott be. A manekenek szerepét a Minta KTSZ tanulólányai töltötték be.

A műsor után az egybegyűltek elismeréssel nyilatkoztak a látottakról és különösen örültek a ruhabemutatónak. A rendezvényért a szakszervezeti bizottságot és az ünnepség szervezőit — Korócz Györgyné vezetésével — dicséret illeti. Köszönettel kell adózni a Minta KTSZ vezetőségének is a jól sikerült divatbemutatóért.

Lakáscsere

— **Elcserélném** alsógödi 2 szobás szolgálati lakásomat budapesti 1 szoba konyhás lakásra. Hencsei Lajos Alsógöd.

A szerkesztőség üzeni

Bódogh Mihály Dombóvár, Sziládi Sándor Szeged, Dancs József Tapolca, Tótka Károly Szeged, Szegvári György Murakeresztúr, Lados Ibolya Szeged, Behán Rózsa Kazincbarcika, Bognár Károly Tapolca, Pinter Lajos Vácrátót, Leiti Ferenc Pécs, Szentgáli István Gyöngyös, Szilágyi István Gyula, Göndöcs Jenő Barcs, Várnai László Pécs; Kiss Lajos Alsóörs, Mező László Dombóvár: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Bognár Károly: Esetenként előfordul, hogy egy-egy levél helyszűke miatt kimarad a lapból. Arra pedig nincs módunk, hogy levelezőink írásait teljes terjedelemben közöljük. **Virág Lajos Kiskunhalas:** Bármilyen problémáról ír, mi örömmel fogadjuk. A lapban külön irodalmi rovatot nem áll módunkban indítani. Egyébként kulturális munkával foglalkozó írásokat minden lapszámban közlünk. A beküldött vers mondanivalója nem rossz. A stílus azonban itt-ott döcög, csiszolásra szorul. Átdolgozás után közölni tudnánk.

Bense Istvánné és Csermák Sándorné Gödöllő, Pósfalvi József Székesfehérvár. **Illetékesek figyelmét felhívtuk problémájukra.**

KERESZTREJTVÉNY

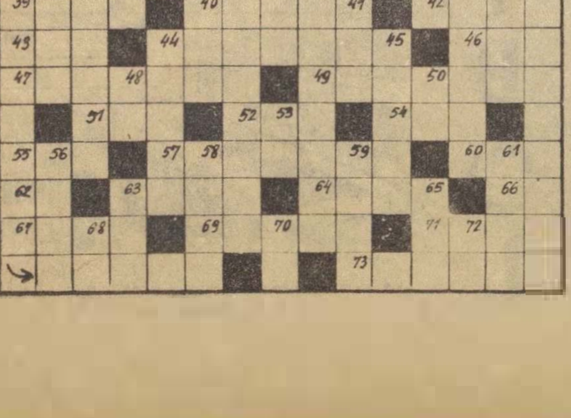
Vízszintes: 1. Január 1-től érvényben levő nyereségrészesedési módszer. 13. Hegység Olaszországban, de az Orinoco mellékfolyója is. 14. Régi magyar pengető hangszer. 15. Úti előnévvel félcserje. 16. U. K. 17. Amerikai származású francia író. 19. Svájci város. 21. Képző. 22. Görög összetételekben új. 24. Földalatti. 25. Háromnegyed Emma. 26. Háborúba megy, ahogy kimondjuk. 28. A görög mitológiában hegyek, fák, vizek tündérei. 30. Az abesszinek szent városa. 33. Vissza: felfogom a jelzésedet. 35. ...Hikmet, török költő. 36. Nem egészen fehér! 38. Glédák. 39. Mutatószó. 40. Férfi énekhang. 42. Ökölvívók küzdőtere. (g=r) 43. Ülőhely. 44. Ágal. 46. Súly-e? 47. Ruhadísz. 49. Vissza: pihenő. 51. Becézett női név. 52. A. Ö. L. 54. Heves megyei község. 55. ...-csang, tartományi főváros Kínában. 57. Gömbalakú baktérium. 60. Latin művészet. 62. Y. L. 63. Szabolcs megyei község. (ék. csere) 64. Hátsó-indiai ország. (4. kockába kettős betű.) 66. Két betű. 67. Község Hajdu-Biharban. 69. Forgattuk a földet. 71. Férfinév. 73. Majomfajta.

Függőleges: 1. A normafelülvizsgálat egyik mozzanata. 2. Sportág. 3. Számnév. 4. Pest megyei község. 5. Elmozdulás ellen biztosítani. 6. Szerelvény. 7. Kutya. 8. Régi japán méltóság. 9. Kergettetik. 10. Német tizenegy. 11. E nap. 12. Napam férje. 18. Kevert Burma. 20. Francia város. A XV. században a hugenották központja. 23. Üvegszerű tömeggé olvadt trachit. 25. Anyakönyv. 27. Mint 39. vízszintes. 29. Sakk nagymester neve, kimondva 31. Komikusunk. 32. Hangok művészi összhatása. 34. Lim-lom. 36. Áruralkodás. 37. A Hawaii szigetek fővárosa. 40. T. L. E. 41. Ékezettel kikötőhely. 44. Erkölcstan. 45. Majdnem zokszó. 48. Tág szélei. 50. Libahang 53. Személyes névmás. 56. Fundamentum. 58. Vétó. 59. Sportág. 61. Csatakiáltás első része 63. Dudva 65. Bórcsík. 68. Igekötő. 70. Varrószerszám. 72. Azonos betűk

Beküldendő: vízszintes 1. **Beküldési határidő:** április 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: SZVSZ szakmai tagozatának harmadik konferenciája.

Könyvet nyertek: Balogh Gézáné Kaposvár MÁV személypénztár. Huza Zoltán Pécs, Mártírok u. 42.



A Hivatalos Lapból

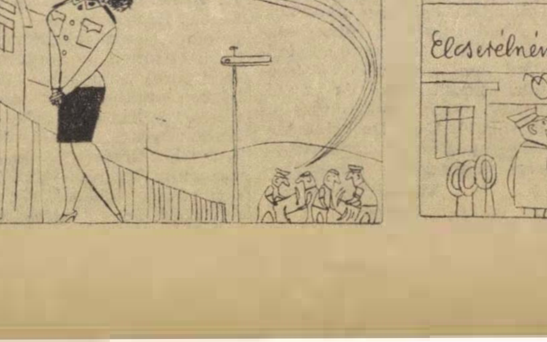
A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

9. számból: Az Építő-, Fa- és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezete XXVIII. kongresszusának felhívása.

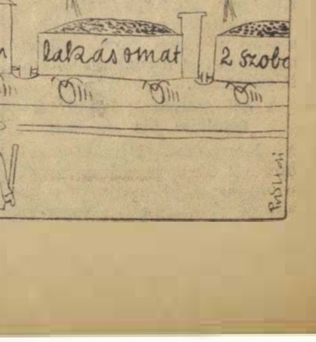
130 797/1960. I/2. Szabad szombat kéthetenként az építési és pályafenntartási szakszolgálatoknál.

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

Tavaszi dallamok



Ingyenes hirdetés



VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. ÁPRILIS 1.

Éljen ÁPRILIS 4
HAZÁNK FELSZABADULÁSÁNAK ÜNNEPE

FELSZABADULÁSUNK ÜNNEPÉRE

Tizenhat évvel ezelőtt, 1945. április 4-én befejezte a hős szovjet hadsereg Magyarország felszabadítását. A szovjet harcosok kiűzték hazánk területéről a német fasisztákat és bérenceiket. Dolgozó népünk betölthette végre történelmi szerepét: Magyarország jogos birtokosává vált.

Szomorú örökséget hagyott a háború és a fasiszta pusztítás a vasúton is. Vonalaink háromnegyed részét felszaggatták az esztelen dühükben visszavonuló fasiszták. Kiégett mozdonyokat, kocsikat hagytak hátra. De az üszkös romok közül hamar kisarjadzott az élet.

A magyar vasutasok a kommunista párt vezetésével hozzáláttak a dolgos hétköznapok munkájához. A párt mozgósított 500 mozdony és 10 000 vasúti kocsi helyreállítására. „Arccal a vasút felé" — ez a jelszó járta be az országot és a mérnökök, technikusok tervezőasztalán már készültek az új Magyarország felépítésének tervei. Ezrek és ezrek hozzájogtak a fővonalak helyreállításához, s elindult az első vonat a sebtében emelt hídprovizóriumokon át. Jöttek a szovjet élelmiszer szállítmányok az éhező Budapest lakosságának.

Hazánk szocialista fejlődésének egyenes vonalát derékba törte az 1956-os ellenforradalom. A magyar nép soha el nem múló hálával gondol a hős szovjet hadseregre, amely másodszor mentette meg hazánkat a pusztulástól.

A Magyar Szocialista Munkáspart vezetésével kidolgoztuk az ellenforradalom után hároméves tervünket, amelynek során 41,3 százalékkal nőtt ipari termelésünk és 6,2 százalékkal emelkedett mezőgazdaságai termelésünk. 1960-ban például 30,4 százalékkal volt magasabb a vasút áruszállítási feladata, az utaslétszám pedig 31,9 százalékkal nőtt az ellenforradalom utáni hároméves terv időszakában.

A magyar vasutasok a hároméves terv időszakában minden esztendőben jelentősen túlteljesítették a tervüket. Különösen jelentős volt az eredmény 1959-ben, amikor mind az árutonna, mind az utasfő tervszámokat 6,6 százalékkal túlszárnyaltuk. Segítséget nyújtott a magasabb teljesítmények elérésében az a támogatás, melyet a forradalmi munkás-paraszt kormánytól kaptunk, új járművek beszerzéséhez és a meglevők kijavításához. A hároméves terv időszakában csaknem 9000 különféle típusú korszerű teherkocsival bővült kocsiparkunk és ezeknek jórészét a baráti országokból szereztük be.

Legnagyobb beruházásaink közé tartozik a budapesti Északi Járműjavítóban épülő új, korszerű diesel szerelőcsarnok, melynek építészeti stílusa is egyedülálló lesz az országban. A műhely alapterülete 25 000 négyzetméter. Szükség is van az új dieseljavítóműhelyre, mert egyre több dieselmozdonnyal és motorkocsival rendelkezik a MÁV.

A magyar vasutasok másfélszázezres tábora most újabb harci feladat előtt áll. Ebben az évben, a második ötéves tervünk első esztendejében népgazdasági terv alapján az ipar termelése 8 százalékkal, a mezőgazdaságé 7,8 százalékkal emelkedik. Ez azt jelenti, hogy megszaporodik az elszállítandó áruk mennyisége és ugyanakkor az eddigieknél gyorsabban, biztonságosabban kell végrehajtani a vasúti szállításokat.

Megnövelt a vasutasok feladatát a baráti államok között egyre jobban kifejlődő árucsere is, mert a tranzitszállítások lebonyolításával nekünk is hozzá kell járulni a szomszédos baráti országok szocialista építéséhez. Ennek alapján erre az évre a vasúti árutonna teljesítmény 9,6 százalékos, az árutonnakilométer 8,4 százalékos emelkedése várható és hasonló lesz az utasforgalom növekedése is.

A Magyar Szocialista Munkáspárt Politikai Bizottságának 1960. szeptember 20-i határozata alapján folytatni kell a vasúti szállítások önköltségének csökkentését, a gazdaságosság emelését. A határozat kimondja, hogy a termelékenység emelkedését a létszám növelése nélkül, a meglevő tartalékok feltárásával, a dolgozók egyéni kezdeményező készségének jobb, alaposabb feltárásával kell növelni.

1961. május 28-án térünk át az új nyári menetrendre és ez a menetrendváltozás figyelembe veszi az utasforgalom nagymérvű növekedését. Tovább fejlődnek országunk nemzetközi kapcsolatai, új expresszvonatok indulnak Budapestről. Az idegenforgalom emelkedésével több ezer külföldi látogató, turista fog érkezni hazánkba a nyári idényben. Az idegenforgalom lebonyolításának egyik legfontosabb eszköze a vasút, ezért fel kell készülni arra, hogy kulturált körülmények között, menetrendszerűen és biztonságosan szállítsuk el legszebb tájainkra vendégeinket.

Ebben az évben már részt vesznek a forgalomban a legkorszerűbb, új gyártmányú személykocsik százai és új dieselmozdonyok is. A vonatok menetsebességének felemelésére pedig már pályafenntartási szolgálatunk javában folytatja a fenntartási, vágánykorszerűsítési munkákat.

Az elmúlt tizenhat évben a magyar vasutasok kivívták dolgozó népünk szeretetét és megbecsülését. Becsülettel helytállnak a szocialista építő munkában és veszik ki részüket abból a harcból, amely hazánk, a Magyar Népköztársaság szocialista társadalmi rendjének megteremtéséért folyik.

Az utolsó nap

Hogy mikor volt éj és mikor nappal
sejtettük csak, de nem láttuk soha.
Éltettük egymást ólmos szavakkal:
nem szünt meg tőle kínjaink sora.

Odvas szemünket a vakság vájta,
ingünket a penész cifrázta ki;
tépett lelkünk a Tavaszt kívánta,
de nem mertük azt sem kimondani.

Így éltünk. Világtól elszakadva,
vakondok módján — árnyékemberek.
Szívünk biztatott: fel, fel a Napra!
Félelmünk súgta: nem, még nem lehet . . .

S ekkor, egy bimbózó, langyos reggel
megszűnt odakint a gyilkos zene.
Órává nőtt a perc s tárt szemekkel
fürkészve járt egymás tekintete.

Kopogtak. Csigaként nyílt az ajtó.
Fénycsóva röppent körül, hirtelen —
s egy katona állt: barna, mosolygó.
Talán kozák volt, vagy messzi nyemen?

Kérdőjel-arcunk most Őt kutatta;
szavait ittuk — boldog szomjasok.
Döcögve törte nyelvünket ajka
s csak annyit mondott: — Önök, szabadok . . .!

Irtó Gyula

Vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesülő szolgálati helyek

BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG

Bp. Angyalföld, Bp. Dunapart, Bp. Keleti, Selyp állomás, Bp. Déli, Bp. Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, Győr, Salgótarján fűtőház, Rákos Motorüzem, Bp. Angyalföldi, Bp. Terézvárosi Pft. Főnökség, Épületfenntartási Főnökség, Budapesti Építési Főnökség.

DEBRECENI IGAZGATÓSÁG

Püspökladány fűtőház, Debreceni műhelyi szakszertár.

MISKOLCI IGAZGATÓSÁG

Mezőcsát, Sajószentpéter állomás, Jászapáti. Kisterenye fűtőház, Miskolc TBFF.

PÉCSI IGAZGATÓSÁG

Siófok, Somogyszob állomás, Barcs fűtőház, Nagykanizsa Pályafenntartási Főnökség, Dombóvár szertár, Pécsi TBFF.

SZEGEDI IGAZGATÓSÁG

Kiskunfélegyháza, Kunszentmiklós-Tass, Szeged-Rókus állomás, Békéscsaba, Kiskunhalasi Rakodási Főnökség, Kecskemét, Makó fűtőház, Kiskunhalas Pályafenntartási Főnökség.

SZOMBATHELYI IGAZGATÓSÁG

Pápa, Sopron déli, Veszprém, Veszprém-külső állomás, Ajka, Pápa fűtőház, Sopron, Pápa Pályafenntartási Főnökség.

EGYÉB ÜZEMI VÁLLALATOK ÉS FŐNÖKSÉGEK

Debreceni, Szombathelyi, Miskolci Járműjavító ÜV., Utasellátó ÜV., Építési Géptelep Főnökség.

Új élüzemek

1960. II. félévének eredményei alapján az alábbi szolgálati helyek nyerték el az élüzem címet, s az ezzel járó pénzjutalmat.

Forgalmi és kereskedelmi szolgálat: Szob, Dorog, Bp. Józsefváros, Bp. Deli pu., Budafok-Háros, Bp. Vizafogó, Tata, Kisvárda, Kisujszállás, Komoró, Miskolc-Gömöri, Eger, Gyöngyös, Sátoraljaújhely, Nagykanizsa, Komló, Kaposvár, Balatonszentgyörgy, Szentes, Kecskemét, Mezőhegyes, Celldömölk, Zalaegerszeg, Sárvár állomás, Debrecen Rakodási Főnökség.

Vontatási és műhelyi szolgálat: Bp. Ferencváros, Miskolc, Debrecen, Szeged, Veszprém-külső, Eger, Kecskemét Kisvasút, Hegyeshalom fűtőház.

Építési és pályafenntartási szolgálat: Kaposvári, Tapolcai, Pécsi Pályafenntartási Főnökség, Bp. Magasépítési Főnökség, Hídépítési Főnökség, Celldömölki Építési Főnökség.

Távközlő és biztosítóberendezési szolgálat: Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség, Szombathelyi Távközlő és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség.

Anyagszerkezelési szolgálat: Központi Szertár, Bp. Ferencváros Szertár, Debrecen Osztószertár.

Egyéb szolgálati helyek: Villamos Felsővezeték Építésvezetőség, Székesfehérvári Járműjavító ÜV.

A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek

Az 1960-ban elért eredmények alapján a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját a következő szolgálati helyek nyerték el:

Északi Járműjavító ÜV.
Hatvan állomás
Dombóvár csomópont (állomás, fűtőház)
Budapest-nyugati csomópont (állomás, műszaki kocsiszolgálat).

A szakszervezet központi vezetősége és elnöksége ezuton is üdvözli a kitüntetett szolgálati helyek minden dolgozóját, mozgalmi és szakmai vezetőjét. Munkájukhoz további sikereket kíván.

Mikor fizetik a nyereségrészesedést és az üzemi jutalékot

A vasutas dolgozók számos levelében és telefonon kértek felvilágosítást szerkesztőségünktől arról, hogy mikor kerül sor a 1960. évi teljesítmények alapján járó üzemi jutalék és nyereségrészesedés kifizetésére.

Kérésüknek eleget téve közöljük a kifizetések időpontját.

Április 17.: Északi és Szolnoki Járműjavító. *Április 19.:* Miskolci Járműjavító és Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV., *Április 20.:* Utasellátó ÜV., *Április 21.:* Landler Járműjavító, *Április 24.:* Szombathelyi Járműjavító. *Április 25.:* Pécsi, Szombathelyi, Budapesti Igazgatóság, GYSEV, Vasanyagjavító ÜV., Fatelítő ÜV., *Április 27.:* Székesfehérvári Járműjavító, *Április 28.:* Dunakeszi és Debreceni Járműjavító, *Május 3.:* Miskolci, Szegedi, Debreceni Igazgatóság, Vasúti Főosztály, Központi Hivatalok, közvetlenül a Vasúti Főosztály felügyelete alá tartozó főnökségek.

88 000 tonna túlsúly

A celldömölki fűtőház dolgozói április 4-e tiszteletére 75 000 tonna túlsúly továbbítását vállalták. A vállalásukat túlteljesítették és már március 21-re 88 000 tonnát szállítottak el terven felül.

A munkában Vida László és Gyimesi József mozdonyvezetők brigádja jár élen.

Keskeny nyomközű vasútra alkalmas új, önkiürítős vagonok gyártását kezdték meg a Székesfehérvári Járműjavítóban. Képünkön Buza József brigádvezető, Bognár Ferenc és Antal János lakatos a billenő szerkezet próbáját végzik

Népszínház utca 29:
vasutasok képzőművészeti iskolája

— *A művészeten keresztül az élet szépségeit mutatjuk meg az iskola látogatóinak. Célunk a képzőművészeti kultúra megismertetése és fejlesztése.* — Így jellemzi Kirchmayer Károly szobrászművész, iskolavezető a szakszervezet képzőművészeti iskolájának célkitűzéseit.

— *A tanulmányi idő alatt egy héten kétszer kötelező a szakmai foglalkozás* — folytatja. — *A 85 tag közül naponta 30—35-en látogatják iskolánkat. A hallgatók 90 százaléka aktív vasutas. A többi vasutas hozzátartozó és kevés számban más szakszervezet tagja. Többen kiváló tanulói lettek a Képzőművészeti Főiskolának és egyikük-másikuk neves művésszé fejlődött azokból, akik itt kezdték el forgatni a vésőt, az ecsetet. A szakszervezet iskolájában — akár festőkről, grafikusokról vagy szobrászokról van szó — valamennyien megkapják azt az alapot, mely biztosítéka a továbbképzéshez.*

— *A tanulmányi időt azzal is változatossá és hasznossá tesszük, hogy tavasszal és nyáron a Balaton mellett tájképtanulmányokat . készítünk. Nagyon hasznosak és tanulságosak azok a vándorkiállítások is, melyeket üzemekben, üdülőkben rendezünk. A vasutas festők megbecsülését jelenti, hogy például a balatonkenesei üdülőt kizárólag vasutas festők képeivel díszítették.*

Úgy vélem nem érdektelen, ha a tanulók közül néhánnyal megismerkedünk.

Egy alapító tag

Mináry József 64 éves, MÁV nyugdíjas korát meghazudtoló szellemi frisseséggel vesz részt immár 14 éve az iskola művészi munkájában. Büszkén említi, hogy alapító tagja az iskolának és itt megtalálta az alkotás örömét. Grafikáinak témáit főleg a vasutas életből veszi. Az elmúlt nyáron az indulásra kész mozdonyokat örökítette meg. A vasutasnapra egy fűtőház életéből merítette témáit. Mináry Józsefnek a szakszervezet felé is van néhány hálás szava:

— *Példás, ahogy a szakszervezet ellát bennünket* — említi. — *Kívánni valónk talán csak az lehet, hogy a műterem világításán javítsanak.*

Szabó András mérnök, a Nyugati pu. műszaki kocsiszolgálatánál dolgozik. Ő valóban elmondhatja, hogy mindent felszabadulásunknak köszönhet. Azelőtt munkás volt, majd elvégezte az esti egyetemet, hogy mérnök lehessen. Gyermekkora óta rajzolgat. Jó tanítványnak bizonyult a művészeti iskolában, hiszen már 1948-ban harmadik díjat nyert a centenáriumi kiállításon *Újjáépítés* című festményével. Sikerrel vett részt a *bécsi, müncheni* és a *budapesti* kiállításokon.

Az életet akarjuk ábrázolni

Bálint Ildikót a sokoldalúság jellemzi. Szobrászatot, rajzot tanul, a költészet és irodalom egyaránt érdekli és az *Iparművészeti Főiskolára* készül. Ehhez az alapot a szakszervezet iskolájában véli elsajátítani. Édesapja vasutas, ő maga az ÉM 3. sz. Építőipari Vállalatának dolgozója.

— *Szeretném, ha még többet járnánk tárlatokra, ha több lenne a közös gyárlátogatás. Azután minél többet ki a szabadba! Az életet akarjuk sokoldalúan ábrázolni, a való életet akarjuk megfesteni, megmintázni* — vélekedik az iskoláról.

A Bezerédy István Általános Iskola tanulója *Sáfár Pál*, de eljár a vasutasok képzőművészeti iskolájába is. Rajztanár szeretne lenni és ha megkapja a vasutas képzőművészeti iskolában az alapot, a *Képzőművészeti Gimnáziumba* kéri felvételét. Sáfár Pali bízhat abban, hogy a vasutasok — annak ellenére, hogy az apja OTP-pénztáros — hozzásegítik „művészi vágyai" eléréséhez.

Boldog, derűs emberek között jártunk a vasutasok képzőművészeti iskolájában. Tanár és tanítvány összeforrott a művészet szeretetében.

Halácsi Dezső

A kapitalista országok vasutas dolgozóinak harca a szabadságjogokért, a jobb életkörülményekért

Az 1960-as évet iparágaink dolgozói harcának fejlődése jellemezte, mégpedig nemcsak azokban az országokban, ahol a mi szakmai szövetségünkhöz tartozó harcos szervezetek működnek, hanem azokban is, ahol a jobboldali szakszervezeti vezetőknek a múltban sikerült megfékezniük a munkásosztály harcait és gátolni az összefogást. Azokban az általános nagy harcokban, amelyek 1960-ban sok országban lezajlottak, a közlekedési dolgozók, elsősorban a vasutasok, a dokkmunkások és a gépkocsiközlekedési dolgozók jelentős szerepet játszottak, gyakran döntő módon járultak hozzá a siker eléréséhez.

Mint ismeretes, *Franciaországban* 1960. február 1 országos sztrájknap volt az ultrák ellen. Ebben a sztrájkban a közlekedés dolgozói tömegesen vettek részt. *Olaszországban* a közlekedési dolgozók jelentős szerepet játszottak azokban a harcokban, amelyeket az olasz munkásosztály folytat a fasiszta veszély feltámadása ellen.

Az országos harcok élén

Japánban az állami vasutasok szakszervezete állt annak az országos harcnak az élén, amelyet a japán nép vívott a japán—amerikai katonai szerződés ratifikálása és *Eisenhower* japáni látogatása ellen. Olyan sztrájkokra, amilyeneket június 4-én, 15-én és 22-én tartottak, eddig nem volt példa a szakszervezet történetében.

Indiában az utóbbi évek egyik legjelentősebb sztrájkja a központi kormány alkalmazottainak sztrájkja volt, akik közül a vasutasok és a légiközlekedés dolgozói több mint 50 százalékot tesznek ki. *Nagy-Britanniában* a vasutasok, a közlekedési dolgozók és a kikötők dolgozói álltak annak a harcnak az élén, amelyet az angol munkásosztály folytatott az ország atomfelfegyverzése, *Nyugat-Németország* újrafelfegyverzése ellen.

Belgiumban a közlekedési dolgozók teljes erejüket latbavetették az idei nagy országos sztrájkharcokban. Az *Egyesült Államokban* a *Pennsylvánia* vasúttársaság dolgozói, amelyek 114 év alatt egyszer sem sztrájkoltak, 1960 szeptemberében háromheti sztrájkot tartottak a jobb munkakörülményekért. *Bostonban* augusztus 23-án a vidéki autóbuszjáratok 4600 gépkocsivezetője sztrájkolt.

Latin-Amerikában egyre inkább terjed a külföldi monopóliumok uralma ellen végrehajtott politikai és gazdasági akciók hulláma. *Argentínában* a vasutasok harcolnak a kormány és a *Nemzetközi Valutaalap* megállapodása ellen, amely kilátásba helyezi 100 000 köztisztviselő, köztük 60 000 vasutas elbocsátását. *Peruban* a dolgozók több sztrájkban juttatták kifejezésre ellenállásukat a kormány szigorú takarékossági tervével szemben.

Említésre méltó a múlt évről a *tanganyikai* angol vasúttársaság alkalmazottainak 11 hetes sztrájkja, a *manilai* légiközlekedési dolgozók sztrájkja a bérek emeléséért és a tömeges elbocsátás ellen.

Az egység jegyében

A legszembetűnőbb megállapítás, amely a felsorolásból kiderül, az, hogy a közlekedés dolgozói álltak az élen a demokráciáért és a békéért folytatott harcokban, ami azt jelenti, hogy világosan megértették: milyen szoros az összefüggés a leszerelésért, a békés egymás mellett élésért, a demokratikus szabadságjogokért folytatott akciók és a gazdasági jellegű akciók között.

A második megállapítás az, hogy ezek a harcok és eredményeik megszilárdították a dolgozók akció- és szakszervezeti egységét.

Elmondhatjuk, hogy e harcok fő jellemvonása az, hogy bizonyítják az egység jelentős fejlődését az új, egységes taktika értékét az akadályok legyőzésében.

Előzetes engedéllyel, a saját költségére

Kaposhomok megállóhelyen elég nagy az utasforgalom. Az őrházban azonban még mindig petróleumlámpa világít. A község egészen a megállóig kivezettette a villanyt. Az épületbe azonban már nem lehetett eljuttatni a fényt, mivel az őrhely a vasút tulajdona. Így *Hajósi János* jegykiadó pályaőrnek nem jutott a kultúra ilyen áldásaiból.

A pályaőr kérésére kérelemmel fordultunk a felsőbb szervekhez. A következő válasz érkezett:

„A villanybevezetési kérelmével kapcsolatban értesítem, hogy beruházási hitel hiányában kérése egyelőre nem teljesíthető. Az érvényben levő lakásügyi rendelet alapján saját költségén — előzetes engedéllyel — a villanyt bevezettetheti, a felmerült költségeket azonban a MÁV nem térítheti meg és a lakbérbe sem tudhatja be."

Nincs beruházás. Pedig nem sokra lenne szükség, hiszen mint a felvétel mutatja, az őrháztól néhány méterre a közút melletti villanypóznán már ott van a fény.

M. L.

Emlékbélyegek a III. szakmai konferencia tiszteletére

A közlekedési dolgozók budapesti szakmai konferenciáját előkészítő bizottság 3, 5 és 10 forintos címletű emlékbélyegeket bocsát ki a konferencia költségeinek részbeni fedezésére.

A Tanácsköztársaságra emlékeztek

A szegedi csomóponti KISZ-bizottság és az ifjúsági tanács rendezésében március 21-én a KISZ-fiatalok nagygyűlésen emlékeztek meg a dicsőséges Tanácsköztársaságról.

A nagygyűlésen megjelent 450 fiatal előtt Annus István, a csomóponti pártbizottság tagja ismertette a Tanácsköztársaság jelentőségét és tanulságait. Kitért arra is, hogy a fiatal Tanácsköztársaság védelmében hogyan álltak helyt a vasutasok.

Sz. S.

270 lóerős Diesel-hidraulikus mozdony

Mint ismeretes, a sorozatban gyártott, 130 lóerős dieselmechanikus mozdonyokkal az állomásokon, ipartelepeken végeznek tolató szolgálatot. Ennek a mozdonytípusnak hidrodinamikus változata alkalmas 30—35 kilométeres óránkénti sebesség mellett kisebb személyvonati szerelvények továbbítására is. Ugyanilyen lóerejű dieselmozdonyt használunk a keskenynyomközű vonalakon is.

A nagyobb teljesítmény elérésére volt szükség az új, 270 lóerős diesel-hidraulikus mozdonyok prototípusának legyártására. A mozdony maximális sebessége tolatóüzemben óránkint 30, vonali üzemben 60 kilométer. A hajtóerőt Ganz—Jendrassik-rendszerű dieselmotor szolgáltatja. Valamennyi vezérlőszerv — az átmenő légfék vezetői szelepe kivételével —, a vezetőfülke mindkét oldalán megtalálható, így a mozdony a fülke mindkét oldaláról vezethető.

A mozdonyt mellékvonalakon tehervonatok továbbítására és tolatási célokra, egyaránt hasznosítani lehet, sőt a fűtési idényen túl — személyvonatok továbbítására is felhasználható.

A prototípussal most végzik a szükséges próbákat. Remény van arra, hogy a mozdony a hozzáfűzött reményeket beváltja.

A 9. szakosztály újítási feladattervéből

Kidolgozandó olyan *hangfrekvenciális villamosóra vezérlő áramkör* és szerelvény melynek segítségével a gócközpontokban levő főóránál a vonali állomások óraalközpontjai vagy órái 50—100 kmes körzeten belül vezérelhetők, vagy utánaállíthatók.

A megoldás tartalmazza utasításba illeszthető módon a műszaki leírást és működési jellemzőket is a gazdaságosság vizsgálatával együtt. Új légvezetékes, vagy kábeláramkör e célra nem létesíthető. Az átvitelre valamely meglévő áramkört kell többszörös kihasználással igénybevenni.

Műszaki irodalom: órahálózat működési leírásai.

Műszaki támogatást ad: Pálffy Imre főmérnök KPM I/9. A. o.

A népgazdasági eredmény a vezérlő vezetékek elhagyhatóságában jelentkezik. Az évi megtakarítás után 8 százalékos részesedést véve alapul az újítási díj előszámítás alapján 12 000 Ft.

Határidő: 1961. június 30.

★

Párhuzamos kapcsolású állomásközi vonalnál az irodai automata berendezés már kizárólag a menetjelzések önműködő adására szolgál. Ennek pótlására szükség volna egy *korszerű áramköri megoldásokkal működő jelzésadó szerkezet* kialakítására, mely a páros és páratlan menetjelzésen kívül vészjelzés és körözvényfelhívás automatikus adását, valamint jelzések egyenkénti adását is lehetővé teszi. Hálózati áramellátásra készüljön, de a tartalék áramellátás is önműködően biztosítva legyen. A vonalra a csengőket működtető áramot mindig az ellenállomás készülékének kell visszafelé adni, mellyel a jelzés végigfutásának ellenőrzése lehetővé válik. A jelzés kódjeleit a készülék tehát először az ellenállomás készülékének adja megfelelő módon, s ez dolgozza fel működtető jeláramokká. Csak kéthuzalos kapcsolás alkalmazható.

Műszaki irodalom: Debrecen—Apafa párhuzamos kapcsolású állomásközi vonal leírása és 50 hióáramkörök működési leírása.

Műszaki támogatást ad: Szalontai Lajos v. főmérnök KPM I/9. A. o.

A feladat megoldója működő mintakészülék bemutatása után sorozatgyártásra alkalmas kivitel esetén 2000 Ft céljutalomban részesül.

A javaslat megvalósítása esetén a régi irodai automaták felújítás helyett leselejtezhetők. Előnye még a helymegtakarítás, előnyös használat és kezelés mellett az előállítási költsége kb. a réginek a fele. A várható népgazdasági haszon után 7 százalékos újítási díj, kb. 7000 Ft.

Határidő: 1961. június 30.

★

Beépített talpfák, illetve betonaljak ellenállás értékének megállapítására mérőberendezés készítendő. A berendezésnek mérnie kell a talpfák, illetve betonaljak ellenállását a sínek eltávolítása nélkül. A mérőberendezést a szigeteltsínben folyó egyenáram, valamint a villamosvontatás visszatérő árama nem befolyásolhatja.

Műszaki irodalom: Mérés és automatika c. folyóirat.

Műszaki támogatást ad: Machovits László B. B. Fenntartási Főnökség.

A feladat megoldója az újítási idíjon felül 2000 Ft céljutalomban részesül.

A feladat megoldásával várható eredmény: a biztosító berendezések működésének, illetve zavarainak hatásosabb vizsgálata, a vasúti forgalom nagyobb biztonsága érdekében. Alkalmazása esetén a javaslattevő eszmei díjazásban részesül.

Határidő: 1961. június 30.

Tranzisztoros vezérlés a Rába-Balaton motorkocsiban

A *győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár* első motorkocsijával, a *Rába-Balaton* kocsival a próbaúton észlelt hibák kijavítása után, újabb próbát tettek. A motorkocsi, amelyben több új szerkezeti megoldást alkalmaztak, üzemzavar nélkül tette meg az ezer kilométernél hosszabb utat. Az automatikus berendezések, amelyek elsősorban a vezető munkáját könnyítik meg a sebességváltásnál, kitűnően működtek. A sebességváltást, ami a legkényesebb művelet, a tranzisztorok önműködően végzik el.

A Rába-Balaton kotorkocsit rövidesen beállítják az utasforgalomba, hogy további tapasztalatokat szerezzenek, mielőtt megkezdik az új típusú motorkocsik sorozatgyártását.

A Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Nemzetközi Szövetsége III. szakmai konferenciájának francia nyelvű plakátja

A konferenciával kapcsolatban tudni kell, hogy a kapitalista országok küldötteinek nagyrésze csak úgy juthat el hazánk fővárosába, ha dolgozótársaik adományaiból teremtik meg az ideutazás költségeit. Nagyrészük illegálisan, minden veszélyt vállalva kel útra, hogy részt vehessen a világ közlekedési dolgozóinak seregszemléjén. Sokukra esetleg a hazatérés után börtön vár, de az egyéni szabadságon túl nagyobb jelentőségűnek tartják, hogy részt vehessenek a konferencián.

Mi, magyar vasutasdolgozók, akik 16 éve a szabadság útjára léptünk, még jól emlékszünk azokra az időkre, amikor meg voltunk fosztva a legelemibb szabadságjogok gyakorlásától is. Éppen ezért fogadjuk a legnagyobb szeretettel a hazánkba érkező testvér szakszervezetek küldötteit.

Internacionalista kötelességünk, azon túl, hogy megmutatjuk azt az eredményt, amelyet egy felszabadult nép, egy felszabadult országban 16 év alatt teremtett az is, hogy kiki anyagi erejéhez mérten járuljon hozzá a kapitalista országokból érkezett küldöttek utazási költségéhez és ellátásához.

Bizonyosak vagyunk abban, hogy a magyar vasutasdolgozók, akik már eddig számos esetben mutatták meg áldozatkészségüket és szolidaritásukat a világ dolgozóinak a tőke, a kizsákmányolás elleni harcával kapcsolatban, a kérő szóra, a nemes ügyet támogatva nem zárkóznak el néhány forintos anyagi áldozattól sem.

ÁPRILIS 4. TISZTELETÉRE

Felszabadulási emlékmű a celldömölki fűtőházban

A februári KISZ-taggyűlésünkön *Kun József* fűtőházfőnök azt javasolta, hogy felszabadulásunk 16. évfordulójára állítsunk fel egy emlékművet a fűtőház területén. A kiszisták nagy lelkesedéssel fogadták a javaslatot és nyomban elhatározták, hogy védnökséget vállalnak az emlékmű építése felett.

A fiatalok első teendője az volt, hogy *Balatonrendesről* külön vágánygépkocsin követ szállítottak *Celldömölkre*, majd kijelölték az emlékmű helyét és megkezdték a környező terület parkosítását. A KISZ-esek lendületét látva, az idősebbek közül is sokan bekapcsolódtak a munkába.

Az emlékoszlop elejére *Gönye János* bácsi rézdombormű vet készített. A dombormű a munkásosztály győzelmét ábrázolja a fasizmus felett.

Az emlékmű felállítására és környékének parkosítására jobbára társadalmi munkában mintegy 300 órát fordítottak a fiatalok. A kőműves munkákat *Horváth János* segédkezelő végezte. Az ifik közül kitűntek *Szemenyei László* KISZ-titkár, *Győrffy Mária* vezetőségi tag, *Kelemen Magdolna* és *Finta István* szocialista brigádvezető.

Kismihók Róbert
Celldömölk

Ünnepi műszak

A kaposvári pályafenntartási főnökség dolgozói április 4-e tiszteletére március 27-től egyhetes ünnepi műszakot tartanak. A műszak idejére a főnökség dolgozói anyagtakarékossági és termelési felajánlásokat tettek.

A kaposvári 1-es szakasz lakatosai 2500, a kőművesek 1800, a bádogosok 1300, az asztalosok és a festők pedig 1000, illetve 500 forintot takarítanak meg az ünnepi műszakban.

Újítások segítségével

A *Szolnoki Járműjavító* kovácsműhelyében alig érteni szót, olyan nagy zajt csapnak a lég- és gőzkalapácsok. A tűzikovácsok a nagy hőség miatt verejtékező arccal végzik munkájukat. Nem eredménytelenül. Az év első két hónapjában 101,03 százalékra teljesítették a tervet. *A műhelyben most április 4-re, hazánk felszabadulásának 16. évfordulójára készülnek.*

A műhely újítói is szorgalmasan dolgoznak. *P. Szabó Károly* szocialista brigádja vállalta, hogy a hordrúgó heveder csapszegek készítésénél ebben az évben 6280 órát takarítanak meg. Hasznos újítást nyújtott be *Varga József* és *Németh László* is. A 160 mm-nél hosszabb csavarokat eddig kézi erővel készítették a műhelyben. A két újító olyan sajtoló prést készített, amely egy billenős szerszám kiegészítésével könnyebbé és gyorsabbá teszi a csavarok készítését.

Eredményes munkát végez a *Telek-* a *Csomán-* és a *Fehér-* brigád is. Tervüket dekádról dekádra egyenletesen teljesítik.

Csomor János
Szolnok

NÉHÁNY SORBAN

A felszabadulás évfordulójára megélénkült a versenymozgalom a *Landler Járműjavítóban*. A kazánkovácsok vállalták, hogy márciusban 101 százalékra teljesítik a tervet, megjavítják a munka minőségét és 1 százalékkal csökkentik az önköltséget. Hasonló vállalások születtek a többi osztályon is.

*

Egyhónapos ünnepi műszakkal köszöntik a felszabadulás évfordulóját Piliscsaba állomás dolgozói. Az állomás szocialista brigádja az élüzem-tényezők túlteljesítése mellett, a felvételi épület környékének csinosításából is részt vállalt.

*

A bicskei pályamesteri szakasz dolgozói vállalták, hogy szalagszerű felépítményi munkájukat a tervezett határidő előtt befejezik. Ezzel mintegy húszezer forintot takarítanak meg a népgazdaságnak. Ugyanakkor szabadidejükben rendbehozzák a laktanya udvarát és a szolgálati helyük környékét.

*

Felépítménycsere terven felül. A pusztaszabolcsi pályamesteri szakasz dolgozói április 4-e tiszteletére vállalták, hogy a fűtőház 1-es vágányán terven felül elvégzik a felépítménycserét.

*

Ötezerkétszáz forint értékű társadalmi munkát vállaltak a felszabadulás évfordulójának tiszteletére *a torbágyi pályafenntartási szakasz* dolgozói.

Parkosítás a felszabadulás ünnepére

A *tapolcai* felvételi épületet már a múlt esztendőben megfiatalították a kőművesek. Amikor elkészültek a felújítással, az állomás dolgozói társadalmi munkában hozzáfogtak a felvételi épület környékének a rendbehozásához. A szorgalmas kezek rövid idő alatt szép parkot varázsoltak az épület mellé.

Az állomás szépítése most újból megkezdődött. A mozgalmi szervek kezdeményezésére a dolgozók a felszabadulás évfordulója tiszteletére vállalták, hogy tovább szépítik az állomás környékét. *Horváth György, Bogdán Lajos, Csák Zoltán* és *Kiss Imre* forgalmi szolgálattevők brigádja már teljesítette a vállalást. Az állomás vágányok felöli oldalán olyan virágágyakat létesítettek, hogy a kertészek is megirigyelhetnék.

Bognár Károly

Előadás Petőfiről

A szombathelyi Ady Endre Művelődési Otthonban nagysikerű történelmi előadást tartott március 14-én *Dienes András* kandidátus *Petőfi Sándor* halálának körülményeiről.

A több mint kétszáz főnyi hallgatóság soraiból többen tettek fel kérdést a legújabb kutatások eredményeivel kapcsolatban. Az előadás után levetítették a *Kihunyt egy csillag* című, Petőfi életének utolsó napjait dokumentáló kisfilmet, amelynek írója szintén Dienes András kandidátus.

Érettségi után a Miskolc-tiszai pályaudvaron helyezkedett el Tóth Piroska. Jelenleg mint engedélyes távírász dolgozik. Vezetői elégedettek a fiatal lány munkájával, szorgalmával

A Miskolc-tiszai pályaudvaron a váltókezelők között is találhatók fiatalok. Ilyen Zsiros József is, aki fegyelmezett, lelkiismeretes munkájáról ismert

A balassagyarmati fűtőházban

Fűtőházunknál március 2-án és 3-án tartottuk a rendkívüli termelési tanácskozásokat. Ezen a tanácskozáson újabb vállalások születtek április 4-e tiszteletére. *Labáth József* szocialista brigádja például vállalta, hogy terven felül elvégzi egy 375 sorozatú mozdony kerékpárjának javítását. A szénszerelők a mozdonyok gyors előkészítése mellett társadalmi munkában részt vesznek a fűtőház környékének parkosításában.

A mozdonyvezetők közül *Cserni István* vállalta, hogy széntakarékossági tervét 113%-ra teljesíti. *Petrik Mihály* mozdonyvezető a gép javítási költségét 5%-kal akarja csökkenteni, hogy csak néhány példát említsek.

Rónási István

Eredményesen vizsgáztak

A múlt év őszén *Alsóörsön* is létrehozták a dolgozók általános iskolájának esti tagozatát. A jelentkezők között volt ipari és mezőgazdasági dolgozó, pék, háziasszony és négy vasutas is.

A négy vasutas öregdiák nagy szorgalommal fogott a tanuláshoz. S az eredmény? A sikeres félévi bizonyítvány. Pedig *Zórád Lászlónak*, az 51 éves szakszervezeti bizalminak, *Nagy László* málházónak, *Horváth Kálmán* és *Hamar Gyula* váltókezelőknek nagy áldozatot jelent a nehéz vasuti szolgálat után beülni az iskolapadba. Ők mégis szorgalmasan tanulnak, mert pótolni akarják hiányos iskolai végzettségüket.

Kiss Lajos szb-titkár,
Mosonmagyaróvárott minden vasutas tagja a szakszervezetnek

Mindössze öt főből áll *Mosonmagyaróvár* állomás szakszervezeti bizottsága. Ez a kis kollektíva eredményesen tevékenykedik. Erre legfőbb bizonyíték, hogy az állomáson minden dolgozó tagja a szakszervezetnek és a tagdíjfizetéssel sincs baj.

Az állomáson azonban nemcsak a szakszervezeti bizottság tagjai élén *Turán Antal* szb-titkárral — dolgoznak jól, hanem a bizalmiak is. Igaz, ez is a szakszervezeti bizottság jó munkáját dicséri. Az szb ugyanis rendszeresen foglalkozik a négy bizalmival.

Javuló teljesítmények a budapesti igazgatóság területén

Egyre emelkedő eredmények jelzik a budapesti igazgatóságnál az év első két hónapjában, hogy a széles körben kibontakozott versenymozgalom meghozta a gyümölcsét. Az év első hónapjában *a kocsiigényes szállítási tonnatervet csaknem 103 százalékra teljesítették*. A személyszállító vonatok januári menetrendszerűsége 94,1 százalék volt.

Van azonban javítani való a tehervonatok menetrendszerűségében, mert az alacsony eredmény lerontja a hálózati célkitűzés teljesítését is. A budapesti igazgatóság hálózatán januárban nem egészen 69 százalékos volt a menetrendszerűség, ami az átlag alatt van.

Jobb a helyzet a teherkocsik átlagos kihasználásánál, ahol sikerült túlszárnyalni a 17 tonnát. Az egy kocsira eső terhelés átlagos növekedéséből adódik, hogy jelentékenyen megnőtt a tehervonatok terhelése is. *Februárban 869 tonna volt az átlagos terhelés*, ami az országos szint szempontjából sem kis teljesítmény.

Az igazgatóság dolgozóinak februári eredményei is azt bizonyítják, hogy második ötéves tervünk első esztendejének szállítási feladatait egyre jobb eredményekkel oldják meg. A kocsiigényes árutonna továbbítási tervet csaknem 102 százalékra, a kocsikihasználási tervet pedig 100,82 százalékra teljesítették. Tovább javult a személyvonatok menetrendszerűsége: februárban 95,4 százalékra.

Mindent egybevetve az igazgatóság dolgozói a többi igazgatóság eredményeihez viszonyítva jó közepes eredményt értek el. *Tovább kell javítani a tehervonatok menetrendszerűségét, emelni kell a kocsikihasználást és akkor még jobb helyezést érhetnek el az igazgatósági versenyben.*

B. I.

Pécs állomás takarékossági célkitűzéseiből

Állomásunkon nem tervtényező az egy kocsira eső tolatási idő csökkentése, mégis nagy gondot fordítunk rá. A jelenlegi 4,5 perces időt az év végéig 3,9 percre szeretnénk csökkenteni. A felhasználásra kerülő anyagoknál az előző évihez viszonyítva 3 százalékos megtakarítás szerepel a takarékossági tervben.

A szállítható felekkel komplex-brigád szerződést kötöttünk. A kocsitartózkodási tervet a múlt évi 10.5-ről 9,5 órára csökkentjük. Az idegen kocsik tartózkodási idejét is rövidítjük. A kirakási időt az elmúlt évhez viszonyítva 30 ezer órával csökkentjük.

Továbbra is alkalmazzuk a jól bevált kocsiválogatási módszert. A személyvonatok menetrendszerinti közlekedését 98, a tehervonatokét pedig 82 százalékra vállaltuk.

A takarékossági tervben szereplő célkitűzések végrehajtását a mozgalmi szervek, a szolgálati vezetéssel rendszeresen ellenőrzik és az előforduló hibákat közös erővel kijavítják.

Leili Ferenc
Pécs

Új üzemi konyhát és étkezdét kapnak a Hámán Kató fűtőház dolgozói

A MÁV Budapesti Magasépítési Főnökség Landler Építésvezetősége végzi a *Hámán Kató* fűtőház új üzemi konyhájának és étkezdéjének építését. A modern kivitelű, korszerű létesítmény két és félmillió forintos költséggel épül.

Az építésvezetőség 1960. augusztus 16-án kezdte meg az építkezést, s december végére már tető alatt állt az épület. Ebben nagy része van a szorgalmasan dolgozó kőműveseknek, ácsoknak és segédmunkásoknak.

Mivel az építők egész télen dolgozhattak, minden remény megvan arra, hogy május végéig elkészülnek a fűtőház új szociális létesítményével.

Tóth Mihályné
Budapest

Józsefváros

Ha a dombra telepített épületeken a tábla nem közölné, hogy állomás, alig ismerné fel a szemlélő. Az épület és környéke ma is hasonlít arra a múlt század közepi Stáczió utcára, ahonnan 1867. április 2-án „kirobogott" a próbavonat.

A Szent István kőszénbánya társulat és néhány földbirtokos azzal a céllal kért ide vasútépítési engedélyt, hogy a tarjáni szénmedencét összekössék Pesttel.

Ez sikerült, de az üzletmenet nem.

Ezért lett a *„Császári és Királyi Szab. Pest-Losonc-Besztercebánya Vasút- és Kőszénbánya Társulat"* vasútjából 1866-ban *Cs. Kir. Magyar Északi Vasút*, majd 1868. június hó 30-án a *Magyar Államvasutak* első vonala.

Itt járunk a régi *Pest*, a mai *Józsefváros* állomás épületei, raktárai között. Motoros targoncák zaja nyomja el a munkavezető raktárnokok hangját.

Naponta 200 tonna darabáru

Barcza Jenő főintéző, rakodási részlegvezető ad tájékoztatást, de csak kisebb-nagyobb megszakítással, mert percenként keresik.

— A csarnok 180—220 tonna darabárut rak naponta. Mindent, ami csak elképzelhető — mondja. *— Gépeket, műszaki cikkeket, gázpalackokat, divatárukat, bútorokat, szöveteket, selymeket, piperecikkeket, stb. A félkilógrammos csomagtól a 20 mázsásig. Hét irányba indítunk gyűjtőket.*

Egy szállító fél zavarja meg beszélgetésünket. *A Dohányértékesítő V.* dolgozója 42 mázsa dohány elszállításához rendel kocsit.

Tovább megyünk... *Bankó Károly* kereskedelmi helyettes főnök zárkózik fel kísérőnek.

— Az utóbbi években sok változás történt — mondja. Új és szép szerepünk lett Budapest le- és feladási áruforgalmában. A pesti gyorsdarabáru forgalmat kizárólag mi bonyolítjuk le. Egyrészt a csarnok, másrészt a szállítmányozási szolgálatunk. 17 gépkocsival fuvarozzuk fel a felek által bejelentett árut. A távoli kerületekből csak a késő esti órákban kerül az áru az állomásra. Ilyenkor van a hajrá. A felfuvarozásnak, berakásnak, elszámolásnak és az elszállításnak ugyanis a bejelentés napján meg kell történni és meg is történik.

Előnyös változás az is — és erre büszkék vagyunk — hogy az elmúlt esztendők 60—70 kocsit igénylő áru mennyiségét ma 50—55 kocsiba rakjuk be.

A gyorsdarabáru küldeményeknek tranzit pályaudvara Józsefváros. Nagyon sok az élőküldemény, és tavaszi hónapokban a primőr áru.

Azt, hogy sok élőküldemény érkezik, nem kellett bizonyítgatni, mert az I. számú raktár „trepnijén" hangos malacsivítás igazolta azt. A raktár másik vége, csaknem kizárólagos körlete a *Tejipari Vállalatnak*. Itt megy keresztül Budapest tejszükségletének nagy része.

— Talán az egyik legkényesebb feladatunk ez — mondja az időközben mellénk szegődött *Samu Jenő* állomásfőnök. *Nem volt könnyű a részmozzanatokat összehangolni. De ma már kialakult egy olyan munkafolyamat, hogy a tejgyűjtők, a tartályok a vonat érkezésétől számított 40—50 perc alatt az iparvágányokra kerülnek.*

Azt is kevesen tudják, hogy a vidéki filmszínházakban pergetett filmek mind megfordulnak Józsefváros állomáson. De idáig egyetlen előadás sem maradt el miattunk — jegyzi meg kedélyesen az állomásfőnök.

Vámvizsgálat is folyik

Sok a vámtiszt és a pénzügyőr az állomáson. Az is kiderült, hogy miért. Lassan két esztendeje, hogy Szobon be- vagy kilépő áruk vámszolgálati teendőit itt látjuk el.

A fedett kocsikban érkező vámárukkal nincs baj, de a nyitott kocsiban levő terjedelmes és nagysúlyú gépek, ládák kezelése már gondot okoz. Elavult az állódaru, de a tulipánon levő villanydarunak sem veszik használ. Igéretet kaptak, hogy megcsinálják, de még semmi sem történt.

— Ugy látszik, az ígéret elszállt ősszel a darumadarakkal együtt — jegyezte meg valaki szellemesen.

— Ha igy van, hát van remény, hogy tavasszal visszaszáll — volt a válasz.

Csak néhány méterrel kellene meghosszabbítani a darupályát és ez nagyon segítené az állomás munkáját, fokozná a munkatempót és a mozgódaruval végzett veszélyesebb munka részben elkerülhető lenne.

Jó munkát végez az állomás a *Szovjetunióval* kapcsolatos szállítótartály forgalomban is. Itt kezelték és továbbították a *moszkvai* és legutóbbi *brüsszeli* világkiállításra küldött tárgyakat is.

— Gyors és alapos munkát jelentett ez, tekintettel a sürgősségre és értékre — mondja a kereskedelmi helyettes főnök.

Élüzemszint felett

Trófeaként csüngnek az irodák falain a Ganz—MÁVAG-gyárban exprotra gyártott „ezüstvonatok" képei. Ugyanis itt kerültek és kerülnek feladásra *Argentina, Egyiptom, Jugoszlávia, Lengyelország* és korábban *India* részére küldött motorkocsik.

— De beszélhetnénk az egyre növekvő iparvágány és bérelt terület forgalomról is: BELSPED, RAVILL, TÜKER, stb. — mondja egy raktárnok.

— Van mit a tejbe aprítani. Bizony van... de... ennek ellenére 1957-től élüzemszint felett végezzük munkánkat. Talán most sikerül elnyerni a kitüntetést — monják a „józsefiek" egybehangzóan.

Többet nem értettünk a reménykedésből, mert nagy csatazajjal megérkeztek a „gumidanik" aztán jó szorosan a raktár falához állva megkezdődött a sivalkodó malacok berakása. Amott egy tejszállító autó dübörög, kikerülve a macskaköveken dülöngélő kétlovas szekeret.

G. J.

A tbc-s betegek anyagi támogatása

Népi államunk a tbc megelőzésére számos intézkedést foganatosított. A tbc gyógyítása érdekében a kórházi (klinikai, gyógyintézeti) ápolás teljesen díjmentes. Díjtalanul vehetik igénybe az ilyen betegek a lakóhelyük szerinti tbc gondozó intézetet, az illetékes körzeti orvost, a gondozóintézet beutalásával a szakorvosi rendelőintézet járóbeteg rendeléseit.

Rendszeres támogatás

Mindezeken túlmenően az állam anyagi támogatást is biztosít a tbc-s betegek részére.

Az anyagi támogatás kétféle: rendszeres és rendkívüli anyagi támogatás.

Rendszeres anyagi támogatásban részesül a gyógyintézetben ápolt biztosított tbc-s beteg:

a) ha ellátásra szoruló családtagja van és a gyógyintézeti ápolása idejére járó táppénze a napi 60 forintot nem éri el,

b) ha eltartásra szoruló családtagja nincs és fekvőbeteg-gyógyintézeti ápolása idejére járó táppénze a napi 30 forintot nem éri el.

A rendszeres anyagi támogatás összege az eltartásra szoruló családtaggal rendelkező fekvőbeteg-gyógyintézetben ápolt táppénzes beteg részére napi 8 forint. Ezt úgy kell értelmezni, hogy a napi táppénz összegét 8 forinttal fel kell emelni, de az így felemelt összeg napi 60 forintnál több nem lehet.

Az eltartásra szoruló családtaggal nem rendelkező fekvőbeteg-gyógyintézetben ápolt táppénzes beteg részére napi 6 forint rendszeres anyagi támogatás jár, de a napi táppénz és a 6 forint rendszeres anyagi támogatás együttes összege napi 30 forintnál több nem lehet.

A rendszeres anyagi támogatás összege nem lehet nagyobb annál az összegnél, amely a betegnek a gyógyintézeti ápolás idejére járó táppénzét az otthoni ápolás alatt járó teljes összegű táppénzre egészíti ki.

A rendszeres anyagi támogatás összege csak annak a gyógyintézetben ápolt tbc-s betegnek jár, aki a gyógyintézeti ápolás alatt az orvosi utasításokat betartja. Kisebb szabálytalanság esetén legfeljebb 3 hónapig lehet szüneteltetni, súlyosabb esetekben végleg meg lehet vonni.

A rendszeres anyagi támogatást a táppénzzel együtt kell folyósítani.

Rendkívüli támogatás

Rendkívüli anyagi támogatás egyszer, vagy ismételt esetben adható a tbc miatt keresőképtelen, táppénzre nem jogosult biztosított és egészen rendkívüli esetben a táppénzes állományban levő tbc-s beteg részére.

Rendkívüli anyagi támogatás csak abban az esetben engedélyezhető, ha a beteg az orvos utasításait követi, az egészségügyi rendszabályokat betartja. A rendkívüli anyagi támogatás engedélyezésére a tbc gondozóintézet vezetője, fekvőbeteg-gyógyintézetben ápolás esetén a gyógyintézet igazgatója tesz javaslatot. A rendkívüli anyagi támogatás engedélyezése a szakszervezet társadalombiztosítási osztályán szervezett társadalombiztosítási bizottság hatáskörébe tartozik.

A rendkívüli anyagi támogatást a beteg kérelmére a tbc-gondozóintézet javasolja. De javasolhatja a szakszervezeti bizottság is, ha tudomása szerint a beteg körülményei azt indokolttá teszik. Ilyen indoknak tekinthető, ha a betegség gyógykezelése hosszabb időt, legalább 6 hónapot igényel; ha a beteg több családtagról gondoskodik, ha a betegnél, vagy családjában a család megélhetését veszélyeztető esemény áll be és emiatt tartani lehet attól, hogy a beteg a gyógykezelését idő előtt megszakítja.

munkavédelmi újdonságok

Miért csak a sérült?

III.

Az elmúlt számban arról írtunk hogy egyes balesetvizsgáló bizottságok miképpen hárítják a felelősséget a sérültre a balesetekért. Ezzel a kérdéssel azért is foglalkozni kell, mert sem a sérültre, sem az üzem dolgozóira nézve nem közömbös, hogy a balesetekért ki a hibáztatható.

A felelősség kérdésének helytelen megállapítása, hogyan hat vissza az üzem dolgozóira?

Például az egyik járműjavítónk mozdonyosztályán nagyszámban fordultak elő a botlásból, tárgyak leeséséből keletkezett balesetek. A balesetért a sérülteket hibáztatták azzal az indokolással, hogy munkájukat figyelmetlenül végezték.

A felülvizsgálat során kiderült, hogy a balesetek azért olyan gyakoriak, mert az osztályvezető szemet huny az üzemi rendetlenség felett azzal, hogy nincs elég segédmunkás, akik biztosítani tudnák az üzemi rend fenntartását. Az osztályvezetőt pénzbírsággal sújtották. A hatás nem maradt el: megjavult az üzemi rend és csökkent a balesetek száma. A tényleges mulasztók felelősségre vonása tehát végső soron kihatott az üzem dolgozóira is.

Mit jelent a sérültre nézve, ha a balesetért őt hibáztatják?

A balesetvizsgáló bizottságok véleményes jelentései, de a sérültek vallomásai is azt igazolják, hogy a sérültek túlnyomó többsége hajlamos arra, hogy a felelősséget magára vállalja még olyan esetben is, amikor ez nem így van. Ennek több eredője van.

1. A sérült nem mindig tudja, hogy mi számít a vállalat, illetve szolgálati vezetés mulasztásának.

2. Nincs tisztában azzal, hogy milyen hátránnyal jár magára nézve, ha a balesetért őt hibáztatják.

3. A dolgozók egy részében él az a helytelen gondolat, hogy *„ne kerüljön szembe vezetőivel".*

Ehhez járul még az a körülmény, hogy a szakszervezeti bizottságok sem adnak megfelelő felvilágosítást a fentiekre vonatkozóan.

A balesetek anyagi vonatkozásait nézve köztudomású, hogy a táppénz és a nyugellátás összege nem éri el a dolgozó átlagkeresetét. A különbözetet „különbözeti kár"-nak nevezik.

Melyek azok az esetek, amikor a munkáltató és a vétkes dolgozó kártérítési felelősséggel tartozik a károsultnak vagy hozzátartozóinak a munkavédelmi szabályok megszegésével okozott kárért?

Elsősorban tisztázzuk a kártérítési kötelezettségnek — amelyet anyagi felelősségnek is nevezünk — az elvi alapjait.

A vállalat, illetve szolgálati főnökség tartozik olyan feltételeket biztosítani, amelyek mellett a munkavállalók életük és testi épségük veszélyeztetése nélkül teljes biztonságban dolgozhatnak. Ha a vállalat, illetve szolgálati főnökség ezt a kötelezettséget megszegi, tartozik az ebből származó kárt a dolgozónak megtéríteni. Nem mentesít a kártérítési felelősség alól az sem, hogy a munka biztonságos elvégzéséhez szükséges óvóintézkedéseket azért mellőzték, mert az nagyobb költséggel jár, vagy ezeknek a költsége nem áll arányban a bekövetkezhető balesetből származó kárral.

A szocialista társadalmi rendben a tervteljesítés követelménye sem állhat ellentétben azzal az elvvel, hogy a legfőbb érték az ember, mert a tervteljesítésnek is alapvető feltétele a termelés biztonsága.

A munkáltató a vele munkajogviszonyban álló dolgozónak, illetve hozzátartozójának üzemi baleset vagy foglalkozási betegség által okozott kár fejében kártérítéssel tartozik, ha ő maga — vagy olyan megbízottja, akinek eljárásáért felelős — az üzemi balesetet vétkesen idézte elő. Akkor is kártérítéssel tartozik, ha üzemi baleset vagy foglalkozási megbetegedés a hatóság által jogerősen elrendelt balesetelhárító, illetőleg egészségvédő óvórendszabály megszegéséből vagy óvóintézkedés elmulasztásából származott.

A különbözeti kár megtérítésére vonatkozó előírásokat a következő számban ismertetjük.

Munkavédelmi ellenőrzés tapasztalatai a Felépítményi Vasanyagjavítóban

Aki 2—3 évvel ezelőtt járt a *Felépítményi Vasanyagjavítóban*, meglepődve láthatja azt a fejlődést, ami ezalatt történt. A munkafeltételek jelentősen megjavultak. Az elavult gépeket új, korszerű gépekkel cserélték ki. Az üzem, a mozgalmi szervek vezetői és a dolgozók örömmel beszélnek az eredményekről, de nem titkolják azokat a nehézségeket sem, amelyekkel meg kell küzdeniök az átszervezés során.

A fejlődés örömébe azonban üröm is vegyül, ha munkavédelmi vonatkozásban nézzük a helyzetet. A vállalat vezetősége és az 16. D. osztály az átszervezés során ugyanis

elmulasztotta betartani az előzetes munkavédelemre vonatkozó előírásokat.

A programtárgyalásba nem vonták be a szakszervezetet. Jórészt ennek tudható be, hogy egyes munkahelyeken olyanok a munkakörülmények, amelyek nem biztonságosak, az egészségre ártalmasak.

A szerszámelezőben például elhelyeztek két új gépet, de azok nincsenek ellátva porelszívóval, a dolgozók tehát szilikózis-ártalomnak vannak kitéve. Ez egyébként valamennyi új csiszológépre jellemző.

A gépek elhelyezése sem megfelelő.

Ezen ugyan lehet változtatni, de csak jelentős költségkihatással és időkieséssel. Mindez elkerülhető lett volna, ha időben kikérik a munkavédelmi szervek véleményét és hozzájárulását. De ez a tény „elkerülte" a szakmai vezetők figyelmét.

Még nagyobb hiba, hogy más dolgok is elkerülik. Többek között az is, hogy néhány meghatározott beosztásban csak olyan személy dolgozhat, aki biztonságtechnikai vizsgával rendelkezik. *Turmann Henrik* és *Sándor István* művezetőknek ma is hiányzik a vizsgájuk.

Elnézik azt is, hogy vizsga nélkül vezetnek motoros-targoncát.

Az ilyen „figyelem-elkerülés súlyos következményekkel járhat. Ezt a műszaki vezetők is tudják, mégis próbálják a megtörtént dolgokat „megmagyarázni". Pl. *Garai József* művezető, aki felügyel a targoncavezetők felett, olyan magyarazatot akart adni a munkavédelmi felügyelőknek, hogy a rendőrség nem tesz kifogást azellen, hogy üzemen belül vizsga nélkül vezetnek targoncákat. A művezető elvtárs rendelkezésére álló balesetelhárítási oktatási anyagban egyértelműen rögzítve van ennek az ellenkezője.

A vállalatnál fennálló munkavédelmi mulasztásokért

felelős a szakszervezeti bizottság is,

mert nem kellő következetességgel ellenőrizte az előírások betartását.

A szakszervezetnek fokoznia kell ellenőrző tevékenységét. Ezt természetesen csak akkor tudja eredményesen végrehajtani, ha kiépíti a munkavédelmi bizottságát, konkrét segítséget ad a bizottság munkájához és a vezetőségi ülésen esetenként beszámoltatja a bizottságot munkájáról.

KEDVES BARÁTOK KÖZÖTT — NÉMET FÖLDÖN

IV.

Schwerintől búcsút véve *Ludwig Lust* és *Wittenberge* után a műkincsekben gazdag *Stendhal* vasutasai üdvözölték küldöttségünket. Rövid szívélyes beszélgetés, jelvénycserék, megannyi meleg baráti megnyilvánulás után *Magdeburg* vasutasai és kultúrmunkásai fogadták kórusunkat *Herbert Bang* elvtárssal, a szakszervezet kerületi titkárával az élen.

A berlini szovjet felszabadulási emlékmű.

Magdeburg elsősorban iparáról és háborús szenvedéseiről volt ismert előttünk. 1945. január 16-a a város gyásznapja volt. A 45 perces amerikai bombázás a város kétharmadát romba döntötte. Lángtenger, éjjeli sötétség és több tízezer halott jelezte elvonultukat.

De a szocialista építőmunka nyomán gomba módra emelkednek az új lakónegyedek. Csaknem régi pompájában áll a IX. századból származó dóm is. Tágas utcasorok hirdetik a szocialista alkotás nagy diadalát.

Itt van az NDK egyik legnagyobb vasúti javítóműhelye. Tágas, impozáns művelődési házában ismételt nagy sikert aratott kórusunk. A nagy tetszést kiváltó műsor után ismét meghitt baráti est részesei lettünk. Kedves barátság szövődött a magdeburgiak és a magyar vasutasok között. Kedves ajándékaik azóta nálunk hirdetik igaz barátságukat, dalaink a magdeburgi barátaink szívében csengnek újra.

★

Autóbuszunk a *Magdeburg—Berlin* közötti utat a jól ismert autóbahnon tette meg. Ez a mi műutainknál négyszerte szélesebb út, közepén parksávval. A kétirányú közlekedést biztosító autósztrádán sokfajta kocsit láttunk. Ez az a híd, amelyen *Nyugat-Berlin* az árut és az élelmet kapja. Néhány évvel ezelőtt még fegyvert, hadianyagot, sőt a Keletre szánt diverzánsok felszerelését is erre szállították, míg a népi hatóságok közbe nem léptek.

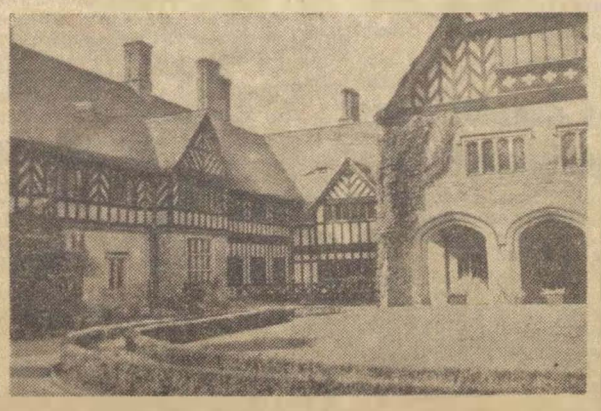
Közben bejutunk a *Havaltavak* gyűrűjébe. S e gyűrű kellős közepébe, a történelmi hírű *Potsdamba*. A 120 ezer lakosú városban és elővárosában, *Babelsbergben* számos iparí nagyüzem működik. Jelentős dieselmozdony-gyára, optikai művei, finommechanikai és elektromos műszerei. Filmgyára, csillagvizsgálója pedig világhírű.

Történelmi emlékeinek nagy része a háború alatt romokba dőlt. De legértékesebb kincse a világszerte híres *Saussouci-park* épen maradt. Rövid ideig szemlélői lehettünk a világtörténelmi jelentőségű *Cecilienhofnak* is. Ebben a kastélyban zajlottak le 1945-ben a háromhatalmi tárgyalások. Körülfogtuk a földszinti tárgyalóterem kerek asztalát, amelyen aláírták a potsdami egyezményt.

Az emeleten kis szalon, zongorával. A tárgyalások szünetében ott hallgattak koncertet a szovjet, amerikai és angol delegátusok. Itt tiltakozott Truman, az akkori amerikai elnök a halhatatlan német zeneszerzők — *Bach, Beethoven* — műveinek előadása ellen. A szovjet küldöttség egyik tagja volt kénytelen szót emelni, mint ahogy a 40 millió német sterilizálására irányuló nyugati tervet is a Szovjetunió hiúsította meg. Rövid időre e helyiségben magyar vasutas dalosok rögtönöztek kis hangversenyt a múzeum közönségének. Ez sem mindennapos alkalom.

Kovács János

(Folytatjuk)



Cecilienhof, a potsdami értekezlet színhelye

Köszönő levél Romániából

Élményekkel teli, programdús budapesti tartózkodás után csomagokkal megrakodva igyekeztem a bukaresti gyors felé. Váratlan és kellemes meglepetésemre, a vonat egyik kalauza készségesen segítségemre sietett az elhelyezkedésben.

A félhomályos világításban hangja után fiatalnak ítélhető kalauz később is bejött a fülkébe és érdeklődött hogylétünk felől. Nem személyemnek szóló érdeklődésről volt szó: a felügyelete alatt álló kocsi minden utasával épp ilyen elözékeny, segítőkész, barátságos volt.

Mondanom sem kell, jólesik — és mennyire! — idegenben a baráti szó, a segítség.

Nálunk szokás — és azt hiszem, szép szokás —, megdicsérni és kiemelni a munkájukban kiváló dolgozókat. Bizonyára a testvéri Magyarországon is szívesen fogadja Románia egy dolgozó nőjétől e pár soros köszönetet: Lovász Sándor, a Nyugati-pályaudvar dolgozója kötelességén túlmenően előzékenységéért, szíves udvariasságáért.

Dr. Becsky Iren orvos,
a Gyermek Poliklinika idegosztályának vezetője,
Cluj

MUNKÁS-PARASZT FIATALOK TALÁLKOZÓJA

A *Csongrád megyei vasutas KISZ-bizottság* patronálja a *szatymazi Lenin Tsz* KISZ-szervezetét. A patronálók a napokban részt vettek a tsz kiszistáinak ünnepi taggyűlésén, ahol ezúttal osztották ki a tagsági könyveket. A taggyűlést március 21-én, a *Tanácsköztársaság* megalakulásának 42. évfordulóján tartották.

A vasutas KISZ-fiatalok a lenini eszmékhez töretlen hűség és ragaszkodás szimbólumaként *Lenin* képét és KISZ-jelvényeket nyújtottak át az új alapszervezetnek.

A taggyűlés után együtt maradtak a fiatalok és sok olyan kérdést vitattak meg, ami a jövőbeni együttes munkájukat viszi majd előbbre.

Sz.

Feri bácsi, a kapus

Sok-sok epizód, vidámabb, szomorúbb napok jelzik egy-egy ember életútját. Ez a kis írás olyan emberről szól, akinek életében különös nyomot hagyott egy nagy világégés, a második világháború.

*

Hosszú Ferenc, vagy ahogy munkatársai hívják Feri bácsi, kapusszolgálatot teljesít Dombóvár állomáson. A napokban elbeszélgettem vele. Kíváncsi voltam, milyen előzmények után került ebbe a beosztásba. Eddig csak azt tudtam róla, hogy rokkant és néhány éve kapusként szolgál.

Feri bácsi 56 éves, 1932-ben kezdte a vasutat mint pályamunkás. Az őszi hónapokban — a cukorrépa kampány idején — a fékezők kenyerét is megkóstolta.

1936-ban a forgalomhoz került raktári munkásnak. Alig fél év után átvette a forgalom. Néhány hónap alatt ott is sokféle munkát próbált. Volt kocsirendező, sarus, gépkísérő, váltókezelő.

A második világháború Feri bácsinak is csak keserű fájdalmat hozott. Egy bombatámadásnál megsebesült és nem lehetett tovább váltókezelő. A felgyógyulás után először málházó lett, majd 1958-tól kapus. Ezt a beosztását is nagyon szereti, mert mint mondja, változatos. Foglalkozik ő a ruhatárral és a lejárt jegyek összeszedésével is. Bár az utóbbi miatt gyakran bosszankodik.

*

29 éves szolgálatának nagyobbik hányadát rokkantan éli. A háború áldozataként. Hogyne lenne lelkes hive a teremtő békének!

Bódogh Mihály

A vörös vándorzászlóval kitüntetett szolgálati helyek eredményeiből

Északi járműjavító

Ha csak a statisztikát nézzük, azt látjuk, hogy a vállalat termelési tervét 4,3, termelékenységi tervét 4,8 százalékkal teljesítette túl, önköltségi tervét pedig 3,9 százalékkal csökkentette.

Terven felül vállaltak gőzmozdony nagyjavításokat, s ezzel a vasutat jelentős mértékben segitették a vontatási feladatok teljesítésében. Felére csökkent a vállalat hibájából eredő balesetek száma a sok új természetű munka mellett is. Megszüntették a túlórákat, a ténylegesen teljesített munkanapok százezredrészére csökkentették az igazolatlan napok számát. Tervszerűen vették igénybe a fizetett szabadságokat, megszűnt a késés, a napközbeni eltávozás stb.

Mindennek motorja a szocialista munkaverseny, az osztályok közötti nemes vetélkedés volt. Mindehhez tudni kell, hogy a kiváló eredményeket az új Diesel javítóműhely építésével kapcsolatos átcsoportosítások közepette érték el a járműjavító dolgozói. *A szocialista brigád címért 29 brigád versenyez, ezideig 5 brigád nyerte el a címet és oklevelet.*

Budapest nyugati csomópont

Az állomás 1957-től élüzemszint felett teljesítette tervét. Ez nem könnyű feladat, hiszen 1938-hoz viszonyítva 300 százalékkal nőtt az utasforgalma. Rakodó pontja az ország teherdarabáru-forgalmának mintegy 65 százalékát bonyolítja le. Szállítmányozási szolgálata a legjelentősebb az országban. *A személyszállító vonatok menetrend szerinti indításában 98,5 százalékot értek el.*

Az egy kocsira eső tolatási idő három év alatt 8 percről 6 percre, a kocsik tartózkodási ideje 32 óráról 30 órára csökkent. A munkaverseny segítségével 4 tonnáról 6 tonnára emelték a kocsik kihasználását, amivel évenként 4500 kocsit takarítottak meg.

Az egy mázsára eső bérköltséget mázsánként 5 fillérrel csökkentették anélkül, hogy a dolgozók keresetét ez érintette volna. 1960 második felében 3500 tolatási óra megtakarítást ért el az állomás: *az addigi hat tolató mozdony helyett csak ötöt vett igénybe.* Közel félmillió forint az anyagmegtakarításból származó haszon.

A Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség az 1960. évi részlegvizsga tervét 103 százalékra teljesítette, 8993 tengelyt javított meg futójavítás keretében. 840 666 tengelyt vizsgáltak le, s a kocsiszolgálat hibájából a megengedhető 0,1 késett vonat százalék mindössze 0,004 százalék volt. A 0,12 százalékos termelékenységi mutatót 0,17 százalékra emelték.

1960-ban 2209 kocsinál végeztek kisorozás nélküli futójavítást, s az összes megújított kocsik száma meghaladja a 21 000 darabot a rákosrendezői teherkocsijavító fiókműhelyükben. Dicséretes és eredményes munkát végeztek ezenkívül a kulturált utazás biztosításában is.

Hatvan állomás

Az 1960. évi tervét 103,17 százalékkal zárta. Kitűnően állta meg helyét az őszi forgalmi versenyben. Az egy kocsi mozdítására kiadott tervet 0,18 perccel csökkentették, ami 2375 óra hasznos tolatási idő megtakarítását eredményezte. Ez egy állomási tartalék 99 napi hasznos tolatási idejének felel meg.

A tehervonatok átlagos terhelését az 1959. évi 1288 tonnával szemben 1960-ban már 1389 tonnában teljesitették, ami nem kevesebb, mint 516 tehervonat megtakarítását jelentette. A kocsik kihasználását 0,7 tonnával emelték, ami 564 kocsi megtakarítást eredményezett.

Az állomáson 27 brigád versenyez a szocialista brigád címért. Eddig két brigád nyerte el a megtisztelő címet.

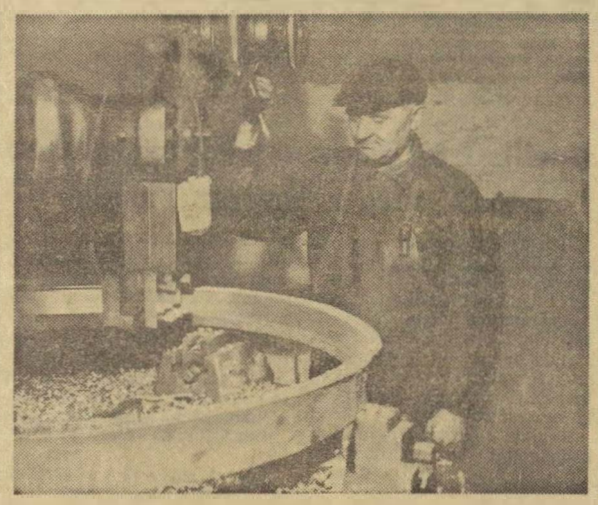
Hatvan állomás 1953-ban már büszke tulajdonosa volt a Minisztertanács és a SZOT elnöksége vörös vándorzászlajának.

Dombóvár csomópont

Dombóvár állomás munkájában 1957 óta a termelési eredmények állandó és fokozatos emelkedése jellemző. Háromszor nyerték el az élüzem címet.

Az állomásnak sikerült a szocialista brigádmozgalom hajtóerejével kitűnő eredményeket elérni. A fajlagos kocsimozgatást 10 százalékkal csökkentették, túlsúlyos vonatok közlekedtetésével mintegy 637 darab ezertonnás vonat indítását, a kocsik megfelelő kihasználása révén közel 600 teherkocsi felhasználását takarították meg. A kocsik iparvágányi tartózkodási idejét 30 százalékkal csökkentették. *A vonatközlekedési terv teljesítésével az állomás országos első helyezést ért el.*

A dombóvári fűtőház több évi következetesen szívós munkájának eredményeként sikerült az egy mozdonyra eső 111 százalékos százelegytonnakilométer teljesítményt 1960-ban 114 százalékra növelni. 21 brigád — közöttük 7 KISZ-brigád — versenyez a szocialista brigád címért. Eddig két brigád nyerte el a kitüntető címet.



Vándorrostély húzókerék-abroncs esztergálásán dolgozik Mauer Ferenc, a Székesfehérvári Járműjavító karusszelesztergályosa

Akiktől a nagy szakszervezeti bizottságok is tanulhatnak

A szakszervezet Tolna megyei bizottsága megvizsgálta, majd februári ülésén írásos jelentés alapján tárgyalta Simontornya állomás szakszervezeti bizottságának munkáját. Mint a jelentés hangsúlyozta a szervezettség 100 százalékos, a bizalmiak tevékenysége sem merül ki csupán a bélyegek eladásában, s a tagdíjak beszedésében.

A pártszervezettel és a szolgálati főnökökkel igen jó az szb-kapcsolat. Üléseiket rendszeresen megtartják. Nagy gondot fordítanak arra, hogy a felsőbb szervek határozatait a dolgozók minél előbb megismerjék. Egyszóval. szorgalmas munkájukkal méltán érdemelték ki a megyei bizottság elismerését.

★

Hogyan jutottak el idáig? Hogyan sikerült az 5 fős szakszervezeti bizottságnak élettel, tartalommal megtölteni a szakszervezeti munkát? Ezekre a kérdésekre kerestük a választ egy hónappal a megyei bizottság ülése után Simontornya állomáson.

Az elmélet és a gyakorlat párosítása

Az állomásfőnök irodájában beszélgetünk. Megfelelő helyiség hiányában itt tartják megbeszéléseiket a mozgalmi szervek. A főnök szívesen megosztotta velük rezidenciáját.

Szabó Sándor a szakszervezeti bizottság deresedő hajú titkára, — aki mint málházó dolgozik az állomáson — viszi a szót. Azzal kezdte a beszélgetést, honnan indultak, mennyi időbe, fáradságba került, míg a máig eljutottak.

— *1948 óta veszek részt a szakszervezeti mozgalomban* — kezdi visszaemlékezését. — *Kezdetben bizalmi voltam, majd szb-elnöknek választottak. Nem tudom más szolgálati helyeken, hogy volt. de nálunk abban az időben az elnök maga intézte a szakszervezet ügyeit. S mivel akkor még kevés tapasztalatom volt, bizony eléggé döcögött a szakszervezeti munka.*

Ez volt 6—7 évvel ezelőtt. Azóta sok víz lefolyt a Sión. Szabó Sándor is több szakszervezeti tanfolyamon vett részt, s a gyakorlati életben szerzett tapasztalatok mellett elméleti tudása is gyarapodott. Amit tanult, azt mindig igyekezett a gyakorlatban is megvalósítani. S ami talán még ennél is jelentősebb az 1959. évi választáson olyan emberek kerültek a vezetőségbe, akik szeretik, értik és lelkiismeretesen el is végzik a szakszervezeti bizottságban vállalt társadalmi munkát. Igen, társadalmi munkát, mert közülük senki sem függetlenített.

A reszortosok is odaadóan dolgoznak

No, de lássunk néhány példát. *Pajor László* munkavédelmi felelős 4 fős csoportjával rendszeresen meglátogatja a szolgálati helyeket és ellenőrzi, hogy a dolgozók betartják-e a munkavédelmi előírásokat. Az ő észrevételük alapján meszelték be fehérre az állomásokon az alátét fákat és hozatták rendbe a vágányok környékét. Megmagyarázzák a dolgozóknak azt is, hogyan kell a szabályoknak megfelelően balesetmentesen ellátni a szolgálatot.

A pályamunkásokat is gyakran meglátogatja a munkavédelmi brigád. Érdeklődnek problémáik felől, ellenőrzik szerszámaikat és figyelmeztetik azokat, akik aláverésnél nem használják a védőszemüveget.

A szocialista munkaverseny szervezésére is nagy gondot fordít a szakszervezeti bizottság. *Tolnanémedi* állomáson például sokáig nem tettek semmit a szocialista brigádmozgalomért. Az szb tagjai előbb elbeszélgettek a vezetőkkel, elmondták az újszerű versenymozgalom jelentőségét, majd egyik délután meghívták *Simontornyára* tapasztalatcserére az egyik forgalmi szolgálattevőt.

Azóta a simontornyaiak példájára Tolnanémedi állomáson is három brigád versenyez a szocialista brigád címért.

Ezután a bizalmiakra terelődött a szó. Hét bizalmi segíti a szakszervezeti bizottság munkáját. Nem könnyű összefogni őket, mert szétszórtan, különböző szolgálati helyeken dolgoznak.

Itt kell megjegyezni, hogy *Simontornya* állomáson kívül *Tolnanémedi és Pincehely* állomás, valamint a pincehelyi és simontornyai pályamesteri szakasz dolgozói, összesen 142-en tartoznak a szakszervezeti bizottsághoz.

A példamutatás jelentősége

Hogy a bizalmiak ilyen körülmények között is jól dolgoznak és tekintélyük van a dolgozók előtt, abban személyes példamutatásuk mellett a szakszervezeti bizottságnak is nagy része van. A hét bizalmi részére havonként közös értekezletet tartanak és időnként a szakszervezeti bizottság üléseire is meghívják őket.

Ezenkívül rendszeresen felkeresik a bizalmiakat szolgálati helyükön és menetközben is elbeszélgetnek velük, tanácsot adnak munkájukhoz.

Hosszan lehetne beszélni arról is, hogy az szb-tagjai hogyan vették ki részüket a mezőgazdaság szocialista átszervezéséből, vagy hogyan foglalkoznak a fiatalokkal. Ott van például a 23 éves *Takács Imre*. Februárban került vissza a tisztképzőről. A fiatal forgalmi szolgálattevőt — aki brigádjával már a szolgálatbalépését követő napokban elhatározta, hogy megszerzik a szocialista brigád címet, — azzal bízták meg, hogy segítsen a dolgozóknak a politikai oktatásban és az önképzésben.

A pincehelyiek kívánságára a szakszervezeti taggyűlések rendjén is változtattak. A taggyűléseket azelőtt mindig Simontornyán tartották, általában a délutáni órákban. Mivel az esti váltás és a vidéklek hazautazása miatt csak kevesen tudtak a taggyűlésen megjelenni, az szb-titkár szolgálati helyükön keresi fel a pincehelyieket.

Lehetne tovább sorolni a példákat, de talán a fentiek is szemléltetik, hogy a kis kollektíva hogyan tevékenykedik 142 szervezett állomási és pályafenntartási dolgozó élén.

Hogy Simontornyán az szb vezetői és a bizalmiak így állnak hozzá a szakszervezeti munkához, annak egy az alapja: ismerik a dolgozókat érintő határozatokat és azokat a gyakorlatban is megvalósítják

Visi Ferenc

Köszönet a becsületes megtalálónak

Március első napjaiban a budapest—bajai esti gyorsmotorvonattal Szekszárdra utaztam. A vonatban a fáradtság erőt vett rajtam és elaludtam. Szekszárdra érve, kapkodva öltözködtem és siettem a leszállással. Másnap vettem észre, hogy elhagytam igazolványtokomat, amelyben éves bérletem, posta ellenőrző igazolványom és 100 forint volt.

Az elveszettnek vélt igazolványokat a vasutasok megtalálták és lakásomra hozták. Ezúton is köszönetemet és elismerésemet fejezem ki a becsületes megtalálónak. (A Tolna megyei Népújságból.)

Jászkúti Sándor
postafelügyelő

Háború és Béke

Nem a világhírű Tolsztoj-regény következik — megannyi részletével: békés mulatozás, szerelem, háború, a Grande Armée pusztulása és a többi. Nem. Csak egyetlen zsenge emberke élete, a vele való találkozás és egy visszapillantás a múltba ezt a címet juttatta eszembe. Rá is illik a történetre.

1944. július 2. Vasárnap. Jószagú, amolyan nyári vasárnap. Ki-ki ünneplőben... A kiskocsmák udvarán döngő kugli hangja. A lakások nyitott ablakán át kiszűrődő habverőüst muzsikája, az utcai verkliszó felejtette azt a nyomasztó érzést, amit a naponta ismétlődő légiriadók jelentettek: a sziréna fülettépő fortissimója, a riadalom, futkosás a pincébe.

Igy ment ez hónapok óta. Akkor is, azon a bizonyos vasárnapon... Légiriadó... Légiriadó... Budapest... — kiabálta világgá a rádió, úgy mint máskor, de valahogy vészt-jóslóbban.

Szinte fekete árny borult mindenre. Az emberek szétfutottak. Kétlovas szekér vágtázott végig a Szegedi út macskakövein. A háromlábú verkli beállt a Dévényi utcába egy féltetős ház elé és beléfagyott a nóta; — „Kívül a kaszárnyán, kint a kapunál"...

Csend lett... majd távoli repülőgép búgást görgetett a nyári szellő. Nem volt idő spekulálni. Futás... Aztán becsapódott mögöttem az óvóhely ajtaja.

Ott a megszokott kép fogadott. 60 főre méretezett helyiségben vagy százan tolongtunk. Az egyik lócán egy anya a karonülő gyermekét dajkálta. A csöppség a nyirkos levegővel és a gyér világítással vagy ki tudja mivel...? nem volt kibékülve, sírt, egyre sírt, lassan vontatottan.

Egyszercsak, mintha ezer ördög rugdalná hasba a földet, mozogni kezdett minden. Dörgött, csattogott. Úgy ringott az óvóhely, mint játékos papírhajó a vízen. Egy öregasszony imát mormolt. A gyermekek valamilyen láthatatlan karmesternek engedelmeskedve, egyszerre kezdtek sírni, szívetmarkolóan, kétségbeesetten.

Megszámlálhatatlan tompa dörrenés rázott mindent.

★

Talán három óra is eltelt, míg valaki kimerészkedett. Az ajtón beszökő vékony fénysugár, a fojtó füstszag, az elrabbant bombák bűze, a halotti csend, az ördögi játék végét jelentette. Egyenként merészkedtünk fel... Szörnyű kép fogadott. A bunkertől alig tíz méterre hatalmas bombatölcsér tátongott, mellette a többi... A fővágány sínszálai, mint szélgörbítette fűszálak, füstösen meredtek az ég felé. Az állomással szemben levő fatelep toronymagas lángnyelvekkel égett. Kénes, kesernyés szagú volt a levegő. Lomha füstoszlopok takarták a kíváncsi nap elől az emberi gonoszság döbbenetes megnyilvánulását.

Élünk — volt olvasható a megriadt szemekben. Aztán jöttek a hírek, hogy itt egy a vonat mellett tartózkodó vasutast csapott agyon a légnyomás vagy a bombaszilánk. Ott egy fel nem robbant bomba. Amott kocsik égnek. Szétszórt ingóságok, elpusztult állatok hevertek a vágányok között és a bombagödrökben.

Az egyik forgalmi szolgálattevő az utolsó pillanatban búvt be egy szabvány-bunkerbe. Jó szelleme megőrizte, mert a hatalmas bomba olyan szerencsésen esett mellé, hogy azt — mint a gazda ásója a vakondot — emberrel együtt kidobta, kigurította a földből.

Néhányan, vasutasok és többen a környék lakói közül az állomás alatt folyó patakocska boltive alá menekültek. A bomba bizonyult erősebbnek... A boltív beszakadt. Sokan megsérültek... Néhány civil és egy vasutas holtteste feküdt a patak partján, kődarabokkal fogott újságpapír alatt. A vasutas mellett egy megtépett piros jelzőzászló hevert és egy faláda, benne gondos asszonykezek készítette vasárnapi ebéd. Köcsögsapkája, mint könnyű sajka úszott a megbolygatott szennyes árban. Arca vonásai megbékéltek, de a félig nyitott szemek égremeredten kiáltoztak: Miért? Miért? Miért?

★

1960. július 2. — egyszerű hétköznap. Dolgos, szürke. Az ezerarcú élet hullámzik az állomáson. A hangszóró bömböl — érkező, induló vonatokról ad tájékoztatást. Itt egy érkező vonat mozdonya pöfög, füstölög. Amott sisteregve fékez egy másik... Még meg sem áll, máris futnak róla az emberek. Hordár, hordár — kiált az ablakon át egy ideges hang. Anyu, anyu, anyu! — süvít egy gyermeklány. Képessport! Figyelő! Gyümölcsöt! Cukorkát! — kiabálják az árusok.

Ezen az élénk, békés napon történt, hogy egy gyerekember állított be az állomásra. Lassan, félszegen nyitott ajtót. Micisapkája forgott az egyik kezében, a másikban fémzáras táska — tele könyvekkel. Hosszúkás arca sápadt volt, szemei barnák, mély tűzűek. Nadrágja, kabátja rövid, de nem, mert divatozik, hanem, mert kinőtte. — Kérek engedélyt telefonálni — mondta katonásan, fegyelmezetten. Oda fordítottuk a telefont... Csak úgy fél füllel figyeltünk rá. Valamelyik állomással beszélt vizsgaanyagról, tanulásról.

Feltűnő volt, hogy ez a 16 éves gyerek már vasutas. Kiderült, nemrégen vették fel — külön engedéllyel —, úgy, hogy 18 éves koráig megszerzi a szakvizsgákat. Uj volt nekem, de jónak is találtam ezt a rendelkezést. Na, meg a legényke megjelenése, modora, ki tudja? — felkeltette az érdeklődésemet. Beszélgetni kezdtünk.

Apám fékező volt — meséli. Nem ismertem. Anyámtól tudom, hogy sokat utazott. Akkor is — 1944. július 2-án... És most elakadt a hangja... Rádöbbent, hogy... ma is... akkor is... — csodálatos véletlen —. július 2-a volt.

Ez egy kicsit megzavarta, de folytatta. Apám reggel ment szolgálatba. Nehezen búcsúzott anyámtól... Pontosan tudom a részleteket. Anyám sokat beszélt róla. Soha többé nem tért haza. Az állomáson mesélték el anyámnak a történteket.

Apám a 3263. sz. vonatnál teljesített szolgálatot — mondja a gyerek, mint egy nagy, a vonatszámot. A légiriadó miatt nem tudta kijutni az állomásból. Tetszik tudni — magyarázza —, a teherpályaudvar alatt folyik egy kis patak. Jól ismerem a terepet — jártam ott. Sokan bemenekültek a patak boltozata alá. Szörnyű bombázás volt — így mondják. — Alig maradt az állomásból valami. A patak boltozata beszakadt és apámat maga elé temette.

★

Ennyit még hallottam, de a többi csak foszlányokban jutott el hozzám: szegénységéről, elhagyatottságról és egy özvegy anya küzdelmeiről négy gyerekkel.

A fatális véletlen, az összeeső dátumok, meg a tizenhat év előtti kép betöltötte gondolatomat.

Visszapergett a film: Hallottam a bomba süvítését, dörgését. Az öreg asszonyt, ahogy imát mormol, a gyermeksirást, a kuglidönögést, a verkliszót. Láttam, ahogy ég a fatelep, a bujkálást, a tátongó bombagödröket, a felgörbült sínszálakat, a beszakadt patakboltozatot és az élettelen emberek között a vasút egy névtelen katonáját, a gyermek apját.

Sok volt. Sűrűn villogak a képek. A gyermek tiszta szeme vezetett vissza a jelenbe. Csak nézett rám, nem értette a megilletődésemet. Nem mondtam el neki, hogy mindent tudok, talán jobban, mint ő és az anyja. Nem mondtam neki, mert nem akartam a megállapodott lelkét megbolygatni. Csak bólintottam, hogy tudom, emlékszem mindenre.

★

Aztán bejött egy vonatvezető... Egy utas talált tárgy után érdeklődött. Hangos volt a mikrofon... Az irodaajtó előtt egy szovjet katona beszélgetett egy magyar rendőrrel. A peronon vörösnyakkendős úttörőcsapat vonult. A pályaudvar üvegfalán át beszökött a napsugár és a Körúton vidáman csilingeltek a villamosok: a munka, az élet, a béke dala zengett benne.

Gergely József

Munkás-művész találkozó a Dunakeszi Járműjavítóban

Pár héttel ezelőtt a Dunakeszi Járműjavító szakszervezeti helyiségében merült fel a közönségszervezési munka megjavításával kapcsolatban egy javaslat: hozzuk közelebb a színházakat a járműjavítóhoz, keressük meg a lehetőséget, hogy munkásainkat megismertessük a fővárosi művészekkel. Hamar kiformálódott a terv és elment a meghívás a Jókai Színház művészeihez.

A színház művészei elfogadták a meghívást. És március 22-én délután lázas készülődéssel várták a művészeket a járműjavítóban. Elérkezett a pillanat. A vállalat bejáratához érkező gépkocsiból egymásután szálltak ki a Jókai Színház népszerű művészei: Hacser Józsa, Böröndi Kati, Szabó Gyula, György László és Faragó András a színház igazgatóságának képviseletében.

Rövid üdvözlés után a művészek a munkahelyeken keresték fel a dolgozókat, akikkel igen szívélyes légkörben elbeszélgettek. Kedves jelenet tanúi voltunk a kocsialváz műhelyben, amikor a legújabb típusú hálókocsi megszemlélése után Nádasi László villanyszerelő két ibolyacsokorral a kezében egyszerű szavakkal köszönte meg a művésznőknek, hogy ellátogattak az üzembe. A művészek érdeklődéssel figyelték a munkát.

Az üzemlátogatás után a kultúrotthonban került sor a munkás—művész találkozóra. A hosszú asztalnál kb. 80 dolgozó foglalt helyet. Hamarosan felszabadult légkörben folyt a baráti beszélgetés. Különösen hatásos volt Szabó Gyula színművész felszólalása, aki ismertette azt az utat, amelyet a Kismotor Gépgyár munkapadjától a Jókai Színház öltözőjéig megtett.

A művészek a dolgozók kérdésére elmondották az egy-egy darabra való felkészülés jelentőségét, kulissza titkait, beszéltek a mai írókról, mai tárgyú darabokról, beszéltek önmagukról.

Úgy gondolom, ez az ismerkedés dolgozóknak és művészeknek egyaránt hasznos volt. A munkások részére azért, mert módjuk volt beszélgetni a művészekkel, akikben ezentúl nem a „sztárt" látják, hanem a szerepeiket küszködve formáló művészt. Hasznos volt a művészeknek is, mert akotómunkájukhoz feltétlenül szükséges, hogy a közönséggel és elsősorban a munkásközönséggel találkozzanak, kölcsönösen megismerjék egymást.

Köszöntjük a szakszervezeti bizottság helyes kezdeményezését és várjuk a további találkozók szervezését.

Horváth Ferenc

A szerkesztőség üzeni

Sziládi Sándor, Szeged, Tóth István, Piliscsaba, Rónási István, Balassagyarmat, Leiti Ferenc, Pécs, Tótka Károly, Szeged, Tóth Mihályné, Budapest, Csomor János, Szolnok, Bognár Károly, Tapolca, Kiss Lajos, Alsóörs, Kismihók Róbert, Celldömölk, Bodogh Mihály, Dombóvár, Kun József, Celldömölk, Mező László, Dombóvár: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Győrffy Sándor, Budapest: Verse közlésre nem alkalmas. **Mező László, Dombóvár:** A kurdi Új Élet Tsz zárszámadásáról írt tudósítása késve érkezett. **Bognár Károly, Tapolca:** A menetrendkönyvben észlelt sajtóhibára felhívjuk az illetékesek figyelmét. A munkavédelmi rovat rajzos címének megváltoztatására tett javaslatával nem értünk egyet. **Mezősi Miklós, Budapest:** Lapunk 1961. január 15-e óta hat oldal terjedelemben jelenik meg. Egyelőre a terjedelem tovább nem bővül, a példányszám azonban emelkedik. Folytatásos regényeket nem tudunk közölni. **Lengyel József, Csorvás:** Levelében válaszolunk.

Hollósi Béláné, Budapest: Levelét illetékes helyre továbbítottuk.

SPORTHÍREK

Két vasutas asztaliteniszező utazott a pekingi asztalitenisz VB-re. Április 4—14 között Pekingben rendezik meg az asztalitenisz világbajnokságot. A magyar válogatottban Berczik Zoltán és Rózsás Péter személyében két vasutas versenyző képviseli színeinket.

Március 19-én a szakszervezet Benczur utcai székházának tanácstermében került sor a **Lokomotiv Természetbarát Egyesület küldöttközgyűlésére.** A mintegy száz küldött az 1961. évi feladatokat is megvitatta, majd sor került a 11 tagú vezetőség és az 5 tagú felügyelő bizottság megválasztására.

A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya április 16-án, vasárnap délelőtt a Népligetben rendezi meg a vasutas férfi és női serdülő, ifjúsági és felnőtt mezei futóbajnokságát. Az idei bajnokságon is népes mezőnyök indulása várható.

Magyar szakszervezeti futók is indultak az L'Humanité hagyományos párizsi mezei futóversenyén. A négy magyar versenyző közül Huszár, a Békéscsabai MÁV Bocskay versenyzője szerepelt a legjobban. Az igen erős mezőnyben a tizenegyedik helyen végzett.

HÍREK

Nem lucaszék — lucaasztal

Azt a bizonyos lucaszéket december 13-án, Luca napján kezdik fabrikálni, aztán naponta kalapálnak, faragnak valamit rajta — pontosan úgy — hogy 11 nap alatt, tehát karácsony estére készen legyen.

A többi aztán nem úgy történik, ahogy a babona mondja.

Na de nem is ez a fontos!

Én a napokban láttam nem egy lucaszéket ugyan, hanem egy lucaasztalt.

1958-ban a Technika Házában egy kiállításon szerepelt egy asztal. Csinos, barna, olyan asztal, amelybe egy állomás valamennyi telefon és harangjelző készüléke beköthető.

Ügyes dolognak látszott. Biztosan az is. Csak éppen azt nem tudta a tervezője, hogy ezzel a boszorkány- és babonavilág eddig ismeretlen fogalmát is megalkotta.

Az asztalt Rákosrendező állomásra vitték, azzal a céllal, hogy ott felszerelik, kipróbájak. Ott is van az irodában. 1958-óta évente egyszer-kétszer hozzáfognak, szerelnek, kalapálnak, csavaroznak rajta egy kicsit. Aztán elmennek és a következő évben megint visszatérnek: szerelnek, kalapálnak, csavaroznak egy kicsit.

Eddig három év múlt el. Igymég nyolc van hátra, hogy a bűvös tizenegyes szám teljesüljön ha nem napban, hát évben. Aztán jöhet a boszorkányság. —lyi—

★

— **Tizenkét pontba foglalták** az idei újítási feladatokat a Székesfehérvári Járműjavítóban. A feladattervben azt is megjelölték, hogy a dolgozók milyen szakirodalmat olvassanak egy-egy újítás elkészítéséhez.

— **A krisztinavárosi pályafenntartási főnökség** műszaki dolgozói vállalták, hogy terven felül elkészítik Budafok-Háros állomás helyszínrajzát.

— **Öreg diákok ismerkedési estje.** Az általános iskola esti tagozatára járó dombóvári vasutasok ismerkedési estet rendeztek a vasutas kultúrotthonban. Az ismerkedési est tiszta bevételéből a nyári szünidőben iskolás gyerekeket küldenek üdülni.

— **Április elején megkezdik a 14 kilométeres vágányszakasz átépítését,** Emőd és Mezőkeresztes között. Ez a szakasz is hézag nélküli felépítményt kap.

— **Számos intézkedés született** a szegedi szolgálati helyeken a balesetek megelőzésére. Április első felében például az állomási dolgozók és a vonatkísérők részére biztonságtechnikai vizsgákat tart a szegedi igazgatóság forgalmi osztálya.

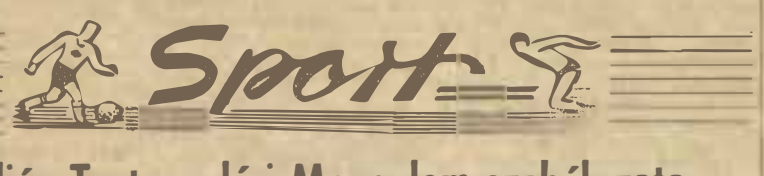
— **Virágüzlet a pályaudvaron.** A külföldi pályaudvarokhoz hasonloan az Utasellátó a főváros két legforgalmasabb pályaudvarán, a Keletiben és a Nyugatiban virágüzletet létesített.

— **Kevesebb anyagból nagyobb cementszállító kocsi.** A győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban módosították a különleges cementszállító vagonok tervét. A körtealakú tartályok helyett gömbtartályokat építenek. Ezek befogadó képessége nagyobb, gyártása egyszerűbb, gyorsabb és olcsóbb, mert kevesebb anyag kell az előállításukhoz.

— **Zalaegerszeg állomáson 17 brigád versenyez a szocialista címért.** Közülük három, a Palágyi, Horváth és a Hári brigád már megszerezte a megtiszteltető címet.

Eredményesen dolgoznak a nagylétszámú ifjúsági brigád Dombóvár állomáson. Teljesítményük állandóan 105 százalék felett van.

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



A Kilián Testnevelési Mozgalom szabályzata

A munkahelyi testnevelésben való részvételért legalább 24 alkalom után 10 pont jár.

(Minden jelvényfokozat eléréséhez szükséges pontszámba csak egyszer számítható fel.)

c)
MHS összetett verseny:

Az MHS összetett versenyben való részvétel 15 pont.

(Minden jelvényfokozat eléréséhez szükséges pontszámba csak egyszer számítható fel.)

6. A Kilián Testnevelési Mozgalom aranyjelvényfokozatának elnyeréséhez mindazoknak a részvevőknek, akik a jelentkezés évében 30. életévüket még nem töltötték be, e követelményeken kívül az alapvető fizikai képességekre épülő teljesítménypróbát is le kell tenniük. A teljesítménypróba teljesítéséért — korcsoportok szerint kell végrehajtani — 20 pont jár.

7. A jelentkezés évében a 30. életévét be nem töltött részvevő az egyes jelvényfokozatokhoz szükséges pontjainak legfeljebb 40 százalékát, a jelentkezés évében a 30. életévét betöltött részvevő az egyes jelvényfokozatokhoz szükséges pontjainak legfeljebb 60 százalékát érheti el egy sportágban, illetve versenyszámban.

8. A Kilián Testnevelési Mozgalom előkészítő fokozata 6—10 évig terjedő korosztályaira is vonatkoznak a szabályzat általános részei — kivéve a szabályzat IV. fejezetének 2., illetve VI. fejezetének 2., 3., 4. és 7. pontját.

Ennek figyelembevételével a szabályzat általános részei az előkészítő fokozatban a következők szerint egészülnek ki:

a) Testnevelési és sport témakörű beszélgetésen kell részt venni.

b) Az előkészítő fokozat részvevői a jelentkezéstől számított négy éven belül kötelesek valamely jelvénytípust megszerezni.

c) Az előkészítő fokozatban a részvevő a két fokozat közül a meghatározott sorrend betartása nélkül bármelyiket megszerezheti (alap- vagy felsőfokozat).

d) Az előkészítő fokozatban részt vevő az egyes jelvényfokozatok eléréséhez szükséges pontjainak legfeljebb 60 százalékát szerezheti meg egy sportágban.

e) Az előkészítő fokozat pontkövetelményeit az alábbiak szerint lehet teljesíteni:

Megtanulni úszni vagy 40 pont, megtanulni kerékpározni 20 pont. (Egyik követelmény kötelező, de mindkettő teljesítése lehetséges.)

Valamilyen úszásnemben 33 1/3 m-t teljesíteni 10 pont.

10 km-es kerékpártúrát teljesíteni 10 pont.

Természetjáró iskolai vagy kisdobos kirándulásokon részt venni egy tanév alatt legalább 3 alkalommal 20 pont.

Óraközi testnevelésen vagy iskolai reggeli tornán részt venni egy egy tanév alatt legalább 3 alkalommal 50 pont.

Iskolai vagy kisdobos játékdélutánokon részt venni, alkalmanként 5 pont.

9. Az úttörőversenyek eredményei, illetve az úttörő 1., 2., 3. próba sportkövetelményeit a mozgalomba beszámítanak.

VII.

A részvevők teljesítményeinek igazolása

A részvevő teljesítményének igazolását és hitelesítését az adott mérkőzés vagy verseny játékvezetője, versenybírója, a túravezető, az MHS-szervezet vezetője, a munkahelyi testnevelést vezető, az iskola testnevelője, vagy a sportkör, illetve a helyi TST által ezzel megbízott személy a teljesítés helyszínén végzi.

E célból központilag elkészített és a helyi TST-k által kiadott bélyegzővel van ellátva valamennyi hitelesítésre jogosult személy.

A teljesítmények hitelesítésére jogosító bélyegző köralakú, „Kilián Testnevelési Mozgalom" felirattal és számmal ellátott, a közepén a mozgalom jelvényét magába foglaló ábrával.

Bélyegzővel csak az a testnevelési és sportvezető látható el, aki az illetékes helyi TST által rendezett tanfolyamon részt vett és a szabályzatban foglaltakat elsajátította.

Április 1-től felemelt példányszámban jelenik meg a Magyar Vasutas

Örömmel értesítjük kedves olvasóinkat és a szakszervezeti bizottságokat, hogy április 1-től lapunk felemelt példányszámban jelenik meg. Ez azt jelenti, hogy minden előfizetési igényt — amelyek a szakszervezeti bizottságokon keresztül érkeznek hozzánk — ki tudunk elégíteni.

Kérjük a szakszervezeti bizottságokat, hogy a dolgozók között ezt tudatosítsák és a példányszámemelésre vonatkozó kérelmüket a szerkesztőséghez, vagy a kiadóhivatalhoz juttassák el.

A megyei bizottságok mérjék fel, hogy melyik szakszervezeti bizottsághoz nem jutott el eddig a lapunk és elsősorban ezeken a helyeken szorgalmazzák az előfiztés-gyűjtést.

Egyéni előfizetést a jövőben sincs módunkban elfogadni.

Ötven személykocsi a MÁV részére

A *győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár* újabb 50 személykocsit készít a MÁV részére. A négytengelyes, korszerű kocsikat, amelyek teljes mértékig megfelelnek a nemzetközi forgalom előírásainak, még a második negyedév végéig elkészíti az üzem.

Az új kocsikon egyes szerkezeti elemeket egyszerűsítettek. A tolóajtóknál például elhagyták a nehézkesen nyitható kilincset és helyette merev fogantyút alkalmaztak. Kellemes hatást kelt a fülkék üde színű harmóniája. A falakat világosszürke, a padlót zöld műanyaggal borították és halványszínű műbőr fedi a másodosztályú kocsik rugalmas üléseit is. A forgóvázat is korszerűsítették. Lengéscsillapító beépítésével a kocsik futását simábbá tették.

Már három gyomirtó szerelvény működik a vasúton

A felszabadulást megelőzően a vegyi úton történő gyomirtás gyakorlatilag ismeretlen volt a MÁV vonalain.

1958-tól — két évi kísérlet után — bevezették a vegyszeres gyomirtást gépi berendezés segítségével. Három évvel ezelőtt egy gyomirtó-szerelvény járta az országot. Egy évvel később már kettő, ebben az évben pedig már a harmadik gyomirtó szerelvényünk is üzembe lép.

1958-ban 2500, 1959-ben már 4200 kilométer hosszú pályatest locsolását végezték el. Tavaly szintén ugyanennyit. Ez év tavaszán — előzetes számítások szerint — 6000 kilométer hosszú pályatesten végeznek vegyszeres gyomirtást, többek között az összes fővonalakon és a zúzottkő ágyazattal rendelkező mellékvonalakon.

A tapasztalatok arra mutatnak, hogy a gyomirtás gépesítése nagymértékben elősegíti a pálya gazdaságos és korszerű fenntartását és jelentékeny munkamegtakarítással jár együtt.

Épülnek, szépülnek a Balaton menti állomások

Az elmúlt évek gyakorlatát követve az idén is folytatják a balatoni állomások és megállóhelyek kulturáltabbá tételét, építését, szépítését.

A vasút fokozatosan felújítja azokat a régi balatoni szolgálati épületeket, amelyeknek falszigetelése tönkrement, szerkezeti részei elhasználódtak. Ennek során kerül felújításra még ebben az esztendőben *Balatonvilágos, Balatonlelle-felső, Keszthely* és *Balatonfüred* állomás felvételi épülete.

Balatonfüreden, az állomás felvételi épületének felújítása során korszerűbb *Utasellátó* is épül, s ugyanakkor bizonyos korszerűsítést végeznek a felvételi épületben is.

Keszthely felvételi épületének felújítása során a MÁVAUT-tal közös nyári várótermet is építenek. Ezzel egy régen vajúdó kérdésre tesznek pontot — az utazóközönség őszinte örömére.

160 000 facsemetét ültetnek el a vonalak mentén 1961-ben

A vasút területén minden esztendőben jelentős összeget költenek a vonalak fásítására. Ebben az évben nem kevesebb, mint 300 hektár kiterjedésű új fásítást, pótlást és mintegy 1000 hektáron faápolást végeznek.

Tavasszal 160 000 facsemetét ültetnek el a különböző vonalak mentén. Az igazgatóságok fásítási hónap keretében közel 25 000 facsemetét szándékoznak társadalmi munka keretében kiultetni.

Az idei fásítási terv mintegy 50%-ban erdősáv telepítését szorgalmazza a forgalom biztonsága érdekében a hófúvás veszélyének kitett vonalakon. A hófogó erdősáv — miután megerősödött — feleslegessé teszi az ideiglenes veszszőfonatok használatát, s vele összefüggő 2—4 évenkénti hófonat-cserét.

A MÁV kertészetei már nagyban készülnek a tavaszi, nyári munkákra. Előnevelik a növényeket, palántákat. Különösen a fürdő- és üdülőhelyek állomásait, a határon levő felvételi épületek környékét, kertjeit teszik színpompássá. Ebben az évben mintegy 3 millió palánta kerül állomásaink, megállóhelyeink kertjeibe.

A Hámán Kató Fűtőházban

— *Még nincsenek munkaverseny-eredmények?*

— *Eredmények vannak, csak azt nem döntötték még el, hogy ki írja ki a versenytáblára.*

A Keleti-pályaudvaron

— *Nem tenné vissza a vízbe? Kiderült, hogy a bécsi gyors egy kicsit késik.*

(Pusztai Pál rajzai)

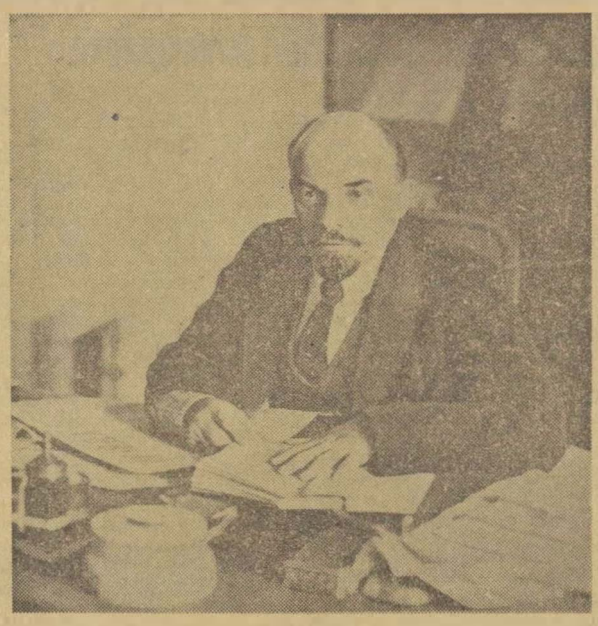
VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. ÁPRILIS 17.

LENINRE EMLÉKEZÜNK



Lenin, a világ első szocialista államának megalapítója 91 évvel ezelőtt, 1870. április 22-én született a Volga menti Szimbirszk városában. Tanulóévei és ifúsága Oroszország történetének egyik legsötétebb korszakára esett.

Lenin korán ellensége lett a cári Oroszország egész társdalmi és politikai rendjének. Már a gimnázium felső osztályaiban forradalmi gondolkodású volt. Ez iskolai dolgozataiban is kifejezést nyert. A gimnáziumot egyébként kitüntetéssel végezte, majd 1887. augusztus 13-án beiratkozott a kazáni egyetem jogi fakultására.

Kazánban Lenin rövidesen kapcsolatba lépett a forradalmárokkal és a cári titkos rendőrség megállapítása szerint „rendkívül ártalmas irányzatú" tanulókör tagja lett. Diákkörnyezetéből minden tekintetben kimagaslott. Forradalmi hajlamú, erélyes, nagy olvasottságú ifjú volt, aki meggyőződéssel szállt sikra nézeteiért.

1887. december 5-én diáktüntetésekben vett részt. Kizárták az egyetemről és két nap múlva titkos rendőri felügyelet alá helyezték a kazáni kormányzóság Kokuskino nevű falujában.

Így ment át a 17 éves Lenin a forradalmi tűzkeresztségen a cári önkényuralommal való első összecsapáson. Ettől kezdve egész életét az önkényuralom és a kapitalizmus elleni harcnak szentelte, a dolgozók felszabadításának az elnyomás és a kizsákmányolás alól.

Lenin, aki forradalomra született, tevékenyen készült a jövendő forradalmi harcokra, azt követelte a forradalmároktól, hogy megalkuvást nem ismerő, tiszta, szigorú és egységes forradalmi pártot alkossanak, amely hozzáférhetetlen minden kompromisszum számára. Lenin mindig a marxizmus alapján cselekedett. Olyan ember volt, aki egész életét, minden gondolatát tudományos kutatásoknak és a jobb társadalmi rendért folyó harcnak szentelte.

Az új típusú marxista párt szükségességét nemcsak elvileg bizonyította be, hanem azt tanította róla, hogy a párt egysége és összeforrottsága, a párt tagságának vasfegyelme, amely a kommunisták öntudatán, a forradalom iránti odaadásán alapul, a legfontosabb feltétele annak, hogy sikeresen harcoljon a munkásosztály ügyéért, a szocializmus, a kommunizmus győzelméért.

Lenin hintette el azt a magot, amely ma már a nemzetközi forradalmi mozgalom hatalmas fájává terebélyesedett az egész világon.

Egyénisége, életműve, történelmi jelentősége jóval tulnő egy nép, egy ország, egy közösség keretein. Ő nem egy népé, ő az egész emberiségé. Munkások, parasztok, értelmiségiek, a Szovjetunió határain túl is mindinkább felismerik már igazi vezetőjüket és az egyetlen utat, amely az emberiség számára a boldogabb jövő felé vezet.

Lenin jelentősége nemcsak a szocialista országok, hanem a nemzetközi proletármozgalom számára is felbecsülhetetlen. A munkásmozgalmat nem lehet többé visszaforgatni, mert Lenin életet lehelt azokba az erőkbe, amelyek ma világszerte az emberi jogokért, a szabadságért, a haladásért, a szebb és boldogabb jövőért harcolnak.

Itt
Lenint ismeri
apraja-nagyja,
fenyőgallyak helyett
szivek fölött járhat.
Kiket ő vitt harcba,
ő vitt diadalra,
ma —
mindennek ura
a proletárhad.

Így ír Majakovszkij Leninről „Vladimir Iljics Lenin" című rapszódiájában.

Lenin népe, a világ első szocialista államának népe április 12-én ismét új korszak hajnalához vezette el az emberiséget. A Lenin alapította Szovjetunió fia, a lenini párt tagja, Jurij Alekszejevics Gagarin repülőőrnagy tette meg először az utat a csillagok felé. A proletariátus szimbólumán, az emberiség ötágú vörös csillagán ragyoghatott a nap a világ első űrutasának hajóján.

Hogy a szovjet nép híven követi Lenin nyomdokait, mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy éppen úgy, mint a proletárhatalom kivívása napján, úgy e világtörténelmi jelentőségű napon is az első hivatalos szó, amely a világ népeihez elhangzott, a béke szózata volt.

Szovjet ember a világűrben!

Április 12-én a reggeli órákban nemcsak Budapesten, hanem az egész ország területén, városokban és falvakban egyaránt futótűzként terjedt el a hír:

— Ember, szovjet ember utazik a világűrben!

A rádiók mellett milliók várták szorongva a további híreket.

— Vajon visszatér-e utasával az űrhajó? — Hányan tették fel ezt a kérdést azokban a percekben.

És a rádió hamarosan világgá sugározta a hírt: az első űrutas, Jurij Alekszejevics Gagarin repülő őrnagy a Vosztok (Kelet) elnevezésű szputnyikűrhajón épségben, egészségesen visszatért a földre, a Szovjetunió előre meghatározott területén.

1961. április 12-e minden bizonnyal bevonul az emberiség történelmébe. Ezzel a nappal új fejezet kezdődött el a tudományban, a világmindenség, a kozmosz megismerésének történetében.

A szovjet nép az eddigi sikerek után most a világ elé tárja a világűr meghódításának korszakát. A szovjet tudósok, mérnökök, technikusok, munkások álhatatos és önfeláldozó munkájukkal utat nyitottak az emberi géniusznak a világegyetem mélységeibe s ezt földünk békéje, minden nép boldogsága érdekében tették.

Az ember űrrepülése annak eredménye, hogy a Szovjetunióban sikeresen megvalósul a kommunizmus általánosan kibontakozó építkezésének grandiózus programja. A Szovjetunió az egész világ előtt most is bebizonyította az új szocialista rendszer előnyét a kapitalista rendszerrel szemben. Hiszen földünk első mesterséges holdjának felbocsátását négy esztendő sem választja el az ember sikeres űrrepülésétől.

Ma ezrek és ezrek köszöntik Gagarin őrnagyot, üdvözlik a szovjet népet, köszöntik a szovjet embereket akik megnyitották az utat a világűr felé. A magyar vasutasok nevében köszöntjük mi is a testvéri szovjet népet és bátor fiát az első űrhajóst: Gagarin őrnagyot.

Gáspár Sándor elvtárs látogatása a Nyugati pályaudvaron

Gáspár Sándor, az MSZMP Politikai Bizottságának póttagja, a Budapesti Pártbizottság első titkára április 12-én szerdán ellátogatott a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlajával kitüntetett Nyugati pályaudvarra.

A pályaudvar megtekintése után elbeszélgetett a vezetőkkel és a dolgozókkal, majd tájékoztatta őket a belső és külpolitikai időszerű kérdésekről.

Kelen Béla, a Budapesti Pártbizottság titkára április 14-én, pénteken a Keleti-pályaudvaron tett látogatást.

A Budapesti Pártbizottság vezetői a közeli napokban más szolgálati helyeket is meglátogatnak.

Május 1-re készülnek

Szolgálati helyeinken alig fejeződött be a felszabadulási műszak, a dolgozók máris újabb vállalásokat tettek május elseje, a proletárnemzetköziség nagy ünnepe tiszteletére. Munkasikerekről és újabb vállalásokról olvashatunk az alábbi levelekben is.

— A tapolcai fűtőház dolgozói hazánk felszabadulásának 16. évfordulója tiszteletére tett vállalásaikat maradéktalanul teljesítették — *írja Dancs József* levelezőnk. — A fűtőház kiszistái például 27 450 forintot takarítottak meg március hónapban. A motorszerelő KISZ-brigád pedig 320 óra helyett 196 óra alatt elvégezte a 438-as motor javítását. Fűtőházunk dolgozói most május 1-re készülnek. A brigádok egymás után teszik meg vállalásukat a munka ünnepére.

— A szolnoki járműjavító dolgozói is jó eredményekkel készülnek a munka ünnepére — olvassuk *Cseh Zoltán* tudósításában. — A személykocsi-osztály dolgozói április 4-től május 1-ig ünnepi műszakot szerveztek. A brigádok szinte egymást múlják felül a munkában. Miközben az alváz-lakatosok és a hegesztők az alvázon dolgoznak, az asztalosrészleg szorgalmasan készíti az asztalosmunkákat.

— Szeged—Rókus állomás dolgozói eredményes munkát végeztek a múlt év második felében — *írja Tótka Károly*. Teljesítették az élüzem szintet, amiért vezérigazgatói elismerésben részesültek. A fordulat tulajdonképpen 1960 májusában következett be az állomás életében.

A tavalyi tapasztalatokat felhasználva és a kitüntetésen felbuzdulva az állomás dolgozói május elseje tiszteletére egyhónapos ünnepi műszakot kezdeményeztek. Az eredmények biztatóak, a dolgozók lelkesedéssel végzik munkájukat.

A megtisztelő címért

A *Terézvárosi Pályafenntartási Főnökségnél* jelenleg 23 brigád 205 fővel harcol a szocialista brigád cím elnyeréséért. A versenyforma a termelésben is érezteti hatását. A főnökség a múlt év második felében teljesítette az élüzem-feltételeket. Ebben az évben is jó eredmények születtek.

A legutóbbi termelési tanácskozásokon hét brigádnak ítélték oda a szocialista brigád címet. A mozgalmi szervek a szolgálati vezetőkkel karöltve azon fáradoznak, hogy még szélesebb körben elterjesszék a mozgalmat.

Szabó Tibor

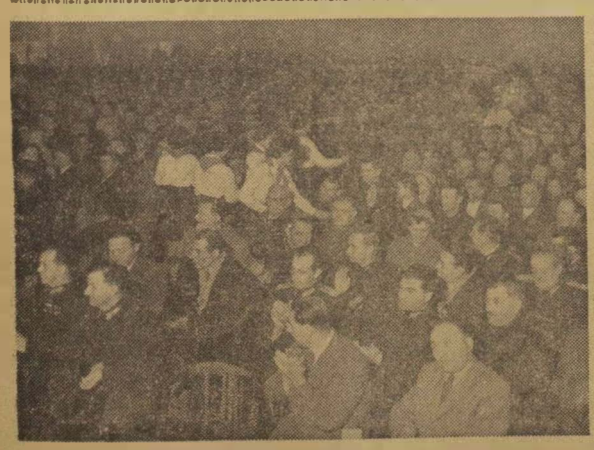
A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium kollégiumának felhívása

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Kollégiuma legutóbbi ülésén megtárgyalta a Politikai Bizottság 1960. évi szeptember hó 20-i határozatából eredő feladatok végrehajtásának helyzetét. A Kollégium megállapította, hogy a tárca intézményei, vállalatai és üzemei által kidolgozott intézkedési tervek általában helyes javaslatokat tartalmaznak a takarékosság továbbfejlesztése és az üzemi eredmények fokozása érdekében.

A Kollégium megállapította továbbá, hogy a végrehajtás általában helyes irányban fejlődik, vannak kezdeti sikerek a feladatok és az intézkedések meghatározásánál jól érvényesülnek a népgazdasági érdekek. A Politikai Bizottság határozata nyomán helyes irányban javult a vezetők népgazdasági szemlélete és növekedett a dolgozók öntudata.

Az eddigi sikerek mellett hiányosságok is tapasztalhatók. Egyes területeken még nem megfelelő az előrehaladás, egyes szerveknél a kezdeti eredményeket a feladatok teljesítésének tekintik.

A Kollégium a tapasztalatok alapján felhívja valamennyi dolgozó figyelmét, hogy a Politikai Bizottság határozata folyamatos és tartós eredményeket igényel, ehhez a dolgozók széleskörű összefogására van szükség. A gazdasági vezetők a mozgalmi szervekkel együttműködve nyújtsanak segítséget dolgozóinknak ahhoz, hogy mindennapi munkájukban eredményesen érvényesíthessék a takarékossági célkitűzéseket. A határozat végrehajtása érdekében dolgozóink együttes erővel, fokozott lendülettel és öntudattal törekedjenek a további sikerekre.



A múltévi eredményekért a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával tüntették ki a Nyugati csomópont dolgozóit. Képünkön üttörők köszöntik az ünneplő vasutasokat

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az igazgatóságok egymásközti versenyének január és február havi eredményeit az alábbiakban ismertetjük:

Az elérhető legjobb eredmény 100 százalék.

A január havi helyezési sorrend:

1.	Miskolc	87,50 %
2.	Szombathely	80,42 %
3.	Pécs	73,75 %
4.	Budapest	73,33 %
5.	Debrecen	70,42 %
6.	Szeged	67,50 %

A február havi helyezési sorrend:

1.	Pécs	92,50 %
2.	Budapest	92,08 %
3.	Szombathely	89,58 %
4.	Miskolc	87,92 %
5.	Debrecen	83,75 %
6.	Szeged	67,50 %

A február havi kocsiigényes szállítási tervet 101,79 százalékra teljesítettük. A bázishoz viszonyított feszített terv túlteljesítésének következményeként 335 000 tonnával több áru került berakásra és elszállításra, mint az elmúlt év azonos időszakában

869 tonna átlagos terhelés

A teljesítményeket elemezve megállapítható, hogy a bázis időszakhoz viszonyítva nemcsak mennyiségi vonatkozásban értünk el jobb eredményt, hanem a gazdaságos üzemeltetésre jellemző mutatók is lényegesen kedvezőbben alakultak.

A tehervonatok átlagos terhelésének 869 tonnás hálózati eredménye — ami 53 tonnával magasabb az előző évi február havi eredménynél — *eddig példa nélkül áll.* A teherkocsik átlagos kihasználása 0,97 tonnával, a tehervonatok átlagos utazási sebessége pedig 0,83 km órával emelkedett. Ugyanakkor 0,6 órával csökkent a teherkocsik átlagos tartózkodási ideje. *A gazdaságos mozdonyfelhasználás keretében 10 százalékkal javult az egy mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény,* ami 1961. évben egyik új feltétele az üzemi jutalék mérvének.

A továbbiakban kedvezőnek kell értékelni a személyszállító vonatok menetrendszerűségének 97,86 százalékos alakulását is. Az új tényezők közül számottevő javulásról kell beszámolni mind a forgalmi, mind a vontatási szolgálat termelékenységi mutatóinál, éspedig a vonatkísérők egy szolgálati órájára eső vonatkm. teljesítménynek, valamint a mozdonyszemélyzet egy szolgálati órájára eső vontatójármű km. teljesítménynek növeléséről.

Amin javítani kell

Az eredményes munka mellett azonban ra kell mutatni arra, hogy az elkövetkezendő időben még igen *sok javítani való van a mozdonyfordulók betartásánál, a rakodással képzett irányvonatokkal továbbított árumennyiség növelésénél és mindenekelőtt a tehervonatok menetrendszerű közlekedtetésénél.*

Huszonkilenc brigád új útra lépett

Dombóvár állomáson 1959-ben indult el útjára a szocialista brigád-mozgalom. Kezdetben a dolgozók nemigen értették az új versenyforma jelentőségét. A 750 dolgozó közül mindössze három brigád tűzte célul a megtisztelő cím elnyerését.

Ezek a brigádok az első hat hónap eltelte után nem nyerték el a címet, példájuk mégis követésre talált. A múlt év első felében már 15, az év végén pedig 19 brigád lépett az új útra.

A brigádoknak nem könnyű teljesíteni a vállalt feltételeket. Ezt bizonyítja az is, hogy a 19 brigád közül mindössze háromnak sikerült oklevelet, kettőnek pedig a címet megszerezni

Az idén tovább szélesedett a mozgalom. Jelenleg 29 brigádban mintegy kétszázan harcolnak a cím megszerzéséért.

Bódogh Mihály
SZB-titkár, Dombóvár

1961 a szakszervezeti művészeti seregszemlék esztendeje

Az előző években szakszervezeti művészeti együtteseink más társadalmi szervezetekkel közösen tartották szemléjüket. E szemlék során számos csoportunk sikeresen szerepelt. A találkozók mégsem adtak lehetőséget arra, hogy a szakszervezeti együttsek fejlődéséről átfogó és megbízható képet kapjunk. Ez tette szükségessé, hogy a szakszervezetek önállóan is rendezzenek seregszemlét.

Az idei év egész kultúrális életünkben a zene éve. Március 25-én volt *Bartók Béla* születésének 80. és október 21-én lesz *Liszt Ferenc* születésének 150. esztendeje. A két nagy magyar zenei géniusz emléke szellemében került sor a szakszervezeti művészeti találkozók szervezésére.

Nehány hónapja a SZOT titkársága határozatot hozott a szakszervezeti öntevékeny művészeti csoportok seregszemléjének megszervezésére. Így a *bányaszok és építők* szakszervezete *Komlón* a szocialista város tizéves évfordulóján, *a HVDSZ* és a *pedagógus* szakszervezet *Székesfehérvárott*, az *ÉDOSZ* és *textiles* szakszervezet *Szegeden*, a *KPVDSZ* és a *közalkalmazottak* szakszervezete pedig *Békescsabán* tart dalostalálkozót.

Szakszervezetünk a közlekedési és postás szakszervezettel közösen július 16—17-én Szolnokon rendezi meg legjobb kórusainak seregszemléjét.

A fesztiválon 22 szakszervezeti kórus, köztük 13 vasutas és két Szolnok megyei vendégkórus 1400 dalosa vesz részt. A seregszemle első napján kerül sor a kórusok közel kétórás díszhangversenyére, amelyen közreműködik a Budapesti MÁV Szimfonikus Zenekar is. A műsor második felében a közönség elvezheti majd a találkozó 1400 részvevőjének együttes hangversenyét. A kórusok már jó előre ismerkednek Szolnok múltjával, jelenével, jövőjével.

A tíz legnagyobb budapesti szimfonikus zenekar budapesti fesztiváljának lesz részese szakszervezetünk központi szimfonikus zenekara. A tízéves *Várpalotán* rendezendő táncfesztivál részvevői közt *a szolnoki fűtőház Tisza táncegyüttese* és a *Debreceni Járműjavító együttese* is fellép.

A szolnoki fűtőház Tisza táncegyüttese

Győrött tartjak az irodalmi színpadok seregszemléjét. *Budapesten* rendezik a gyermek művészeti csoportok találkozóját, s az év utolsó negyedében itt nyílik meg a képzőművészeti körök országos kiállítása is.

Nem lenne teljes felsorolásunk, ha nem említenénk meg a szakszervezeti seregszemlék mellett igen jelentős megyei ifjúsági seregszemléket. Sajat seregszemléinkre való felkészülés mellett változatlanul tamogatjuk, csoportjaink nagy része pedig már több hónapja aktív munkában van, hogy a megyei ifjusági szemléken sikert érjen el.

Művészeti csoportjaink idei nagy erőpróbája művészileg is úgy lesz sikeres, ha a csoportok belső kollektívái erősödnek, nevelő munkájuk tovább szélesedik. Ha szocialista tartalmú műsorukat a szocialista ember nemes tulajdonsága, tudata és cselekvése teszi teljessé.

Rendszeres munkát kérünk a felkészülésben és sok sikert kívanunk minden együttesünknek a fesztiválokon.

Kovács János

Kiket üdvözölhetünk Budapesten a szakmai tagozat konferenciáján

Világszerte nagy az érdeklődés a *Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezeteinek budapesti konferenciája* iránt. A szövetség *prágai* titkárságához egymásután érkeznek levelek, bejelentések, amelyekben üdvözlik a konferenciát, közlik a meghivás elfogadását.

A Mali Köztársaságból a vasutasszakszervezet főtitkára, miután utal arra a tényleges szolidaritásra és feltétel nelküli támogatásra, amelyet a gyarmati országok dolgozói a nemzetközi szövetség részéről minden időben elvéztek — a következőket írja: *„Úgy döntöttünk, hogy kedvezően válaszolunk a meghivásra, mivel meg vagyunk győződve arról, hogy a konferencián elmélyült vizsgálat tárgyává teszik mindazokat a kérdéseket, amelyek szakmánk dolgozóinak jólétével és a békével kapcsolatosak . . .”*

Perubol a tejtermékeket szállító gépkocsivezetők szakszervezete a következőket írja: *„Értesültünk a tagozat budapesti konferenciájáról, amelynek munkájához mindenekelőtt sok sikert kívánunk.*

A mi szakszervezetünk a közelmúltban alakult s még a szervezés időszakában van. Mindazonáltal igen érdekeltek vagyunk a szállítási dolgozók érdekeiért folyó harc koordinálásában és örülnénk, ha egy delegátusunk részt vehetne a konferencián.”

Japán, India, Latin-Amerika, Afrika és *Európa* különböző országaiból nagy létszámú, a szövetséghez nem csatlakozott szervezetei is egymás után juttatják kifejezésre élénk érdeklődésüket a napirendre tűzött problémák iránt. Sokan közölték már döntésüket, hogy elfogadják a meghivást.

Szinte biztosnak vehető, hogy az arabói országok közlekedési dolgozóinak képviselői részt vesznek a budapesti tanácskozáson: *Szovjetunió, Kina, Mongólia, Német Demokratikus Köztársaság, Bulgaria, Csehszlovakia, Lengyelország, Románia, Olaszország, Franciaország, Ausztria, Ausztrália, Közép-Afrika, Brazilia, Ceylon, Chile, Argentina, Cyprus, Colombia, Dánia, Ecuador, Ghana, India, Arab szakszervezetek, Madagaszkár, Uruguay, Japan, Cameroun, Malt Köztársaság, Marokkó, Mauritius, Nigeria, Norvégia, Svájc, Finnország, Zanzibár, Angol-Szomália, Amerika, Indonézia, Cuba, Mexikó, Peru, Venezuela, Belgium, Hollandia, Szenegal, Anglia, Vietnam, Korea, Algeria, Guinea, Irak, Tanganyika.*

Gyakorlati képzés a Vasútgépészeti Technikumban

A Vasútgépészeti Technikum mint önálló iskola, 1953-ban kezdte meg működését, előtte két évig a *Mélyépítőipari Technikum* vontatási tagozataként működött.

A technikum nehéz körülmények között tette meg az első lépéseket. De ahogy teltek az évek, úgy gyarapodott a technikum műhelyi és szertári felszerelése. Nagyrészt a gondosan felszerelt műhelyeknek tulajdonítható, hogy

a technikum gyakorlati képzése ma már eléri az üzemekben folyó szakmunkásképzés színvonalát.

A tanulók olyan szakmai és műhelyi képesítést nyernek, hogy a technikum elvégzése után az életben is megállhassák a helyüket.

Ez helyes, hiszen a vasút korszerűsítése törvényszerűen követeli a szakemberképzést. Fűtőházainkban, műhelyeinkben a gépésztechnikus felelős munkát végez. A mozdony- és kocsipark javításához, karbantartásához jól képzett vezetők kellenek.

Hogyan készítik fel a technikusjelölteket a gyakorlati munkára?

A diákok oktatása a többi ipari technikumhoz hasonlóan történik.

Az elméleti anyagok mellett súlyt helyeznek a műhelyi munkára.

Az I. és II. éves tanulók a lakatos szakma alapismereteit sajátítják el. A szakoktatók a mennyiségi és a minőségi munkáknál a fokozatosság elve alapján oktatják a tanulókat. A III. és IV. évesek a gépi megmunkálás alapjait sajátítják el. Ezzel párhuzamosan a hegesztés és a kovácsolás alapjaival is megismerkednek. A tanulók ebben az időszakban sajátítják el a párhuzamos és kúpesztergálást, a külső és belső menetvágást. Ugyanakkor dolgoznak maró-, gyalu- és vésőgépen, gyakorolják a villany- és langhegesztést egyszeru varratok készítésén.

A tanműhelyi munkák alatt az iskola szertárai részére is készítenek különféle szemléltető eszközöket, de gyakran készítenek olyan anyagokat, alkatrészeket is, amelyek a vasúti kocsik javításához szükségesek.

A technikumban jelenleg mintegy 50 felszerelt munkahely áll a lakatosok rendelkezésére. A gépműhelyben 10 esztergapad, egy maró-, egy gyalu- és egy vésőgép található.

A technikumi képzés szerves része a tanulók kötelező termelési gyakorlata.

Az elsőéves diákok a *Landler Jármujavitóban* ismerkednek a vasúti kocsik javításával. A másodévesek a *budapesti fűtőházakban* a gőzmozdonyok működését és javítását tanulmányozzák, míg a harmadévesek az *Északi Járműjavító* motoros villamosmozdony-osztályán töltik el a két-két hét gyakorlati időt.

Sokat lehetne még írni az iskola különböző szakköreinek munkájáról, a diákok körében folyó kulturális és sporttevékenységről és a tanulmányi kirándulásokról. A többi között jártak már a *Csepeli Vas- és Fémművekben*, a *Sztálinvárosi Vasmuben*, a *Diósgyőri Vasgyarban*, az *Egyesült Izzóban*, *Ajkán*, a *MÁV Anyagvizsgáló Intézetben* és számos nagyobb vasúti üzemben, illetve szolgálati helyen.

NEMZETKÖZI élet

A sanghai vasutasok kiváló eredménye

A Kinai Népköztarsasagban, a személy- és teherszállítás megjavításáért folyó versenyben, a mult év negyedik negyedévében kivalo eredményeket ertek el a *Sanghai Fopályaudvar* dolgozói. 1960 októberében például 3 034 000 tonna arut szallitottak el. Ez 260 000 tonnával több, mint a szeptemberi teljesitmény. A gabonara és az acelra vonatkozó szállitási terveket is meszsze túlteljesitették.

Vasút épül az Ural északi részében

Nehéz próbát állnak ki a *Szovjetunióban* az *Ivdel—Ob vasútvonal* építői. Az *Urál* északi részén az örök tajgán már leraktak 62 kilométer hosszu vasútvonalat. Az építők fő csoportja *Ivdel* városából kiindulva 170 kilométerre behatolt már a mocsaras őserdőbe. Széles csapást vágtak, amelyen most gépek segítségével végzik a vonal építését.

Elbocsátások a japán államvasutaknál

A japán hatóságok mindent elkövetnek annak érdekében, hogy megtörjék a japán dolgozók demokratikus jogaikért folytatott küzdelmét. A közelmultban a *Japan Államvasutak* 9 olyan dolgozojat bocsátottak el, akik vezető szerepet töltenek be a szakszervezetben. A japán vasutasok több állomáson tiltakoznak az önkényes elbocsátások ellen. *Modziban* például összeütközésre került sor a rendorség és a tiltakozó vasutasok között. Az összeütközés során többen megsebesültek.

6000 lóeros elektromos mozdony

A novocserkaszki Elektrolokomotiv Épitő Tudományos Kutató Intézet munkatársai a mozdonygyár dolgozóival karöltve befejezték a 6000 lóeros személyvonati elektromos mozdony terveinek elkészitését.

Ez lesz a Szovjetunióban az első nagy teljesitményu elektromos mozdony, amely személyvonatokat továbbit majd nagy távolságra, oranként 140 kilométeres sebességgel. Az uj mozdony mintapéldányát a tervek szerint az év végére elkészitik. Jelenleg a munkaterv dokumentációján és a gyártás technikai elokészitésén dolgoznak.

A Német Demokratikus Köztársaság ifjú vasutasai a békéért

Az NDK vasutasszakszervezetének rendezésében március 2-án és 3-án *Magdeburgban* tartották a fiatal német vasutasok IV. konferenciáját. Erre a konferenciára a német vasutas ifjúság legjobbjai mellett két-két lengyel, francia, olasz és magyar, az NDK-ban tanuló két ghanai és egy-egy kenyai, illetve japán fiatalt is meghivtak.

A konferencia részvevői egy ifjúsági dalt énekelnek

A magdeburgi *Ernst Thälmann* muvelodesi hazban tartott kétnapos konferencia hűen tükrözte a barati ország vasutas ifjusagának harcát a békéért, a német munkásosztály egységének helyreállításáert a berlini kérdés rendezéséért és nem utolsó sorban a szocializmus felépitéséért.

Amikor *Berlinből* elindultunk *Magdeburgba*, a szakszervezet ifjusági vezetőjétől már útközben sok érdekességet tudtunk meg. Még közelebbről, még alaposabban megismerhettük azonban a fiatalok munkáját a konferencián, ahol a beszámolót *R. Menczel* közlekedési miniszterhelyettes tartotta.

Nincs mód arra, hogy részletesen elemezzem a miniszterhelyettes beszamolóját — bár végig érdekes, lebilincselő volt. Néhány példát azonban szeretnék belőle kiragadni.

Örömmel hallottam például, hogy az NDK vasutas fiataljai derekasan kiveszik részüket a termelő munkából, a szocializmus építéséből. A szocialista brigádmozgalomban például 770 ifjusagi brigad vesz részt. Ebből 45 brigád már megszerezte a megtisztelő cimet. Köztük van egy olyan ifjúsági mozdonybrigád, amely 80 000 kilométert tett meg javítás nélkül.

Újszerű kezdeményezés az NDK-ban *a vasuti palyakat karbantarto mozgalom*. Egy-egy ifjú vasutas társadalmi munkában 4—5 méter elhanyagolt pályaszakasz karbantartását vállalta. Ez így önmagában véve jelentéktelennek látszó dolog. De mivel tízezrek kapcsolódtak be a mozgalomba, a fiatalok a sok kicsi sokra megy alapon eddig 240 km pályatestet hoztak rendbe.

A vasúti műhelyekben dolgozó ifjúmunkások helytállásáról is sokat beszélt a miniszterhelyettes. Elmondotta a többi között, hogy a műhelyek ifjúmunkásai 13 uj, korszerű kocsiból álló *ifjúsági expressz turistavonat épitését határozták el* ugyancsak társadalmi munkában. Épitenek a szerelvénybe egy kultúrkocsit szétszedheto berendezessel, hogy abban kultúrműsort és táncesteket rendezhessenek. Az ifjúsági expressz első útjára azokat viszi majd el, akik részt vesznek az építésében.

Számunkra érdekesnek tünt a konferencián az is, hogy a vitában felszólaló fiatalok szinte kivétel nélkül magukkal vitték az adott szolgalati hely vállalásának jelképét amelyet az elnökség asztalán helyeztek el. Ort láttuk a többi között az ifjúsági expressz turistavonat makettjét is.

A konferenciáról meg annyit hogy nemcsak a vezetők, hanem a mintegy 400 küldött is szeretettel övezte a külföldi delegációk tagjait. Magdeburgban mi is számos fiatal vasutassal ismerkedtünk meg, kötöttünk barátságot. A kölcsönös bemutatkozás, a képes levelezőlap- és jelvénycserék után pedig, mint ahogy az ilyenkor lenni szokott, megindult a társalgás, a beszélgetés. Néha valósággal záporoztak felénk a kérdések.

— *Mi ujsag Magyarországon? Hogyan dolgoznak a magyar vasutas fiatalok?* — hangzottak a kérdések.

Hasonló kérdéseket intéztek hozzánk olasz, francia és ghanai barátaink is, akik eddig keveset hallottak a magyar vasutasokról. Mi pedig a tolmácsok segítségével, néha pedig kézzel-lábbal mutogatva válaszoltunk a kérdésekre.

A konferencia szünetében egy ghanai, egy japán és egy német fiatal beszélget

Visi Ferenc

Hírek a világ vasútjairól

MEXIKÓ. *A mexikoi államvasutak 1961-ben 54 dieselmozdony vásárlását tervezi. A jelenleg 23 457 km hosszú vágányhálózatot is bővitik. Erre a célra 1,1 milliárd pesot fordítanak.*

PRÁGA. A Lipovától Chebbe és Plzen-Gottwaldbahnhofból Plzen-Vorstadtba vezető vasútvonalakat rövidesen kétvágányúvá építik át.

MOSZKVA. *1961-ben mintegy 8000 kilométer vasútvonalat alakitanak at elektromos, illetve dieselvontatásra. Ezenkivül körülbelül 1000 kilométer uj vasútvonal épül meg az idén.*

MARSEILLE. Öt francia gyártmányú, egyenként 6460 lóerős elektromos mozdonyt hajóztak be Kina részére Marseille kikötőjébe. A mozdonyok súlya 138 tonna és 6000 tonna súlyú szerelvények vontatására is alkalmasak.

NYIZSNIJ TAGIL. *Az első 100 tonna kapacitású teherkocsik a múlt év decemberének végén hagyták el az Uráli Vagonépitő Müveket. A vagonok háromtengelyes forgatómuvel rendelkeznek.*

PEKING. A Mao Ce-tung nevét viselő mozdony személyzete uj rekordot állitott fel: 1,7 millió kilométer utat tettek meg generáljavitás nélkül.

WROCLAW. *A Wroclawi Pafawag Vagongyár különleges gyümölcsszállitó vagonok gyártását kezdte meg. A vagonok padlózatát cinklemezzel vonják be. A szellőztetést légszelepek végzik.*

Az anyaggazdálkodás problémái a vasúti járműjavító iparban

A vasúti járműjavító iparban az anyaggazdálkodás jelentősége igen nagy, hiszen közel egymilliárd forint értékű anyag kerül évente felhasználásra. Egy százalék megtakarítás vagy túllépés tehát tízmilliókkal javíthatja vagy ronthatja a gazdasági eredményeket.

A készletek felfutása is nagy mennyiségű és értékű anyag felesleges lekötését jelenti. Az anyaghiány viszont azt eredményezi, hogy a járműveket javítatlanul félre kell állítani, vagy nem megfelelő anyag beépítése esetén üzemzavarok, újabb javítási igények merülnek fel, ami által gazdaságtalanná válik a termelés is.

A problémák közül néhány olyant kell felvetni, amelyek megoldása szükséges és csupán rajtunk múlik. Előrebocsátjuk, hogy anyaggazdálkodásunk az utóbbi években lényegesen javult. Ezt igazolja az anyaghányad alakulása is.

	terv	tény
1959-ben	62,4%	59.3%
1960-ban	57,4%	56,4%

A számokban a sok újítás, az új technológia, a muszaki fejlesztés, az üzemszervezes színvonala, a dolgozók céltudatos takarékossági törekvése is kifejezésre jut.

Meddig gazdaságos az anyagtakarékosság?

A számok mögött azonban nemi veszely is rejtőzik. Mégpedig annak a veszélye, hogy egyes üzemekben a takarékossági, onköltségcsökkentési célkitűzéseket az anyaggal való takarekoskodással akarják megoldani és megfeledkeznek, vagy nem forditanak kellő figyelmet a munkaerovel, rezsiköltségekkel való takarékosságra. *Az anyaggal való takarékosság addig helyes, amíg nem megy a minőség romlására.* Ebből kovetkezik, hogy csak az a takarékoskodás megalapozott, amely mögott céltudatos műszaki és szervezési intézkedések vannak.

E tekintetben vannak már eredményeink. Egyes vállalatoknál létrehozták a központi anyagdaraboló részlegeket, amely azt eredményezte, hogy kevesebb a hulladék, az anyagelkallódás, jobb a belső szállítás és a munkahelyek kiszolgálása.

Az anyagellátásunk is javult. De meg kell jegyezni, hogy *az anyaggazdálkodás jelenlegi adminisztrációja, szervezete bürokratikus, nehézkes*, nem követi az életet, nem ad elég segítséget az operatív intézkedésekhez. Egyes anyagféleségekből globálisan nincs hiány sőt, még normán felüli készletek is keletkeznek. Ugyanakkor az anyagféleségeken belül egyes méretekből hiány van. A felsővezetés a globál számok alapján nyugodt, a vállalatoknál mégis zavar keletkezik.

Az anyagigénylések bürokratikus voltára világít rá az alábbi példa:

Ha a szakszertárban és az osztószertárban az igényelt anyag vagy alkatrész nincs meg, akkor a műhely által feladott írásos igénylést a szakszertár továbbítja az osztószertárnak, az osztoszertár az előirányzatot a beszerzési főnökségnek küldi meg. Amennyiben a beszerzési főnökségnek nincs beszerzési kerete, elküldi az előirányzatot az anyagellátási igazgatóságnak. Az anyagellátási igazgatóság a felettes szakszolgálathoz küldi a szükségesség igazolása végett. Az igazolás után az anyagellátási igazgatóság visszaküldi a beszerzési főnökségnek az igénylést, az pedig megrendeli a kijelölt vállalatnál az anyagot, vagy alkatrészt. Legyártás és műszaki átvétel után bekerül az anyag az osztószertárba, az pedig a szakszertárnak küldi meg.

Ez csak egy kiragadott példa. A G. 3 szamu utasítás 42 és 44. oldalán megtalálható az általanos gyakorlat, amely semmivel sem egyszerűbb, mint a fenti példa.

Összhangot a termelési és az anyagtervek között

Zavarok előidézője az is, hogy a termelési tervek és az anyagtervek között nincs megfelelő összhang. Tudott dolog, hogy a járműjavító vállalatoknak az őszi forgalom kezdetére kell a járművek zömét üzemképes állapotba hozni, ugyanakkor az anyagkeretszámok az év végére irányoznak elő nagyobb anyagmennyiséget.

A következményeket még súlyosbítja, hogy nyers, nedves állapotban kell a faanyagot beépíteni. Beépített állapotban szárad ki, elvetemedik, rések keletkeznek a padozaton, oldalfalakon, idő előtt ujból javitani kell a kocsit.

A fenyőfarészaruon kívül hiány mutatkozik az elektróda-, a csavar- és szegecsellátásban, brotán előfejben, fékalkatrészben, diesel-mozdony alkatrészekben. Hogy az ilyen hiányok esetenként milyen furcsa dolgokra vezetnek, azt a szegecshiány példája is bizonyítja. A hiányzó méretű szegecseket úgy pótolják, hogy nagyobb átmérőjű szegecs szárát leesztergálják! Az esztergálvosmunka mint termelési érték jelentkezik a vállalatnál.

Az anyaggazdálkodás jelenlegi rendszerében a vállalatok — kettő kivételével — nem érdekeltek a készletgazdálkodásban, mert a szertárak nem hozzájuk tartoznak. Jórészt ez az oka annak, hogy egyes alkatrészekből nagy és nem fogyó készletek keletkeznek.

Az 1960. évre gyártási előosztóban igenvelt alkatrészeket a járműjavítók legyártották, átadták a szertárnak de nem vételeznek belőle hanem saját szükségletüket belső gyártásban állítják elő. Túl azon, hogy a vállalatoknak ez az eljárása elítélendő, megakadályozandó, a jelenlegi rendszerben nem ritka a készletek ilyen módon való felfutása, mert anyagilag nem érdekeltek a készletgazdálkodásban.

Rugalmasabb anyaggazdálkodási rendszert

A vállalatoktól független szertári szolgálat, még jó kooperáció esetén sem képes megfelelően követni az igények alakulását, de legfőképp nem érez közvetlen felelősséget a vállalat termeléséért. A korszerű javítási módszerek bevezetése — szalagszerű kocsijavítás, ütemes mozdonyjavítás, egyes alkatrészek, berendezések zárt ciklusban való készítése — megkívánja a zavartalan anyag- és alkatrészellátást. Mindkét szempontból a jelenleginél rugalmasabb anyaggazdálkodási rendszerre van szükség.

Az anyagtakarékosságnak fontos területe az OH anyagfelhasználás. Sok anyagot takarítottak meg ezzel a járműjavítók. 1959-ben 5027, 1960-ban 4979 tonna különféle OH-anyagot használtak fel.

Eddig az OH- és új anyag ára közti különbség a vállalatok nyereségét növelte. Ez nem volt helyes, mert ennek egy része olyan nyereség volt, amelyért a vállalatoknak jóformán semmit sem kellett tenniük, de kétségtelenül ösztönzött az OH-anyag felhasználására, amit a számok is igazolnak.

Most a másik véglet keredett felül: az OH-anyag értékének 10 százalékát engedélyezik nyereségnek. Ez minden ösztönző hatását elveszi az ilyen természetű anyagtakarékosságnak, mert ennél több munkaerőt kell arra fordítani, hogy az anyagot újbóli felhasználásra alkalmassá tegyék.

Szép számmal vannak olyan öreg járműveink, amelyekbe — közeli selejtezésükre való tekintettel — vétek új anyagot beépíteni, de vannak olyan OH-anyagok — például az OH-tengelyek — amelyekből az új anyagból gyártott alkatrészekkel egyenértékű alkatrészeket készíthetünk, az anyag átdolgozásával. Megérdemelné ez a kérdés, hogy az illetékes pénzügyi szervek felülvizsgálják álláspontjukat.

Fel kell vetni meg azt a problémát is, hogy egyes külső vállalatok csak akkor vállalnak el különböző beruházási vagy felujítási munkákat, ha ahhoz az anyagot a járműjavító biztosítja. Ez 1960-ban kerek 2 millió forintot tett ki. Ez azt eredményezi, hogy a tervezett anyaghányadban ez az érték jelentkezik, az anyaghányad tényszámaiban viszont nem. Ezt az anyagmennyiséget tehát a járművekre biztosított anyagból kell elvonni és irreális megtakarítás jelentkezik.

Egy ujságcikk keretében az anyaggazdálkodás szerteágazó problémái közül természetesen csak néhánnyal és azokkal sem kimerítően lehet foglalkozni. De ez a néhány példa is bizonyítja, hogy tervszerűbb anyaggazdálkodással milliókat lehet megtakarítani az üzemekben.

Becker Antal
7 D. osztályvezető

Vasutasok és nem vasutasok gyümölcsöző együttműködése

Rákosszentmihály és *Pestujhely* között, a *Körvasút* mentén mintegy 50 holdon terül el a *Ferroglobus* új telephelye. Nyolc évvel ezelőtt kezdték meg a telep építését. Három üzemegység: a szabadtéri tároló, a csőtelep és a rúdáru csarnok már üzemel. Rövidesen befejződik a finomlemez csarnok építése és már a vegyesáru csarnok alapozásához is hozzáfogtak az építők.

— Amint befejeződik az építkezés, ide centralizáljuk a főváros különböző pontjain levő Ferroglobus telephelyeket — tájékoztatott *Vándor Tibor*, a vállalat igazgatója. *— A jövőben innen látjuk el az egész országot vasanyaggal.*

Közel 17 tonna átlagos terhelés

Az új létesítmény már most is nagy kapacitással dolgozik. Évente közel félmillió tonna vasat szállítanak vasúton az ország különböző városaiba, falvaiba. A szállítást 11 tagú MÁV-kirendeltség irányítja. A vagonok mozgatását pedig a vállalat két kisteljesítményű diesel tolatómozdonya es 17 tagú tolatószemélyzete végzi három műszakban.

A vállalat vezetői és a kirendeltség dolgozói között igen jó a kapcsolat. A vasutasok, élükön *Pere Janos* csoportvezetővel kezdettől fogva sok segítséget nyujtanak a vállalat dolgozoinak a rakodások és a szállítások megszervezésében.

A szoros együttműködés máris megérlelte gyümölcsét. Ez kézzelfoghatoan a kocsikihasználásnal mérhető le. *Míg a múlt évben 8 tonna körül mozgott a kocsik átlagos terhelése, addig ez az idén 16,75 tonnára emelkedett. A darabáru küldeményeknél 4.5 tonnaról 8 tonnára nőtt a terhelés.*

— Az előzo évekhez viszonyitva nagy előrehaladást jelent az is, hogy ma már minden üzemegységünknél meg tudjuk állapitani: mikor léptek be, illetve ki a teherkocsik — vette át a szót újból a vállalat vezetője. *— Ez azért is fontos, mert két év alatt 600-ról 1600—1800-ra nőtt a vállalat havi kocsiforgalma. Ha telepünk teljes kapacitással dolgozik, havi kocsiforgalmunk a 2500-at is eléri.*

A rakodás gyorsitása végett a legkorszerűbb rakodóeszközoket szerezték be. Ugyanakkor tervbe vették — ha megépül a darabáru raktár — tájegységek, illetve állomások szerint gyűjtik majd a darabárus küldeményeket. Ha ezt sikerül megvalósítaniuk, még tovább tudják növelni a kocsik átlagos terhelését. Bár ez nem egészen rajtuk múlik. Az anyagok kiutalását ugyanis a KGM végzi amitől a vállalat nem térhet el. Így gyakran előfordul, hogy egy állami gazdaság vagy termelőszövetkezet részére 8 tonna vasárut kell feladniuk egy kocsiba.

Folyamatos kocsiellátást

Beszélgetés közben néhány olyan probléma is felvetődött, amelyeket csak a felsőbb szervek, az igazgatóság III. osztálya és a 8. szakosztály segítségével lehet megoldani. Sok nehézséget okoz például, hogy nem kapnak folyamatosan NZH- és NH-kocsikat. Emiatt a hosszabb méretű gömbvasakat és csoküldeményeket nem minden esetben tudják határidőre a megrendelő rendelkezésére bocsátani.

Olyan jelenség is tapasztalható a kirendeltségnél, hogy egyesek büntetésnek veszik odahelyezésüket. Ezt azzal magyarázzák, hogy a 800 forint körüli munkaköri bér mellett mindössze 1200—1300 forintra rúg a keresetük. Ezzel szemben a vállalat alkalmazásában levő tolató [illegible] tagjai 1600—1800 [illegible] megkeresnek.

Persze a kirendeltség dolgozói között is vannak, akik becsülettel helytállnak a munkában akik nem veszik büntetésnek odahelyezésüket. Ilyen például *Pater Attiláné* darabárus raktárnok, akit a felszabadulás 16. évforduló[illegible] kiváló dolgozó oklevél[illegible]üntették ki, hogy csak [illegible] példát említsünk.

Összegezve a leírtakat, a rákosszentmihályi Ferroglobus és a telep területén dolgozó MÁV-kirendeltség között kialakult jó kapcsolat dicséretes, mindkét fél részére hasznos dolog.

V. F.

Danajka Kálmán westinglakatos brigadja az elsők között nyerte el a szocialista brigád címet a szolnoki fűtőházban. Képünkön a háromtagu brigád egy javításra váró légszivattyú munkálatait beszéli meg Pápai Pál művezetővel

Tapasztalatcsere a szegedi kocsijavító műhelyben

Március 22-én kocsijavító lakatosok, művezetok, reszortvezetők utaztak *Szegedre*, hogy kicseréljék tapasztalataikat, megtekintsék a vontatási kocsijavító-műhelyek jelentősebb újításait.

A tapasztalatcseret kezdeményező 7 B. osztály helyettes vezetoje, *Katona József* üdvözölte a megjelenteket, majd a program ismertetése után a szegedi kocsijavító-muhely reszortvezetője beszelt a műhely terveiről, feladatairól.

A rövid megbeszélés után összegyült szakemberek a kocsijavító munkájával ismerkedtek. Szinte minden mozzanat érdekelte a vendégeket. De a helyiek állták a sarat, kimerítően válaszoltak minden kérdésre.

Tizenhat újítás bemutatoja

A műhelyben tizenhat újítást mutattak be a megjelenteknek. Különösen élénk vita folyt a *Nyugati-műszak* által bemutatott teher- és személykocsik hordrugóinak kiemelésére szolgáló kézikocsiról és a vendéglátók által használt hasonló készülékről. Hogy melyik a jobb, nehezen lehetne eldönteni, mert mindkettő kiküszöböli az eddigi nehéz és balesetveszélyes munkát.

Sokan lerajzolták a *ferencvárosi fűtőház* által bemutatott *kerékpár kiemelő orsóemelőt*, a *vonóék fordító készüléket*, a *nyitott teherkocsi oldalajtó javításhoz használt állványzatot*, a *homlokzártengely behúzókészüléket*, de nagy érdeklődést váltottak ki a *Keleti-műszak* és a *hegyeshalmi fűtőház* bemutatott újításai is. Sajnos, nem tudták bemutatni a *Bíró-féle hidraulikus kocsiemelőt*, mert nem érkezett meg a tapasztalatcsere időpontjára. Ennek az újításnak bizonyára sikere lett volna, mert egyöntetű kérésként merült fel, hogy a nehéz fizikai munkát igénylő kocsiemelést megszüntessek. Ez az emelő pedig ezt sikeresen oldja meg. A gépeszeti szakosztály feladata, hogy eljuttassa a hidraulikus emelőt minden vontatási kocsijavító-műhelybe.

Helytelen, hogy a *budapesti* és a *szegedi* igazgatóságon kívül a többiek nem hozták el legjobb javaslataikat, pedig lett volna nekik is mit bemutatni.

Több tapasztalatcserét

A vontatási kocsijavító-muhelyek munkája uj feladatokkal bővül. Az év második felétol a teherkocsik fékszerkezeteinek fővizsgalatait is el kell végezniök. A munkák elősegítése érdekében egy Ky-kocsifék fővizsgáját is megszemlélték a vendégek. *Rosta László* főmérnök szakszerű magyarázatot adott a munkához.

A gyakorlati bemutató után a megjelentek a fűtőház kultúrtermében jöttek össze. Tizenketten mondták el a véleményüket a látottakról és hallottakról. Felvetették azokat a hiányosságokat is, melyek akadályozzák az eredményesebb munkát. Többen szóvátették például az anyaghiányt. Sokan foglalkoztak a járműjavító vállalatok munkájával. Elmondották, hogy nem megfelelő minőségben kerülnek ki a javított kocsik, s ezzel a vontatási kocsijavító-műhelyeknek többlet munkát okoznak.

A tanácskozás, a tapasztalatcsere hasznosnak bizonyult. Éppen ezért helyes lenne, ha a vasuti főosztály más szakosztályai is követnék a 7. szakosztály példáját.

Évente 50 négytengelyes személy- és 400 teherkocsi készül a MÁV részére a győri vagongyárban

A *Kohó- és Gépipari Minisztérium*, valamint a *MÁV vezérigazgatósága* közös sajtóbemutatóra hivta meg az ujságírókat a *győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárba*. Ismeretes, hogy ez az üzem jelentős mennyiségű személy- és teherkocsit gyárt a MÁV részére.

Az üzemlátogatás rövid tájekoztatóval kezdődött. *Szilágyi Ferenc*, a gyár főmérnöke ismertette a gyár munkáját és terveit. Elmondotta, hogy fő feladatuk a személyszállító és a speciális tehervagonok gyártása. Az újtípusú, korszerű Ba jelzésű

négytengelyes személykocsikból a második ötéves terv időszakában évente 50 darabot kap a MÁV.

A speciális tehervagonokból évente kb. 400-at adnak a vasutnak.

Az új teherkocsik között megtalálható a KY jelzésu, a modern vonalu sertésszallító, a kohászati billenős és a különböző vegyi és műanyagok szállítására alkalmas kocsi.

Hozzáfogtak az üzemben a kisteljesítményű diesel tolatómozdonyok és motorkocsik gyártásához is.

A motorkocsikkal — amelynek első prototípusaként készítették el a Balaton motorkocsit — már eddig is sikereket értek el. A sikeres próbák után hamarosan hozzákezdenek a második Rába-Balaton gyártásához, amelyen további korszerűsítéseket hajtanak végre. Tervükben elsősorban a padló alatti motorok továbbfejlesztése szerepel. Ugyancsak eredményes kísérleteket folytatnak a 270/300 lóerős tolató, illetve vonali dieselmozdonyok gyártásánál is.

A tájékoztató után a gyár új termékeit mutattak be. A hatalmas szerelőcsarnokban szalagszerűen folyik az új kocsik gyartasa. Egyik oldalon a *Szovjetunió* részére gyártott személykocsikat láthattuk. A kocsik ülőberendezése fekhelyé is átalakítható.

Nagy elismerést aratott a lipcsei nemzetközi vásáron is bemutatott I. és II. osztályú alumínium kocsi,

a Rába-Balaton motorkocsi két pótkocsija, amelyekről lapunkban már leírast adtunk.

A MÁV részére készülő kocsikból újabb tíz darabon az utolsó simításokat végezték a szerelőcsarnok mellett. Ezek a kocsik, — amelyekből már több közlekedik a személy- és gyorsvonatok szerelvényeiben — megnyerték a vasutasok és az utazóközönség tetszését. A nyolcszemélyes fülkék üléseit zöldes színű műbőr fedi. A villamos fűtés is korszerűbb, mint az előző gyártmányokon.

A Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár termékei iránt külföldön is nagy az érdeklődés. Már eddig több országnak szállítottak legújabb gyártmányaikból. Jelenleg *Egyiptommal, Argentínával, Pakisztánnal, Irakkal* és több más közel- és távolkeleti országgal folytatnak tárgyalásokat.

Felvételi pályázat a SZOT felsőfokú munkavédelmi tanfolyamára

A SZOT munkavédelmi osztálya felvételi pályázatot hirdet a felsőfokú munkavédelmi tanfolyam 1961—62. tanévre.

A felsőfokú munkavédelmi tanfolyam (továbbiakban: FMT) feladata: a munkavédelmi és egyéb műszaki káderek felsőfokú munkavédelmi képzése. Az FMT tananyaga a munkavédelem legfontosabb elvi-szervezeti, műszaki és egészségügyi problémáit tartalmazza a mérnök, illetve a technikusképzés színvonalán. A tananyag elsajátítása képessé teszi a hallgatókat arra, hogy önállóan állástfoglaljanak a munkavédelem különböző kérdéseiben és hatékonyan közreműködjenek a munkavédelem fejlesztésében. A tanfolyam képesítést ad a munkavédelem területén irányító munkakör betöltésére.

Felvételre pályázhatnak:

A szakmérnöki tagozaton azok a munkavédelem területén, vagy más, a munkavédelemmel érintkező műszaki szakterületen működő okleveles mérnökök, akik legalább kétéves üzemi gyakorlattal rendelkeznek.

A szaktechnikusi tagozaton azok a munkavédelem területén dolgozó képesített technikusok, akik legalább kétéves üzemi gyakorlattal rendelkeznek.

A tanfolyamon a tanulmányi idő: 2 év.

A budapesti hallgatók hetenként egyszer kötelező foglalkozáson, esetenként pedig gyakorlatokon vesznek részt. A vidéki hallgatóknak havonta egyszer egésznapos foglalkozáson kell megjelenniök.

Az FMT tantervében a következő tárgyak szerepelnek:

1. Munkavédelem elvi és jogi kérdései.
2. Villamosság biztonságtechnikája.
3. Világítástechnika
4. Ipari üzemek szellőzése.
5. Gépek biztonságtechnikája
6. Anyagmozgatás biztonságtechnikája
7. Munkaegészségügy.
8. Ipari létesítmények tervezése.

A hallgatók tantárgyanként felvi vizsgát, illetve szigorlóvizsgát, tanulmányaik befejezésekor pedig diploma-vizsgát tesznek. A diploma-vizsga sikeres letétele után az FMT az 1028-1959. sz. kormány és SZOT együttes határozat alapján képesítő oklevelet ad ki, amely a *„munkavédelmi szakmérnök"*, illetve *„munkavédelmi szaktechnikus"* cím használatára jogosít.

A jelentkezés az FMT által kiadott *„Jelentkezési lap"*-on történik, amelyet a vállalat (intézmény, hivatal) vezetőjével, pártszervezetével és szakszervezeti bizottságával záradékoltatni kell.

A minisztériumok útján jelentkezőknek a minisztérium munkavédelmi osztályának (csoportjának), a többi jelentkezőnek az illetékes szakszervezetek (vidéken: Szakszervezetek Megyei Tanácsa) munkavédelmi osztályának (csoportjának) ajánlását is rá kell vezettetniök a jelentkezésre.

A jelentkezési ívek beszerezhetők személyesen vagy levélbeni kéréssel a SZOT felsőfokú munkavédelmi tanfolyam tanulmányi csoportjánál (Budapest, V., Szabadság tér 17, II. em. Telefon: 113—250/214 mellék) szombat kivételével naponta 13—17 óráig.

A jelentkezések beküldése ugyanoda 1961. április 20-ig. A felvételi kérelmeket bizottság bírálja el és a jelentkezőket értesíti.

SZOT munkavédelmi osztály

Február 22-én, a Maastrichtba (Hollandia) haladó gyorsvonat 70 kilométeres sebességgel beleütközött Gelrop állomáson egy álló dieselmozdonyba. A helytelen vágányút beállításból származó baleset következtében a gyorsvonat első személykocsija felesúszott a dieselmozdony motorházára. A vasvázas kocsinak köszönhető, hogy a kocsiban tartózkodó 50 személy közül csak egy utas szenvedett halálos sérülést. A sebesültek száma 5 fő
(MTI Külföldi Képszolgálat)

Kivitelező kerestetik

Február 18-án vasúti baleset áldozata lett *Tapolca* állomáson egy ipari tanuló kislány. Halálát a vágányok közt álló támpaoszlop okozta. A baleset körülményeit nem akarom részletezni. Erről csupán annyit, hogy a lányka a kihaladó vonat után szaladva integetett, s közben nekiszaladt az említett oszlopnak, amely a kerekek alá lökte.

Ezek az oszlopok, amelyeket a targoncákkal is nehéz kerülgetni, már sok kellemetlenséget okoztak. Sokat bosszankodnak miattuk a postások, a tolatószemélyzet tagjai és a jegyvizsgálók is. De intézkedés eddig nem történt. Állítólag a pénzügyi keret megvan az eltávolításra, csak éppen kivitelező nem akad.

Ha a közeljövőben sincs kilátás a kivitelezőkre, bízzák a két oszlop eltávolítását a mozgalmi szervekre és a társadalmi munkásokra.

Bognár Károly

Négytengelyes személykocsik az Alföldi Kisvasúton

A szegedi igazgatóság dolgozói újabb három darab négytengelyes kocsival tettek futópróbát az Alföldi Kisvasúton. A minden igényt kielégítő új kocsikkal tizenötre gyarapodott a kisvasút négytengelyes kocsiállománya.

A szegedi igazgatóság sorra kivonja a forgalomból a régi elavult kocsikat, amelyek ma már nem felelnek meg a megnövekedett személyszállítás követelményeinek.

— sziládi —

MIÉRT CSAK A SÉRÜLT?

IV.

Előző cikkünkben tisztáztuk azt a jogalapot, mely alapján a sérült kártérítést követelhet a MÁV-tól balesete esetén.

A dolgozók életének és egészségének fokozott védelme azonban indokolttá teszi a már említett jogalap két kifejezésének megfelelő értelmezését.

Elmondottuk, hogy a munkáltató a sérült dolgozónak akkor tartozik kártérítéssel, ha ő maga vagy olyan megbízottja, akinek az eljárásért felelős, az üzemi balesetet (foglalkozási megbetegedést) vétkesen idézte elő.

Kit nevezünk a munkáltató megbízottjának

„Megbízott" nemcsak az, aki valamely vezető vagy felelős munkakört tölt be, hanem a vállalatnak, illetve szolgálati helynek minden egyes dolgozója, akinek az eljárásáért a munkáltató felelős.

Indokoltnak látszik, hogy megvilágítsuk az *„óvórendszabály"* és *„óvintézkedés"* értelmezését is. Ezt szükséges megvilágítani azért is, mert a munkáltató kártérítési kötelezettségének másik alapja, ha elmulasztja az óvórendszabályok és óvintézkedések reá vonatkozó betartását. Vasúti viszonylatban a munkáltatót nemcsak az óvórendszabályok kötik, hanem ide kell sorolnunk a MÁV területén kiadott különböző *„utasításokat"* és a Hivatalos Lapokban megjelent *rendeleteket* is.

A kártérítés összegszerűsége

Üzemi baleset vagy foglalkozási betegség esetén a dolgozó vagy hozzátartozója különböző társadalombiztosítási szolgáltatásokban részesül, amelyek káranak egy részét fedezik. A MÁV-val szemben érvényesíthető kártérítés mértéke tehát az az összeg, amelyellyel a bekövetkezett kár a társadalombiztosítási szolgáltatásokat meghaladja *(ún. különbözeti kár).*

Előfordul, hogy a dolgozó a társadalombiztosítási jogviszonytól függetlenül valamely biztosító vállalattal élet- vagy balesetbiztosítási szerződést kötött. A biztosítás alapján kifizetett összeg nem csökkenti a munkáltatóval szemben fennálló kártérítési követelés mértékét.

Ha a dolgozó balesetet szenvedett vagy foglalkozási betegségbe esett, a kár elsősorban abban nyilvánul meg, hogy munkaképessége és így keresete is átmenetileg vagy véglegesen megszűnt, vagy csökkent. Ilyen esetben a különbözeti kár megtérítése ún. baleseti járadék folyósításának a formájában történik.

Különbözeti baleseti járadékot azonban a dolgozó csak akkor követelhet, ha a baleset után, a keresete neki fel nem róható okból nem éri el a korábbi keresetét. Ha viszont a balesetet szenvedett korábbi keresetét a balesetből eredő jelentős testi fogyatkozása ellenére rendkívüli munkateljesítménnyel éri el, különbözeti baleseti járadékot akkor is követelhet, ha keresete eléri, vagy akár meg is haladja a baleset előtt elvezett keresetét.

Problémaként merül fel az is, hogy milyen keresetből kiindulva kell kiszamítani a különbözeti baleseti járadék összegét. A kulönbözeti baleseti járadék célja az, hogy a balesetet szenvedettnek a balesetből származó kárt megtérítse, hogy a dolgozó a baleset folytán keresetében ne érje kiesés ne szenvedjen. Ez pedig akkor valósul meg, ha a különbözeti baleseti járadék a társadalombiztosítási szolgáltatás és az átlagkereset között fennálló különbözetet fedezi. Így például havibéres dolgozónál a havi alapbért kell alapul venni és ehhez hozzá kell számítani a rendszeresen kapott nem terhes juttatásokat (rendszeres túlórapótlék, prémium stb.).

Jogszabály által elrendelt bérrendezés vagy béremelés esetén előfordul, hogy a balesetet szenvedett keresete ennek folytán eléri a baleset előtt elvezett keresetet. Ez a változás a különbözeti baleseti járadék megszüntetésére alapul nem szolgálhat, mert az összehasonlítást azonos időpont és azonos viszonyok alapul vételével kell végrehajtani.

A korábbi bírói gyakorlat a keresőképesség csökkenéséből előállott kár fejében a balesetet közvetlenül megelőző időben a károsult keresetének azt a részét ítélte meg, amely a munkaképességcsökkenés mértékének megfelel. Az újabb gyakorlat szerint a különbözeti baleseti járadék összegének megállapításával kapcsolatban figyelembe kell venni azt is, hogy a károsult a csökkent munkaképességét milyen mértékben hasznosíthatja.

Általános kártérítés

A dolgozó balesete vagy foglalkozási betegsége nem vagyoni természetű hátrannyal is járhat. Ilyen esetben az *„általános kártérítés"*-sel kapcsolatos bírói gyakorlatban kialakult szabályok kerülnek alkalmazásra. Erkölcsi vagy más nem vagyoni természetű hátrány kiegyenlítésére tehát kártérítést megítélni nem lehet. Ha azonban vagyoni károsodás történt és ennek összege — akárcsak részben — valamely okból pontosan ki nem számítható, olyan összegű általános kártérítésre is kell a károkozásért felelős személyt kötelezni, amely a körülményekhez képest a károsult teljes anyagi kárpótlására alkalmasnak mutatkozik.

Elkészült az ötnyelvű vasúti szakszótár magyar nyelvű fordítása

Elkészült a *Vasúti Tudományos Kutatóintézetben* a *Nemzetközi Vasútegyület* (UIC) által kiadott ötnyelvű vasúti szakszótár (Lexique Général des Termes Ferrovlaires) magyar nyelvű fordításának nyomdai kézirata. Kiadása az év harmadik negyedében várható.

Megkértük *dr. Bánhidi Árpád* tudományos kutatót, hogy tajekoztassa lapunk olvasóit a vasúti szakszótárról. Kérdésunkre a következőket válaszolta.

— Ez a UIC-szotar 8807 cím alatt francia, nemet, angol, olasz és spanyol nyelven együttesen több mint 50 000 kifejezést foglal magában. Kétféle jegyzékben csoportosítja a címszavakat. Az egyik csoportosítás egy tablázatos összeállítás, amely a francia szavak betürendjében sorszamozva tartalmazza a fogalmakat mind az öt nyelven; a másik jegyzék a többi négy nyelv betűrendjében sorolja fel a címszavakat, feltüntetve azok mellett az első jegyzék megfelelő sorszámát.

E rendszer segítségével könnyűszerrel kikeresheto az egyes szavak megfelelője az öt nyelv bármelyikén.

A magyar nyelvű átdolgozás természetesen követi az eredeti szótár rendszerét s a címszavaknak sorszámos és betűrendes csoportosítása lehetővé teszi a szavaknak az öt nyelv bármelyikéről magyar nyelvre, a magyar nyelvről az öt nyelv bármelyikére való fordítását.

A szótár iránt több ország vasútja részéről is élénk érdeklődés nyilvánult meg. Ezt bizonyítja, hogy holland, lengyel, orosz, cseh, szerb és török nyelvre való fordítása is folyamatban van.

A Hivatalos Lapbol

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

12. számból: 107007/1961. I 3. A. Kiegészítő rendelkezések a Vasuti Ruházati Utasításhoz.

126641/1960. I/3. A. Villamos Vonal felügyeloség létesitese Füzesabonyban.

Igazgatóságok egymásközti versenye.

13. számból: 103202/1961. I/8. E. Az árukezelési helyek tervszerű kiszolgálása, a kocsirakományú küldemények rakodási idejének tárgyában kiadott rendelet módositasa es kiegészitése.

14. számból: 101536/1961. I 3. A lakbérpotlékkal kapcsolatos egyes kérdések rendezése.

103534/1961. I 3. C. Egyes MAV dolgozók kötelező előzetes és időszakos tudószűrő vizsgálata.

Máris késő!

Kiskunhalason a vasutasszakszervezet épületének udvarán már több mint egy éve befedetlenül tátong a szemetgödör. Mivel a gödör a WC szomszédságában van és az udvar este nincs megvilágítva már több kisebb baleset fordult elő. Olyan dolgozó is volt, aki a gödörbe esés következtében zúzódást, bordatörést szenvedett. A szakszervezeti bizottság vezetői sajnos még nem okultak a balesetekből

Az épületben a hét végén rendszeresen, de hétközben is elég gyakran tartanak megbeszélést, vagy valamilyen rendezvényt. Éppen ezért a további balesetek megelőzése végett ideje volna befedni a szemétgodröt.

Kedves barátok között – német földön

V.

December 7-e *Berlinben* virradt ránk. Ebben az időben már javában folytak a német vasutak fennállásának 125 éves jubileumi ünnepségei. Ezen a napon került sor a főünnepségre, a 7—800 főt befogadó reprezentatív *Babilonban*. Itt adta első nagysikerű hangversenyét kórusunk a német fővárosban.

Közel egy órán át újra és újra felcsattant Berlin vasutasainak elismerést jelző vastapsa. A kórus műsorát a Demokratikus Németország rádiója is közvetítette. A kettészakított Berlin mindkét szektora több mint 800 főnyi vasutas közönségének találkozóján a VEB Elektrokohle kultúrpalotájában nagy taps közben gördült fel a függöny és szólaltak meg a kedves dallamok, német nyelvű kánonok, lengyel és szovjet dalok és ezek mellett a munkásság régi és új dalai.

A műsor színben és színvonalban egyaránt méltó volt barátságunkhoz, a német vasút 125 éves jubileumát ünneplő dolgozóinak köszöntéséhez. Részt vettünk azon az ünnepségen is, amelyet e ritka jubileum alkalmából a vasút veteránjai tiszteletére rendeztek. Az ünnepségen *Ervin Krammer* elvtárs, az NDK közlekedésügyi minisztere, több mint 40 veteránnak adta át — köztük számos nyugatnémetnek — a vasúti érdemrend különböző fokozatait. Itt találkoztunk nigériai és angol vasutasszakszervezeti vezetőkkel is.

Igaz barátság szálai szövődtek a német földön tett utunk minden állomásán. Barátoknál jártunk. Sokat beszéltünk jelenről, jövőről, nagy egyetértésben. A nyelvi nehézségeket legyőzte barátságunk, céljaink, igaz útjaink közös értése. Tartós, barátságunk állomása volt utunk minden napja.

Szívből jövő, őszinte barátságot élveztünk a Demokratikus Németország földjén. Rövid volt az idő az ott-tartózkodásra, mégis értékes és tartalmas volt az út. Nehéz volt a búcsú, amikor ezernyi élménnyel, tapasztalattal gazdagodva hazaindultunk.

S most barátaink kérésének is eleget teszünk: átadjuk jókívánságukat, őszinte üdvözlésüket e sorokkal a magyar vasutasoknak, lapunk olvasóinak. Örömmel ápoljuk és gazdagítjuk új barátságunkat a szocializmust építő német néppel, a német vasutasokkal.

Kovács János

A Brandenburgi kapu. Ma még Kelet- és Nyugat-Berlin választóvonala

Néhány tanács fiatal mozdonyvezetőknek

Fiatal mozdonyvezetőink szolgálat közben gyakran találkoznak olyan nehézségekkel, amelyeket néha az idősebb gyakorlatilag képzett mozdonyvezetőknek is nehéz elhárítaniuk. A gépet megis vezetni kell, a vonatokat menetrend szerint kell közlekedtetni. Természetesen ahhoz, hogy egy fiatal mozdonyvezető is meg tudja állni helyét a munkában, sok tanulásra, állandó képzésre van szükség.

A gépek jókarbantartása nélkülözhetetlen követelmény. A mozdonyok előkészítési és utókezelési munkáit minden esetben el kell végezni. Egyetlen gép nem mehet el úgy megfelelő mennyiségű homok, szódaoldat, vagy csőfuvatás nélkül. Különösen nagyon ügyeljünk a szódaoldatra és általában a kazán tápvíz állapotára és az ezzel szorosan összefüggő csurgatás mennyiségi betartására.

Ezen a területen még sok a tennivaló. Minden mozdonyvezetőnek, de főként a fiatalcknak azzal is tisztában kell lenniük, hogy a vonatterheléstől függően percenkint hány liter vizet kell elcsurgatni és ezt a gyakorlati értéket érzékelni is tudni kell a pontos beállítás érdekében. Az a mozdonyvezető, aki nem tud megfelelően csurgatni, az elméleti képzettséggel is gyengén áll.

A szakmai feladatokon kívül a szocialista embertípus kialakításában is sokat várunk a fiataloktól. Azoktól, akik eddig is sokat kaptak államunktól, a párttól, a szakszervezettől. A vizsgázott fiatal mozdonyvezetőknek ma már nem kell évekig fűtőként dolgozni, mint a felszabadulás előtt. Ugyanakkor ma nem egy fiatal mozdonyvezető utazhat 424-es sorozatú gépen, ami a múltban 20—25 évi mozdonyvezetői múlt után is csak a kiválasztottaknak jutott osztályrészül.

Kun József,
fűtőházfőnök, Celldömölk

A munkásszállások térítési díjáról

Népi államunk a vasutas dolgozóknak is sokféle formában nyújt béren felüli juttatást. Évente átlag 11 530 forintot tesz ki az egy dolgozóra eső ilyen természetű juttatás. Ez azt jelenti, hogy a fizetésen felül csaknem havi 1000 forintot kap a dolgozó különböző juttatások címén. (Társadalombiztosítás, családi pótlék, fizetett ebédidő, fizetett szabadság, utazási kedvezmény, üzemi étkeztetés, munkásszállás, gyermekintézmények, díjmentes szállítás, ruhajuttatás stb.)

A béren felüli juttatások körén belül is jelentős a munkásszállások fenntartására fordított összeg. A múlt évben például csaknem 70 milliót költött ilyen címen a vasút. A felszabadulás előtti időből nagyon jól tudjuk, hogy milyenek voltak a szálláskörülmények. Ilyen beruházásokról természetszerűleg szó sem lehetett.

A nagy összegű ráfordítások ellenére a munkásszállások színvonala nagyon különböző. Az eltérések nem csupán az épületek vagy a berendezések színvonalából adódnak, hanem a fenntartó szolgálati főnökségektől és a szálláshelyek lakóitól is függenek. *Az egységes elvek hiánya az elmúlt években oda vezetett, hogy a költségek mértéke, megoszlásának aránya még azonos feltételek mellett is eltérő volt.* Emiatt a dolgozók részéről több panasz merült fel.

A felmerült panaszokat, a népgazdaság teherbíróképességét is figyelembe véve, a helyes arányok kialakítása végett a közelmúltban kormányrendelet jelent meg a szállások létesítésével, fenntartásával és üzemeltetésével kapcsolatos kérdések megoldására.

A rendelet értelmében a szállásokat I—V. kategóriába kell sorolni. A térítési díj havi 180, 140, 100, 75, illetve 15 forint. Az építőiparban változó munkahelyen foglalkoztatott, illetve munkásszálláson elhelyezett dolgozó által fizetendő térítési díj összege a kategóriáknak megfelelően 160, 125, 90, 70, illetve 15 forint.

A kategóriába sorolást a végrehajtási utasítás szempontjait figyelembe véve a vállalat igazgatója a szolgálati főnök, a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben végzi.

Ipari tanulók a munkásszállásért térítési díjat nem fizetnek. Családi szállást létesíteni, munkásszállón családot elhelyezni a rendelet életbelépésének napja — *tehát május 15-e* — után nem lehet.

A gyermekintézmények új térítési díja

A felszabadulást követő években a növekvő állami beruházások fokozatosan lehetővé tették a korszerű, modern gyermekintézmények hálózatának fejlesztését. A fejlődés ütemét mutatja, hogy 1960-ig a vasút területén létesített napközi otthonokban 1240, a bölcsődékben pedig 105 gyermeket lehetett elhelyezni.

A napközi otthonokban elhelyezett gyerekek évi költsége 6 _20 000 forintot, míg a bölcsődékben elhelyezett gyerekeké 3 500 000 forintot biztosít a [illegible] munk. Egy bölcsődés korú gyermek napi gondozási költsége 31,54, a napközi otthonban elhelyezett gyermeké pedig 19,84 forintot tesz ki.

A bölcsődékben és a napközi otthonos óvodákban a térítési díjak eddigi rendszere nem volt egységes. Az üzemeltetés költségei sem voltak azonosak, ami az intézmények színvonalában is eltérést jelentett.

Egységes térítési díj

A meglévő aránytalanságok és a szülők között megkülönböztetést jelentő igazságtalanságok megszüntetése szükségessé tette — figyelembe véve a népgazdaság teherbíró képességét is —, olyan egységes térítési rendszer kialakítását, amely egyaránt vonatkozik minden intézményre, függetlenül attól, hogy milyen területen működik, vagy milyen szerv kezelésében áll.

A térítések egységes rendszeréről a Minisztertanács idevonatkozó határozata intézkedik. A határozat, illetve a végrehajtási rendelet a térítések általános rendezésén kívül szabályozza:

a napközi otthonokban azonos anyagnorma felhasználását, félnapos, étkezést nem nyújtó óvodákban térítési díj bevezetését, új üzemi, hivatali bölcsődék, napközi otthonok létesítésére vonatkozó feltételeket, gyermek intézmények fejlesztésére, bővítésére vonatkozó állásfoglalást.

A térítés összege

Május 15-től bármely szerv által fenntartott gyermekintézményben elhelyezett gyermek után az alábbi térítési díjat kell fizetni:

Ha a szülők együttes havi jövedelme	a napi térítés díj összege forintban: egy	kettő	három	négy és ennél több
	gyermekes	családoknál		gyerm.-kent
1000 Ft vagy ennél kevesebb	2,—	1,50	1,30	1,—
1000 Ft-tól 1600 Ft-ig	3,—	2,50	2,—	1,50
1600 Ft-tól 2200 Ft-ig	4,—	3,20	2,80	2,50
2200 Ft-tól 3000 Ft-ig	5,—	4,—	3,50	3,—
3000 Ft-tól 3800 Ft-ig	7,—	6,—	5,—	4,—
3800 Ft-tól 4600 Ft-ig	9,—	7,—	6,—	5,—
4600 Ft-tól 5600 Ft-ig	10,—	8,—	7,—	6,—
5600 Ft-tól 7000 Ft-ig	12,—	10,—	8,—	7,—
7000 Ft felett van	15,—	13,—	11,—	9,—

Ha a gyermekintézményben elhelyezett gyermek étkezésben nem részesül, a térítési díj napi 1 forint.

Az éjjel-nappali elhelyezést nyújtó bölcsődékben és óvodákban a térítési díj mértéke egy gyermek esetében a szülők összkeresetének 15 százaléka, két, vagy több gyermek elhelyezése esetén az összkereset 20 százaléka. Egyedülálló szülő térítési díjként egy gyermek után a kereset 10 százalékát, két gyermek után 15 százalékát, három vagy ennél több gyermek után 20 százalékát köteles fizetni.

A határozat 1961 május 15-én lép hatályba.

Hazánk felszabadulásának 16. évfordulója alkalmából kitüntetettek névsora

MUNKAÉRDEMREND

Schmidt Károly KPM I 8 C oszt.

SZOCIALISTA MUNKÁÉRT ÉRDEMÉREM

Korcsog Ernő Rákosrendező pu., *Szabó Károly* MÁV Hídépítési Főn., *Molnár Gábor* Békéscsaba áll., *Csanádi József* Bp. Igazgatóság, *Rajna József* Debreceni Jj. ÜV, *Kis Zoltán* I 2. Szakoszt., *dr. Nagy Elemér* MÁV Jogü. Hiv., *Lengyel Ferenc* Karcag áll., *Zsirai Sándor* Szombathelyi Jj. ÜV., *Gátjai Gyöngyi* KMP Kat. Szak. oszt., *K[illegible] János* Bp. Ig. Szem. és Műn. Oszt., *Németh Gyula* Szombathelyi Ig., *Kovács József* III. Szombathelyi fth., *Nyers Lajos* Auto [illegible]

MUNKAÉRDEMÉREM

[illegible]

Lepko József Éj[illegible] S[illegible]torium, *Szebeni Sándor* KMP I 1. A. oszt., *C[illegible]ba Ferenc* Orsz. Olajelosztó S[illegible]r *Koller Jenő* S[illegible] Pft Főn., *V[illegible]res I[illegible]n* KPM I 8. Szakoszt., *Katona Vince* Bp. Ferencváros áll., *C[illegible]r Endre* Bp. Józsefváros Pft. Főn., *Kovács István* Várpalota áll., *Szemán Lajos* Diósgyőr Vasgyár áll., *Tóth János* Jobbparti Biz. Berend. Fennt. F[illegible], *Hadobás János* Lököshaza áll., *Vincze Pál* Szegedi T[illegible]ozlo és Bizt. Berend. Fennt. Főn., *Szabó Ferenc* Bp. N[illegible] pu., *Bánki Lajos* Fe[illegible] Pft. Főn., *Boncsér Barnabás* Szerencs áll., *Aradi György* Nagykanizsa Pft. Főn., *Lakó Ferenc* Debrecen áll., *Kori István* Bp. Keleti ft[illegible], *Kotroczó József* KPM I 6. A. oszt.

Nyugállományba vonult dolgozók kitüntetése

Me[illegible] u[illegible] búcsúztatta a Vasúti Főosztály tanácstermében *Kossa István* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter a 30—40 éven át becsületesen szolgált, nyugállományba vonuló dolgozókat. A fogadáson megjelent *Német József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Rödönyi Károly* és *Bangó Sándor* vezérigazgatóhelyettesek, *Soproni József*, a Vasutasok Szakszervezetének megbízott főtitkára, *Szűcs Zoltán*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, *Máté Sándor* szakosztályvezető és sokan mások.

A miniszter meleg hangú beszédben mondott köszönetet és búcsúzott azoktól, akik vasúti pályafutásuk alatt példásan végezték a rájuk bízott felelősségteljes munkát, adták át gazdag tapasztalataikat az ifjabb nemzedéknek és immár tizenhatodik esztendeje vesznek részt a szocializmus építésében.

A szívélyes [illegible]ben [illegible] lo[illegible] t[illegible]lakozon ad[illegible] á[illegible] miniszter elvtárs a megérdemelt kitüntetéseket.

Munkaérdeméremet kapott

Vigh Károly Baja pft. főn., *id. Büi Bálint* Esztergom állomás, *Szántó József* Nagykanizsa pft. főn., *Szolcsányi Fe*[illegible] MÁV Közp. Nyomtatványraktár.

Kiváló vasutas kitüntetést kapott

Perédi Vendel Szombathely Ig. III. oszt., *Ágoston János* Celldömölk Osztószert. Főn., *Farkas György* BVKH, *Hajdu Jakab* Bp. Keleti pu. áll., *Debreceni József* Sztálinváros pft. főn., *Tóth Ferenc* Szeged pft. főn., *Oláh Imre* Debrecen Ig. III. oszt., *Polonyi Lajos* Pécs fth. főn.

Érdemes vasutas kitüntetést kapott

Völgyi János Baja pft. főn., *Moldvai Kálmán* Pécs fth. főn., *Ördögh István* Szeged Ig. Anyagoszt., *Csörnyi Ferenc* Tapolca fth. főn., *Veréb János* Bácsalmás áll. főn., *Buday István* Szombathely Ig. könyv., *Polyák Miklós* Bp. Józsefváros pft. főn., *Bognár Károly* Tapolca áll. főn., *Budai Gyula* Szeged pft. főn., *Fekete Sándor* Kiskunhalas fth. főn.

Miniszteri elismerésben részesült

Bocsárdi Albert Pécs Ig. IV. oszt., *Kovács Vilmos* BVKH, *Aradi Gyula* Debreceni Jj. ÜV, *Harmath Gyula* MÁV J[illegible]nyomda főn.

A szálláshelyekre fordított beruházási összegek alakulása

Nem érdektelen ha beszámolunk arról, hogy a vasút évről évre milyen összeget fordít a szálláshelyeken dolgozók élet- és kulturális körülményeit javító beruházásokra.

Íme az utóbbi évek adatai:
1957-ben 5 851 540 forintot,
1958-ban 4 747 000 forintot,
1959-ben 8 425 000 forintot
fordítottak a munkásszállások beruházásaira. A fenti összegek csupán a berendezési tárgyakra szorítkoznak. Nem tartalmazzák a felvételi épületekre és tartozékaikra fordított összegeket, amelyek a fenti összegeknek többszörösét teszik ki.

1960-ban a felszerelés vásárlásra fordított 11 056 000 forinton felül a felvételi épületekre és tartozékaik a 57 500 000 forintot fordított a vasút.

S nézzük az 1961. évi előirányzatot:

2500	garnitúra matracra	1 075 000 forintot
1770	vaságyra	354 000 forintot
570	háromajtós szekrényre	647 580 forintot
350	asztalra	126 000 forintot
2120	székre	332 840 forintot
5	televízióra	30 000 forintot
140	laktanyakocsira	7 000 000 forintot
5	kultúrkocsira	350 000 forintot
100	élelemtároló szekrényre	490 000 forintot
220	kétajtós öltöző szekrényre	238 790 forintot
	összesen:	10 644 120 forintot

irányoztak elő.

Ezenkívül a felvételi épületekre és tartozékaikra tervezett összeg 70 000 000 forint.

Hogyan történik a vasutasok tüzelőanyag-ellátása?

Az *Anyagellátási Igazgatóság* a március 31-én lezárult tüzelési évben 10 százalékkal (25 741 tonnával) több háztartási szénféleséget szolgáltatott ki a MÁV dolgozóinak, mint az előző tüzelési évben. A III. negyedévben 32 százalékkal, 26 693 tonnával több szénféleséget vittek haza a dolgozók, mint az 1959/60. tüzelési év azonos időszakában.

Ez az eredmény igazolja azt az intézkedést, hogy az elmúlt tüzelési évben a részletes tüzelőjegyeket augusztus 31-ig kellett beváltani. Ezzel elértük, hogy a szénelporlás a legminimálisabbra csökkent, öngyulladás pedig egyáltalán nem volt.

Minthogy a nyáron el nem vitt és elporladt szénféleségeket a bányászat ősszel nem tudja pótolni, az előző években a MÁV-dolgozók jelentős része tüzelő nélkül maradt a téli hónapokra. Az elmúlt tüzelési évben ez a hiányosság megszűnt. Ezt bizonyítja az a körülmény is, hogy a panaszos levelek száma minimálisra csökkent.

A budapesti *MÁV Tüzelőanyag Házhozszállítási Főnökség* az elmúlt évben 9200 budapesti dolgozónak szállította haza a tüzelőjét. A hazaszállított tüzelőanyagok mennyisége 12 százalékkal több volt az előző évinél. A részletes utalványok beváltási határidejének augusztus 31-ig történt megállapítása a házhozszállítási főnökség munkáját is megkönnyítette, mivel már a nyári hónapokban haza szállíthatta a dolgozók részletre vásárolt tüzelőjét. Az őszi — évenként ismétlődő — torlódást ezzel sikerült kiküszöbölni.

Az elmúlt év kedvező eredményeinek alapján *a részletes tüzelőjegyek beváltási határidejét az idén április 1-től augusztus 31-ig állapítottuk meg.*

Tüzelőanyag [illegible]k szolgáltató helyeink felkészülten várják a vételezőket. Megfelelő minőségű és mennyiségű tüzelőanyagról gondoskodtunk.

A budapesti igényjogosultakat felkérjük, hogy részletes tüzelőjegyeiket minél előbb adják le a MÁV Tüzelőanyag Házhozszállítási Főnökség VIII., Kerepesi út 3. sz. alatt levő irodájában. Ezúton is felhívjuk a dolgozók figyelmét az augusztus 31-i határidő betartására.

Anyagellátási Igazgatóság

Becsületes cselekedet volt

Február 28-án este Komlós István vizsgálta át a Barcs állomásra érkezett 5 28[illegible]s vonatot. Az egyik kocsiban női kézitáskát talált. Azonnal a forgalmi irodára vitte. Ott kinyitották a forgalmi szolgálattevő és a távírász jelenlétében.

A táskában a legnagyobb ámulatunkra egy 16 ezer forintról szóló takarékbetétkönyv, 2 személyi igazolvány, 1950 forint készpénz, és több ezer forintról szóló befizetési nyugta volt.

A személyazonosság alapján azonnal értesítették a feledékeny tulajdonost, Kovács Györgyné labodi lakost, aki hiánytalanul kézhez kapta értékeit.

Komlós István kocsivizsgáló becsületességből jelesre vizsgázott.

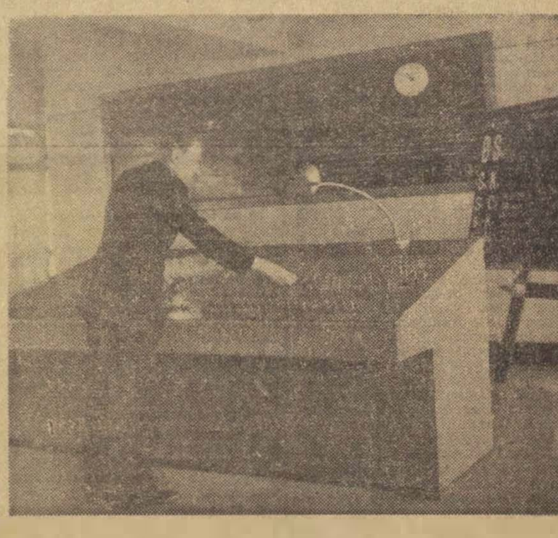
Göndöcs Jenő,
Barcs

Búcsú a műhelytől

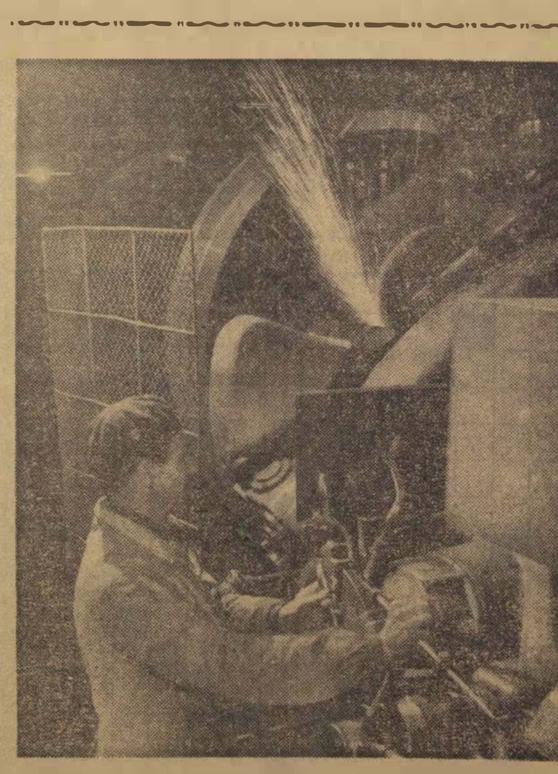
A ferencvárosi fűtőház fiókműhelyének pártalapszervezete a szakszervezeti bizottsággal közösen nyugdíjba vonulásunk alkalmával bensőséges ünnepséget rendezett a november 7 kultúrotthonban. Meghatottan hallgattuk az ünnepi beszédet amelyben a mozgalmi szervek, a s[illegible] vezetés és mun[illegible]at[illegible] veben megköszön[illegible] munkásságunkat [illegible] vettek tőlünk. Tudjuk [illegible] ez a búcsú nem végleges. Mi továbbra is a fűtőházhoz tartozónak tartjuk magunkat, mely évtizedekig a második otthonunk volt.

A tiszteletünkre rendezett kedves kis ünnepségért ezúton is köszönetet mondunk. A fiataloktól pedig azt kérjük, hogy tanuljanak szorgalmasan, fogadják meg az idősebbek tanácsait, mert csak így érhetnek el sikereket az életben.

Takács József
Nógrádi Gyula



Székesfehérvár állomáson a II-es toronyban Vadas Pál rendelkező forgalmi szolgálattevő menetet állít be a 9161-es vonatnak.



Petró Károly, az Északi Járműjavító dolgozója egy 328-as mozdony-kerék forgattyúscsapját csiszolja

(MTI foto — Lajos György felv.)

Az Operaház művészei Ferencvárosban

A ferencvárosiak meghívására április 10-én az Operaház művészei ellátogattak a csomópontra. *Takács Paula* Kossuth-díjas, *Szilvási Margit, Házi Erzsébet* művésznőket, *Kövecses Béla, Rajna András, Madarasi Albert* művészeket *Udvarhelyi István* állomásfőnök üdvözölte a csomópont dolgozói nevében.

A rövid üdvözlés után üzemlátogatásra került sor. A művészek érdeklődéssel figyelték Ferencváros állomás dolgozóinak munkáját. Megtekintették a nyugati gurítódombot, ismerkedtek a mozdonyokkal. *Takács Paula, Házi Erzsébet, Madarasi Albert* művészek a 424—036-os mozdonyra is felmerészkedtek, ahol *Zrínyi János* mozdonyvezető és *Szappanosi József* fűtő magyarázták el a mozdonyvezetés tudományát. Sőt még meg is „utaztatták őket".

Az üzemlátogatás befejeztével került sor a kultúrotthonban a munkás-művész találkozóra. A zsúfolásig megtelt klubteremben fűtőházi, állomási és pályafenntartási dolgozók foglaltak helyet a beszélgetés igen barátságos légkörben folyt le.

A találkozó értékes volt nemcsak azért, mert a ferencvárosi dolgozók személyesen ismerkedtek meg az Operaház művészeivel, hanem azért is, mert a jelenlévők ízelítőt kaptak jeles operaművekből. Nagy szolgálatot tett ez a találkozó az operák népszerűsítésére.

Köszönettel adózunk az Operaház művészeinek azért, hogy eljöttek a vasutas dolgozók közé. Reméljük, hogy a jövőben egyre több vasúti szolgálati helyen üdvözölhetjük őket.

Örömmel üdvözöljük a ferencvárosi csomópont szakszervezeti bizottságainak és a kultúrotthon vezetőségének kezdeményezését és bízunk abban, hogy a csomóponton ezután egyre gyarapodik az operakedvelők száma.

Horváth Ferenc

ÚJ KÖNYVEK

Marx—Engels: **A vallásról** — **Lenin utolsó írásai** — **Meslier abbé Testamentuma** — Clara Zetkin: **Válogatott beszédek és írások** — Z. Fierlinger: **A mai imperializmus és szociáldemokrácia néhány problémája** — Gedő András: **A modern revizionizmus filozófiai bírálatához** — **Forradalom és papi rend** — I. Matvejev: **Az örök barátság forrásánál** — Fábián Ferenc: **Tibet újjászületése** — Máté György: **A Maghreb földjén** — Kalmár György: **A Bécsi kapu** — Falusné Szikra Katalin: **A technika fejlődése és az ipari munka** — Buza Márton: **Anyagi érdekeltség es anyagiasság** — Follinusz János: **Fegyelem, népszerűség, liberalizmus** — Pápay Gyula: **Versenyben a szocialista brigádok** — Dr Varga György: **Technika és norma** — Révész Gy. István: **Nem magánügy** — Söptei János: **Egy termelőszövetkezeti család költségvetése** — Bános Tibor: **Thália Ikaruszán** — Illés Sándor: **Tiszazug** Szendrei József: **Koldusok paradicsoma** — E. Mohahlele: **Feketék utcája** — José Pardo Llada: **Castro táborában.** (Kossuth Könyvkiadó)

Szabó Károly: **A méhész műhelyében** — **Paradicsomtermesztés.** (Mezőgazdasági Kiadó.)

Megjelent a Magyar Sport Évkönyvének 1961 évi kötete. A könyv a tartalom, a kiállítás tekintetében és az elkészítési idejének csökkentésében is felülmúlja az előző kötetet.

HÍREK

— *Eredményesen dolgoztak* a múlt év második felében a pápai vasutasok. Mindhárom szolgálati hely teljesítette az élüzem szintet, ezért a felszabadulás ünnepén vezérigazgatói elismerésben részesültek.

— *Korszerűsítik Komárom állomás felvételi épületet.* Komárom határállomason a közelmúltban hozzáfogtak a felvételi épület átépítéséhez. A forgalmi iroda és a várótermek felett már lebontották a tetőzetet. A forgalom irányitását egy ideiglenes helyiségből végzik.

— *Jelentős segítséget nyújtott* a Derecskei Új Élet Termelőszövetkezetnek a Debreceni Építési Főnökség. A tavaszi munkák kezdetére a Debreceni Gépállomás dolgozóival közösen megjavították a tsz valamennyi mezőgazdasági gépét.

— *Mozdonyjavítás terven felül.* A Déli fűtőház vontatási műhelyének dolgozói április 4-e tiszteletére terven felül megjavították a 324—1554. sz. mozdonyt. A javítást végző brigád mintegy 15 000 forintot takarított meg a népgazdaságnak.

— *Híradó a dolgozók tájékoztatására.* A MÁV egészségügyi kutatólaboratórium és a pályaalkalmassági vizsgáló állomás szakszervezeti bizottsága híradón keresztül tájékoztatja a területileg szétszórtan levő dolgozóit.

— *Határidő előtt egy hónappal.* A békéscsabai építésvezetőség dolgozói Murony és Békéscsaba között befejezték a hosszúsínesítést.

— *Igazgatósági elismerésben és pénzjutalomban részesültek* 1960 második felében végzett eredményes munkájukért Vácrátót állomás dolgozói. Elismerő oklevelet kaptak a váci járási tanácstól is.

— *Jó eredmények születtek az ünnepi műszakban* Békéscsaba állomáson. Papp Ferenc forgalmi szolgálattevő brigádja a tehervonatok átlagos terhelésénél 108 százalékos eredményt ért el, a kocsitartózkodásban 107 százalékra teljesítették a tervet.

— *Figyelemre méltó eredmények születtek* a felszabadulás 16. évfordulójának tiszteletére indított ünnepi műszakban a békéscsabai fűtőházban. Komáromi Mihály mozdonyvezető és brigádja például március 29-én 2051 tonnás túlsúlyos vonatot továbbított menetrend szerint.

— *Gondos előkészítés előzte meg* a szakszervezeti taggyűlést Szeged—Rókus állomáson. Az SZB vezetősége a beszámolót kollektívan készítette el. Nagyrészt ennek tulajdonítható, hogy ezen a taggyűlésen élénk vita alakult ki a dolgozók között.

— *A Szendrei-brigád az élen.* A felszabadulás 16. évfordulója tiszteletére egyhetes ünnepi műszakot szerveztek Tatabánya-alsó állomáson. A brigádok versenyében 104.2 százalékos átlageredménnyel a Szendrei-brigád végzett az első helyen.

— *Egészségügyi kiállítás nyilt Szegeden.* A vasutas társadalombiztosítás 10 éves eredményeit bemutató kiállítás nyílt április 9-én Szegeden a KISZ-bizottság székházában. A kiállítást Kiss Károly igazgatóhelyettes nyitotta meg.

★

A szerkesztőség üzeni

Tótka Károly Szeged, Cseh Zoltán Szolnok, Dancs József Tapolca, Cserháti József Szeged, Szabó Tibor Budapest, Bódogh Mihály Dombóvár, Szládi Sándor Szeged, Bognár Károly Tapolca, Huszár József Budapest, Huszta Miklós Makó, Szabó IV. József Budapest, Várnai László Pécs, Magyar Ferenc Budapest, dr. Horváth Károly Budapest, Pintér Lajos Vácrátót, Boldizsár Gyula Békéscsaba, dr. Tóth Ferenc Szombathely: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Leitl Ferenc Pécs. Boldizsár Gyula Békéscsaba. Úglyai Sándor Miskolc: A felszabadulás 16. évfordulója tiszteletére inditott ünnepi műszakról írt tudósításaik késve érkeztek. **Révész József** Hatvan: Az állomás dolgozóinak eredményes munkájáról írt tudósítása késve érkezett. Lapunk április 1-én megjelent számában ugyanis A vörös vándorzászlóval kitüntetett szolgálati helyek eredményeiből című cikkünkben Hatvan állomás eredményeit is ismertettük. **Bódogh Mihály Dombóvár:** a megyei bizottság munkájáról és a csomópont élüzem-ünnepségéről írt tudósítását; **Bezzeg Lajos Gyöngyös:** az állomás élüzem ünnepségéről írt tudósítását; **Bognár Károly Tapolca:** a Veszprém megyei szolgálati helyek SZB-titkárainak és szocialista brigádvezetőinek tanácskozásáról írt tudósítását; **Cseh Zoltán Szolnok:** a teherkocsik szalagszerű javításáról írt tudósítását hely hiányában nem tudjuk közölni.

Parragi Dezsőné Baja, Pintér Lajos Vácrátót. Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

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

A Kilián testnevelési mozgalom szabályzata

VIII.
A jelvény kiadásának módja

1. A Kilián testnevelési mozgalom minden egyes részvevőjét elért eredményeitől függően — jelvény illeti meg, melyet örökösen és minden ismétlődő követelmény nélkül birtokol.

2. A Kilián tesztnevelési mozgalom jelvényének leírása:

A 17 milliméter magas, modern formájú jelvény alapja stilizált fehér zászló, a szélén piros, fehér, zöld szalaggal. A stilizált zászló lapján célbaérkező atléta alakja látható, kezében babérággal. A zászló alján egyetlen szó olvasható: Kilián.

A futó atléta alakja és a Kilián szó rátétszerű megoldású és arany, ezüst, bronz vagy vas színű, s egyben a szín határozza meg a jelvény fokozatát.

Az előkészítő jelvény formájában megegyezik a felnőttek jelvényével, de néhány részletében eltér attól. Magassága 22 milliméter, alapszíne világoskék, s a fiatal futó alak, valamint a Kilián szó színe ezüst, vagy bronz, a fokozattól függően. Valamennyi jelvényfokozaton belül a jelvények sorszámozva vannak.

3. Ha részvevő valamely jelvényfokozat követelményeit teljesítette és a teljesítéshez szükséges igazolásokkal rendelkezik, igazolványát leadja annál a sportkörnél, KISZ szervezetnél, úttörő- stb szervezetnél, amelynek nyilvántartásában szerepel.

4. A sportkör, a KISZ-, a szakszervezeti, az úttörőszerv stb. a részvevőtől átvett igazolványt az átvételtől számított 3 napon belül a helyileg illetékes kerületi, járási, járási jogú városi, megyei jogú városi TST-hez eljuttatja.

5. Az illetékes helyi TST megvizsgálja, hogy a részvevő a szabályzatban foglalt követelményeket teljesítette-e. Ha a részvevő igazolványa és betétlapja a szabályzatban foglalt egyes jelvényfokozatok követelményeinek teljesítését tartalmazza, akkor a helyi TST

a) a törzslapot és az igazolásokat tartalmazó okmányokat (betétlapokat) az igazolványokból kiveszi és megőrzi,

b) az igazolványban e célra megjelölt helyre a jelvény fokozatát és sorszámát bejegyzi és azt aláírásával és bélyegzőjével hitelesíti,

c) az átvételtől számított 8 napon belül az igazolványt és a jelvényt az illetékes sportegyesületnek, KISZ-, szakszervezeti, úttörőszervnek átadja, illetve megküldi.

6. A sportegyesület, a KISZ-, a szakszervezeti, az úttörőszerv stb. az illetékes helyi TST-től visszakapott igazolványt és a megküldött jelvényt a részvevőnek átadja.

A sportegyesületnek, a KISZ-, a szakszervezeti, az úttörő- stb. szervnek jogában áll csoportos és ünnepélyes jelvényátadást megszervezni.

7. Elvesztett jelvény helyett ismételt jelvénykiadásra az igazolvány egyidejű felmutatása és a meghatározott összeg befizetése mellett van mód.

8. Elveszett igazolvány csak azon részvevő számára pótolható, aki a nyilvántartás alapján igazolhatóan a jelvényt már megszerezte.

Nyilvántartás és adminisztráció

1. Minden sportegyesület KISZ-, szakszervezeti, úttörőszerv stb. a mozgalomban jelentkezőnek az első részvételi díj befizetése után az illetékes kerületi, járási jogú városi, megyei jogú városi TST-től igazolványt és egy sorozat betétlapot igényel, azt a részvevőnek kiadja.

2. A sportegyesület, a KISZ-, a szakszervezeti az úttörőszerv stb. minden részvevőt egy erre a célra központilag rendszeresített — a helyi TST által megküldött — nyilvántartásba felvesz, a nyilvántartást megőrzi és a változásokat (fokozatok elérése, a munkahelyváltozás stb.) bevezeti.

3. A részvevő munkahely változása esetén a sportegyesület, a KISZ-, a szakszervezeti, az úttörőszerv stb. a részvevőt egy erre a célra rendszeresített átjelentő lappal látja el.

4. A sportegyesület, a KISZ-, a szakszervezeti, az úttörőszerv stb. köteles félévenként (január hó 5-ig és július hó 5-ig) egy erre a célra központilag elkészített jelentőlapot két példányban kiállítani. Ennek egy példányát a kiállító szerv megőrzi, másik példányát pedig a helyileg illetékes kerületi, járási, járási jogú városi, megyei jogú városi TST-nek a fenti határidőig megküldi.

5. Valamennyi helyi TST elvégzi a szabályzatban foglaltakból a TST-kre vonatkozó adminisztrációs teendőket, valamint vezeti a meghatározott nyilvántartásokat.

SPORTHÍREK

Vasutas sportvezetők kitüntetése. Az MTST és a SZOT testnevelési és sportosztálya kitüntetésben részesítette azokat a sportvezetőket, akik kiemelkedő munkát végeztek a múlt esztendőben. A vasutas sportvezetők közül **dr Maróti László**, a Vasúti Főosztály SC sportköri elnöke a testnevelés és a sport kiváló dolgozója. **Sthál Jenő**, a BVSC ifjúsági labdarugó-csapatának edzője a testnevelés és a sport érdemes dolgozója kitüntetésben részesült. **Kiss Géza**, a MÁV hídépítők sportköri elnöke pedig elismerő oklevelet kapott.

Kitűnően szerepelt az országos férfi egyéni sakkbajnokságon Dely Péter, a BVSC fiatal versenyzője: a negyedik helyen végzett.

Jól szerepeltek az országos egyéni ifjúsági ökölvívó bajnokságon a Székesfehérvári MÁV Előre versenyzői. Harangozó és Antal révén két első helyezést szereztek. A sportkörök közötti pontversenyben pedig jobb helyezési aránnyal, 13 ponttal az első helyen végeztek a Bp. Honvéd előtt. A harmadik helyen is vasutas sportkör, a Szolnoki MÁV végzett.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Makó állomás melletti 2 szobás komfortos I emeleti MÁV-lakásomat hasonló budapesti vagy környékbeli lakásért. Huszta Miklós műsz. főint. Makó, Csokonai u. 22.

— **Kétszobás, komfortos olcsó bérű lakásomat** elcserélném egyszobás komfortos vagy nagyméretű, nem MÁV garzon lakásra. Budai központi fűtéses előnyben. Varga Bp. VI., Lenel út 3. Érdeklődni szombat, vasárnap és hétfő kivételével.

— **Elcserélném** vidéki MÁV-lakásomat pesti vagy Pest környéki MÁV- vagy állami lakásra. Mucsányi István Nagyvenyim, régi MÁV-állomás. Érdeklődni bármikor.

— **Elcserélném 2 szoba,** személyzeti szoba, parkettás, cserépkályhás, fürdőszobás I emeleti szolgálati komfortos Dunakeszi-Alagon levő lakásomat budapesti kisebb szolgálati vagy tanácsi rendelkezésű lakásért. Érdeklődni bármikor lehet Bp., IX., Drégely u. 5. II. 20. özv. Kállayné.

— **Nyugdíjas házaspár** szép pesti lakásba egy 8—10 éves kislányt a jövő iskolaévre ellátásra felvenne és akit a nyáron a Duna mentén nyaraltatna is. Bp. VI., Lehel u 3. fsz. 7. Varga

„Nem teszünk különbséget"

A *Magyar Vasutas* 3. számában „*Ne tegyünk különbséget*" cím alatt megjelent egy cikk, amelyben elmarasztalnak bennünket, azért, mert Kovács VII. Ferenc vonatvezetőnek nem engedtük meg üzemünk fürdőjének használatát.

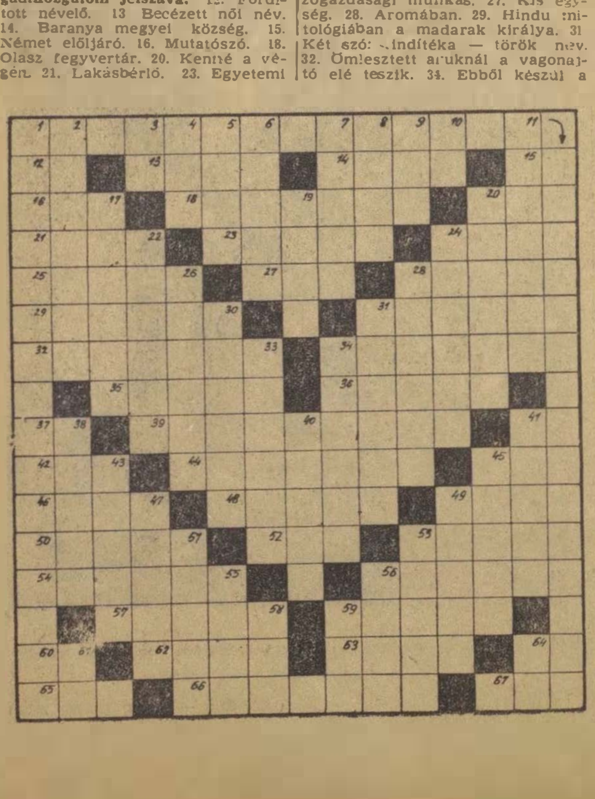
Az igazsághoz tartozik, hogy a kis kapacitású kazánunkkal saját dolgozóink fürdési lehetőségét sem mindenkor tudjuk biztosítani. Emellett Kovács Ferenc az üzemfőnökség épületében lakik és lakásán fürdőszoba van. Ezért kellett elutasítanunk kérését, amelyet más, nem vontatási dolgozó esetében nem teszünk meg a fenti nehézségek ellenére sem.

Giczei István,
a Rákosi Motorüzem főnöke

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A szocialista brigádmozgalom jelszava. 12. Fordított névelő. 13 Becézett női név. 14. Baranya megyei község. 15. Német elöljáró. 16. Mutatószó. 18. Olasz fegyvertár. 20. Kenné a végén. 21. Lakásbérlő. 23. Egyetemi díszterme. 24. S. A. I. L. 25. Mezőgazdasági munkás. 27. Kis egység. 28. Aromában. 29. Hindu mitológiában a madarak királya. 31 Két szó: indítéka — török név. 32. Ömlesztett áruknál a vagonajtó elé teszik. 34. Ebből készül a pulque nevű erjesztett ital. 35. Az egyik görög törzs. 36. Nápolyi király, Napoleon sógora. 37. Ismeretlen. 38. Domb Róma közelében. 42. Ősapa. 44. Helyi, latinul. 45. G. A. O. 46. Nyes. 48. Erődítmény. a Maas mellett. 49. Majdnem padló. 50. Pamutszövet. 52. Tudományos Ismeretterjesztő Társulat. 53. Tipeg ikerszava. 54. Melankólikus költemény. 56. Bekötő. 57. Egy fiút. 58. Athéni vezér. Miltiadesz fia. 60. Kötőszó. 62. Ránc. 63. Ritka fafajta. 64. Stannum. 65. Könyörög. 66. Legfontosabb ólomérc. 67. Török név.

Függőleges: 1. Termelést gyorsító eljárások. 2. Egy spanyol városba való. 3. Cian fele. 4. Becézett női név 5. Ghana fővarosa. fon. 6. Áttetsző festék. 7. Vissza: férfi név. 8. Régi görög törzs. 9. A. F. L. 10. Alkotás. 11. Angol természettudós, nevét higrometerével tette ismertté. (1790—1845) 17. Merni. 19. Francia lendület. 20. Vissza: üdítő italban. 22. Ha megfordítod, gyors embert kapsz. 24. Beszédem. 26. Faúregnél. 28. Magyar autóbusz márka. 30. Ugyanolyan. 31. Város Jugoszláviában. 33. Vonatkozó névmás többes tárgyesete. 34. Révedés. 38. Lesel. 40. Spanyol tartomány fővarosa. 41. Ülőhelyen. 47. A Földközi-tenger melléktengere. 49. Csattanás az arcon. 51. Közönyös. 53. Elhantol. 55. Verdi opera. 56 Gyermekseb! 58. Rag. 59. Sulfur. 61. Folyadék. 64. Állati lak.



Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 1. **Beküldési határidő:** május 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A többéves üzemi jutalék rendszer.

Könyvet nyertek: Simon József Északi Jj. ÜV. XIV oszt. Ratcsányi László Bp. Ie. Számviteli Főn. Bp. VIII. Kerepesi út 3. IV 128., Tóth Károly Pécs Bem utca 2. II. 6., Gayer János Mözs, Tolnai u. 13.

GYENGÉD FIGYELMEZTETŐ

— Ne tessék izgulni a kocsi csak addig kiabál, amíg ki nem rakják.

ALUMÍNIUM MOTORVONAT

— Melyik vágányra álljak át?

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. MAJUS 1.

Сердечно приветствуем участников III Конференции Международного Объединения Профсоюзов трудящихся транспорта, портов и рыбного промысла.

Nous saluons cordialement les Participants de la III· Conference de l'Union Internationale des Syndicats des Travailleurs des Transports, des Ports et de la Peche

Hearty welcome to the participators of the III. Conference of the Trade Unions International of Transport, Port and Fishery Workers

Saludamos cordialmente a los participantes de la III· Conferencia de la Federación Internacional de los Sindicatos de Trabajadores de Transporte, Portuarios y Pescadores

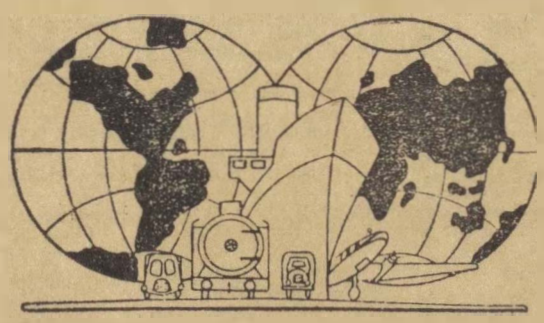
Wir begrüssen herzlichst die Teilnehmer der III. Konferenz der Internationalen Vereinigung der Gewerkschaften der Werktätigen des Tansportwesens, der Häfen und der Fischerei

Szeretettel üdvözöljük a Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége III. Konferenciájának résztvevőit

A KONFERENCIA ELÉ

Írta Umberto degl' Innocenti, a Közlekedési- Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének titkára

Néhány nap múlva Budapesten összegyülnek valamennyi földrész delegátusainak százai, hogy kicseréljék az elmúlt évek tapasztalatait, megismerjék a szocialista országok dolgozóinak nagy sikereivel, a kapitalista országokban egyre jobban kibontakozó küzdelmekkel és azok eredményeivel és főleg, hogy felmérjék az osztályalapokon álló szakszervezeti mozgalom távlatait.



Szakmáink dolgozói a nemzetközi munkásosztály jelentékeny részét alkotják és fontos szerepet töltenek be a szakszervezeti jogokért, a demokratikus szabadságjogokért, a békéért, a szociális haladásért, a nemzeti függetlenségért és a gyarmati rendszer felszámolásáért vivott küzdelemben. Konferenciánk munkájának jelentősége tehát minden bizonnyal túl fogja lépni szakmáink kereteit és majára irányítja az egész szakszervezeti mozgalom figyelmét.

Konferenciánk az összes nemzetközi szövetségekhez tartozó valamennyi szakszervezet előtt nyitva áll, mert azt akarjuk, hogy ez az esemény újabb alkalmat szolgáltasson valamennyi közlekedési dolgozó akcióegységének és szakszervezeti egységének megszilárdítására. Meggyőződésünk, hogy a dolgozók gazdasági és szociális követeléseinek kielégítéséért vivott harc sikere mindenekelőtt egységünktől függ.

Az a tény, hogy Brazília, Chile, Uruguay, Ecuador, Kuba, Szenegál, Mali, Kamerun, Japán, India, Indonézia, Zanzibár, Ausztrália, Szomáli-föld és sok más kapitalista és gyarmati ország képviselői is bejelentették részvételüket továbbá az összes szocialista országok és sok európai kapitalista ország szakszervezeti küldöttségeinek jelenléte önmagában is nyilvánvaló bizonyítéka konferenciánk valóban nemzetközi jellegének és hivatottá teszi arra, hogy nagyon fontos döntéseket hozzon az összes közlekedési dolgozókat érintő lényeges problémákkal kapcsolatban.

Különös gonddal fogja megvizsgálni konferenciánk azt a kérdést, milyen konkrét intézkedéseket kell tennünk annak érdekében, hogy fokozhassuk iparágaink dolgozóinak akcióegységét és nemzetközi szolidaritását. Kiharcolhassuk a bérek emelését, valamint az élet- és munkakörülmények megjavitását. Hatékonyan fordulhassunk szembe a kapitalista tőkekoncentráció és ipari korszerűsítés káros következményeivel, kivivhassuk a munkaidőnek bérveszteség nélküli csökkentését. Biztosithassuk a szakszervezeti jogok tényleges elismerését védelmét és kibővitését, a néptömegek érdekeinek megfelelő irányt szabhassunk a közlekedési politikának. Hatékonyan és következetesen szembeszállhassunk a monopóliumoknak a közlekedési iparban gyakorolt uralmával, megvédhessük a békét, nyomást gyakorolhassunk a kormányokra a leszerelés és a békés egymás mellett élés érdekében.

Konferenciánknak azt is meg kell vitatnia, mivel járulhatnak hozzá iparágaink szakszervezetei a gyarmati rendszer végleges felszámolásáért a fejlődésben elmaradt országok politikai és gazdasági függetlenségéért vivott küzdelemhez.

Bizonyosak vagyunk benne, hogy a Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók III. Nemzetközi Szakmai Konferenciája meg fog felelni a jelenlegi helyzet követelményeinek, meg fogja oldani mindazokat a szakmai és szakszervezeti problémákat amelyek szakmáink dolgozói előtt világszerte felmerülnek. Olyan szakszervezeti akció-programot fog kidolgozni, amelyre támaszkodva tovább fokozhatjuk iparágaink dolgozóinak harcos szellemét és lelkesedését, minden szinten előbbre vihetjük az akcióegység és a szakszervezeti egység ügyét és újabb sikereket érhetünk el az egész világ dolgozóinak a jobb életkörülményekért, a népek nemzeti függetlenségéért, a demokráciáért és a világbékéért vivott közös küzdelmében.

Konferenciánk néhány nappal egy történelmi jelentőségű esemény után nyilik meg: az ember, aki eddig foglya volt bolygójának, lerázta a láncot, amelyek a Földhöz kötötték. S ez az új ember, egy szovjet állampolgár az első munkásállamnak a polgára, amely 44 esztendővel ezelőtt rázta le a kapitalista rabszolgaság láncait, s amely ma ragyogóan bizonyítja be a szocialista rendszer visszavonhatatlan felsőbbrendűségét és tár fel ígéretes távlatokat az egész emberiség előtt.

A lelkesedés hulláma hatja most át a világ dolgozóit és az összes becsületes embert, akik a haladáshoz és a békéhez való hozzájárulást látnak ebben az eseményben.

Mi is újabb okot látunk ebben arra, hogy minden erőnkkel munkálkodjunk III. nemzetközi szakmai konferenciánk sikerén, az összes közlekedési, kikötői és halászati dolgozók egységén abban a közös harcban, amelyet a világ munkásosztálya a társadalmi haladásért és a békéért vív.

KÖSZÖNTŐ

Köszöntünk Hazánk megszépült földjén
küldöttei az Új Kontinensnek!
Haborgó vizek, kék ég gazdai
s vándorai végtelen sineknek
kik most sorsokat formálni jöttök
messzi kikötőket hátrahagyva,
elszántan és harcos akarattal
s szomjazva a biztato szavakra . . .
Barátaink, békés szivünket nyújtjuk,
melyek millió forrasa összefut
s akaratunk folyóiból kinőnek
az oceánok, a végtelen Tejút.
Sorsunk rakéták testébe öntjük
úgy röppenünk a szabad magasba
éneklő dokkok, tág utak fölé
szennyes múltunkat hátrahagyva. —
És leszállunk a győzők mosolyával,
hőstettünk hurrázzák a népek
kik vágyakozó, kérdő szemekkel
s mázsás szivekkel elébünk lépnek
és kiterítve égő sorsukat
számonkérik majd bátor tetteinket.
Barátaink, ez vár ránk, ez a munka:
Acélozzuk meg edzett szíveinket!...

Irtó Gyula

Nyolc nap a Német Demokratikus Köztársaságban

Tanulóképzés egy vasúti üzemben

Az ifjúsági konferencia befejezése után német barátaink lehetővé tették számunkra néhány vasúti üzem, műhely megtekintését. Elsőnek a *magdeburgi igazgatóság diszpécser-központját*, majd a távközlő- és biztosító berendezéseket gyártó és a karbantartó üzemét látogattuk meg.

Ebben az üzemben — amely meg itt-ott magán viseli a második világháború nyomait — gyelmemet. Egyik a tanulók között folyó versenymozgalom, a másik a szabadidő helyes kihasználása. Az ipari tanulók között folyó verseny három területre, az üzemben, illetve a műhelyben végzett munkára, a tanulásra és a társadalmi munkára terjed.

A szakoktatókból, a tanárokból és az ifjúsági szervezet képviselőiből alakult bizottság állapítja meg a sorrendet, a

A mester ellenőrzi a tanítvány munkáját.

feltűnően sok fiatalt foglalkoztatnak. Az idősebb szakemberek nagy gonddal tanítják, nevelik az utánpótlást, az ipari tanulókat.

Az üzemnek 360 dolgozója és 87 ipari tanuloja van. Az iparitanuló-képzés 3 éves. 16 éves korukig heti 42 órát dolgoznak, ebből 12 órát iskolában, elméleti oktatáson töltenek. Azoknak a fiataloknak, akik az általános vagy középiskolában politechnikai oktatásban részesülnek, 6 hónappal megrövidül a tanulóidejük. Az utolsóéves tanulók a gyakorlati munkát a külszolgálati helyeken, az állomásokon végzik.

A fiatalok versenye

Az NDK vasúti üzemeiben az iparitanuló-képzés hasonlóan történik, mint nálunk. Van azonban valami, amiben ők előbbre jutottak.

Ket dolog ragadta meg a fi-

műhelyben, a tanulásban és a társadalmi munkában elért eredmények alapján. A verseny állása minden tanoncműhelyben olvasható egy falitáblán. Igy a fiatalok állandóan tájékozódhatnak helyezésükről.

A tanműhelyből a távbeszélő- a rádió- és a finommechanikai műhelybe mentünk, majd az egyi épület emeletén levő szociális létesítményeket tekintettük meg. A modern, tágas étterem egyben kulturális központ is. Ugyanezen az emeleten rendezték be a fiatalok kabinetszobáit, amelyekben munkaidő után ki-ki kedve szerint barkácsolhat.

A kabinetek és a folyosók patyolat tiszták. A falakon bekeretezett oklevelek, plaketek, tiszteletdíjak. A társalgóban állandó kiállítást rendeztek be az ipari tanulók legsikerültebb munkáiból.

Mint *Hans-Georg Drägertől*, az üzem FDJ (Szabad Német Ifjúság) szervezetének titkárától megtudtuk, a falakon elhelyezett okleveleket és tiszteletdíjakat mind-mind az üzem fiataljai szerezték.

A rokonszenves, 20 év körüli ifjúsági titkár elmondta, hogy a 87 ipari tanuló közül 83 tagja az FDJ-nek és ifjúsági szervezetük az üzem vezetőivel, a párt- és a szakszervezettel karöltve nagy gondot fordít a fiatalok nevelésére.

A szabad idő kihasználása

Szabad idejükben például nagyon sokan részt vesznek az NDK Honvédelmi Sportszövetségének munkájában. A fiatalok elsősorban a technikai sportokat, a rádiózást, a modellezést, a lövészetet üzik előszeretettel. Nem maradnak program nélkül azok a fiatalok sem, akik nem kedvelik a sportot. Részükre közös mozilátogatást, felolvasást és kirándulásokat szerveznek.

De nemcsak ebben a kislétszámú üzemben ilyen élénk, eleven a tevékenység, hanem a többiben is.

Visi Ferenc

Sok sikert kívánunk

A különböző társadalmi rendszerű népek békés egymás mellett élése, az általános és teljes leszerelés, a kolonializmus végleges felszámolása, a munkásosztály egységének megteremtése stb., ezek azok a legidőszerűbb életbevágóan fontos problémák, amelyeknek megvalósulása az egész békeszerető emberiség érdeke. Elsősorban ezekkel a kérdésekkel foglalkozik majd a Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetségének III. Konferenciája.

Ketségtelen, hogy a konferencia helyes határozatai ezekben a fontos kérdésekben lényegesen hozzájárulnak a világbéke megerősödéséhez, a munka- és életfeltételek további javulásához.

A bolgár szállítómunkások —, akik a világbéke megerősödéséért folyó küzdelemben élen járnak és sikerrel építik a szocializmust — élénk érdeklődést tanúsítanak a konferencia iránt és teljes sikert kívánnak munkájához.

GEORGI TORLAKOV,
a Transzporten Glasz főszerkesztője

NEMZETKÖZI *élet*

A moszkvai körvasút rekonstrukciója

A Szovjetunió Út- és Közlekedésügyi Minisztériumában megtörtént a szükséges intézkedés a nagy moszkvai körvasút rekonstrukciójára.

Ezt a több mint 500 kilométer hosszú vasútvonalat a Nagy Honvédő Háború éveiben építették. A déli félgyűrű átépítése már megkezdődött. A tervek szerint az egész vonalat automatikus körbiztosító berendezésekkel szerelik fel és bevezetik a váltók elektromos központosítását. A könnyebb típusú, régi síneket új, nehezebb sínekkel cserelik ki. Továbbá számos hidat és útátjárót létesítenek.

Ha a körvasút rekonstrukcióját befejezik, a vonatok a jelenleginél nagyobb sebességgel közlekedhetnek majd. A szerelvényeket egyébként gőzmozdonyok továbbítják. Ezzel a vonal tranzit-fővonallá válik és nagymértékben tehermentesíti a moszkvai csomópontot.

Hidrodinamikus zsírozás

A nagysebességű francia elektromos mozdonyoknál széles körben használják a hidrodinamikus rendszerű zsírozást ellátó csúsztatott golyóscsapágyakkal felszerelt perselyeket. A perselyek hermetikusan zárnak, így por és nedvesség nem hatolhat be a golyóscsapágyba.

A folyékony zsírt az öntött perselytok alsó részére helyezik. A kerékpár tengelyének lapfelületéhez csapokkal hozzáerősítenek egy kihajlított fémrudat, amely a mozgás alkalmával felszedi a zsírt és a golyóscsapágy felső nyomólapja feletti rezervoár feletti részébe továbbítja. Innen az átfúrt csatornán keresztül behatol a dörzsfelületre, majd újból lecsepeg a tok alsó részébe.

Csatlakozó elektromos mozdonyok

Svajcban a Brown-Bovery cég az elektromos mozdonynak egy olyan típusát kísérletezte ki, amely egyen- és váltóáramú vonalszakaszokon egyaránt képes dolgozni. Eltérően az ipari frekvenciaju egyfázisos mozdonyoktól, az új elektromos mozdonyba beállítják az egyenáramot váltóáramra átváltoztató inventort vagy vibrátort.

A váltóáramra elektrifikált vonalszakaszokon az új mozdony jól dolgozik. Az egyenáramú vonalrészeken az indítás pillanatában bekapcsolják az inventort. A hálózatból jövő egyenáram váltóárammá változik át, majd a transzformátor segítségével a feszültség csökken és az áram az egyenirányítókon keresztül a vontatómotorokhoz jut. Amikor az elektromos mozdony megfelelő sebességgel halad, a motorok közvetlenül az érintkező-hálózathoz kapcsolódnak.

Tízéves a Moszkva—Peking vasútvonal

A szovjet és a kínai vasutak közötti szoros együttműködés az utóbbi tíz év alatt nemcsupán a két ország vasúti összeköttetésének fejlődését idézte elő, hanem a gazdasági és kulturális együttműködés további megszilárditásához, valamint a szocialista és kommunista építés fejlesztéséhez is hozzájárult.

Osztrák vasutasok Magyarországon

A SZOT és szakszervezetünk meghívására áprilisban hetven osztrák vasutas látogatott hazánkba. *Floridsdorf* és *Simmering* nincs messze Magyarországtól. A két osztrák város vasúti főműhelyének hetven dolgozója közül mégis sokan nyugtalan érzéssel indultak útnak.

A feszültség azonban a határ átlépése után feloldódott. Vendégeinket már *Hegyeshalomban* fogadtuk és kezdettől azon voltunk, hogy itt-tartózkodásuk alatt kellemesen érezzék magukat. Jártak a *győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban*, a *Dunakeszi Járműjavitóban*, a *MÁV Éjjeli Szanatóriumban*. Megtekintették Budapest új lakótelepeit, legnagyobb szocialista városunkat, *Sztálinvárost*, több üdülőt és sporttelepet.

A látottakról megelégedéssel beszéltek osztrák barátaink. Különösen elismeréssel beszéltek új lakótelepeinkről, és az Éjjeli Szanatóriumról. Mint elmondták, náluk ilyen szociális létesítmény nincs. Az osztrák vasutasok közel sem részesülnek olyan szociális kedvezményekben, mint magyar kollégáik.

Érdekesek voltak azok az eszmecserék is, amelyek az üzemlátogatások során az osztrák és a magyar vasutasok között kialakultak. A szakmai viták után mindig ráterelődött a szó a fizetésre, a kereseti lehetőségekre. Ilyenkor rendszerint előkerültek a jegyzetfüzetek, ceruzák és megkezdődött a forint átszámítása schillingre, vagy fordítva.

Ezek a viták eredményezték azután azt a véleményt, amely a szakszervezet Benczur utcai székházában megtartott búcsúestén hangzott el. Őszintén elmondták, hogy kellemes benyomást tett rájuk mindaz, amit saját szemükkel láttak, amit ittlétük alatt tapasztaltak. Otthon biztosan elmondják majd munkatársaiknak, hogy mit láttak Magyarországon, mi van a nyugati sajtóban olyan gyakran hangoztatott „vasfüggöny" mögött.

Debreceni László

Előkészület az SZVSZ moszkvai kongresszusára

A közlekedési, kikötői és halászati dolgozók közelgő III. nemzetközi konferenciája alkalmából közvetitjük a csehszlovák közlekedési dolgozók forró elvtársi üdvözleteit és őszintén kívánjuk, hogy ez a konferencia további döntő lépést jelentsen a közlekedési, kikötői és halaszati dolgozók az egész világon való egyesüléséért folyó nemes törekvésében.

A tárgyalásokat nagy figyelemmel fogjuk követni, hiszen többek között méltó előkészülete lesz ez a Szakszervezeti Világszövetség moszkvai kongresszusának.

A nemzetközi szövetség küldöttei a Magyar Népköztársaság fővárosában olyan körülmények közt gyűlnek össze, amelyek a világ dolgozói égető problémái megoldása szempontjából igen előnyösek. A szocialista világrendszer léte, a gyarmati rendszer felbomlása, a kapitalista országok dolgozóinak gazdasági és politikai követeléseiért folyó harca — amely álalndóan fokozódik — Ázsia, Afrika és Latin-Amerika elnyomott népei szabadságharcának fokozott kibontakozása — mind erősíti a jogos optimizmust, és hatványozott mértékben erősíti az imperializmus és háború ellen vezetett osztályharc erőit.

Harcos üdvözletünket küldjük a konferencia valamennyi küldöttjének és általuk mindazoknak, akiket a gyönyörű dunamenti városban, Budapesten képviselnek.

Éljen a III. nemzetközi konferencia!

A „DOPRAVA A SPOJE"
szerkesztősége nevében:
Josef Keclik

Emlékezés régi május elsejékre

A tizenhetedik szabad május. ünnepeljük. Kevesen gondolnak ma már arra, hogy valamikor a tavasz legszebb hónapjának első napját, a munka ünnepét köszönteni ezer veszedelmet jelentett. Egy piros zászlócska, egy szál virág miatt könnyen közelebbi ismeretségbe került az ember oldala a puskatussal.

De az emlékeket nem lehet kitörölni. A közelgő ünnep előtt mi is erről beszélgettünk a munkásmozgalom néhány hűséges katonájával.

Lépő Ferenc 41 éve áll a vasút szolgálatában. A négy évtized alatt sokszor koppant kezében a kalapács. Alig görült ki a *Landler Járműjavitóból* olyan mozdony — mondjuk munkatársai — amelyen Lépő bácsi ne dolgozott volna. Jelenleg a MEO-ban dolgozik. Nem kakán csomót kereső szemmel, hanem segítő készséggel.

Először az üzemről, a munkáról beszélgettünk, majd rövidesen a munkásosztály közelgő ünnepére fordult a szó. Elhallgatott, mint akiben újból emléket ébreszt valami. Messze, nagyon messze kalandoztak a gondolatai. A szemek — melyek fiatalos tűzben égnek — most a múltba révednek az iroda vaskeretes ablakán át.

A „fecske fészek"

— A magunk módján mindig megünnepeltük május 1-ét — mondja. *— Pedig nagyon kellett vigyáznunk. De mi is „trükkösek" voltunk, nemcsak a haragos művezetők. 1927-ben — ma is tisztán emlékszem erre a napra — úgy igazoltam a távolmaradásomat, hogy Kecskemétre küldtem levélyegezetni a szabadjegyemet. Pedig eszembe sem volt oda menni.*

A cimborákkal, Sellei Lajossal, Dénes Ferenccel, Beck Árminnal, Merk Károllyal és Jánossal Alsónádor mentünk a „fecske fészek"-be. Ott jöttek össze titokban a szervezett munkások. Kis műsor, zene, tánc, szavalat mellett köszöntöttük május elsejét. De az is előfordult, hogy nem tudtunk szabadulni az üzemből. Ilyenkor a munkapadra tűzött virággal ünnepeltünk. Persze úgy, hogy a művezető ellenőrző sétája alkalmával pad alá került a kis piros virágcsokor.

Hogy milyen jól emlékszik ezekre a napokra Lépő bácsi, azt a jelenlevő *Fehér Gábor* — egy másik öreg meós és a régi május elsejéket ugyancsak bujkálva ünneplő munkás bólogatva bizonygatja.

— Szép volt. Mindent megszépit a múlt, talán azért is, mert fiatalok voltunk — emlékezik vissza.

Kerekes László intézőt, a *Nyugati pályaudvar* dolgozóját is felkerestük. Rövid beszélgetés után kiderült, hogy úgyszólván az egész családja kivette részét a munkásmozgalomból. Ő is korán kezdte. Nem sokat kutat a munka ünnepével kapcsolatos emlékei között. Igy kezdi:

A monori erdő

— 1932 május 1-én reggel nagy esemény történt községünkben, Monoron. Virágos, jószagú reggel volt. Az állomás mellett levő transzformátor tetejére valaki kitűzött egy jókora voros zászlót. Hogy ki, azt ma sem tudjuk. Ott lengett, lobogott, mintha a tavaszi szél is összecimborált volna velünk, a kakastollasok bosszantására.

A csendőrök ott álltak az oszlop alatt villogó szemekkel, tehetetlenül. A zászló csak lengett. Lett ám hadd el hadd! A környező falvakból is összefutottak a kopók. Huszonöt, pontosan huszonöt embert szedtek össze. Ebből 14-et — köztük a bátyámat, Palit is — átadták az ügyészségnek. Palinak az volt a bűne, hogy házkutatás alkalmával a Kommunista Internacionálét megtalálták a fiókjában. Hat hétig voltak letartóztatásban. Csak úgy szabadultak, hogy Molnár Erik volt a védőügyvédjük. Pali tiz év hivatalvesztést kapott és elbocsátották a vasúttól.

Az ezt követő években már vigyáztak a monoriakra. Mindig megerősitették a csendőrséget és a — gyanús elemeket —, köztük engem is évente április 30-án este begyüjtöttek és csak május 2-án reggel engedtek haza a kényszer vendégségből.

A 30-as évek végén, amikor már egy kicsit fejlettebb a transzformátort és a vörös zászlót, kirándulásokat szerveztünk a monori nagyerdőbe és ott ünnepeltünk. Nagyon rajtunk volt a szemük. Ezt követően jó néhányszor — május 1-én — a hajnali vonatokkal feljöttünk Pestre és röplapokat szórtunk az utcákon. Az ünnep tiszteletére az emlékezetes pécsi bányászsztrájkban részt vevő munkások és családtagjai részére pénzgyüjtést szerveztünk.

Bizony, nem volt könnyu az elv mellett kiállni. Egy ártatlan, gomblyukba tűzött virág miatt úgy megdagasztották a csendőrök az ember képét, mint a soroksári cipót — mondja haragosan, nekipirulva.

Aztán elcsendesedik, arra várva, hogy a kellemetlen emlék visszasorakozzon a múlt lim-lomjai közé.

— gj —

Hírek a világ vasútjairól

FRANKFURT AM MAIN: A Német Szövetségi Vasutak azonnali hatállyal duplájára emelték a jedett teherkocsik után számitott kocsiálláspénzt.

STOCKHOLM: A Svéd Államvasutak 100 különleges, egyenként 10 t. kapacitású tehervagont szándékozik a Nagy-Britanniával való közvetlen vasúti teherforgalom lebonyolításának céljaira beszerezni. A forgalmat eddig kölcsönbe vett belga tehervonatokkal bonyolították le.

BERN: A Svájci Szövetségi Vasút 1962. január 1-től a darabáru-tarifát 10 százalékkal kívánja felemelni az 1952 óta érvényben levő tarifákhoz viszonyítva.

HÁGA: Hollandia 3200 kilométer hosszú vasúthálózatából 1600 kilométeren közlekednek villamosvontatású vonatok. A többi vonalak forgalmát tekintve, hogy 1958-ban az utolsó gőzmozdonyt múzeumba helyezték — dieselvontatással bonyolítják le.

HARKOV: A Harkov Déli rendező fűtőház dolgozói az ujitások nyilvántartására külön füzetet rendszeresitettek. A fűtőház dolgozói három hét alatt 35, a termelés gepesitésére és a munka megkönnyitésére vonatkozó javaslatot jegyeztek be a füzetbe. A javaslatok közül már többet megvalósitottak.

DÜSSELDORF: A Német Szövetsegi Vasutak 1960-ban 59 millió személlyel szállitottak kevesebb utast, mint az előző évben. Ez 8 százalékos csökkenésnek felel meg.

ZWICKAU: A zwickaui Októher 7-e Vasuti Járműjavitóban még ebben az évben ezer olyan nyomváltó kerékpárt gyártanak, amelyek lehetővé teszik, hogy a kocsik az NDK-ban és Lengyelországban érvényben levő nyomtávról egy bizonyos berendezésen való áthaladás útján a szovjet széles nyomtávra is átmenjenek.

A proletár nemzetköziség ünnepére

A hűbéri rend hírhedt védvára — a Bastille bevételének 100. évfordulóján, 1889. július 14-én a II Internacionálé Párizsban összeült alakuló kongresszusa kimondta: *„meghatározott napon minden nemzet proletársága a munkásvédelem mellett, minden helyiségben nagyszabású tüntetést rendezzen. E nap 1890. május elseje legyen."*

S 1890-től kezdve a magyar munkásság is minden évben megünnepelte május elsejét. Pedig a véreskezű uralkodók az elnyomás sötét éveiben mindent megtettek azért, hogy megakadályozzák a munkások felvonulását. Az első május elsején is több ezrednyi katonaság állt bevonulásra készen Budapest határában. mégis 60 000 fönyi munkássereg érkezett a városligeti aréna elé. *Pest és Buda polgárai ezen a napon láttak először kibontott zászlók, pirosbetűs táblák, kalapácsos jelvények alatt muzsikaszóval vonuló munkáshadat.*

A magyar munkásosztály igaz és önfeláldozó harcosai hosszú éveken át kettős küzdelmet vívtak a vörös május megünnepléséért. Harcolniok kellett az uralkodó osztály és a megalkuvó munkásvezetők ellen, akik kedélyes mulatozással, táncos majálissá igyekeztek szelídíteni május elsejét. S míg a megalkuvók munkabeszüntetés nélkül, vendéglőkben akarták a munkásokat majálisoztatni. addig a jövőbe látó szónokok arról a majusról beszéltek. *„amikor majd nem az elnyomott, a tőke rabigájában nyögő munkásság, hanem a szabad és boldog munkásközösség fog a proletáriátus világünnepén ünnepelni".*

Az első szabad május

Hazánkban a munkásság 1919-ben ünnepelte első ízben szabadon. önfeledten május elsejét. Ez volt Magyarország első. igazi vörös májusa. Új május volt ez. Nem a jogtalanság és nyomor lázongásának. a sóvárgásoknak és követeléseknek a májusa. hanem az elnyomottak és kizsákmányoltak büszke diadalmenete.

A fiatal Magyar Tanácsköztársaságot sajnos hamar letiporta a reakció. és utána 25 évig titkolni kellett az első vörös május emlékét.

A Horthy-kor hírhedt negyedszázada alatt a május elsejéket hol betiltották, hol szigorú rendőrkordonok között engedélyezték, hol kardlapokkal kergették szét az ünneplő tömeget. Igy ment ez mindaddig, míg el nem jöttek hozzánk a károk legyőzőinek fiai és unokái, a felszabadító szovjet hadsereg katonái.

A hatalomra került munkásosztály ünnepe

1945. május elsejét újból szabadon ünnepelte a sok sebből vérző magyar nép. Budapest ostromsújtotta, omladékos utcáin zászlódíszben vonult fel a nép.

Az idén tizenhetedszer ünnepeljük szabadon május elsejét. Amióta a szovjet nép hősi erőfeszítései, a szovjet hadsereg elhozta a szabadságot a magyar népnek, a május elseje szebb, nagyobb lett. *Május elseje nálunk a győztes hatalom ünnepévé vált.*

Az ezeréves rabságból felszabadult Magyarország új arcot öltött, társadalmi rendünk alapjaiban változott. meg. Népünk szocializmust épít. 1945 óta sokat változott és szüntelenül változik, fejlődik az ország. Népgazdasági terveink a holnap képét is felrajzolják. A dolgozó ember derűs jelenéért és boldog jövőjéért vívott harc számadásává vált a májusi ünnep. és büszkén elmondhatjuk, a magyar dolgozó nép méltónak bizonyult a Szovjetunió. a nemzetközi munkásosztály támogatására.

Ma már túlzás nélkül elmondhatjuk. hogy amióta hazánkban a munkásosztály hatalmon van. olyan sikereket értünk el az ország ipari fejlődésében. amelyhez hasonlót a burzsoázia és a Horthy-rendszer sohasem tudott felmutatni.

Az iparosítással egyidejűleg megnőtt a munkásosztály. 1938-ban 700 000 volt az iparban foglalkoztatottak száma az országban. 1960-ban már csaknem 1 400 000. 1938-hoz viszonyítva megkétszereződött a nemzeti jövedelem. A magyar ipar termelése 1961 végére több. mint négyszeresen haladja meg az 1938-as szintet.

Az életszínvonal emelkedésében elért eredményeinket számokkal is ki lehet fejezni. De ezeket az eredményeket a felszabadulás előttihez nem lehet igazán hasonlítani. *1949-től napjainkig mintegy 70 százalékkal növekedett a munkás- és az alkalmazotti réteg, egy főre eső reáljövedelme. Iparunk fejlődésének üteme az elmúlt három esztendőben évenként átlag 12 százalékos volt, a nemzeti jövedelem pedig 20 százalékkal növekedett az iparban.*

Szociális. egészségügyi és kulturális célokra 1960-ban csaknem 20 milliárd forintot fordított államunk. Ezek az eredmények csak úgy születhettek meg, hogy évről évre növekedett a munka termelékenysége.

Jelentős eredményeket értünk el a vasúti közlekedésben is. *A vasutasok a hároméves terv időszakában minden esztendőben túlteljesítették a tervet.* Az eredményeket érdemes összehasonlítani a felszabadulás előtti időszakkal. *Míg 1938-ban a vasút 24.4 millió tonna árut szállított, addig 1959-ben 83,6, 1960-ban pedig több, mint 96 millió tonna volt az elszállított árumennyiség.*

Megnőttek a követelmények a személyszállításban is. S a vasút. bár a kocsipark és a vonóerő nem tart lépést a követelményekkel. sikerrel teljesítette a feladatokat: 1958-ban 293.6 millió. 1960-ban pedig 335,3 millió utast szállítottunk el.

A Szakszervezeti Világszövetség üzenete

A Szakszervezeti Világszövetség május elseje alkalmából üzenetet intézett a világ dolgozóihoz. Az üzenet határozott és egységes harcra szólítja fel a világ dolgozóit a békéért, az imperialisták támadótervei ellen. Az SZVSZ május elsejei felhívása minden bizonnyal megtalálja majd az utat az egymástól távoli földrészeken élő dolgozók szívéhez.

Mi. magyar dolgozók büszkék vagyunk arra. hogy annak a tábornak vagyunk tagja. amelynek élén a világ első szocialista nagyhatalma a Szovjetunió halad. Az az ország, ahol elsőnek valósultak meg a dolgozó milliók májusi követelései. az az ország. amely napjainkban is legtöbbet tesz a békéért, az az ország. amely 1961. április 12-én a világon elsőnek küldött embert a világűrbe. Ezzel is bizonyítva a szocialista rendszer fölényét, a kapitalista rendszerrel szemben.

Valaha, 71 évvel ezelőtt. de még a későbbi években is sokáig a munkások emberhez méltó életét követelték a májusi jelszavak. *A ma májusa a békéért, a szebb és boldogabb jövőért, az egész emberiségért emel szót mind az öt világrészen.*

A Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezeteinek III. Szakmai Konferenciájához

Írta: Soproni József a szakszervezet megbízott főtitkára

A magyar vasutas és közlekedési dolgozók szakszervezeteit érte az a megtiszteltetés. hogy május 9—13. között hazánk fővárosában üdvözölhetjük a Közlekedési, Kikötői és Halaszatipari Dolgozók Szakszervezetei III. Nemzetközi Szakmai Konferenciájának küldötteit. Örömünkre szolgál, hogy szocializmust építő országunk közlekedési dolgozói bemutathatják a világ közlekedési dolgozóinak túlnyomó részét képviselő küldöttek előtt 16 szabad év alatt elért eredményeiket.

A konferencia olyan időszakban ülésezik, amikor a szocializmus erői mind politikai. mind gazdasági. tudományos és műszaki színvonalat tekintve előre törnek. A közelmúltban lehettünk csodálói a történelem egyik legnagyobb eseményének. az ember első űrutazásának. Büszkeséggel töltí el bennünket az a tudat, hogy Jurij Alekszejevics Gagarin. az első űrutas. a szocialista tábor leghatalmasabb országának, a világ első proletár államának. a Szovjetuniónak állampolgára.

Mi, szervezett magyar vasutas es közlekedési dolgozók állandóan figyelemmel kísérjük a világ valamennyi országa vasutas és közlekedési dolgozóinak élet- és munkakörülményeit, harcuk eredményeit, s nem egyszer sajnálatos bukásait is. Örülünk sikereiknek, s még nagyobb összefogásra, eredményeink megsokszorozására ösztönöz bennünket időleges vereségük.

Tudjuk, hogy reánk. szocializmust építő országok közlekedési dolgozóira figyelemmel és bizakodással tekint az egész világ proletáriátusa. Eredményeink megsokszorozzák erőinket, harcunkhoz erőt ad az a tudat, hogy milliók szolidaritása. rokonszenve kíséri törekvéseinket.

Konferenciánk célja világosan áll minden kedves vendégünk előtt: az egység megteremtésére való törekvés mindazon kérdésekben. amelyek ma a világ valamennyi közlekedési dolgozóját érintik: összefogás a béke megteremtéséért, az atomfegyverek eltiltásáért. a teljes leszerelésért. a közlekedési dolgozók élet- és munkakörülményének javításáért. a szakszervezeti jogokért. a kapitalista koncentráció és racionalizálás káros következményei ellen.

Ezek a célkitűzések ma minden szabadságot és békét szerető ember elgondolásával találkoznak. Ezt bizonyítja az a tény is, hogy olyan szervezetek is elfogadták a konferenciára való meghívást. amelyek nem tagjai szakmai szövetségünknek, s a meghívásnak eleget téve. igen tisztelt képviselőik eljöttek hazánk fővárosába.

A nem csatlakozott szervezetek érdeklődése a konferencia iránti is bizonyítéka annak, hogy a világ dolgozói előtt egyre nyilvánvalóbbá válik a Szakszervezeti Világszövetség jelentősége. igazi célja: a munkásegység megteremtése. az imperializmus. a tőke elleni harcban. A ma még nem csatlakozott. vagy más szövetséghez tartozó dolgozók is egyre világosabban látják, hogy vezetőik nagy részének semmi köze a munkásosztályhoz, olyanok. akik az osztályharc elaltatásával a munkásság igazi érdekeinek árulóivá válnak.

Ma a Szakszervezeti Világszövetségben — amelyhez szakmai tagozatunk is tartozik — a világ több mint százmillió dolgozóját összefogó szakszervezetek tömörülnek. S ez a szám napról-napra emelkedik. A szakszervezeti mozgalom világmozgalommá vált. olyan erővé, amellyel mindenkinek számolnia kell.

Konferenciánk tanácskozását figyelemmel fogják kísérni szerte a világon. Olyan munkát kell végeznünk, amely méltán kiérdemli a közlekedési dolgozók elismerését. segíti őket célkitűzéseik valóraváltásában. Olyan határozatokat kell hozni, amelyek javára válnak a világ minden dolgozójának.

Amikor hazánkban megkezdtük a konferencia előkészületeit. mindent figyelembe vettünk. A magyar vasutas és közlekedési dolgozók 265 000-es táborához eljuttattuk az Adminisztratív Bizottság konferenciával kapcsolatos felhívásait. Tudatosítottuk körükben a konferencia jelentőségét. Dolgozóink megértették célkitűzéseinket. Ennek bizonyítására engedjék felhozni. hogy a május 1-re. a nagy proletárünnepre tett munkajelajánlásokat dolgozóink megtoldották a konferencia tiszteletére tett vállalásaikkal. amelyek derekas teljesítéséről naponta érkeznek hozzánk a jelentések.

Egyre-másra érkeznek a rendező bizottsághoz a meghívások: szeretnének munkahelyükön találkozni a konferencia küldötteivel. Mi lehetővé tesszük, hogy a találkozások valóra váljanak. A konferencia berekesztése után elkísérjük kedves vendégeinket a magyar vasúti és közlekedési üzemekbe, vállalatokhoz. a szakszervezeti tagság közé. Biztosak vagyunk abban, hogy ezek a találkozók olyan élményt jelentenek majd vendégeink számára. amelyekre mindig szeretettel gondolnak vissza.

Arra kérjük testvér-szakszervezeteink küldötteit. hogy hazatérve mondják el dolgozótársaiknak. hogy a szocializmust építő Magyarország vasutas és közlekedési dolgozóinak szolidaritására. segítségére mindenkor biztos számíthatnak.

Adják át a magyar nép testvéri, forró üdvözletét, s a konferencia határozatainak szellemében munkálkodjanak népük felemelkedése. a világ dolgozóinak egysége. a világbéke megteremtése érdekében lankadatlan erővel és odaadással.

Éljen a Közlekedési. Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei III. Nemzetközi Szakmai Konferenciája!

Éljen a világ dolgozóinak harcos egysége!

Éljen a világbéke!

Szakszervezeti aktívák a nemzetközi konferenciáról

A Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Nemzetközi Szövetsége III. szakmai konferenciájáról a szolgálati helyeken is mind több szó esik. Vajon hogyan vélekednek erről a nagy jelentőségű eseményről a szakszervezeti aktívák.

Nováki István. a Miskolc—tiszai pályaudvar kereskedelmi szolgálatának műhelybizottsági elnöke a következőket mondotta:

— Először a sajtóban értesültem a közlekedési dolgozók budapesti konferenciájáról. Úgy érzem. megtiszteles számunkra. hogy erre a nagy jelentőségű eseményre Budapesten kerül sor. Amikor az szb-titkár tájékoztatója után, a bizalmiak megkezdték az emlékbélyegek árusítását. ők is arról beszéltek a dolgozok előtt. hogy mit jelent a szervezett vasutasok számára a konferencia.

Herczeg György kapussal is a tiszai pályaudvaron ismerkedtünk meg. Mint a szakszervezeti bizottságban megtudtuk. a rokkant kapus egyike azoknak a bizalmiaknak, akik a legrövidebb idő alatt számára a konferencia.

— Hatvannégyen tartoznak hozzám — így kezdte Herczeg György. — Amikor az szb-titkár elvtárstól részletes tájékoztató után megkaptam az emlékbélyegeket. nyomban munkához láttam. A hatvannégy dolgozót egyenként kerestem fel. és ismertettem velük a konferencia jelentőségét. célkitűzéseit. Elmondtam azt is. hogy nagyon sokan, főleg a kapitalista és félgyarmati országokból. milyen viszontagságos körülmények között jutnak el Budapestre.

Azt is megmondtam dolgozótársaimnak. hogy én 10 forintos bélyeget vásároltam. ezzel járulok hozzá a konferencia sikeréhez. Az agitációs munkám hatására minden hozzám tartozó dolgozó. sőt. még néhány utasismerősöm is vásárolt tőlem emlékbélyeget.

Mizsák Jenő forgalmi szolgálattevőt. a Nyugati-pályaudvar műhelybizottsági elnökét. szolgálat közben kerestük fel az I-es toronyban.

— Én műhelybizottsági értekezleten hallottam először a budapesti konferenciáról — mondotta. miközben rendelkezett. — Az értekezlet után összehívtam a bizalmiakat. és mielőtt átadtam részükre az emlékbélyegeket. részletesen ismertettem előttük a konferencia jelentőségét. hangsúlyozva. hogy a mintegy 250 küldött között olyanok is lesznek. akik az otthoni üldöztetést is vállalva indultak útnak Budapest felé.

A szakszervezeti bizottságok is részesei a sikernek

A Somogy megyei szolgálati helyek közül 1960. második félévének eredményei alapján *Kaposvár* állomás és a pályafenntartási főnökség, valamint *Balatonszentgyörgy* állomás elnyerte az élüzemcímet. Két szolgálati hely vezérigazgatói elismerésben, három pedig igazgatói dicséretben és pénzjutalomban részesült.

Az eredményekben a megye mozgalmi szerveinek. elsősorban a szakszervezeti bizottságoknak is része van. A kitüntetett szolgálati helyeknél szinte kivétel nélkül jó a szakszervezet kapcsolata a szolgálati vezetőkkel, a dolgozókat sikeresen mozgósították a tervek teljesítésére. A megyei bizottság a jövőben is azon fáradozik. hogy a szakszervezeti bizottságoknál tovább javuljon az irányító és a segítő munka.

Németh Vendel Somogyszob

ANYÁK NAPJÁN...

Minden ember számára — legyen az egyszerű munkás, vagy a tudomány dolgozója — az édesanya az élet forrása, az élet jelképe. Éppen ezért minden évben a sok hétköznapi probléma mellett ünneppé válik számunkra az a nap, amikor az édesanyákról emlékezünk, őket ünnepeljük.

Nem véletlen, hogy az év legszebb hónapjának, a májusnak az első vasárnapját nyilvánították az „Anyák Napjává". Amikor a kert legszebb virágai nyílnak. amikor a természetben mindenütt a termékeny élet fakadása kezdődik. ez a legméltóbb keret az édesanyák ünneplésére.

Anyának lenni végtelen öröm. nagy boldogság. Minden anya azt kívánja, hogy gyermeke egészséges. vidám gyermek legyen. és meglegyen a boldog gyermekkor minden feltétele. A mi társadalmunkban új értelmet kapott az anyai hivatás, az anyák kívánsága találkozik államunk szerető gondoskodásával. Szinte lehetetlen felsorolni mindazt a segítséget, amelyet a gyermekek felneveléséhez nyújt a társadalom.

A Horthy-korszak fáradt. elgyötört munkásasszonyai, a József Attila felejthetetlen mosónő édesanyái helyett ma üzemeink ápolt, vidám asszonyai egyformán örülnek termelési eredményeiknek. és kis gyermekük első. botladozó lépteinek.

A háztartási és napi munka mellett is biztosítani tudjuk, hogy minden asszonynak maradjon lehetősége. ideje, önmaga művelésére, ápolására. és arra. hogy lépést tarthasson fejlődésünkkel.

Most, amikor a májusi kert minden virágával köszöntjük „Anyák Napján" az édesanyákat. megbecsülésen és szeretetten kívül felelősségükről is szóljunk. Ha művelt, kulturált ifjúságot akarunk, testben és szellemben egészséges fiatalokat, akkor az anyák számára továbbra is biztosítani kell azt, hogy a sokszor bonyolult nevelési problémákkal soha ne maradjanak egyedül. Érezzék állandóan maguk és gyermekük körül az egész társadalom szerető gondoskodását és legyen az anyák életében egyre kevesebb a gond és az aggodalom.

Keszthelyi Károly mérnök diesel-mozdonyok üzemanyagát vizsgálja a MÁV Anyagvizsgáló Intézet olajvizsgáló laboratóriumában.

Változatos, ízletes ételeket készít a Dunántúli Étkeztető Vállalat tatalinvárosi kirendeltsége a Székesfehérvári Járműjavítóban. A félórás ebédidőből elvett 10 percet a tízórai elfogyasztására használják fel a dolgozók.

Szakszervezetünk 1960. évi gazdálkodásáról

Az emberek többsége nem szereti az olyan írást, amelyben sok adat szerepel. Az alábbi beszámolónkban ezt mégsem tudjuk elkerülni, mert a gazdasági munka eredményeiről számok nélkül nem lehet beszélni.

1960. évben szakszervezetünk bevételi tervét 111,9 százalékra teljesítette, kiadási tervét 1,1 százalékkal teljesítette túl. A bevételi terv túlteljesítését a szakszervezeti tagok áldozatkészsége mellett a bizalmiak és a szakszervezeti bizottságok felkes és odaadó munkája tette lehetővé.

Mire, mennyit?

Bevételeink felhasználása legnagyobb részben a tagsággal közvetlen kapcsolatban levő alapszervezeteknél történt. *Költségvetésünkben azt terveztük, hogy a felhasználásokat 68,5 százalékban eszközlik az alapszervezetek, de ez a beszámolók adatai szerint 70,4 százalékra emelkedett.*

Az emelkedést a bevételi terv túlteljesítésén kívül lehetővé tette az a körülmény, hogy a 18 megyei bizottság 6,1 százalékkal kisebb összeget használt fel, mint amennyi a 6 területi bizottság gazdálkodására tervezve volt. A központ 3,1 százalékos költségcsökkentést ért el.

Úgy gondoljuk, érdekli olvasóinkat, hogy az alapszervezetek mire fordították bevételeiket. A decemberben készített beszámolójelentések szerint a kiadásokból

segélyekre	21,3%-ot,
szociális célokra	12,8%-ot,
kulturális célokra	20,1%-ot,
függetlenített szakszervezeti funkcionáriusok bérére és társadalombiztosítási járulékára	16,1%-ot,
tömegsportra	2,3%-ot.
ügyvitelre	9,3%-ot,
kultúrotthonok, sportkörök, és üdülők támogatására	17,6%-ot

fordítottak.

Az arányokat megfelelőnek tekinthetjük a tömegsportra fordított összeg kivételével. Az idén a Kilián testnevelési mozgalommal kapcsolatban jelentősen emelni kell a tömegsportra fordítandó összegeket, biztosítani kell a széles dolgozó tömegek sportolásának anyagi lehetőségeit.

Ügyvitelre 17 százalékkal kevesebb

A központi szerveknél a költségcsökkentést elsősorban az adminisztrációs munka jobb szervezésénél elért megtakarításoknak köszönhetjük. *Az ügyviteli költségek 1959. évhez képest 16,9 százalékkal csökkentek.* A mozgalmi feladatokhoz szükséges anyagi fedezetet a takarékosság szem előtt tartása mellett biztosítottuk.

Jelentős összeget fordítottunk a szakszervezeti bizottsági tagok és a számvizsgáló bizottságok elnökeinek oktatására. Befejeztük a *balatonkenesei* gyermeküdülő építkezésének első ütemét, biztosítottuk a szükséges berendezési tárgyakat és a nyáron több mint ezer ifjúmunkást üdültettünk ott. Ezek a fiatalok üdülésük alatt jelentős értékű társadalmi munkát végeztek saját üdülőjük fejlesztése érdekében.

Gondoskodtunk több kulturális és sportlétesítmény legégetőbb felújítási és karbantartási munkáihoz szükséges anyagi fedezetről, részben a szakszervezet saját eszközeiből, részben állami támogatásból.

Szakszervezetünk elnökségének határozata alapján 79 szakszervezeti bizottság mellett működő Kölcsönös Segítő Takarékpénztárnak 381 900 Ft forgóalap-kiegészítést juttattunk.

Az 1960. évben elért gazdálkodási eredmények megteremtették az alapot a folyó évi munkánkhoz is. Bízunk benne, hogy alapszerveink biztosítják a feladataink megvalósításához szükséges összegeket és egy év múlva még nagyobb eredményekről számolhatunk be.

Munkavédelmi örjárat

Örjáratunkban igyekeztünk feltárni a balesetvizsgáló bizottságok nem mindenkor helyes állásfoglalását a balesetért felelős személyek megállapításánál. Utaltunk arra, hogy ehhez az állásfoglaláshoz maga a sérült is nemegyszer hozzájárul.

Megállapításaink azt igazolják, hogy a dolgozók zöme alig, vagy egyáltalán nem ismeri a vonatkozó rendeleteket, tehát a reá háruló felelősség következményeit sem. Ez a véleményünk annál inkább is igazolt, mert az utóbbi időben egyre több — az üzemi jutalék megvonása ellen tett — felszólalás, lényege az, hogy „nem tudtam, nem ismerem stb." Érdemes tehát foglalkozni a kérdéssel az üzemi jutalékra jogosultság és a felelősség viszonyának vonatkozásában is.

A balesetek megítélése az üzemi jutalék szempontjából

Mint minden más tárcához tartozó vállalat, úgy a vasút is a szakszervezettel egyetértésben kidolgozta az üzemi jutalékra jogosultság feltételeit. A feltételek messzemenően figyelembe veszik az anyagi érdekeltség fokozásában rejlő lehetőségeket.

Nem kétséges, hogy az üzemi jutalék elsősorban azokat illeti meg, akik áldozatos tevékenységükkel lehetővé teszik a vasút többletnyereségének biztosítását. Azokat, akik fegyelmezett munkájukkal hozzájárulnak a feladatok maradéktalan elvégzéséhez.

Következésképpen nem illeti meg a részesedés azokat, akik akadályozói a feladatok ellátásának, akik fegyelmezetlenségük, figyelmetlenségük folytán önmaguk és munkatársaik testi épségét veszélyeztetik. Nem szorul magyarázatra, hogy a balesetek folytán emberek esnek ki a termelésből, s ez gátolja, hátráltatja a munkát.

Szükségszerűen szigorítja tehát az üzemi jutalék jogosultságát az 1960. évi 20. sz. Hivatalos Lapban megjelent rendelet az alábbiak szerint:

Az üzemi jutalékra valamennyi munkaviszonyban álló havibéres és órabéres (időbérrendszerben, teljesítménybérrendszerben vagy prémiumos bérrendszerben foglalkoztatott) dolgozó jogosult, aki az üzemi jutalék alapját képező évben a MÁV-nál mint vállalatnál — ide nem értve az üzemi vállalatokat és költségvetési szerveket — legalább 6 (a munkaviszony közbenső fennállása mellett 2x3) hónapon át rendes állományi létszámba tartozó dolgozóként *ténylegesen folyamatosan dolgozott.* Ténylegesen munkában töltött időnek kell tekinteni a

A dolgozó hibájából vagy hibáján kívül

Fentiek értelmében tehát üzemi baleset esetén ténylegesen munkában töltöttnek csak akkor tekinthetők a táppénzes napok, ha a bekövetkezett baleset nem a dolgozó hibájából történt. Ez természetesen egyúttal azt is jelenti, hogy az üzemi jutalékra jogosultság szempontjából annak alapjául a táppénzes napok csak akkor szolgálhatnak, ha a baleset önhibájukon kívül következett be. De jelenti azt is, hogy nem vehetők figyelembe a baleset miatt kiesett munkanapok, amennyiben a baleset *a dolgozó hibájából következett be.*

Tévedések és rossz értelmezés elkerülése érdekében hangsúlyozni kívánjuk, hogy egyetértünk azzal, ha az önmagával szemben is figyelmetlen dolgozónál a baleset miatt kiesett munkanapok számának arányában megvonást eszközölnek.

De nem értünk egyet azzal, hogy olyan esetekben eszközöljék a kiesett munkanapokra az üzemi jutalék megvonását, amikor nyilvánvalóan fennáll a vállalatvezetés, a szolgálati főnökség, a műszaki vezetők, vagy a vállalat, illetve szolgálati hely egyik „megbízottjának" a felelőssége ilyetén mulasztása, ez azonban a felületes kivizsgálás következtében nem lett helyesen megállapítva.

Abban, hogy milyen mértékben kerül megállapításra a szolgálati vezetés, vagy a sérült felelőssége, nagymértékben függ a sérülttől is. Ha a sérült bizonyítani tudja, hogy balesete önhibáján kívül következett be és ez a véleményes jelentés alapján is kitűnik, jogosan követelheti a balesete következtében kiesett munkanapoknak ténylegesen munkában töltöttként való elismerését.

Ennyit erről a kérdésről. Hozzátesszük viszont, hogy cikksorozatunk tellhivásai, tanácsai és tapasztalatai csak akkor valósulhatnak meg és lesznek hasznosak, ha a balesetvizsgáló bizottságaink, a dolgozók, a vezetők és mozgalmi szervek azokat a vasút és a dolgozók érdekében figyelembe veszik és megfelelően alkalmazzák.

N. Molnár István, a szolnoki fűtőház egyik legjobb esztergályosa armatura esztergálásához készíti elő az esztergapadot

Egy munkavédelmi előadás visszhangja

Szaklapjaink hírt adtak a *Szovjet Vasutas Szakszervezet* biztonságtechnikai kocsijának magyarországi tartózkodásáról. Dicsérték a kocsi látványos és tanulságos felszerelését. Alig szóltak azonban a szovjet küldöttség vezetőjének, *Loscsinyin* elvtársnak előadásáról.

Pedig annak munkavédelmi tárgya élénken visszhangzott a teremben. Sőt, visszhangzott utána is dolgozóink között, akik vitatkoztak az érdekes témán. Tanulságos volt hallgatni a véleményeket, amelyek mind az előadás veleje körül zajlottak. Nevezetesen: *a munkának nem szükségképpeni velejárója a baleset.*

E tárgykör érdekessége és roppant fontossága megérdemli, hogy viszonyainkat átgondolásával foglalkozzunk vele.

Itt most munkavédelmi szempontból nézzük a baleseteket, tehát csak az ember sérülését, megbetegedését vagy halálát okozó balesetről beszéljünk. Vajon megelőzhető-e minden baleset?

A baleset elkerülhető

A kérdésre a személyi feltételek oldaláról nehéz válaszolni. Hiszen emberről van szó, akitől elvárjuk, hogy állandó éberséggel és biztonságérzettel, sőt, mi több, lelkiismeretes szakemberként, sohasem hibázva, annak tudatában végezze kötelességét, hogy pillanatnyi kihagyása is balesetet okozhat. Mégis, azt kell mondani, hogy megelőzhetők a balesetek.

Bár még a leküzdhetetlen természeti erők és személyi defektusok is okozhatnak baleseteket. Ezek körét azonban tárgyi oldalon a technikai haladás, személyi oldalon pedig a közösségi nevelés mindjobban összezsugorítja.

Eddig, ha előfordult egy baleset, gyakran a sérült vagy az elhúnyt dolgozó vigyázatlanságával zárták le az ügyet. A balesetvizsgáló bizottság feladata, hogy a hibákat és a felelősöket megkeresse. Mert nem mindig a balesetet szenvedett a hibás. Hibás lehet a szolgálati vezető, vagy esetleg egy harmadik személy.

A vezetők felelősségéről

Hogy miben hibázhat a vezető? A választék elég bő.

Hibázhat abban, hogy a kapott feladatra alkalmatlan eszközt, szerkezetet és személyt állít munkába. A munkát rosszul szervezi meg és rosszul vezeti. A szükséges szabályozást elmulasztja, vagy a dolgozókat kellő utasítás nélkül hagyja. Az ellenőrzést elmulasztja vagy felületesen végzi. Az észlelt szabálytalanságokat nem torolja meg és így tovább.

Bármilyen gondatlanságból származzék is a baleset, a vezetők felelősségét is meg kell állapítani. A szovjet előadó azonban ennél is tovább ment és a hibájába visszaeső dolgozó balesetes cselekményéért kizárólag a vezetőket hibáztatja.

A hallgatóság itt élénk ellenvetéssel élt, mondván: ez a felfogás lehetőséget ad arra, hogy a vezetők számlájára visszaélésszerűen kövessenek el baleseteket. Ám az előadó által kifejtett felfogás csak olyan vezetőket ismer, akik magasfokú szaklátókörrel, odaadóan vezetnek és a munkavédelmi szempontból gyenge üzemrészeket mielőtt még baleset következnék be, előre kitapogatják.

Mindenesetre igényes álláspont, de érdemes rajta elgondolkozni.

T. F.
Szombathely

Újítási ankét

A szombathelyi igazgatóság és a Vas megyei bizottság április 12-én újítási ankétot tartott, melyen megjelentek a szolgálati főnökök, újítási előadók, valamint a szakszervezeti újítási bizottságok elnökei.

Székely József az igazgatóság helyettes vezetője értékelte az elmúlt év eredményeit. Az értékelés elsősorban a szolgálati helyeken létrehozott társadalmi ellenőrzés tapasztalataira támaszkodott. Megállapította, hogy *bár a benyújtott javaslatok száma az elmúlt évhez viszonyítva nem növekedett, az utókalkulált megtakarítás mintegy másfélszerese az 1959. évinek.*

Dicsérte *Zalaegerszeg, Tapolca, Szombathely fth., Celldömölk Építési Főnökség, Szombathely, Veszprém pft, Szombathely, Celldömölk* állomások munkáját. Bírálta azokat a szolgálati helyeket, ahol a mozgalom az elmúlt évben stagnált.

A visszatérő hibák miatt bírálta a szolgálati vezetőket és a szakvéleményezőket. Súlyos hiba — bár kismértékű javulás van —, hogy nem kielégítőek a szakvélemények, nem mernek kellő felelősséget vállalni. Emellett nem kielégítő a tapasztalatcsere mozgalom, nem teszik közkinccsé a legfejlettebb munkamódszereket.

A vitában 21-en vettek részt, és tettek javaslatot a hibák kiküszöbölésére.

Az ankét eredményes volt és segítséget ad az igazgatóságnak pártunk 1960. szeptember 20-i határozatának végrehajtásához, a termelékenység növeléséhez. *Dicséret illeti az igazgatóság vezetését, hogy rendszeresen megtartja az újításokról és találmányokról szóló kormányrendelet alapján kiadott 122 024 1959. sz. vezérigazgatói rendelet szerinti újítási ankétokat, melyet a többi igazgatóság, és a járműjavító vállalatok elhanyagolnak.*

Rövid hír a pécsi óvodáról

Pécs állomás gépkarbantartó üzemének dolgozói — Kovács András művezetővel az élen — patronálják a vasutas napközi otthont. A kisebb-nagyobb javításokat, a padok átfestését, a hinták üzembentartását mindig örömmel ellátják.

Jó munkát végeznek az óvónők is. A napközi otthon állandóan tiszta, udvarán virágágyak díszlenek. A lelkiismeretes munka jutalma nem maradt el. Legutóbb *„tegyük szebbé és otthonosabbá a gyermekintézményeket"* mozgalom keretében oklevelet kaptak. Ez már a negyedik olyan oklevél, amelyben a felsőbb szervek is elismerik a napközi otthon eredményes munkáját.

Lelkiismeretes munkájukért dicséret illeti *Kiss Jenőné, Tamási Lás..óné* és *Szabó Lászlóné* óvónőket.

Leiti Ferenc Pécs

Az Operaház művészei Szombathelyen

A dolgozók meghívására április 24-én az Operaház művészei ellátogattak Szombathelyre. *Takács Paula* Kossuth-díjas, érdemes művészt *Lorenz Kornélia, Komlóssy Erzsébet, Domahidy László* és *Pálos Imre* művészeket szívélyesen fogadták a járműjavítóban és az állomáson, ahol a vállalatvezetőség, illetve az állomásfőnökség meghívására üzemlátogatáson vettek részt.

A művészek érdeklődéssel tanulmányozták a vasutas dolgozók munkáját. Amerre jártak, mindenütt szívélyesen fogadták és arra kérték őket a dolgozók, hogy gyakrabban látogassanak el Szombathelyre.

Az üzemlátogatás után került sor az *Ady* művelődési házban a munkás-művész találkozóra, mintegy 150 dolgozó jelenlétében. A művészeket a kultúrotthon vezetősége köszöntötte, majd a dolgozók kérésére *Puccini: Tosca* és a *Pillangó kisasszony, Verdi: Trubadur* című operájának legszebb áriái csendültek fel a művészek előadásában. A találkozón előbb a művészek életéről, munkásságáról esett szó, majd csoportos beszélgetésre került sor a dolgozók és a művészek között.

Este 9 óra is elmúlt már amikor *Gerecs László*, a művelődési ház igazgatója értékelte a találkozó jelentőségét és megköszönte a művészek látogatását.

A találkozó nagy lépést jelent a zenekultúra terjesztése, az opera megszerettetése terén is.

A művészek elmondották, hogy örömmel tettek eleget a meghívásnak s ígérték, hogy a jövőben is szívesen ellátogatnak Szombathelyre.

Köszönettel tartozunk az Operaház művészeinek, hogy pihenőnapjuk feláldozásával egy ilyen nagy útra vállalkoztak. Reméljük, hogy most már egyre gyakrabban láthatjuk őket a vasutas dolgozók körében.

A találkozó sikeres megrendezéséért dicséretet érdemelnek a járműjavító és az állomás mozgalmi és szolgálati vezetői és az Ady művelődési ház vezetősége. Reméljük, jövőben ilyen baráti találkozásokra gyakrabban kerül sor.

Horváth Ferenc

Takács Paula Kossuth díjas, érdemes művész válaszol a dolgozók kérdéseire.

Május elseje tiszteletére

A haladó emberiség világszerte készül a nemzetközi proletariátus nagy ünnepére. A hagyományokhoz híven készültek a magyar dolgozók, köztük a vasutasok is. A gyárakban, a vasúti szolgálati helyeken új munkasikerek születtek a dolgozók által kezdeményezett munkaversenyeken, ünnepi műszakokban.

★

A ferencvárosi fűtőházban

kétheles ünnepi műszakot kezdeményeztek. A mozdonyjavító műhelyben *Beck Imre* ifjúsági brigádja vállalta, hogy két mozdony javítását határidő előtt elvégzi.

Jakab István kazánkovács szocialista brigádja is új munkasikerekkel köszönti május elsejét. A brigád a többi között vállalta, hogy májusban a részleg és a hathavi kazánvizsgákhoz a csöveken kívül nem használnak fel új anyagot. *Hegyesi Ferenc* mozdonyvezető brigádjával vállalta, hogy 411—118-as sorozatú gépükkel minden vonatot 20 százalékos túlsúllyal továbbítanak.

Ferencváros állomás

dolgozói tíznapos műszakot szerveztek. Vállalták, hogy a műszak alatt élüzemszint felett teljesítik a tervet, s a fűtőházzal karöltve április 27-én, 28-án és 29-én túlsúlyval továbbítják az 1082-es vonatot *Pusztaszabolcsra.*

A komáromi vasutasok

a nemzetközi összefogás jegyében készültek május elsejére. A dolgozók röpgyűléseken határozták el, hogy április 20-tól 30-ig tíznapos ünnepi műszakot szerveznek. Ehhez csatlakoztak Komarno állomás komáromi kirendeltségének dolgozói is.

Vállalták, hogy a műszak alatt a tervezettnél öttel több irányvonatot indítanak és 19,7-ről 21,1 tonnára növelik a kocsik átlagos terhelését. Ugyanakkor a két határállomás nemzetközi versenyében szereplő tehervonati terhelést 1000 tonnáról 1100 tonnára növelik.

A Keleti pályaudvar

dolgozói a tervismertető értekezleteken és röpgyűléseken határozták el, hogy eredményeik növelésével készülnek a nemzetközi proletariátus nagy ünnepére. A vállalások teljesítésében *Bakány László* forgalmi szolgálattevő, *Csernovszki Ferenc* forgalmi, *Jámbor István* leadási raktárnok és *Molnár Erazmus* feladási raktárnok brigádja jár az élen.

A szegedi fűtőház

szépen rendben tartott versenytábláján az egész évi vállalás mellett ott látni a dolgozók április 4-e és május 1-e tiszteletére tett vállalásait is. *Suták József* mozdonyvezető és brigádja a vállalás értelmében április 1-én 120 százalékos terheléssel továbbította a 7731-es gyorsteher vonatot. A következő napon pedig *Szabó III. János* és brigádja ért el hasonló eredményt. Sorra teljesítik vállalásukat a többi mozdonyvezetők és a műhelyek dolgozói is.

Budapest Nyugati-állomás

dolgozói május 1. tiszteletére vállalták, hogy a vonatforgalmi tervet 93 százalék helyett 95 százalékra, a személyvonatok menetrendszerinti indítását 98,5 százalék helyett 98,6 százalékra, a tehervonatok menetrendszerű indítását 95,4 százalék helyett 95,6 százalékra, a kocsitartózkodást a 105 százalékos élüzem szint helyett 106 százalékra, a kocsikihasználást 106 százalékra teljesítik.

A Nyugati-műszaknál

a személykocsijavító műhely dolgozói a részlegvizsga-terveket 100 százalékos élüzemszint helyett 102 százalékra, a teherkocsijavító-műhely részlegvizsga-tervét 102 százalékos élüzem szint helyett 104 százalékra, a középjavítási tervet 102 százalék helyett 104 százalékra teljesítik.

A vontatási részleg vállalta, hogy az induló vonatok műszaki hibájából eredő kiesést 0,1 százalék alá csökkenti. A kocsitisztítás dolgozói a kulturált utazás biztosítása érdekében az időszakos nagytisztítások tengelyszámát 600 tengelyre emelik.

Hatvan állomás

dolgozói április 20-tól május 1-ig ünnepi műszakot tartanak. Ennek keretében terven felül 3 irányvonatot indítanak. A személyszállító vonatok menetrend szerinti indítását 97 százalék helyett 98 százalékra teljesítik. A vonatok átlagos terhelését 1400 tonna helyett 1450 tonnára növelik. A kocsikihasználási tervszámot 2 százalékkal teljesítik túl.

A ferencvárosi pályafenntartási főnökség III-as sz. pályamesteri szakaszának dolgozói

vállalták, hogy a kénsavgyári iparvágánynál levő, forgalomra veszélyes átjárót június hó 15. helyett május 1-re kicserélik. A XII-es pályamesteri szakasz dolgozoi vállalták, hogy a ferencvarosi pft. főnökség központi épületének felújítási munkáit május 20. helyett május 1-re befejezik.

A Balparti Biztosító Berendezés Fenntartási Főnökségnél

Machovics László által vezetett szocialista brigád, a munka ünnepének tiszteletére vállalta, hogy befejezi a szigetelt sinek elektromos adatainak ellenőrzését.

Győr állomás

dolgozói május 1-én *Budapest-Ferencváros* rendeltetéssel békevonatot indítanak. Ezenkívül vállalták, hogy a személyvonatok menetrendszerinti indítását 95 százalék helyett 98 százalékra, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 75 százalék helyett 80 százalékra, a vonatközlekedési tervet 92 százalék helyett 94 százalékra, a teherkocsik tartózkodási idejét 103 százalék helyett 105 százalékra telitsítik.

A szolnoki fűtőháznál

ünnepi műszak keretében az utazó személyzet vállalta, hogy a *Záhony* felől közlekedő túlsúlyos vonatokat megosztás nélkül Budapestig közlekedtetik. A vontatási kocsiszolgálat dolgozói éves felajánlásukon belül vállalták, hogy a hőnfutási kiszűréseket az elmúlt évhez viszonyítva 1 százalékkal növelik. A kulturált utazás elősegítése érdekében az időszakos nagytisztításokat 10 százalékkal emelik.

A székesfehérvári csomópontom

a fűtőház és az állomás dolgozói már az év elején megtették vállalásukat április 4. és május 1. tiszteletére. Ez a tervek teljesítésében is érezhetően hatását. A fűtőháznál például az első negyedév végéig 3005 tonna szenet takarítottak meg, és 119 356 tonna túlsúlyt továbbítottak. Az állomás dolgozói pedig a kocsiterhelésben 110,1, a kocsikihasználásnál 108,2 százalékos eredményt értek el. Most mindkét szolgálati helyen arra törekszenek, hogy tovább fokozzák eredményeiket, és minden tényezőnél teljesítsék az élüzem szintet.

Nem kitaposott úton

A termelési tanácskozáson kipirult arccal foglaltak helyet a BVKH Könyvelőség fuvarinkasszós csoportjának dolgozói. Alig pár perce hagyták abba a munkát, hogy meghallgassák dolgozótársaik véleményét a szocialista brigád cím odaítélését illetően.

★

Nem volt könnyű az út idáig. A brigád tagjai közül többen családos anyák, apák, lányok, akiknek más és más gondjaik vannak. Gyakran az otthoni bánatukat, hangulatukat magukkal hozzák a munkahelyre. Egy dolog azonban összefogja őket: *a brigád kollektív segítő ereje.*

Az elmúlt őszi forgalom idején jöttek össze először olyan szándékkal, hogy a hibák megszüntetését megbeszéljék. Itt hangzott el a javaslat: — *alakítsunk brigádot, hiszen közös összefogással a hibákat ki tudjuk javítani.*

A kitartók győztek

Kezdetben megoszlottak a vélemények. Egyesek azzal érveltek, hogy „nem termelő üzem vagyunk". — Mások kétkedve fogadták, hogy a teljesítésből valaha is lesz valami. Végül győzött azoknak az álláspontja, akik a nehézségek ellenére is kitartottak. Nagy segítséget nyújtott ebben a szakszervezeti bizottság, amely tanáccsal, lelkesítő szóval támogatta a brigád megalakulását és megindulását.

Most hat hónap után jóleső érzéssel vesszük kezünkbe a vállalást, a brigádnaplót, a teljesítmények tükrét.

Mennyi ötlet, elgondolás, kollektív munka van a teljesítmények mögött. Nem kevesebb, mint 23 dolgozó — 3 férfi és 20 nő — hathónapos faradságos munkájának eredménye.

A vállalások közül különösen a munka mennyiségi és minőségi végzését helyezték előtérbe. A lehívott fuvarinkasszókhoz viszonyítva a 0,05 százalék helyett csak 0,024 százalék volt a selejtes. Ezenkívül több olyan minőségjavító munkát végeztek, amit bár százalékosan értékelni nem lehet, de hozzájárul ahhoz, hogy a BVKH kevesebb reklamációt kapjon a szállíttató vállalatoktól. *Az anyagtakarékosságra tett vállalásuk közel 8000 forintot eredményezett.*

Mindenki tanul

A brigád valamennyi tagja tanul és nem is rossz eredménnyel. Egy fő merlegképes könyvelői, három képesített könyvelői, három alapfokú számviteli tanfolyamon tanul. Ezenkívül orosz nyelvtanfolyamon, párt és KISZ-szemináriumon, szakmai tanfolyamon és munkásakadémián képezik magukat. A nagyobb szakmai képzettség már eddig is meghozta gyümölcsét, ami a továbbiakban meg hatványozottabban fog jelentkezni a brigád munkájában.

A kezdeti nehézségeken ez a brigád is átesett. Különösen a kollektív mozilátogatások időpontjának összeegyeztetése ment nehezen. De ma már ott tartanak, hogyha a brigád moziba vagy színházba megy, a 23 főn kívül 34—40 jegyet kell váltani, mert csatlakoznak a családtagok és más csoportok tagjai is.

Nagyon tanulsagos volt a brigad számára „*Budapest felszabadulásának 15 éve*" és a „*XIX. és XX. század művészete*" c. kiállítás megtekintése. A látogatás után vita alakult ki a látottak felett. Kár, hogy a kiállítás szervezői nem hallották e véleményeket. *(De ha már ez nem történt meg, a brigád írásban elküldhette volna azt az illetékeseknek. Hiába, a kezdet itt is kezdet.)*

A brigád munkájának a hivatalon kívül is hire ment. Nemrég kereste fel őket a MASPED hasonló jellegű brigádja tapasztalatszerzés céljából.

Az első hat hónapi vállalás csatája eldőlt. A brigád elnyerte a szocialista brigád címet. Az újabb vállalás már elkészült. Reméljük, hogy a brigád az újabb vállalást is maradéktalanul teljesíteni fogja.

EMBER AZ ŰRBEN

Ötven éve még ostor csattant
meztelen hátán s az ekét húzta,
és az ős Volga lankás partján
a kötél feszült kemény markán —
hajót vontatott barom módra...
Nem volt rab, mégis rongyos szolga —
bús dala zúgott, miként az orkán,
messze visszhangzott az ősi Volgán...
Könnyes, bús vihar: az ej, ej uhnyem
és ezt feledni nem lehet úgysem....!

A nyakán ültek urak és papok,
szívták a vérét kulákok, bankok,
koldus-szegény volt tengernyi földön,
és, ha fellázadt, — ott volt a börtön —
Falkában hajtva vonszolta láncát
amig elérte az ólombányát...
Gondolj csak erre! Csak ötven éve!
Oly sok van köztünk, aki megérte...

Aztán egy ködös, borongós napon
egy lövés dörrent a csatahajón —
Lábára állott,
összetört láncot
fegyvert ragadva
lesújtva arra,
aki rárakta a nehéz láncot!
Tűzzel perzselte,
semmivé tette a szörnyű átkot,
régi rabságot,
úri világot...!

Ma: Lángoló betűk írják az égre,
a várva-várt nap is eljött hát végre,
az emberré vált, nemesült ember,
messze a földtől az űrbe röppent fel...

Ragyogva, tisztán, mint tisztult eszme
elmaradt tőle, nincs hitvány benne...
Bámulva nézzük
mint a nagy tengert,
csodáljuk benne
a szovjet embert...

Gondolj csak erre...! Negyvennégy éve!
Boldog és büszke, mind ki megérte...!

Bánkvalvi Gyula

Aláverés krampácsolás nélkül

Fürgén szalad a vagánygépkocsi Almamellék és Gálosfa állomások között. A sinek világába is beköszöntött a tavasz. A pályán Meláth János előmunkás szocialista brigádja szalagszerű fenntartási munkát végez. A pályamunkások már nem krampácsolnak. Nem görnyednek derékszögbe hajolva a talpfák fölé, nem emelkednek a csákányok a levegőbe, hogy a talpfa alá verjenek. A pályatesten vígan duruzsolnak a dombóvári gépállomás vibrátoros aláverői.

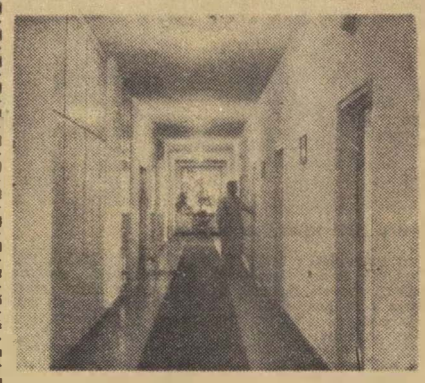
A brigád már megbarátkozott a vibrátorokkal. Ennek köszönhető, hogy óránként 35 talpfa alátömítését végzik a fekszín szabályozásnál. A brigád balesetmentesen végzi munkáját. Penke József gépkezelő gondosan ápolja az aggregátort, így motorhiba miatt még nem fordult elő időkiesés.

A brigád tagjai felváltva dolgoznak a vibrátoros aláverőkkel. Így gyorsabban megy a munka s a gépek rázása sem okoz különösebb zavart.

VÁRNAI LÁSZLÓ
Pécs

Képek az éjjeli szanatóriumból

Az éjjeli szanatórium lakói esténként az utcai ruháikat szanatóriumi formaruhával cserélik fel. Képünkön az öltöző látható.

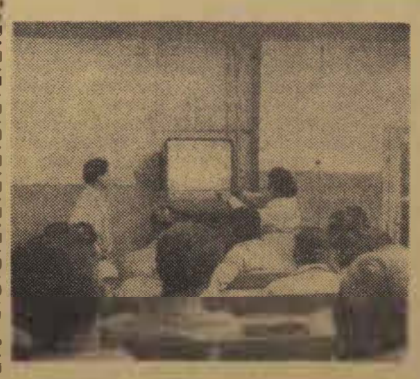


A szanatórium egyik folyosója.

Folyik a kezelés a szanatórium rendelőjében

A lakószobákban kényelmes otthonra találnak a beutaltak.

Átöltözés után bőséges ebéd várja a dolgozókat. Az étrendet a diétikus előírások szerint állítják össze

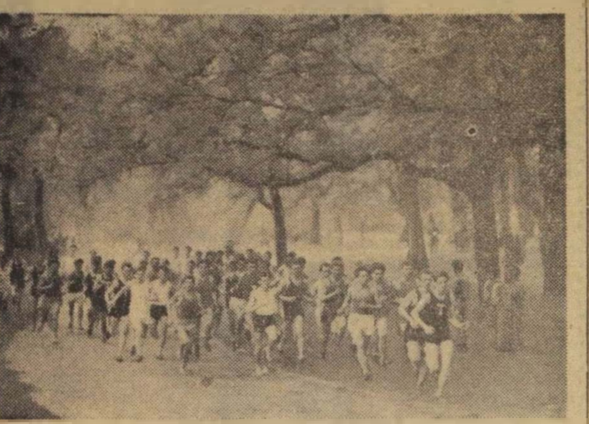


Pihenőidőben televízió, rádió áll a beutaltak rendelkezésére

(Simay István felv.)

Sport

Vasutas mezei futóbajnokság



Rajtol a férfi ifjúságiak mezőnye.

A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya április 16-án Budapesten, a Népligetben rendezte meg a hagyományos országos vasutas mezei futóbajnokságot. A vidékiek az idén is jól szerepeltek. Különösen feltűnt a Székesfehérvári MÁV Előre két csapatgyőzelme. A győztesek egyébként mind fölényes győzelmet arattak.

Eredmények: Férfiak. Felnőttek 3000 méter: 1. Fehér (Nyíregyházi VSC) 9:12, 2. Bárkányi (Szegedi VSE) 9:41,8, 3. Révész (Pécsi VSK) 9:56,6. Csapatban: 1. SZVSE, 2. Nyíregyháza, 3. Székesfehérvári MÁV. 7000 méter: 1. Huszár (Békéscsabai MÁV) 22:15,8, 2. Jánosi (Törekvés) 23:29,8, 3. Novák (Békéscsabai MÁV) 25:59. Csapatban: 1. Törekvés, 2. Békéscsabai MÁV, 3. SZVSE. Ifjúságiak, 3000 méter: 1. Pix Törekvés) 10:06,6. 2. Jáksó (SZVSE) 10:08,4, 3. Mester (Hatvani VSE) 10:16,6, Csapatban: 1. Székesfehérvári MÁV, 2. Törekvés. 3. Makói VSE. Serdülők. 1500 méter: 1. Nagy L. (Pécsi VSK) 4:32,2, 2. Süki (Makói VSE) 4:36,4, 3. Papp (Ceglédi VSE) 4:41. Csapatban: 1. Székesfehérvári MÁV, 2. Törekvés, 3. BVSC.

Nők. Felnőttek. 1000 méter: 1. Kazi A. (BVSC) 3:31, 2. Gyenes (Hatvani VSE) 3:39,4. 3. Kindrusz (Nyíregyházi VSC) 3:44,2. Csapatban: 1. Nyíregyháza, 2. Törekvés, 3. Békéscsabai MÁV. Ifjúságiak. 700 méter: 1. Nagy K. Hatvani VSE) 2:15,2, 2. Bagi (Pécsi VSK) 2:15,6. 3. Kazi V. (BVSC) 2:15,8. Csapatban: 1. Makói VSE. 2. DVSC, 3. Békéscsabai MÁV. Serdülők. 500 méter: 1. Kalász (Békéscsabai MÁV 1:25,1, 2. Bus (SZVSE) 1:30,6. 3. Hárs (Törekvés) 1:31,2. Csapatban: 1. Békéscsabai MÁV, 2. Makói VSE, 3. Törekvés.

Összetett pontversenyben: 1. Törekvés. 89. 2. Békéscsabai MÁV 60, 3. Székesfehérvári MÁV Előre 48, 4. Szegedi VSE 44, 5. Makói VSE 43 pont.

Fejlesszük tovább a társadalmi sportpályaépítési mozgalmat

Szakszervezetünk elnöksége januári ülésén foglalkozott a vasutas sportegyesületek társadalmi sportpályaépítési mozgalmával. 1960-ban számos sportegyesület ért el figyelemreméltó eredményt a pályaépítésben. Mint ismeretes,

a tíz legjobb munkát végző sporegyesületet 25 ezer forint értékű sportfelszereléssel jutalmazta az elnökség.

Az egyre szélesedő tömegsport mozgalmunk és a Kilián Testnevelési Mozgalom szükségessé teszi a meglevő sportlétesítmények korszerűsítését, új sportpályák létesítését. Ennek érdekében az elnökség felhívta a megyei bizottságok és a szakszervezeti bizottságok figyelmét, hogy segítsék továbbá a sportegyesületek társadalmi sportpályaépítési mozgalmát.

Az 1961. évi sportpályaépítési mozgalomban legjobb eredményt elérő tíz sportegyesületet, üzemet vagy szakszálati helyet

a tavalyihoz hasonlóan az idén is 5, 3 és 2 ezer, összesen 25 000 forint értékű felszereléssel jutalmazza az elnökség.

A társadalmi sportpályaépítéssel kapcsolatos munkákat a szakszervezeti bizottságok és a megyei bizottságok 1961 végén beküldött jelentése alapján a szakszervezet által kijelölt bizottság vizsgálja felül és tesz javaslatot jutalmazásra.

Az ifjúsági bizottság terveiből

Az elnökség mellett működő ifjúsági bizottság április 17-i ülésén tárgyalta az 1960-ban végzett munkát és az idei feladatokat. A tanácskozáson a megyei bizottságok ifjúsági felelősei is részt vettek.

Hosszúra nyúlna részletesen ismertetni az ifjúsági bizottság terveit. Így csak néhány fontosabb feladatot ismertetünk. A termelést illetően továbbra is első helyen áll a szocialista munkaverseny, a szocialista brigádmozgalom és a szakma ifjú mestere címért indított mozgalom. Megyei és szakszervezeti bizottságaink a KISZ-szervezetekkel közösen a jövőben is nyújtsanak segítséget a vasutas fiataloknak ahhoz, hogy minél nagyobb számban vegyenek részt a fenti versenymozgalmakban.

Az ifjúsági bizottság ez évi tervében szerepel a vasút fásításának segítése is. Ebbe a munkába a KPM I/6 szakosztállyal közös szervezésben vesznek majd részt fiataljaink az őszi hónapokban.

A szakszervezet elnöksége az idén is lehetővé tette, hogy a fiatalok részt vehessenek a balatonkenesei építőtáborban. A tábor idei programja a következőképpen alakul:

Az ifjúsági építőtábor május 23-tól szeptember 13-ig tart nyitva. Az első két héten 50—50, majd 170 fiatal számára nyílik lehetőség — turnusonként —, hogy egy-egy két hetet töltsön a magyar tenger partján. A turnusok minden héten kedden váltják egymást. A fiataloknak heti 25 órát kell dolgozniuk. Ezért teljes ellátást kapnak. A munkarend némileg eltér a tavalyitól. A napi munkaidő 5 óra. Így vasárnap és hétfőn pihenéssel tölthetik a napot a fiatalok.

Az idén a szórakozási és sportolási lehetőségek is jobbak lesznek a múlt évinél. Hetenként egyszer filmvetítésre kerül sor. Ezenkívül könyvtár és számos hanglemez áll a fiatalok rendelkezésére. A sportkedvelők részére pingpong felszerelés, sakk-készletek, röplabda-, kosárlabda-, kézilabda-pálya és csónakok állnak rendelkezésre.

Néhány szót az elhelyezésről. Tekintve, hogy az idén már meg kell kezdeni a vasutas nevelőintézetek és technikumok szervezett nyári üdültetését, a fiatalok 12 személyes sátrakban nyernek elhelyezést. A sátortábor teljesen közművesített. Minden sátor betonalapra épült. A berendezés is megfelel a követelményeknek. A vaságyak, asztal, padok mellett a ruházat elhelyezésére szekrények találhatók minden sátorban.

A turnusok beütemezése már megtörtént. Az ifjúsági bizottság ezúton is kéri a megyei bizottságokat, hogy a kiadott ütemterv szerint küldjék majd Balatonkenesére a fiatalokat.

A vasutas technikumok tanulmányi és kulturális versenye

Másodízben került sor április 17—18-án *Szegeden* a három vasutas technikum tanulóinak felszabadulási tanulmányi és kulturális versenyére.

A versenyben az iskolák legjobbjai mérték össze tudásukat, adtak számot felkészültségükről. A verseny ismételten bebizonyította, hogy helyes évről-évre összehasonlítást tenni, lemérni az egyes iskolák tanulmányi és kulturális szintű előrehaladását, hiszen ha tanulók és nevelők egész éven át készülnek rá, hatása megmutatkozik a tanulmányi eredményekben, a kulturális nézőpont alakulásában egyaránt.

Örvendetes, hogy a verseny során minimális különbség alakult ki a három iskola között. Egyik vagy másik intézet döntő fölényéről nem lehet beszélni. A fogalmazási versenyben, valamint a helyesírásban a vasútforgalmi, a matematikában viszont a vasútgépészeti és a pályafenntartási technikum diákjai jeleskedtek.

A szavalóversenyben mindhárom iskola szerzett első helyet. A szép magyar ejtés versenyében hasonló volt a helyzet. A színjátszók és énekkarok versenyét a forgalmi, a zenekarokét a gépészeti technikum csoportjai nyerték.

A verseny helyezettjei pénz- és tárgyi jutalomban részesültek. A tanulmányi és a kulturális verseny vándordíjának a védője ismét a Szegedi Vasútforgalmi Technikum lett.

A technikumok közötti sportversenyre május 3—4-én szintén Szegeden kerül sor.

Munkás-művész találkozó Kelenföld állomáson

Kelenföld állomás szakszervezeti bizottságának rendezésében jól sikerült munkás-művész találkozó volt április 18-án. A baráti találkozón a *Jókai Színház* művészei, *Simon Zsuzsa* Kossuth-díjas igazgató, *Hacser Józsa, Böröndi Kati* művésznők, *Horváth Gyula, György László* művészek vettek részt.

Az állomásfőnökség meghívására a művészek üzemlátogatáson vettek részt, majd utána a kultúrteremben került sor a munkás-művész találkozóra. A találkozón több kérdés hangzott el a dolgozóktól színművekkel, szerepekkel, egy-egy karakter megformálásával kapcsolatosan.

Minden kérdésre kimerítő választ kaptak. A színház művészei elmondották, hogy nagy örömmel tesznek eleget az ilyen találkozókra szóló meghívásoknak, mert így közvetlenebb kapcsolatot tudnak kiépíteni a közönséggel. A beszélgetés során élénk vita alakult ki a mai kritikusokról.

A munkás-művész találkozó igen hasznos volt és közvetlen gyümölcse már meg is született, mert Kelenföld állomás dolgozói nagy számban igényeltek jegyet a *Jókai Színház A ló két oldala* című darabjára.

A Hivatalos Lapból

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

15. számból: A közlekedés és postaügy. miniszter 17/1961. (Közl. Ért. 10.) KPM. számú utasítása az új belépő dolgozók munkabérének szabályozásáról

109170/1961. I/2. C. Egyetemi levelező (esti) tagozatı felvételek az 1961—62. évben.

109196/1961. I/3. C. A munkásszálláson történő elhelyezés és térítési díj szabályozása.

16. számból: 108086/1961. I/3. C. Az államvasúti dolgozók tisztítószerrel való ellátásának szabályozása tárgyában kiadott rendelet mellékletének kiegészítése.

107794/1961. I/2. B. A tanulóviszonyban nem álló dolgozók szakmunkás vizsgájáról szóló 123686/1960. I/2. B. sz. rendelet módosítása.

HÍREK

— **Rakodó- és szállítógép-bemutató a józsefvárosi pályaudvaron.** A KPM Központi Szállítási Tanácsa a vasúti szállítás, a raktározás és a rakodás gépesítéséről rendezett bemutatót a józsefvárosi pályaudvaron. A szakembereket megismertették azokkal a legmodernebb rakodógépekkel, amelyeket a közelmúltban állított munkába a MÁV és néhány szállítási vállalat.

— **A nehézségek ellenére is teljesítették első negyedévi tervüket** Kazincbarcika állomás dolgozói. A brigádok versenyében a Lövey-brigád jár az élen. Május 1 tiszteletére tett vállalásukon belül a kocsitartózkodást 127 százalékra teljesítették.

— **Táviratban üdvözölték** a kubai népnek a betolakodó ellenforradalmárok felett aratott győzelmét a szegedi igazgatóság dolgozói és a békebizottság.

— **Párosversenyt kezdeményeztek** a díj különbözeti kimutatásokon kiadott hibásan elszámolt tételek csökkentése érdekében Gyula és Szeged—Rókus állomás dolgozói. A verseny egyéves időtartamú.

— **Egyéves szerződést kötöttek** a szombathelyi fűtőház KISZ fiataljai a szombathelyi Békeharcos Tsz-szel. A fiatalok vállalták, hogy a szövetkezet gépeit egy éven át társadalmi munkában megjavítják.

— **Hét Szeged környéki termelőszövetkezet könyvelési munkáját segítették** a múlt évben a szegedi igazgatóság könyvelőségének dolgozói. A négyfős brigádok hetenként egy napot, összesen 346 munkanapot dolgoztak a tsz-ekben.

Lapunk legközelebbi száma, a nemzetközi konferencia miatt, csak május 23-án jelenik meg.

— **Több száz méter hosszú új vágányhálózaton folyik a kocsik** szalagszerű javítása a szolnoki járműjavítóban. Ezzel a módszerrel egy-egy munkafolyamatnál sikerül a felére csökkenteni az állásidőt. A brigádok is nyugodtabb körülmények között dolgoznak, mint korábban.

— **A munkaidő jobb kihasználása érdekében** intézkedési tervet készített a piliscsabai II-es pályamesteri szakasz. A pályamunkákat, síncserét úgy igyekeznek elvégezni, hogy egyetlen esetben sem késleltetik meg a vonatokat.

— **Kultúrcsoportot alakított Kazincbarcikán az állomás KISZ-szervezete.** A kultúrcsoport munkáját Héczey László, az állomás kultúrfelelőse irányítja.

— **Négy előadásból álló akadémiát szervezett a dolgozók** részére a celldömölki építési főnökség szakszervezeti bizottsága és a TIT járási szervezete. Az egyes előadások témáit közvéleménykutatás után állították össze.

— **Százharminc új vasúti személykocsit készít ebben az évben a Dunakeszi Járműjavító.** Ezenkívül tíz gyorsvonati, korszerű hálókocsi, több különleges rendeltetésű műszerkocsi gyártása és havonként kilencven darab személykocsi javítása szerepel a tervben.

— **Vasutas képzőművészeti kiállítás nyílt** Szegeden. A szakszervezet Csongrád megyei bizottsága és a szegedi igazgatóság április 29-től május 7-ig képzőművészeti kiállítást rendez a szegedi öntevékeny vasutas képzőművészek munkáiból a Széchenyi tér 2/a alatti műteremben. A kiállításon húsz képzőművész 60 darab festményét és grafikáját mutatják be.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Várnai László Pécs. Totka Károly Szeged. Kemihók Róbert Celldömölk. Baranyai József Szombathely. Németh Vendel Somogyszob. Boldizsár Gyula Békéscsaba. Leiti Ferenc Pécs. Cserháti József Szeged. Behán Rózsa Kazincbarcika. Tóth István Piliscsaba. Szilágyi István Gyula. Csomor János Szolnok: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Jászai Nagy József Kisterenye, Behán Rózsa Kazincbarcika, Bognár Károly Tapolca: Májusi emlék. Köszöntjük a szovjet nép világra szóló győzelmét és Megbecsült nyugdíjasok című tudósításaikat helyszűke miatt közölni nem tudjuk.

Papp Jenő Mo[illegible]r. Magyar Imre Kiskunhalas. O[illegible]h Jenő Dombóvár: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

LAKÁSCSERE

— Vasutassal elcserélném Budapest, VIII. Kerepesi út [illegible] sz. alatti kétszobás [illegible] földszintes lakásomat [illegible] szabadrendelkezésű [illegible], hallos, komfortos lakásra megegyezéssel. Érdeklődni: 220—360/137. mellék

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás Jenő
Felelős kiadó: Szabó Antal
Budapest VII. Rákóczi út 54
Szerk[illegible] [illegible] 17
Benczur u. 41
Terjeszti: a Vasutas [illegible] Lapkiadó Vállalat
Szikra [illegible]nyomda

Látogatás a szakszervezet zeneiskolájában

Minden teremből a fülnek oly kedves muzsikaszó hallatszik, amikor *Géczy József* elvtárssal, a szakszervezet zeneiskolájának igazgatójával végigjárjuk a „zenei kombinátnak" is nevezhető épületet. Géczy elvtárs a következőkben tájékoztat az iskola történetéről és hivatásáról:

— Szakszervezetünk a zeneiskolát 1948-ban alapította. Az iskola célja egyrészt az, hogy a vasutas zenekarok tagjait továbbképezze. Másrészt, hogy a zene iránt érdeklődő vasutas dolgozóknak módot adjon a zenei műveltség megszerzésére, és megkönnyítse a vasutas dolgozók gyermekeinek zenetanulását.

650 növendék

Az iskola már fennállásának második évében zenetanfolyamokat szervezett a távolfekvő vasúti nagyüzemekben, hogy az ott dolgozó vasutasok és gyermekeik lakóhelyükhöz közel tanulhassanak zenét. Ezeken a tanfolyamokon a zeneiskola rendes tanárai tanítanak. Ilyen alakult az 1949/50-es iskolaévben az *Északi Járműjavítóban*, 1949-ben *Dunakeszin*. 1953-ban a *Landler Járműjavítóban* kezdtük meg a zeneoktatást. Ez a tanfolyam a legnagyobb: zongora, hegedű és énektanszakkal.

Zeneiskolánknak — a zenetanfolyamokkal együtt — évek óta átlag 650 növendéke van. A megindulás évében kb 80 fő volt a növendékek létszáma (ennek a felét a fúvószenekar tagjai tették ki). Iskolánkban *jelenleg 28 tanár tanít*. A tandíj havonta 40 forint. A vasutasszakszervezet tagjai tandíjának a felét a szakszervezet fedezi. A zeneiskolában minden tanszakot tanítanak, kivéve a pengetős és ütő hangszereket. A zeneiskola — bár a legmagasabb fokig képez kitűnő tanáraival — *nem szakiskola.* Célja: a zenei műveltségnek a zenéhez való hozzá értésnek terjesztése és a zeneileg művelt hangversenylátogató közönség nevelése, elsősorban a vasutasság körében.

A cél: zenebarátok nevelni

A hegedű-tanszak termében *Schmelowszky Pál* tanár, a tanszak vezetője éppen órát ad. A 30—35 tanuló közül három növendékkel beszélgetünk.

Szigeti Ernő, a Növényolajipari Technikum tanulója, aki ötödik éve jár a zenei iskolába, így nyilatkozik:

— *Zenebarát vagyok, szeretem a zenét, ezért tanulok hegedülni. Bizom abban, hogy itt megkapom azt a zenei műveltséget, amire vágyódom. Szükségem is van erre, mert élvezni és nemcsak hallgatni akarom a koncerteket.*

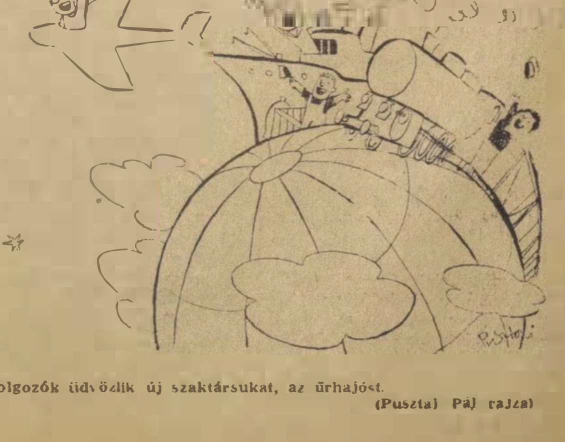
Klamancsek László a VI. kerületi 12 évfolyamos iskola tanulója is azért tanul, hogy művelt zenebarát lehessen. Jó alapot ad neki ehhez a zeneiskola.

Gyursánszky Csaba, az István Gimnázium II. osztályos tanulója örömmel mondja el, hogy édesanyja kívánságára kezdett hegedülni.

— *Édesanyámnak nem volt módja zenét tanulni. Azt szerette, ami neki nem sikerült, az nekem sikerüljön. Az iránta érzett szeretetből kezdtem tanulni, de most már magam is nagy kedvvel játszom. Tanulásom eredménye, hogy már koncertet is adhattam a Petőfi Gimnáziumban, sőt a máriaremetei Petőfi Kultúrotthonban is.*

A szakszervezet zeneiskolája nemes hivatást tölt be: terjeszti a zenei műveltséget hangversenylátogató közönséget nevel.

Halácsi Dezső



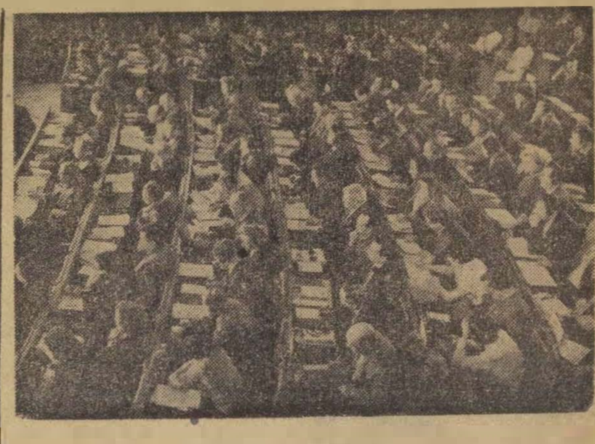
A közlekedési dolgozók üdvözlik új szaktársukat, az űrhajóst.
(Puszta) Pál rajza)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 10. SZAM. Ára 40 fillér 1961. MÁJUS 23.



Ülésezik a konferencia.

„Egység és szolidaritás a jobb életért, a nemzeti függetlenségért, a békéért!"

46 ország mintegy 200 küldötte és megfigyelője vett részt a szakmai tagozat III. nemzetközi konferenciáján

Egység és szolidaritás a jobb életért, a nemzeti függetlenségért. a békéért! — ez a jelszó, ez. a haladó emberiség legfőbb törekvését kifejező gondolat hirdette öt napon keresztül egy mondatba sűrítve a Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége III. konferenciájának célkitűzéseit.

Ennek a gondolatnak a jegyében szólt a jelenlevőkhöz a rhodéziai küldött, akinek minden szava vádirat volt a gyarmatosítás ellen, Kuba küldötte, aki népének diadalát szinte legendába foglalta, a Mali Köztársaság néger képviselője, a koreai Kim Eung Hyuk, a nigériai De Wuze és Louis Saillant a Szakszervezeti Világszövetség főtitkára.

Ezt a gondolatot tükrözték a beszámolók, a szakmai tanácskozások légköre, a baráti beszélgetések egy-egy szélesre tárult mosoly, egy-egy férfias kézszorítás. Ezt visszhangozta a konferencia végét jelző dübörgő taps, s a világ félszáz nyelvén felcsapó üdvkiáltás: Egység! Béke! Mir! Frieden! Pax! Paix!

A várakozásteli arcok, a csillogó szemek, szinte éreztették, hogy messze, messze az Andoktól a Fuzsijámáig, a Fokföldtől az Északi Sarkig millió és millió vasutas, repülős, dokkmunkás, gépkocsivezető, hajós gondolata száll Budapest felé, amikor Satish Chatterjee a tagozat titkára emelvényre lépett, s javaslatot tett az elnökségre.

És megkezdődött a konferencia. A tolmácsok a világ 20 nyelvén adták közzé a szónokok minden szavát. A kezek, latin, cirill, arab, kinai, japán betűkkel, irásjelekkel rótták a jegyzeteket, hogy odahaza elmondhassák: mit tett a konferencia tízmillió közlekedési dolgozó összefogásáért, jobbléte emeléséért, milyen határozatok szolgálják a békés összefogást, az imperializmus elleni harcot, a nemzetközi haladás ügyét.

Részt vett a konferencián Louis Saillant, a Szakszervezeti Világszövetség főtitkára, Alphonse Drouard, a Nemzetközi Szövetség elnöke, Jevgenyij Cserednyicsenko, Siao Hun Chi, Guido Antonizzi, a szövetség alelnökei, Satish Chatterjee, Umberto Degl' Innocenti, Emilian Burkov, a szövetség titkárai, Brutyó János a SZOT főtitkára, Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter.

Szervezetünket az egységtörekvés és a harci szellem fűzi össze

Az elnökség megválasztása után *Alphonse Drouard* mondotta el megnyitó beszédét. Elöljáróban köszönetet mondott a két magyar szakszervezetnek, s az egész ma-

gyar népnek a konferencia megrendezéséért, majd így folytatta:

— 46 ország küldöttei gyűltek össze a föld minden részéről. A jelenlevők különféle politikai és szakszervezeti nézeteket képviselnek, különböző társadalmi és gazdasági rendszerekben élnek, de ugyanaz az egységtörekvés és ugyanaz a harci szellem fűzi össze őket.

Önök mutatják a legékesszólóbban mi is voltaképpen a mi nagy nemzetközi szakszervezeti családunk. Önök tanúsítják, hány felé sugárzik szét szövetségünk, mekkora hatást gyakorol a nemzetközi munkásmozgalomra a Szakszervezeti Világszövetség, amely napjainkban 107 millió tagot számlál. Továbbiakban a világpolitikai helyzet néhány problémájával foglalkozott, szólt a konferencia célkitűzéseiről, majd így folytatta:

— Együttesen meg fogjuk keresni azokat az eszközöket és módokat, amelyekkel gátat vethetünk az imperialista fegyverkezés és agresszió veszélyeinek, amelyekkel elháríthatjuk az atomháború veszedelmét, amelyekkel rákényszeríthetjük a reakciós erőket is az általános lefegyverzésre, a békés egymás mellett élés elfogadására és amelyekkel véglegesen felszámolhatjuk a gyarmati rendszert.

Együttes erővel meg kell határoznunk iparágaink dolgozóinak általános követeléseit. *Nemzeti és nemzetközi síkon új lendületet kell adni egységes akcióinknak, amelyek hivatva vannak megtörni a monopóliumokat, korlátok közé szorítani a kizsákmányolás tragikus következményeit és ellensúlyozni a kapitalista rendszerben uralkodó modernizálás és automatizálás káros jelenségeit.*

Együttesen meg fogjuk vonni, milyen sikereket értünk el és milyen eszközök állanak rendelkezésünkre, hogy ezt az egységes küzdelmet döntő módon sikerre vihessük a jelenlegi kedvező körülmények között. Legjobb tudásunkkal akarunk foglalkozni azzal a feladattal, amely reánk hárul. Meg akarjuk ismerni tagjaink felfogását, hogy kibővítsük tapasztalatainkat s a szakszervezetünkhöz tartozó valamennyi országban tovább akarjuk fejleszteni a proletár szolidaritás érzését.

Tesszük ezt azzal az elhatározással, hogy jó munkánkkal következetesen elő akarjuk készíteni a Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusát.

Ezután *Földvári Aladár*, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének főtitkára szólt a konferenciához.

A Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusa előtt

Tisztelt Konferencia! Kedves vendégeink! A magyar közlekedési és vasutasszakszervezetek központi vezetőségei és közel 300 000 tagjuk nevében forró szeretettel köszöntöm a Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége III. Konferenciájának küldötteit, köszöntöm a világ minden részéről hozzánk érkezett kedves vendégeinket és a konferencia minden részvevőjét. Forró szeretettel üdvözlöm a konferenciánkon megjelent Louis Saillant elvtársat, a Szakszervezeti Világszövetség főtitkárát.

Nagy öröm és megtiszteltetés számunkra, hogy nemzetközi szövetségünk a magyar közlekedési és a vasutasszakszervezet bízta meg azzal a feladattal, hogy a III. Nemzetközi Konferenciát itt Budapesten rendezzük meg. Biztosítani szeretnénk a konferencia tisztelt küldötteit, hogy a magunk részéről igyekeztünk mindent elkövetni a tanácskozások zavartalan lebonyolítása érdekében.

Tisztelt konferencia! Kedves vendégeink! Mint ezt a teremben elhelyezett feliratok hirdetik, a konferencia célkitűzése: *egység és szolidaritás,*

a jobb életért, a nemzeti függetlenségért, a békéért!

Az egység, a haladás és a béke szelleme hassa át a konferencia minden küldöttét.

Különösen kiemeli ennek a tanácskozásnak nagy jelentőségét, hogy a Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusa előtt ül össze, annak a hatalmas nemzetközi munkásszervezetnek a moszkvai kongresszusa előtt, amelynek egyik szakmai szervezetének büszkén vallja magát a Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Nemzetközi Szövetsége is.

Emeli a konferencia jelentőségét az is, hogy éppen ma van 16 éve annak, hogy a német fasizmus felett aratott győzelemmel számos európai nép és annak munkásosztálya szabadult fel a náci-fasizmus zsarnoksága alól. Jelentős évforduló ez, különösen a Szakszervezeti Világszövetséghez tartozó szakszervezetek számára, mert a Szakszervezeti Világszövetség egyik fontos feladatának tartja a békéért, továbbá a fasizmus és a háború elleni küzdelmet.

A magyar közlekedési és vasutas dolgozók meg vannak győződve arról, hogy ez a konferencia sikeres munkát fog végezni, a tisztelt küldöttek teljesítik tagságuk megbízását és ez hozzá fog járulni az előttünk álló tennivalók meghatározásához, a béke megerősítéséhez, a munkásosztály egységének további erősítéséhez.

Örömmel vennénk, ha elfogadnák meghívásunkat és a konferencia után napot hazánkban töltenének. Szeretnénk, ha ez alatt a néhány nap alatt megismernék magyar szaktársaik élet- és munkakörülményeit, szocialista hazánk alkotásait, kulturális nevezetességeit és természeti szépségeit.

Azon munkálkodtunk, hogy a tisztelt küldötteknek minél több lehetőségük nyíljék a magyar közlekedési és vasutas dolgozókkal való közvetlen találkozásokra, baráti beszélgetésekre. Reméljük, hogy jelenlétük fontos állomása lesz a népeink és szakszervezeteink közötti testvéri kapcsolatok kiépítésének.

Szívből kívánjuk, hogy jól érezzék magukat nálunk és fogadják úgy szeretetükbe a magyar népet, a magyar közlekedési dolgozókat, mint amilyen nagy szeretettel köszöntjük önöket az összes magyar közlekedési és vasutas dolgozók nevében.

Tolmácsolják testvéri üdvözletünket

Közben vasutas úttörők, közlekedési és vasutas dolgozók küldöttsége vonult a terembe dobpergés mellett. Nevükben *Bánhegyi Ferenc,* a budapesti igazgatóság dolgozója üdvözölte a konferenciát.

— A szervezett magyar vasutas és közlekedési dolgozók nevében forró szeretettel üdvözlöm a Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei III. nemzetközi konferenciájának részvevőit, a világ minden részéből összesereglett küldötteket — mondotta.

Mi, magyar szervezett dolgozók érdeklődéssel figyeljük a konferencia munkáját és meg vagyunk győződve arról, hogy ez az értekezlet olyan tevékeny munkásságot fejt ki, olyan határozatokat hoz, amelyeknek hatása világszerte érződni fog a közlekedési dolgozók összefogásában és akarategységében, kedvezően befolyásolja a különböző társadalmi rendszerek békés egymás mellett élését, a világbéke ügyét.

Örömünkre szolgál, hogy szocializmust építő országunk fővárosában láthatjuk vendégül a világ közlekedési dolgozóik igen tisztelt képviselőit.

Kérjük, hogy látogassanak el üzemeinkbe, a magyar dolgozók közé, tekintsék meg munkánk eredményeit, s hazamenve mondják el kedves barátainknak, a közlekedési és vasutas dolgozóknak, hogyan élünk, munkálkodunk, tevékenységünkkel hogyan járulunk hozzá hazánkban a szocializmus építéséhez.

Egyben kérjük, hogy adják át dolgozótársaiknak a magyar dolgozók legforróbb testvéri üdvözletét, s biztosítsák őket őszinte szolidaritásunkról, együttérzésünkről. Tolmácsolják tántoríthatatlan elszántságunkat, hogy a világ dolgozóival összefogva töretlenül azon munkálkodunk, hogy belátható időn belül az egész világon megszűnjön az embernek ember által való kizsákmányolása, virágozzék a teremtő béke

A napirendek, az ügyrend és a bizottságok összetételének elfogadása után a szövetség tagjai sorába egyhangú szavazással felvették *a kubai vasutasszakszervezet, a kubai tengerészszakszervezetet, a kameruni kikötői dolgozók-, az indiai autószállítási dolgozók-, a calcuttai vasutasok-, valamint az olasz tengerészek szakszervezetét.* Ezután került sor a konferencia első napirendjének beterjesztésére, melynek előadója *Umberto Degl' Innocenti,* a tagozat titkára volt.

Magyar vasutas úttörők, közlekedési és vasutas dolgozók üdvözlik a konferenciát.

Célunk: megvédeni a békét, megvalósítani a leszerelést és a békés egymás mellett élést

Innocenti elvtárs bevezetőjében utalt a Nemzetközi Szakmai Szövetség szerepére a dolgozók szolidaritásának és egységakciójának fejlesztésében, amelynek célja a munka- és életkörülmények javítása, a munkaidő csökkentése a bérek csökkentése nélkül, biztosítani a szakszervezetek és a munkások demokratikus szabadságjogainak tényleges elismerését, szembeszállni a monopóliumok hatalmával, megvédeni a békét, megvalósítani a leszerelést és a békés egymás mellett élést.

Ebben a küzdelemben — mint mondotta — a közlekedési, kikötői és halászatipari dolgozók a nemzetközi munkásosztály fontos részét alkotják.

A konferencia beszámolóinak célja megmutatni, milyen körülmények között élnek és dolgoznak iparágaink dolgozói. Foglalkozni fogunk a legsürgetőbb problémáikkal és azokkal a módokkal, amelyek a megoldáshoz vezetnek — folytatta.

A szakmai tagozat négy év előtti konferenciája óta eltelt időt elsősorban az jellemzi, hogy *az osztály erőviszonyok egyre határozottabban a szocializmus és a nemzetközi munkásosztály javára módosulnak. Napról napra nyilvánvalóvá válik a béke erőinek a háború erőivel szemben megmutatkozó túlsúlya.* A nemzetközi munkásosztály fő vívmánya, hogy a szocialista világrendszer jelenti korszakunk fő erejét és szolgáltat biztosítékot a győzelemre a békéért, a demokráciáért, a nemzeti függetlenségért és a szociális haladásért folytatott harcban.

A szocialista világrendszer fejlődésének új szakaszába lépett. Ugyanakkor a kapitalista világrendszer a hanyatlás és a felbomlás folyamatában van. Ez a folyamat a legnagyob...

(Folytatás a 2. oldalon.)

(Folytatás az 1. oldalról.)

erővel a kapitalizmus fő országában, az Amerikai Egyesült Államokban mutatkozik meg.

Statisztikai adatok bizonyítják, hogy a többi vezető kapitalista állam termelésében is lassú csökkenés közbeni stagnálás tapasztalható. Mindezek arra mutatnak, hogy *a kapitalista világot újabb megrázkódtatások fenyegetik.*

A monopoltőke mértéktelenül fokozza a munkásosztály kizsákmányolását újabb formákban, elsősorban a munka intenzitásának növelésével.

A termelőerők és a termelési viszonyok ellentéte a kapitalista világban egyre növekszik. Ez súlyosbítja a proletariátus és a burzsoázia közti ellentmondásokat és meggyorsítja azt, hogy a monopolkapitalizmus állami monopolkapitalizmussá váljék. Mindez rácáfol a burzsoá ideológusok hazug kitalálására, amelyek szerint a jelenlegi kapitalizmus népi kapitalizmussá alakul.

A tények azt bizonyítják, hogy a kapitalizmus soha nem volt annyira élősdi és népellenes, mint ma. Az imperializmus ragaszkodik pozícióihoz, makacsul készül egy újabb világháborúra. Nagyszabású csata van kialakulóban a munka és a tőke erői, a demokrácia és a reakció erői, a szabadság és a gyarmati rendszer erői között. Ezek a harcok megrendítik a kapitalista rendszer alapjait. A gyarmati rendszer már elvesztette az uralma alatt tartott területek kétharmadát. A gyarmati népek közel kilenc tizede letépte láncait — mondotta Innocenti elvtárs.

A referátum második részében a közlekedési dolgozók élet- és munkakörülményeiről szólt a kapitalista és gazdaságilag elmaradt országokban.

A továbbiakban a termelékenység növekedésének a foglalkoztatottság színvonalára való kihatásával a gépesítés, az automatizálás hatásával foglalkozott a beszámoló.

Az előző konferencia óta jelentős mértékben fejlődtek iparaink dolgozóinak harcai, az akcióegység újabb sikereket aratott — folytatta. — Ebben az időszakban a közlekedési dolgozók jelentős részt vettek hazájuk munkásosztályának általános harcaiban, gyakran döntő mértékben hozzájárultak e küzdelmek sikeréhez.

A sikerek erősítik az egységet

A harcok eredményeként létrejött sikerek erősítették a dolgozók akcióegységét és szakszervezeti egységét. A harc tüzében erősödött meg az országos és kontinentális szakszervezeti egységre való törekvés főleg *Afrikában* és *Latin-Amerikában.* Elmondhatjuk, hogy e harcok lényeges jellemvonása az, hogy nagy lépést jelent előre az egységakció és az egységes taktika alkalmazásában, amit a nemzetközi szövetségünk II. bukaresti nemzetközi konferenciáján hirdetett.

Ezen egységharcok követelései elsősorban a következők: *béremelés, a munkaidő csökkentése a munkanélküliség elleni harccal egybekötve, valamint a szakszervezeti jogok megvédése és kiszélesítése.* A következőkben utalt azokra a körülményekre, amelyek akadályozói ennek az egységharcnak.

A referátum következő részében a szocialista országok közlekedésének fejlődéséről, a dolgozók helyzetéről és ezen országok szakszervezeteinek feladatáról beszélt. Kitért arra a különbségre, amely a termelés, az automatizálásnak a dolgozókra való hatásában a kapitalista és a szocialista országok viszonylatában megmutatkozik. Utalt arra a nagyarányú fejlődésre, amely a szocialista országokban a dolgozók élet- és munkakörülményeit illetően napról napra megmutatkozik.

Beszélt a szocializmust építő országok szakszervezeteinek megváltozott feladatairól, majd kifejezte azt a reményét, hogy *a szocialista országok közlekedési, kikötői és halászatipari dolgozók szakszervezetei tovább fejlesztik és erősítik kapcsolataikat a kapitalista és elmaradott országok közlekedési szakszervezeteivel és tovább harcolnak a nemzetközi munkásegységért, a békéért és a népek barátságáért.*

A konferenciánk központi kérdése — folytatta — milyen módon, milyen formában kell ma a monopóliumok uralma elleni harcot folytatni, melyek azok a legfontosabb követelések, melyeket elő kell terjeszteni.

Téves lenne feltételezni, hogy a jelenlegi politikai és gazdasági körülmények között a kapitalista országokban a dolgozók élet- és munkakörülményei tartósan megjavulhatnak. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a szakszervezetek tétlenül maradjanak. Fokozniuk kell az azonnali jogokat követelő akciójukat, ezt pedig össze kell hogy kössék a monopóliumok hatalma ellen, valamint a békéért és a társadalom fejlődéséért vívott általános harccal.

A szakszervezeti mozgalom egyik legfontosabb feladata: az életszínvonal emeléséért és a teljes foglalkoztatottságért folytatott harc. A szakszervezeti akció első lépése ebben a harcban a munkabérek lényeges emelése, amely ugyanakkor csökkenti a monopóliumok szuperprofitját.

Az utóbbi évek gyakorlata különösen a fejlett kapitalista országokban azt bizonyítja, hogy az országos szinten folyó tárgyalások nem elégségesek a monopóliumok politikájával való hatékony szembeszegülésre. Ebből az következik, hogy sokkal határozottabban kell harcolni a munkahelyeken, a vállalatokon belül épp úgy, mint a szakmai és országos szinten.

Ecuador és a Mali Köztársaság küldöttei.

Nem vagyunk ellenségei a technikának

Az új technika bevezetésével a munka termelékenysége erősen megnövekedett és csökkent a foglalkoztatottság. Ez arra indítja a szakszervezeteket, hogy még erőteljesebben követeljék a munkaidő csökkentését azonos munkabérek mellett. *A közlekedési dolgozók nem ellenségei a technikai haladásnak, csak azok negatív következményeinek.* Le kell leplezni a kapitalista modernizálási elvek valóságos céljait és azok következményeit a munkásokra.

A munkanélküliség növekedése és a létszámcsökkentés iparágainkban olyan probléma, amely az első helyen foglalkoztatja a közlekedési szakszervezeteket. A munkanélküliség növekedése súlyos következményekkel jár az összes dolgozók élet- és munkakörülményeire és veszélyezteti az egész szakmai szakszervezeti mozgalmat. Ezt tehát állandóan figyelemmel kell kísérnünk és erősítenünk kell harcunkat a monopóliumok politikája ellen, elsősorban azt követelve, hogy csökkentsék a munkaidőt, garantálják a foglalkoztatottságot, létesítsenek munkanélküli alapot.

A közlekedési dolgozóknak aktuális problémája az egészségügyi ellátás, a társadalombiztosítási és munkavédelmi rendszer kivívása és megjavítása. Számos kapitalista országban offenzívát indítottak az elért jogok ellen, főleg azért, hogy kitolják a nyugdíjazás korhatárát.

A továbbiakban azokról a programokról szólt, amelyeket a közlekedési dolgozók szakszervezetei dolgoztak ki egyes országokban a közlekedési politika új irányzatát illetően.

Szövetségünk támogatja a közlekedési dolgozókat és szakszervezeteiket azokban az akciókban, amelyeknek célja egy olyan közlekedéspolitika megvalósítása, amely megfelel az összes dolgozók általános követeléseinek — mondotta. Az ilyen problémák körül meg lehet szervezni az összes haladó erők összefogását, el lehet szigetelni a legreakciósabb erőket, növelni lehet a szakszervezetek tekintélyét és befolyását, valamint szerepüket az országok és a népek életében.

A szakszervezeti tevékenység egész fejlődésének feltétele: kivívni, megvédeni és fejleszteni a demokratikus és szakszervezeti szabadságjogokat. Az elmúlt időben a kapitalista és a gazdaságilag fejletlen országokban növekedett a szakszervezetek és a szakszervezeti vezetők elleni üldözés. Ugyanakkor a meglevő elismert jogok sem elegendők, hiszen azokat majdnem minden esetben megcsonkítják. Ezekben az országokban elsőrendű feladat a szakszervezetek autonomiájáért, elismeréséért, a dolgozók összes jogainak tiszteletben tartásáért vívott harc.

Minden olyan küzdelem, amelyet a kapitalista és gazdaságilag fejletlen országok dolgozói a monopóliumok ellen, a politikai és gazdasági függetlenségért folytatnak, része a népek békéért vívott harcának. Ez elsőrendű célkitűzése a szakszervezeti mozgalomnak is. Éppen ezért az kell, hogy *az összes szakszervezeti szervek erősítsék egységakciójukat a nukleáris fegyverek eltiltásáért, a teljes leszerelésért, a gyarmati rendszer teljes felszámolásáért, a békés egymás mellett élésért.* Ezeknek a megvalósítása lehetővé tenné azoknak a gazdasági és szociális problémáknak a megoldását, amelyek ma a néptömegeket foglalkoztatják. Lehetővé tenné a dolgozók életkörülményeinek javítását, a gazdaságilag fejletlen országok megsegítését. Egyre nagyobb elszántsággal fogunk harcolni azért, hogy megvalósítsuk a dolgozók törekvését; a munkásosztály nemzeti és nemzetközi egységét, biztosítsuk a békét, a demokráciát és a szociális haladást.

A harc sikere az egységtől függ

Meg vagyunk győződve arról, hogy a dolgozók gazdasági és szociális követeléseiért vívott harc sikere mindenekelőtt egységüktől függ. Mi határozottan a közlekedési, kikötői és halászatipari dolgozók összes szakszervezeteivel való egység mellett vagyunk: *Az akcióegység csak konkrét, a dolgozók érdekeinek valóban megfelelő célkitűzések érdekében valósulhat meg.* Ez azt jelenti, hogy nem minden kérdésben kell egyetértenunk ahhoz, hogy közösen cselekedjünk. De azt is jelenti, hogy az egység nem jöhet létre a munkásosztály érdekeivel ellentétes célkitűzések érdekében, nem jöhet létre úgy, hogy közben elmaradjon a munkásosztály érdekeit eláruló vezetők álláspontjának bírálata.

A Szakszervezeti Világszövetség egységelvéhez hűen szakmai szövetségünk a jövőben is kezdeményezően lép fel ezt illetően. *Mi eddig is kerestük a kapcsolatot nem a Szakszervezeti Világszövetséghez tartozó szervezetekkel, sajnos, nem rajtunk múlott, hogy eddig közvetlenebb kapcsolat nem létesült.*

Sajátos feladatok várnak szakmáink dolgozóinak ázsiai, afrikai és latin-amerikai szakszervezeteire. Ezek a szervezetek azt követelik, hogy fejlesszék a külföldi monopóliumok uralma alól megszabadított közlekedést. Konferenciánkon ezekből az országokból számos küldött vesz részt, amely lehetővé teszi, hogy meghatározzuk: milyen módszerekkel segítheti szakmai szövetségünk a leghatásosabban ezeknek az országoknak szakszervezeti egységét és harcát a teljes nemzeti függetlenségért, gazdasági és szociális követelései kivívásáért. Biztosak vagyunk abban, hogy konferenciánkon egységes állásfoglalások születnek, valamint olyan közös követelési platform, amely elősegíti iparágaink összes dolgozóinak akcióegységét.

Konferenciánk felhívással fordul az összes közlekedési, kikötői és halászatipari dolgozókhoz, hogy erősítsék közös akcióikat, szolidaritási és baráti kapcsolataikat. *Mi amellett vagyunk, hogy létrejöjjön az összes közlekedési, kikötői és halászatipari dolgozók egysége egyetlen nemzetközi szakszervezeti szervezetben.* Ez nem öncél. Az egységre a munkásosztálynak szüksége van. Az egység olyan eszköz, amely szükséges ahhoz, hogy a munkások megvédhessék magukat és támadni tudjanak. Mi osztályszempontból vagyunk az egység mellett, mély politikai meggyőződésből, azért, mert állandóan kutatjuk a dolgozók védelmének legjobb módszereit.

Végezetül — mondotta *Innocenti* elvtárs — szeretnénk felhívni a figyelmet arra, hogy 1961 nagyfontosságú év a nemzetközi szakszervezeti mozgalom szempontjából. Decemberben tartja Moszkvában V. kongresszusát a Szakszervezeti Világszövetség, a legnagyobb nemzetközi szakszervezeti szervezet, amelynek 107 millió tagja van és amelynek befolyása ezt a számot jóval meghaladja. A közlekedési, kikötői és halászatipari dolgozók alapvető problémáinak megvitatása természetesen hozzájárul majd a Szakszervezeti Világszövetség kongresszusának sikeréhez — fejezte be referátumát *Umberto degl' Innocenti*, a Szakmai Szövetség titkára.

A közlekedés lényege a népek és az országok összekötése

A cyprusi küldött után *Brutyó János*, a SZOT főtitkára szólt a konferenciához:

— A Magyar Szakszervezetek Országos Tanácsa, az egész magyar szakszervezeti mozgalom, valamennyi szervezett magyar dolgozó nevében meleg szeretettel köszöntöm a Közlekedési-, Kikötői- és Halászatipari Dolgozók III. Nemzetközi Konferenciáját és annak minden részvevőjét — mondotta Brutyó elvtárs.

Az önök nemzetközi konferenciája olyan időben ülésezik, amikor a világ haladó erői — élükön a nemzetközi munkásosztállyal — nehéz, de eredményes küzdelmet folytatnak a béke megvédéséért, a békés egymás mellett élés politikájának érvényesítéséért, a gyarmati rendszer teljes felszámolásáért, a társadalmi haladásért az egész világon.

A monopoltőkés imperialista erők különféle csoportjai aljas mesterkedéseikkel útját akarják állni a haladásnak. Kísérleteik azonban sorra kudarcot vallanak a béke, a szocializmus, a haladás erőinek növekvő erején.

Elvtársak! A közlekedési dolgozók nemzetközi konferenciáján vagyunk, ahol a távolba is akarunk nézni. Gagarin őrnagy a jövő közlekedési eszközét próbálta ki, amely hiszem, hogy még a mi életünkben valósággá válik, bár ezzel az itt ülők munkája is meg fog növekedni, mivel minden bizonnyal az új közlekedési ág — az űrrepülés dolgozóinak szakszervezetei is — a Közlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetségéhez fognak tartozni. Hiszem, hogy ezt a többletmunkát mindannyian örömmel vállalják majd!

Addig azonban még hosszú és küzdelmes út vár ránk. A közlekedésben, a kikötőkben és a halászatban szervezett dolgozók millióira, e területek szakszervezeteire különösen nagy felelősség hárul. Szerepük a népek érintkezésében — ami a nemzetek kicserélésének, a kérdések megvitatásának és a nézeteltérések békés úton történő megoldásának előfeltétele — elsőrendű fontosságú. *Hiszen a közlekedés lényege a népek és az országok összekötése. Ebből fakad, hogy helyzetük a háború megakadályozásáért folyó küzdelemben sok lehetőséget biztosít.* A közlekedési, a kikötő munkások számtalan esetben tanujelét adták, hogy milyen eredményesen lehet harcolni a békéért a háború ellen.

Mi magyarok a világ sok országa dolgozói képviselőinek jelenlétét hazánkban a nemzetközi munkásszolidaritás újabb megnyilvánulásának tekintjük. Ez megfelelő alkalom arra is, hogy önök kedves barátaink saját tapasztalataik alapján ítéljék meg, hogy hogyan él a magyar munkásosztály a megszerzett hatalommal.

A magyar szakszervezetek tevékeny szerepet játszanak abban, hogy a tervekből valóság legyen és Magyarországon felépüljön a szocializmus, ami a dolgozó ember életének és munkájának soha sem látott megkönnyítését és szebbé tételét eredményezi.

A magyar szervezett munkások nagy érdeklődéssel fogadták az V. Szakszervezeti Világkongresszus összehívásának hírét és lelkesen készülnek a nemzetközi munkásosztály e harcos seregszemlére.

Meg vagyunk győződve arról, hogy e nagyjelentőségű találkozó újabb lépést jelent előre a nemzetközi szakszervezeti egység helyreállítása útján.

A konferencia küldötteinek — úgy gondolom — megtisztelő feladata, hogy **eljuttassa ez** év decemberében Moszkvában sorrakerülő V. Szakszervezeti Világkongresszus hírét országa és foglalkozási ága minden dolgozójához és a III. Nemzetközi Konferencia határozatainak végrehajtásával elősegítse annak sikerét.

Hasznos és gyümölcsöző munkát, jó erőt és egészséget kívánok a konferencia résztvevőinek — mondotta befejezésül Brutyó elvtárs.

(Folytatás a 3. oldalon.)

A konferencia színhelyének előterében nemzetközi képkiállítás és a magyar közlekedési dolgozók képzőművészeti munkáinak kiállítása volt látható

Az Építők Rózsa Ferenc Művelődési Otthonának homlokzata a konferencia idején.

A gyarmati rendszer bukása ma már történelmi tény

(Folytatás a 2. oldalról.)

A konferencia második napirendjének referátumát Satish Chatterjee elvtárs a szakmai tagozat titkára tartotta.

— A nemzeti függetlenségi mozgalom fejlődése, amely az Andoktól az Indonéz szigetvilágig megrendíti és biztos bukásra ítéli a szégyenletes gyarmati rendszert, ma egyike a legfontosabb történelmi jelentőségeknek — kezdte a beszámolót. — Hatalmas és el-

lenállhatatlan mozgalom, amelyet támogatnak a világ összes haladó erői.

Igaz, hogy még ma is milliók szenvednek gyarmati rendszerben. Igaz az is, hogy a gyarmatosítók nem hagyják el szívesen a kizsákmányolt országokat. Az amerikai imperialisták támogatásával mindent megtesznek a nemzeti felszabadító mozgalmak elnyomására. Még a gyilkosságoktól sem riadnak vissza. Pedig az ilyen eszközök felháborodást keltenek az egész világon. Az Egyesült Államok a gyarmatosító hatalmak támaszává vált.

Az olyan országokban, amelyekben az imperialisták még fenntartják ellenőrzésüket, a dolgozók harcolnak gazdasági függetlenségükért, a teljes gazdasági felszabadításért, valamint az idegen, kapitalista monopóliumoknak az ország gazdasági élete felett gyakorolt uralma ellen. Harcolnak a nemzeti függetlenség megszilárdításáért. Ezekben az országokban a szállítási dolgozók tevékenyen részt vesznek ebben a harcban.

A szállítási dolgozók szervezete mindent elkövet a nemzetközi szakszervezeti mozgalom keretében, hogy kivegye részét ebből a harcból.

Afrikában nincsenek modern közlekedési eszközök, így nincs mód arra, hogy korszerű módon cseréljék ki árucikkeiket. Például az 1 200 000 négyzetkilométer területű *Mali Köztársaságban* a francia gyarmatosítók csak 600 kilométer hosszú vasútvonalat, 1000 km burkolt utat, valamint 2500 km ösvényt hagytak hátra. Nem végeztek komoly munkát *Nigériában* sem a *Niger* folyó hajózhatóvá tétele érdekében. A közlekedés ügyét nem a dolgozók szükséglete határozta meg, hanem a gyarmatosítás, a félgyarmatosítás követelményei, amelynek az volt a célja, hogy a gyarmati országok termékeit az anyaországokba szállítsák. Ezért az utakat és a vasutakat úgy építették meg, hogy az imperialista hatalmak kifoszthassák az országot, illetve ott katonai céljaikat megvalósíthassák.

A közlekedés a monopóliumok szolgálatában

Afrikában négy vasúthálózat a behatolás útját jelenti és ugyanakkor arra is szolgál, hogy az országok kincseit elszállíthassák. Nigériában, — ahol Nyugat-Afrikában leghosszabb a vasúti hálózat —, egyetlen kelet-nyugati irányú vasútvonalon lehet megközelíteni az ország különböző részeit. Az észak-déli iranyú vasútvonalaknak pedig csak az a céljuk, hogy a mezőgazdasági cikkeket és a bányatermékeket elszállíthassák. A dél-afrikai vasúthálózat célja a gyémánt és az arany elszállítása. A wilki szénbánya felfedezése határozta meg a *rhodéziai* vasútvonalak kijelölését, a réz határozta meg a katangai vasútvonalakat, de hasonló a helyzet Angolában is.

A nagy monopóliumok irányítása alatt áll a *katangai*, a *rhodéziai* és az *angolai* vasútrendszer. A belga általános társaság, amely a felső-katangai bányatársaság fiók vállalata, gyakorlatilag az egész környék közlekedését ellenőrzés alatt tartja. Ugyanakkor az *alsó-kongói* vasúthálózatot is kezében tartja és a *benguelai* vasúttársaságban is érdekeltséggel rendelkezik, emellett a brit társaságnak is leányvállalata a *tanganyikai* vasúttársaság. Mindez jól mutatja, hogy mennyire összefonódtak egymással a monopolista érdekek.

Marokkóban öt évvel a függetlenség elnyerése után a marokkói szállítási társaság még mindig *párizsi* és *holland* bankok kezében van. *Tunéziában* a francia kapitalisták, akiknek le kellett mondaniok bizonyos szolgálati ágak kizsákmányolásáról és ezért vasúti koncessziókat kaptak, továbbra is kezükben tartják a legfontosabb közlekedési ágakat.

Közép-Amerikában, Guatemalában, Hondurasban, Costaricában, San-Salvadorban a vasútvonalak észak-amerikai társaságok kezében vannak.

Egy olyan ország, mint *India*, amely hatalmas előrehaladást tett a közlekedést illetően, továbbra is kénytelen a külföldi piacokon megvásárolni a mozdonyokat és az autómobil alkatrészeket.

Indonéziában a közlekedési hálózat már nem a gyarmatosítók közvetlen tulajdona, de szintén a külföldi piacoktól függ. *Ceylon* nemcsak a külföldi piacoktól függ, hanem a légiközlekedésben a holland légiforgalmi társaságtól is.

A közlekedés tehát ezekben az országokban továbbra is a nemzetközi gépkocsi-, autóbusz-, légiközlekedési vállalatok adófizetője. Az újonnan felszabadult országokban a tengerészet, a légiközlekedés még mindig a külföldi monopóliumok kezében van. Példa erre az *Unilever* tröszt, amely az *Elder Dampster Line et Palm Lines* segítségével Nyugat-Afrika tengeri közlekedését tartja a kezében.

Az olyan légiforgalmi társaságok, mint a *Venezolana de Aviacion, a Mexicana de Aviacion, a Panair do Brasil* is az amerikai *Pan American Airway* társaság leányvállalatai. Azok a kedvezményes tarifák, amelyeket *Chilében, Braziliában, Argentinában* adnak az amerikaiaknak, újabb formáját jelentik az imperialisták kiszolgálásának, kevésbé nyíltan ugyan, de nagyon károsan.

Az új gyarmatosítás veszélye

Az imperialisták mindent elkövetnek, hogy fenntartsák befolyásukat az újonnan függetlenné vált országokban. Az *afrikai népek III. kairói konferenciája* — amely a múlt év március 25—31 között zajlott le, s amelyen 31 afrikai állam képviselője vett részt — sok szempontból foglalkozott az afrikai államok problémáival. A részvevők nagyon helyesen rámutattak az új gyarmatosítás veszélyére.

Érdemes megemlíteni az amerikai *Hoower Bizottság* jelentését, amelyben az áll, hogy az amerikai segítséget az illető országok nem fordíthatják a nehézipar fejlesztésére. *Indonéziában* például nem szabad hajóüzemeket építeni az amerikai segítségből.

A Nemzetközi Újjáépítési és Fejlesztési Bank gazdasági és politikai szempontok szerint osztotta el kölcsöneit az amerikai monopolisták érdekében. *Dél-Vietnam, Formóza* (Taivan), *Dél-Korea* nagy összegű kölcsönöket kaptak.

A legutóbb aláírt egyezmény, a *Nemzetközi Pénzügyi Alap* és a latin-amerikai államok között rámutat a kolonialisták jellemére. A dollár ellenében azt kívánják ezektől az államoktól, hogy értékeljék le saját pénzüket. Az argentinai kormány és a Nemzetközi Pénzügyi Alap között létrejött egyezmény mintegy 100 000 alkalmazott, köztük 60 000 vasutas elbocsátását írja elő.

A szocialista országok segítsége

A szocialista országok pénzügyi és technikai segítsége új típusú segítség, mert semmiféle politikai feltételek nem állnak mögötte. A segítséget elsősorban az ipar fejlesztésére fordítják, ezért a gazdasági élet közös, együttes előmozdítását szolgálják, nem követelnek cserébe kiaknázási engedményeket és ipari titkok átadását.

A szocialista országok és nemzetközi szervezeteik mindig a fejletlen országok segítségére sietnek. Közel 300 ipari vállalatot építenek a szocialista országok segítségével *Ázsiában* és *Afrikában*. *Indonéziában* 660 kilométeres autóút, az *Egyesült Arab Köztársaságban* a nagy Asszuáni gáton kívül 100 más üzem, *Egyiptomban* 770 kilométer hosszú vasútvonal épül.

A gyarmati elnyomás számokban

Néhány olyan számot is szeretnék megemlíteni, amely önmagában is mutatja a gyarmati elnyomás és az imperialista kizsákmányolás követelményeit — folytatta Chatterjee elvtárs.

A modern kapitalista országokban az egy főre eső jövedelem egy évben 1400 dollár. Ezzel szemben a gazdaságilag fejletlen országokban ennek az összegnek mindössze egytizenketted része 120 dollár jut egy főre. A születési arányszám is nagyon rossz képet mutat. Míg az *Egyesült Államokban, Franciaországban* és *Ausztráliában* 70 év az átlagos életkor, addig *Afrikában* 38, *Chilében* 39, *Guatemalában* 38, *Braziliában* pedig 52. év.

A szállítási dolgozók bérei igen alacsonyak. Nem elegendők arra, hogy egy munkáscsalád szükségletét fedezzék. A 8 órás munkanapot bár törvényesen megállapították, mégsem veszik figyelembe a kapitalista elnyomás alatt sínylődő országokban, főként a gyarmatokon.

Szeretnénk különös módon aláhúzni a szakszervezeti szabadságjogok jelentőségét. A gyarmati országokban a szakszervezeti és demokratikus szabadságjogokat nyíltan megvonják a dolgozóktól. A gyarmatosítók a legkegyetlenebb eszközökhöz nyúlnak, hogy elnyomják a munkásosztály harcát és a nemzeti felszabadító mozgalmat. Ez a helyzet *Algériában, Kenyában, Angolában, Dél-Afrikában*, ahol a szakszervezeti vezetők és hazafiak ezreit vetik börtönbe azért, mert szakszervezeti tevékenységet folytatnak.

A mi szakmánkhoz tartozó szakszervezetek az utóbbi években a következő követeléseket vették fel: a *bérek általános növelését, biztosított minimális munkabért, a kollektív szerződések megkötését, vagy általánosítását, a megélhetési költségek csökkentését, a piacok ellátását elsőrendű szükségleti cikkekkel, az árak rögzítését, a munkaidő tartamának csökkentését, a 8 órás munkaidő törvényes és tényleges megállapítását, a túlmunka korlátozását, az évi fizetett szabadság bevezetését vagy meghosszabbítását, a munka biztosítási mértékek megjavítását, a munkabalesetek és a szakmai betegségek ellen, az elbocsátások leállítását és védelmet a munkanélküliség ellen, a munkafeltételek biztosítását, valamint a bevándorolt dolgozók normális munkafeltételeinek biztosítását, a társadalombiztosítási rendszer létrehozását és megjavítását, a lakáskörülmények, az orvosi kezelési és ellátási, valamint az oktatási lehetőségek és a szakmai képzés megjavítását, ingyenes iskolákat a gyermekek részére, függetlenül azok faji jellegétől.*

Azokban az országokban, amelyekben komolyan támaszkodtak a munkásosztályra és a szakszervezetekre, amelyekben a fenti követelésekért állandó harcot folytattak, jelentős sikereket értek el a nemzeti demokrácia fejlesztésében.

A kubai forradalom például államosította az összes amerikai vállalatokat, bankokat, bányákat, nagykereskedelmet, a nagy közlekedési vállalatokat és ezzel megfosztotta az imperialistákat gazdasági szövetségeseiktől. A kubai forradalmi kormány vezetésével az államosítások azt jelentik, hogy ezután a nép saját maga ura és szabadon dolgozhat jóléte előmozdításán. A munkafeltételek az Amerikai Egyesült Államok által létrehozott gazdasági blokád ellenére is javultak. Csökkent a munkanélküliség, növekedett a vásárlóerő, megszűnt a faji megkülönböztetés.

A továbbiakban a szakadár szakszervezetek egységbontó tevékenységéről, a Nemzetközi Közlekedési Szövetség árulásáról beszélt Chatterjee elvtárs, majd a konferencia célkitűzéseit és a közeljövő legfontosabb tennivalóit ismertette.

Hazánkban meggyorsult a szocializmus építése

A magyar közlekedési dolgozók küldöttsége nevében *Soproni József*, szakszervezetünk megbízott főtitkára szólalt fel az értekezleten:

Engedjék meg, hogy hozzászólásomban azokkal az eredményekkel, változásokkal foglalkozzam, amelyek 1957 — tehát szakmai szövetségünk II. konferenciája óta hazánkban végbementek — kezdte beszédét Soproni elvtárs.

Tudvalevő, hogy szocializmust építő országunkban a termelés, az építés, a gazdálkodás törvényeire emelt népgazdasági tervek alapján folyik. Az 1958—60-as esztendő a hároméves terv időszaka volt.

Az elmúlt három év alatt a népgazdaság fejlődése minden tekintetben túlhaladta a tervben meghatározott kereteket, meggyorsította a szocializmus építését hazánkban. Az eredmények alapja az volt, hogy a munkásosztály pártjának és népi államunknak a tömegek érdekeit kifejező politikája következtében *tovább szilárdult dolgozó népünk erkölcsi és politikai egysége, egyre erőteljesebben bontakozott ki a tömegek termelési és politikai aktivitása.*

Az előrehaladás az ipar, a mezőgazdaság és az életszínvonal emelkedését illetően egyaránt szembetűnő. A nemzeti jövedelem 1960-ban 20 százalékkal volt magasabb, mint 1957-ben. Az ipari termelés 40 százalékkal növekedett három év alatt. A hároméves terv időszakában forradalmi változás ment végbe a mezőgazdaságban.

Az elmúlt három esztendőben a dolgozók reálbére 9 szá-

zalékkal emelkedett. Ha hozzávesszük az időközben bevezetett nyereségrészesedési rendszert, akkor ez azt jelenti, hogy *1957-hez viszonyítva 1960-ban a reálbér 11 százalékkal volt magasabb.* A lakosság fogyasztása élelmiszerekből 1960-ban 1957-hez viszonyítva 21 százalékkal, iparcikkekből 33 százalékkal növekedett. Többszörös emelkedést mutat a tartós fogyasztási javak vásárlása, mint például háztartási gépek személygépkocsik, televízió, magnetofon stb.

A hároméves terv időszaka alatt Magyarországon 130 000 új lakás épült. Iskolapolitikánk alátámasztására engedjék megjegyezni, hogy a hároméves terv időszaka alatt az iskolai tantermek száma 2600-zal növekedett.

Az ipar és a mezőgazdaság nagyarányú fejlődése természetszerűleg magával vonta az áruszállítás növekedését. *A vasúton elszállított árumennyiség például három év alatt 40,6 százalékkal nőtt*, még jelentősebb az emelkedés a gépkocsival történő áruszállításnál. Az utasforgalom három év alatt 58,3 százalékkal növekedett.

Bár ebben az időszakban is emelkedett a közlekedés valamennyi ágában a foglalkoztatottak száma, de ez korántsem volt olyan mérvű, mint a teljesítményelfutás. A termelékenység emelkedésének egyik alapja éppen ezért a közlekedés korszerűsítése, új gépek, vonó- és vontatott járművek beszerzése, új felvételi épületek, biztosító berendezések, a vasút villamosításának és dieselesítésének továbbfejlesztése volt.

Szó sincs a közlekedési ágak konkurrenciájáról

Hazánkban szó sem eshet a közlekedési ágak közötti konkurrencia-harcról. Ehelyett a közlekedési ágak legtervszerűbb komplex együttműködéséről beszélhetünk. Hasonlóan nincs szó munkás elbocsátásokról, mindamellett, hogy más népgazdasági ágak fel tudnák szívni bármilyen számban a közlekedés korszerűsítésével feleslegessé váló munkaerőt. De mi nem ezt az utat választjuk. *Elbocsátások helyett nálunk munkaidő csökkentést vezetünk be.*

Ismeretes, hogy azokban az országokban, ahol a munkásosztály került uralomra — így tehát hazánkban is — megváltozott a szakszervezetek szerepe. *Ma nálunk a szakszervezetek résztvesznek a dolgozókat érintő minden kérdés megvitatásában, a törvények, rendeletek kidolgozásában.* Egyre több olyan szerepet vesznek át, amelyet korábban állami szervek láttak el. Így például tíz éve a szakszervezetek végzik a dolgozók társadalombiztosítását, az állam anyagi eszközeivel. Példaként megemlítem, hogy 1957 óta a vasutas és a közlekedési dolgozók társadalombiztosítására mintegy 3 milliárd forintot fordított népi államunk.

Hazánkban minden dolgozó és családtagja ingyenes társadalombiztosításban részesül. 1961. január 1-től a tüdőbeteg gondozás minden állampolgár számára díjtalan. A közlekedési dolgozók egészsége felett ma 788 üzemi orvos is őrködik, akik elsősorban a betegség megelőzésével az egészséges munkafeltételek biztosításával foglalkoznak.

Tíz év óta ugyancsak a szakszervezetek kezében van a dolgozók munkavédelmi problémáinak intézése.

Hazánkban a szakszervezeteknek, mint a dolgozók legátfogóbb tömegszervezetének befolyása a szocializmus építésében való részvételre, igen intenzív. A szakszervezetek feladata tudatosítani a dolgozók között, hogy további előrehaladásunk záloga a termelés, a termelékenység állandó és folyamatos növekedése. Valamennyien jól tudják, hogy minél hatékonyabban segítik a szocializmus építését, a nemzeti jövedelemből, annál nagyobb rész kerülhet felosztásra. Az egyéni és közösségi érdek helyes összefüggésének megértését bizonyítja, hogy népgazdasági terveinket évről évre túlteljesítjük.

Számíthatnak a magyar dolgozókra

A magyar közlekedési dolgozók állandóan figyelemmel kísérik a világ dolgozóinak, elsősorban közlekedési dolgozóinak eredményeit, harcát. Tudatában vannak annak, hogy mint szocializmust építő nép fiaira, bizakodással tekintenek világszerte a ma még a kapitalizmus jármát viselő dolgozók. A közlekedési dolgozók akcióegységének megteremtésében, a szakszervezeti jogok védelméért folyó harcban, a béke biztosításáért, a leszerelésért folyó küzdelemben a világ valamennyi munkása és haladó emberisége bizton számíthat a magyar közlekedési dolgozók aktivitására, szolidaritására és támogatására. Harcolunk, hogy a Szakszervezeti Világszövetség javaslatai, amelyet a fenti célkitűzések elérése érdekében tett, mielőbb valósággá legyenek.

Dolgozóinkat áthatja a proletár internacionalizmus gondolata. S hogy ez így van, arról az igen tisztelt küldöttek a magyar közlekedési dolgozókkal való találkozás során, az üzemlátogatások alkalmával személyesen is meggyőződhetnek.

A magyar közlekedési dolgozók lelkesednek a proletariátus által elért eredményeken, az olasz, a belga, a francia, a japán dolgozók sikerein s egyemberként követelik a gyarmati és félgyarmati rendszer teljes és végleges felszámolását, a világ dolgozói akció- és szakszervezeti egységének a megteremtését.

Szakmai szövetségünk célkitűzéseinek valóraváltásában, sikerre vitelében mindenkor számíthatnak a szervezett magyar közlekedési dolgozókra.

(Folytatás a 4. oldalon.)

Részt vett a konferencián Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter is. Mellette Louis Saillant, az SZVSZ főtitkára és Antonizzi olasz küldött.

(Folytatás a 3. oldalról.)

Megtanultnk értékelni a nemzetközi szolidaritást

A jelenlevők lelkes tapsa mellett kezdte hozzászólását *Raphael Avila*, a kubai közlekedési szövetség titkára, szakmai szövetségünk volt főtitkára. Bevezetőben a következőket mondotta:

— A korábbi konferenciákon úgy vettünk részt, mint egy félgyarmati, politikailag és gazdaságilag az észak-amerikai imperializmus által kizsákmányolt ország dolgozói, ma úgy veszünk részt ezen az ülésen, mint egy valóban szabad, független és szuverén állam fiai, egy olyan államé, amelyik a dolgozók vérének hullásával a hatalmat a munkások, a parasztok és az ország hazaszerető és haladó társadalmi rétegeinek kezébe helyezte.

Ez a roppant horderejű történelmi tény, amelynek a neve kubai forradalom, teljes mértékben megerősíti azt a megállapítást, amely a konferencia második napirendi pontjában hangzott el: „*Az a hatalmas és széleskörű nemzeti felszabadító mozgalom, amely a Cordilleráktól az indonéz szigetvilágig megremegteti és kikerülhetetlenül halálra ítéli a szégyenteljes gyarmati rendszert, korunk legfontosabb történelmi ténye.*" A kubai küldött beszéde további részében ezeket mondotta: „Államosítottuk a kubai ipar 80 százalékát, ami azt jelenti, hogy a kubai dolgozók 75—80 százaléka szabadult fel a kapitalista kizsákmányolás alól és dolgozik a forradalmi állam, azaz saját maga számára.

Másrészt csökkentettük a lakbéreket 30—40—50 százalékkal, a régi kaszárnyákat pedig szinte kivétel nélkül iskolákká alakítottuk át. Tízezer új iskolatermet építettünk vidéken és a hegyekben."

A küldöttek nagy tetszése közben jelentette be, hogy valamennyi nagy arisztokrataklubot, luxushotelt, ahol régebben kizárólag bárók és az amerikai milliomosok jelenhettek meg, ezt a forradalom átalakította munkásklubokká. A forradalom lehetővé tette a dolgozók élet- és munkakörülményeinek megjavítását.

Azonkívül, hogy általánosságban emelték a bérek színvonalát — amely 15—20 százalékig terjed országos méretekben —, a legfontosabb közlekedési vállalatoknál a béreket úgy rendezték, hogy ebben a szakmában keresetük 45 százalékkal is emelkedett.

Mint ismeretes — folytatta beszédét Raphael Avila —, a hazánk ellen indított invázió 72 órával a partraszállás és a harcok megkezdése után —

Kuba népe nagy győzelmet aratott a gonoszság és a háború erői felett, vagyis ebben az esetben az észak-amerikai imperializmus felett. A kubai közlekedési dolgozók közül tizenketten életüket áldozták, hogy a forradalom életben maradjon. A kubai nép talán mindenkinél jobban megtanulta értékelni a nemzetközi szolidaritás jelentőségét, hiszen ez volt egyik legfontosabb tényezője annak, hogy el tudtuk érni sikereinket, ki tudtuk vívni győzelmünket. A kubai küldött befejezésül ezeket mondotta:

— A konferencián jelenlevő négy kubai szakszervezet azzal bízott meg, hogy nemzetközi szövetségünknek adjak át egy kubai zászlót, a Latin-Amerikában folyó imperialistaellenes harcnak kontinensünk, első szocialista köztársaságunk jelképét. A magunk részéről biztosítjuk önöket — fejezte be a küldöttek lelkes tapsától kísérve —, hogy a kubai nép sohasem engedi meg, hogy legyőzzék, folytatja hazafias, demokratikus, szocialista forradalmát. Biztosak vagyunk abban, hogy a Haza, vagy halál! jelszó alatt győzni fogunk!

Kubai küldöttek magyar vasutasok körében a konferencia szünetében

A dolgozó nép legnagyobb csapása a háború

Cserednyicsenko elvtárs, a szovjet vasutasszakszervezet főtitkára hozzászólásában többi között ezeket mondotta:

— Mi, annyi ország különböző közlekedési ágazatainak képviselői, azért gyűltünk itt össze, hogy megvonjuk nemzeti szövetségünk munkájának mérlegét az elmúlt négy esztendőről, megvitassuk munkánk problémáit és kicseréljük véleményünket a világ dolgozói előtt a legfontosabb problémákról.

Az eddig elhangzott beszámolók alapján azt látom, hogy a II. nemzetközi konferencia óta a Közlekedési, Kikötői és Halászatipari Dolgozók Nemzetközi Szövetsége jelentős munkát végzett a hozzánk tartozó szakmák különböző kategóriái egységének megszilárdítására, nemzeti és nemzetközi viszonylatban egyaránt abban a harcban, amelyet az élet- és munkakörülményeik megjavításáért, s a társadalmi haladásért vívnak.

A Szovjetunió közlekedési dolgozói helyeslik a nemzetközi szövetség munkáját. Nemzetközi szövetségünk sorainak bővülése, tekintélyük jelentős megnövekedése a közlekedési dolgozók körében arról tanúskodik, hogy a dolgozók helyeslik a nemzetközi szövetség tevékenységét a közlekedési dolgozók létérdekeinek és a demokratikus szabadságjogoknak védelmében a béke és a népek biztonságának megerősítése érdekében.

A szovjet közlekedési dolgozók nagy figyelemmel kísérik a különböző országok közlekedési dolgozóinak és szakszervezeteinek harcát az idegen katonai támaszpontok ellen, atomfegyvereknek e támaszpontokon történő elhelyezése ellen, a teljes leszerelésért, a béke érdekében.

A dolgozó nép legsúlyosabb csapása a háború. Háborúban a dolgozók közül kerül ki a legtöbb áldozat, ugyanakkor elveszítik a hosszú harcok és nagy áldozatok árán megszerzett vívmányaikat is. Ezért a munkásosztály nem választhatja el a szociális és gazdasági célokért vívott küzdelmet a békéért, az újabb háború fenyegető veszélyének elhárításáért vívott harctól. Ezért fontos és időszerű az a feladat, hogy összefogjuk a közlekedési dolgozók erőit, megerősítsük a különböző országok szakszervezeteinek akcióegységét a békeharcban, amely korunk elsőrendű és legsürgősebb kérdése és közvetlenül érinti a világ valamennyi emberének létérdekeit.

A béke erői diadalmaskodnak

A világon bekövetkezett változások kialakították a béke és a haladás igazi erőit, amelyek képesek megfékezni az imperialista agresszorokat. *Ha minden nép kitartóan harcol a békéért, a leszerelésért, a háborús eszközök megsemmisítéséért, akkor el lehet kerülni a világháborút. Meggyőződésünk, hogy a béke erői diadalmaskodnak a háború erői felett.*

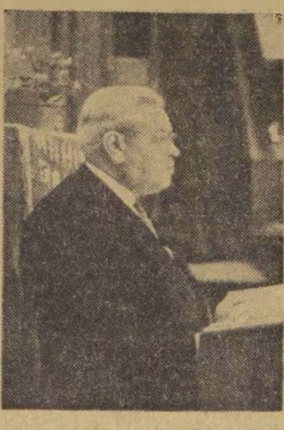
A szovjet néptől idegenek az agresszív szándékok. Gyűlöli a háborút. Népünk, s így a szovjet közlekedési dolgozók is, minden erejüket és tudásukat a békés alkotó munka szolgálatába állítják.

Az utóbbi két esztendő mérlege azt mutatja, hogy a hétéves tervet határidő előtt teljesíteni fogjuk. Elég csak annyit mondani, hogy a hétéves terv első két esztendejében az ipar össztermelése a tervben előirányzott 17 százalék helyett 22,1 százalékkal nőtt. Az 1961-es esztendő azonos időszakához viszonyítva 9 százalékkal lett magasabb.

Az ipar egész termelése 1960-ban az 1913. évihez viszonyítva 45-szörösére emelkedett.

A hétéves tervnek megfelelően előirányoztunk olyan nagy munkákat, amelyek célja széles körben bevezetni a villamos és a diesel vontatást, a gépesítést és az automatizálást, s tovább akarjuk javítani a vasutasok élet- és munkakörülményeit.

A szovjet vasutasok a hétéves terv második esztendeje-



re előirányzott feladatok határidő előtti teljesítése érdekében terven felül több millió tonna árut szállítottak, ennek megfelelően a vasúti közlekedés a hétéves tervben körülbelül egy esztendő előnyre tett szert.

Befejeztük az 5000 km hosszú *Moszkva—Irkutszk* vasútvonalnak és a *Moszkvából* a *Don-medencébe* és a *Kaukázusba* vezető vonalak villamosítását. Ez utóbbi 1500 km-es szakasz. Számos vasútvonalon villamos és diesel vontatás van. Jelenleg a vasút egész áruforgalmának körülbelül 45 százalékát villamos és diesel vontatással bonyolítjuk le, és a hétéves terv végére ez az arányszám mar eléri a 85—87 százalékot. 1965 végén a villamosított és dieselesített vasútvonalak hossza eléri körülbelül a 100 000 km-t.

Folytatjuk az önműködő jelzőberendezések és a központi irányítás bevezetését a fontosabb vonalakon, a hétéves terv végére mintegy 20 000 km hosszúságú vonalon.

A vasúti karbantartási munkákat, a ki- és berakodást gépesítjük. Nemrég fejeztük be egész sor új vasútvonal építését. Mindez együttesen azt eredményezte, hogy az elmúlt években a vasúti dolgozók száma százezerrel emelkedett, s jelenleg eléri a 3 300 000-et.

— A Közlekedési, Kikötői és Halászati Dolgozók Nemzetközi Szakmai Szövetségének még nagyobb figyelmet kell fordítania arra, hogy szorosabb kapcsolatot létesítsen a gyarmati és a gazdaságilag elmaradt országok közlekedési dolgozóinak szakszervezeteivel — mondotta befejezésül. — Az V. szakszervezeti világkongresszus összehívásával kapcsolatban a nemzetközi szövetségnek fokozottabb felvilágosító és propagandamunkát kell végeznie a közlekedési dolgozók körében, szorosan össze kell kapcsolnia a kongresszus előkészítését a békéért, a gazdasági és a szociális követelésekért vívott harccal.

A szovjet közlekedési dolgozók tevékenyen részt vesznek az V. szakszervezeti világkongresszus előkészítésében. Erre a kongresszusra úgy készülnek, hogy tovább erősítik baráti kapcsolataikat a szocialista országok dolgozóinak szakszervezeteivel, tovább szélesítik együttműködésüket a tőkésországok szakszervezeteivel.

Hadd biztosítsam önöket arról, hogy a szovjet közlekedési dolgozók a jövőben is segítik az egység megerősítését, támogatják a tőkés országokban élő közlekedési dolgozók jogaikért vívott harcát, sokoldalú támogatást nyújtanak a gyarmati és függő országok népeinek, hogy végérvényesen felszámolják a gyarmati rendszert.

A konferencia brazil és chilei résztvevői.

Keressük meg az akcióegység megteremtésének leghatékonyabb eszközeit

A vita lezárása előtt került sor Louis Saillant elvtársnak, a Szakszervezeti Világszövetség főtitkárának felszólalására. Beszédét az alábbiakban kivonatosan közöljük.

— Öröm számomra, hogy az önök konferenciájának átadhatom a Szakszervezeti Világszövetség meleg, testvéri üdvözletét — kezdte a beszédét Saillant elvtárs.

Világszövetségünk egyik legfontosabb célja a különböző országok szakszervezetei között érintkezést teremteni, hogy ezzel elősegítsük a kölcsönös megértés szellemét és az egész világ dolgozói között az akcióegység leghatékonyabb eszközeinek felkutatását.

Itt ismét éreztük, hogy felbuzog bennünk a nemzetközi szolidaritás szándéka, amelyet szeretnénk még hatékonyabbá tenni.

Az SZVSZ-en belül nemzetközi szövetségeink feladata, hogy szorosabbra vonják a kapcsolatokat a Szakszervezeti Világszövetség és a kérdéses szakmai kategóriák dolgozó tömegei között és megszilárdítsák a nemzetközi munkásszolidaritás összes formáit.

Az SZVSZ 1945-ben kiállított születési bizonyítványa már arról tanúskodik, hogy a világszövetség azért született meg a II. világháború végén, hogy tömörítse a világ munkáserőinek maximumát a béke megőrzéséért és megvédéséért, a háború és minden háborús ok ellen, az imperializmus ellen vívott harcra. Az utóbbi 15 esztendőben és kiváltképpen a legutóbbi időszakban az SZVSZ úgy tekintett erre a harcra, mint, ami nem lehet közönséges szónoki harc.

A nemzetközi erőviszonyok mai fázisában a békéért és az imperializmus ellen vívott a béke hívei és a háborús uszítók között a demokrácia hívei és az imperialista erők között folyó harc nagy szervező munkát s a munkásosztály szervezett erőinek jelentős mozgósítását teszi szükségessé.

Haladunk-e ezen a téren? Okvetlenül. Emlékeztetném önöket arra, hogy mintegy tíz évvel ezelőtt, amikor aláírtuk a híres és történelmi Stockholmi Felhívást az atom- és termonukleáris fegyverek eltiltásáért, a szakszervezeti világmozgalomban még jóformán csak az SZVSZ tagszervezetei foglaltak állást az atommagfegyverek eltiltása s a következetes leszerelési politika mellett. Ma, tíz év múltán, minden szakszervezet az atomleszerelés mellett foglal állást. Békeharcunk e sajátos pontjának vizsgálata tehát lehetővé teszi a változásokat, az álláspont módosulásokat olyan szakszervezetek részéről, amelyek kezdetben vagy negatíve, vagy habozva foglaltak állást.

Mélységesen meg vagyunk győződve például arról, hogy minden ország szakszervezete, akár az SZVSZ-hez, akár az SZSZNSZ-hez, akár a Keresztény Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségéhez (CISC) tartoznak, akár pedig függetlenek, nem tartozván egyetlen nemzetközi központhoz sem, megvalósíthatnának valamiféle közös paktumot a békéért, az általános és teljes leszerelésért, a különböző gazdasági és társadalmi rendszerben élő államok békés együttélésének valóraváltásáért.

Meggyőződésünk, hogy ez lehetséges lenne. Úgy gondoljuk: *a munkásosztálynak, a munkásosztály tömegszervezeteinek a feladata, hogy kezdeményezőleg lépjen fel e téren, hiszen tudjuk, hogy az imperializmus makacsul kitart sötét szándékai mellett, s hogy az imperializmus, élén az amerikai imperializmussal, továbbra is a fő háborús veszély.*

Olyan konferencián, mint a miénk, nem elég megemlítenünk, hogy propozíciókat tettünk az ITF-nek az NSZSZ szintjén és az SZSZNSZ-nek az SZVSZ szintjén. Nem elég pusztán sajnálkozni azon, hogy javaslatainkat rendszeresen elutasítják. Meg kell keresnünk az okát, hogy miért utasítják el javaslatainkat, hogyan utasítják el, milyen elvi alapon. Mindenekelőtt meg kell vizsgálnunk saját javaslatainkat, hogy csakugyan ésszerűek voltak-e. Másfél éve az SZVSZ külön levelet intézett az SZSZNSZ kongresszusához, javasolva a két nemzetközi központ találkozóját, hogy közösen dolgozzunk ki gazdasági és szociális akcióprogramot az egész világ szakszervezetei számára, hogy az általános és teljes leszerelés időszakában a dolgozó tömegek érdekét a legmesszebbmenően szolgálja ez a program.

Továbbra is keressük az egység útját

Az SZVSZ javaslata ésszerű volt. Visszautasították. Nem is feleltek rá. Ugyanígy, a Közlekedési Nemzetközi Szakmai Szövetség akcióegységre hívó javaslatai válasz nélkül maradnak az ITF részéről. Miért? Nos, meg kell mondanunk: azért, mert a valóságban e szervezetek nemzetközi vezetősége, az ITF vezetősége éppúgy, mint az SZSZNSZ vezetősége nem válaszolhat nekünk szabadon. Nincs meg nemzetközi szinten az az akciószabadságuk, amellyel igazi békepolitikát, igazi általános és teljes leszerelési politikát, igazi békés együttélési politikát vállalhatnának és igazi harcot a gyarmatosítás ellen.

Egységpolitikánkat két párhuzamos vonalban kell fejleszteni: *újra és újra, minden körülmények között akcióegység-javaslatokkal kell fellépnünk a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban az alapszervezetektől a legmagasabb szintig és egyben mindig le kell lepleznünk a dolgozók előtt a*

felmerülő akadályokat, meg kell magyaráznunk az akadályok eredetét és meg kell mondanunk, hogy kik felelősek értük.

Elvtársak!

Ezen a konferencián önök igen fontos témákat vizsgálnak a gazdasági, szociális és szakmai kérdések terén. Azt mondhatnám, hogy olyan témákat, amelyek nem is a közlekedési, kikötői és halászati dolgozók sajátságos és kizárólagos témái. Önök komolyan tanulmányozzák — és csak gratulálhatunk vitáik komolyságához — a szakszervezetek állásfoglalását az államosításokkal és a technikai haladással kapcsolatban. Ezeket a kérdéseket kétségtelenül és okvetlenül megvilágítja majd az V. szakszervezeti világkongresszus, az ott szereplő valamennyi szervezet nemzeti állásfoglalásának tiszteletbentartásával.

A munkásosztálynak és szakszervezeteinek — szerintünk — meg kell határozniok állásfoglalásukat a tőkés rendszerben végrehajtott államosítással és végbement technikai haladással kapcsolatban, még pedig határozott politikai elvek alapján, amelyek arra indítják a munkásosztályt, hogy a monopóliumok politikai hatalmát a néptömegek hatalmával váltsa fel.

Az osztályharc új formákat ölt

Az osztályharcnak ma állandóan fejlődő korszakát éljük. Az osztályharc új és új formákat ölt, állandóan gazdagodik olyan értelemben, hogy a munkásosztály köré egyre inkább tömöríti a monopóliumok politikájától szenvedő lakosság más rétegeit is.

Megállapítjuk és önök is megállapítják, iparosított és elmaradott tőkés országbeli elvtársaink, hogy ma a tőkés monopóliumokra és az imperialistákra az események állandó nyomása nehezedik, elsősorban azért, mert a szocialista világrendszer az egész emberi társadalom fejlődésének döntő tényezőjévé vált.

Megállapíthatják s már meg is állapították önök, hogy a tőkés monopóliumokra és az őket kifejező kormányokra három irányból nehezedik nyomás. Először a tömegek követelései felől, a tömegsztrájkok fejlődése felől. Ezek a követelések szinte állandó nyomást jelentenek. A mi feladatunk, hogy napról napra jobban fokozzuk a követelések nyomását.

A tőkés monopóliumokra nehezedő második nyomás abból a növekedő befolyásból ered, amelyet a tőkés országok dolgozó férfiaira és asszonyaira a szocialista országok dolgozó férfiainak és asszonyainak nagyszerű gazdasági és szociális eredményei gyakorolnak.

Végül a tőkés monopóliumokra nehezedő harmadik nyomás a gyarmati rendszer széthullásának gazdasági és szociális következményeiből és azokból a vívmányokból ered, amelyet az imperializmus alól

(Folytatás az 5. oldalon.)

(Folytatás a 4. oldalról.)

felszabaduló népek harcolnak ki.

Tudjuk, hogy valahányszor válságban van a kapitalista világ, valahányszor omladozik gazdasága és szociális felépítése, a tőkés monopóliumok és kormányok igyekeznek meghatározni az e körülményekre érvényes szakszervezeti politikát, amelyet igyekeznek alávetni saját érdekeinek.

Az éberség fontossága

Állandóan az imperialistaellenes éberség állapotában kell lennünk. Szakszervezeti szervre nézve ez annyit jelent, hogy állandóan ébereknek kell lennünk a kapitalista monopóliumok programjaival, működésével és sajátos terveivel szemben. Meggyőződésem elvtársak, hogy nem hiába beszéltem éberségről az önök konferenciáján. Bizonyos vagyok benne, hogy a konferencia és valamennyi itt jelenlevő küldöttség már „riadókészültségben" van. Dehát olyan időszakban élünk, amely tele van megrázkódtatással, amely tele van új kovással, olyan korban, amely annyira döntő az emberi társadalom jövőjére, hogy az SZVSZ-nek és tagszervezeteinek, valamint az összes baráti szervezeteknek vélemény- és tapasztalatcserék révén okvetlenül közös platformot kell kidolgozni a moszkvai kongresszusra. Ez a közös platform a nemzetközi proletariátus új győzelmeinek platformja lesz.

Az új vezetőség

A pénzügyi beszámoló, valamint a határozatok, táviratok, felhívások elfogadása után került sor a szakmai tagozat vezetőségének megválasztására.

A szavazás eredményeként elnök: *Alphonse Drouard* (Franciaország), alelnökök: *E. Cserednyicsenko* (Szovjetunió), *Siao Hung-chi* (Kína), *Guido Antonizzi* (Olaszország), főtitkár, *Satish Chatterjee* (India), titkárok: *Umberto degl' Innocenti* (Olaszország), *E. Burkov* (Szovjetunió).

A konferencia A. Drouard elnök zárószavával ért véget. *(A hozzászólásokra lapunkban visszatérünk.)*

A konferencia általános határozata

A közlekedési, kikötői és halászatipari dolgozók III. nemzetközi szakmai konferenciája helyesli a nemzetközi szövetségnek az elmúlt négy esztendő alatt végzett munkáját. Ez a munka emelte a közlekedési dolgozók nemzetközi egységének és szolidaritásának színvonalát abban a harcban, amelyet gazdasági és szociális követeléseik teljesítéséért, a békének és a népek függetlenségének megvédéséért vívnak.

Nemzetközi szövetségünk egységes akciói, állásfoglalásai és megnyilatkozásai, az általa megszervezett tapasztalatcserék, valamint azok a nagy nemzetközi munkásszolidaritási kampányok, amelyeket a legutóbbi időszakban lefolyt hatalmas harcok érdekében fejtett ki — ezek mind elősegítették a világ közlekedési dolgozói testvéri kapcsolatainak erősödését.

A közlekedési, kikötői és halászati dolgozók szakszervezetei egységes feladatainak meghatározása és kidolgozása céljából a III. nemzetközi szakmai konferencia megvizsgálta a nemzetközi helyzetnek, a közlekedési dolgozók életkörülményeinek és harcainak alakulását a legutóbbi konferencia óta eltelt időszakban.

A szocialista országok népeinek alkotó munkája és békés győzelme, a nemzeti felszabadítási mozgalom erősödése és sikerei, a munkásharcoknak a fellendülése, amelyekben a közlekedési dolgozók jelentős szerepet játszottak, olyan hatalmas áramlatot alkotnak, amely alapjaiban támadja az imperialista világrendszert.

A nemzetközi küzdőtéren bekövetkezett nagy jelentőségű változások a szocialista rendszer és a világ munkásosztálya érdekében hatnak s ezek korunk fő erejét, a győzelem biztosítékát alkotják a békéért, a demokráciáért, a nemzeti függetlenségért és a szociális haladásért folyó harcban. A szocialista országok, a nemzetközi munkásosztály és az egész béketábor ma olyan hatalmas erőt képviselnek, amely meg tudja hiusítani az imperialisták háborús provokációit és lehetővé teszi az emberiség számára a harmadik világháború elkerülését.

A szocialista világrendszer továbbra is rohamos léptekkel halad a termelés, a technika és a tudományok területén, ahogy ezt oly dicsően bizonyítja Jurij Gagarinnak, az Októberi Forradalom gyermekének, az első űrhajósnak a hőstette. A Szovjetunió nyitotta meg az egész emberiség számára az utat a világűrbe, s ezzel ismét megmutatta, hogy a szocialista társadalom milyen eredmények elérésére képes a béke és az emberi haladás érdekében.

Ezzel napról napra kiáltóbb ellentétben az Egyesült Államok monopóliumainak befolyása alatt álló imperialista államok egyre élesebb gazdasági és politikai ellentmondásokkal küszködnek. Ezek az államok minden eszközzel, pártütő kísérletek útján is igyekeznek fékezni a nemzeti felszabadítási harcok kifejlődését, folytatják a fegyverkezési versenyt és szabotálják a leszerelési tárgyalásokat. Az amerikai imperialisták legutóbbi agressziója és intervenciója Laoszban és Kubában ismét megmutatja agresszív természetüket, azt, hogy az imperializmus dühödten ellenzi a népek igazi függetlenségét. Azok a győzelmek, amelyeket a népek, különösen pedig Kuba hős népe vívtak ki, ugyanakkor azt mutatják, hogy már kudarcra lehet ítélni az imperialista szándékokat. Ebben a helyzetben a konferencia úgy véli, hogy a közlekedési dolgozók és szakszervezeteik elsőrendű feladata harcolni a békéért, segíteni a dolgozók aktív éberségét, hogy eredményesen tudjanak szembeszállni a háború erőinek mesterkedéseivel. A konferencia felhívja őket, fogjanak össze és küzdjenek

— a nukleáris fegyverek eltiltásáért és a fegyverkezési verseny megszüntetéséért,

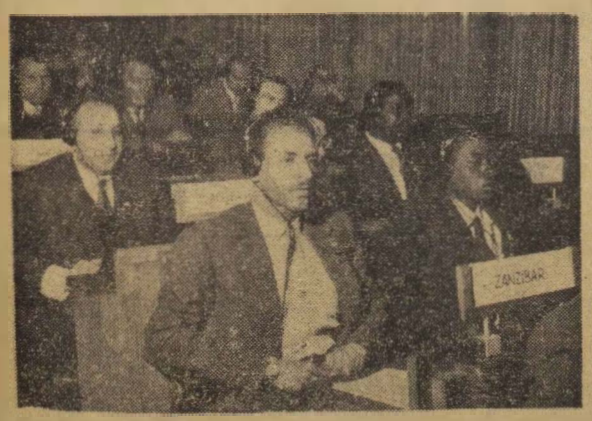
— a békére és a népek függetlenségére állandó veszélyt jelentő imperialista katonai támaszpontok kiürítéséért az egész világon,

— az általános és teljes leszerelésért és a békés együttélésért,

— a szolidaritás fejlesztéséért az algériai nép iránt, amely függetlenségéért s azért küzd, hogy az Algériai Köztársaság ideiglenes kormányával való tárgyalások útján állítsák helyre a békét Algériában, az önrendelkezés alapján, Algéria teljes függetlensége érdekében és területi integritásának tiszteletbentartásával,

— a gyarmati rendszer teljes felszámolásáért,

— a békeszerződés aláírásáért mindkét német állammal és azért, hogy Nyugat-Berlin szabad, demilitarizált város legyen; a Német Demokratikus Köztársaság szakszervezetei azon fáradhatatlan erőfeszítéseinek támogatásáért, amelyek célja



Zanzibar és Algéria küldöttei.

összefogni az egész Németország dolgozóit a nyugatnémet revansisták demilitarizálása és atomfegyverkezése ellen,

— a japán—amerikai katonai szerződés felmondásáért — miután az egyik előidézője a távol-keleti feszültségnek, a japán szakszervezetek és a japán nép hatalmas harcainak támogatásáért.

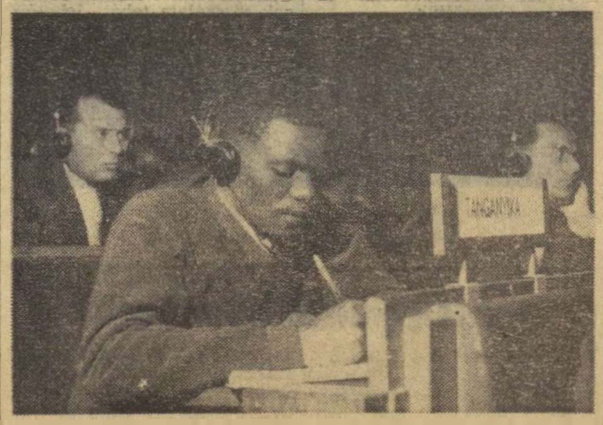
A tőkés világon a monopóliumok uralkodnak, fokozzák koncentrációjukat és egyre szorosabban ellenőrzik az államhatalmat. A tőkés világ gazdaságát állandó bizonytalanság és egymást mind sűrűbben követő válságok jellemzik. Ez a gazdaság nem képes teljes kapacitással termelni és megfelelni a népi tömegek törekvéseinek. Ilyen körülmények között a nagytőke — bár elkeseredetten továbbra is ellenzi a dolgozók minden gazdasági követelését — igyekszik a lehető legnagyobb mértékben megszilárdítani és kiterjeszteni minden országban a maga gazdasági hatalmát és ennek alárendelni a dolgozókat mint osztályt, hogy megfelelő manőverezési lehetőséget biztosítson magának.

A tőkés országok közlekedésében általában megnövekedett a tőke és a vállalatok koncentrálása. A vasúti közlekedésben, amely a legtöbb esetben állami kézben van, általánosan fokozódott, mint a monopólista államkapitalizmus sajátos vonása, az általános érdekek alárendelése a monopóliumok osztályérdekének. Ékes bizonyítéka ennek az európai közlekedési pool és a közös piac országai vasúti és közúti közlekedésének fejlesztésére kidolgozott program. A tengeri közlekedésben, különösen a kőolaj- és szénszállításban kibontakozott válság szintén segíti a monopólista koncentrációt. A légitársaságok megállapodásai és fúziói szintén a tőke nemzetközi méretű koncentrációjának irányában hatnak. A kis és közép halászati vállalatok és a halászszövetkezetek egyre nehezebben birkóznak meg a nagy halipari vállalatok flottáival számos tőkés országban.

Ez a fejlődés különösen kedvező volt a tőkések profitja szempontjából, kevésbé kedvezett viszont a dolgozóknak.

A nagy nehézségek és hatalmas arányú osztályharcok árán kivívott jelentős sikerek ellenére, az elért béremelések nem mindig ellensúlyozzák az áremelkedéseket, amelyek általánossá válnak a tőkés országokban. A béremelések messze elmaradnak a dolgozók követeléseitől és szükségleteitől, pedig ugyanakkor emelkedik a munka termelékenysége. A fokozottabb, bár burkoltabb kizsákmányolás formái között a dolgozók általánosan elszegényednek és egyre kevésbé tudják ellensúlyozni testi és szellemi igénybevételüket.

A tőkés országokban uralkodó munkaviszonyok elemzéséből kitűnik, hogy tőkés viszonyok között az ésszerűsítés, a gépesítés és az automatizálás fejlődése igen súlyos gazdasági és szociális következményekkel jár: növekedik az állandó munkanélküliség, esik a szakmai képzettség színvonala, fokozódik a munka intenzitása, gyakoribbak a szakmai betegségek. A monopóliumok az állandó munkanélküliség növekedését igyekeznek a maguk javára úgy felhasználni, hogy az egyik országból exportálják azt más országokba, hogy így nyomást gyakoroljanak a foglalkoztatott dolgozók béreire. Ily módon megint csak a maguk profitja érdekében használják fel a munkanélküliek tartalékseregét.



Tanganyika küldötte.

Ezeket a következményeket csak részben és átmenetileg tudják enyhíteni azok a jogos követelések, amelyeket a szakszervezetek támasztanak, hogy megvédjék tagjaikat a haladás tőkés viszonyok között jelentkező hátrányos következményeitől.

Az az állandó harc, amelyet a tőkés országokban a szakszervezetek a közlekedés korszerűsítésének és ésszerűsítésének programjai és ezek megvalósítása ellen vívnak, még mielőtt e tervek megvalósulnának és jelentkeznének hátrányos következményeik, harc a tőkések akciója ellen akkor, amikor ezek megpróbálják megszilárdítani uralmukat úgy, hogy a technikai haladást kizárólag saját céljaiknak megfelelően szervezik meg.

A szakszervezeteknek ez az akciója segíti a munkásosztály általános mozgalmát abban a harcban, amelynek állandó célja a dolgozók hatalmát állítani a monopóliumok hatalma helyébe.

Teljesen ellentétben ezzel, a szocialista országok közlekedési dolgozói számára a technika rohamos fejlődésével együttjárnak az újabb szociális vívmányok, az életszínvonal állandó és általános emelkedése, a munkaidő csökkenése, az adók leszállítása, vagy teljes megszüntetése. Ezzel is bebizonyosodik annak a rendszernek erkölcsi és anyagi fölénye, amelyben megszűnt az embernek ember által történő kizsákmányolása és a technika fejlődése az egész társadalom javát szolgálja.

Ezért van az, hogy a szocialista országok dolgozói, a termelőeszközök urai, akik tudják, hogy a termelékenység növekedésének és a technika fejlődésének gyümölcseit valamilyen formában ők élvezik, a vállalatok vezetőségével egyenjogúan tevékenyen vesznek részt a termelékenység növelésében és a technika fejlesztésében.

A közlekedési, kikötői és halászatipari dolgozók III. nemzetközi szakmai konferenciája üdvözli iparágaink dolgozóinak nagyszerű harci szellemét és hatalmas egységes akcióit.

Dolgozóink igen tevékeny, gyakran elsőrendű szerepet játszanak a tőkés országokban a munkásosztály példátlan arányú követelési mozgalmaiban. Akcióink számbeli nagyságuknál, osztályjellegüknél, politikai színvonaluknál fogva kiemelkedők és erősítik a nemzetközi akcióegységet és szolidaritást.

A közlekedési dolgozók akciói egész fronton támadják a monopóliumok hatalmát és segítik súlyosan megrendíteni az imperialisták uralmát.

Gazdasági harcaik igen gyakran és helyesen összekapcsolódnak általános politikai, imperialistaellenes, a béke és a leszerelés érdekeit, a népek nemzeti függetlenségét szolgáló követelésekkel.

Az elmúlt esztendők folyamán megvívott főbb harcok alapján a konferencia úgy véli, hogy az alábbi főbb követelések megfelelő alapul szolgálnak a monopóliumok elnyomó, fokozottabban kizsákmányoló politikája elleni egységes harchoz:

— a bérek, különösen ezek állandó részének felemelése,

— a munkaidő csökkentése a bérek csökkentése nélkül,

— a szakszervezeti jogok, különösen a sztrájkjog megvédése és kiterjesztése, újabb szakszervezeti jogok kivívása az üzemeken belül,

— a szakmai képesítés megvédése és értékelése megfelelő bérezéssel együtt,

— védelem a munkanélküliség ellen,

— társadalombiztosítási rendszerek kivívása és megjavítása.

A monopóliumoknak a munkások helyzetét súlyosbító és a békét fenyegető gazdasági koncentrációjával és politikai koalíciójával szemben a konferencia úgy véli, hogy elsőrendűen fontos kifejleszteni az akcióegységet üzemi, országos és nemzetközi szinten.

Hasonlóképpen tovább kell fokoznunk a küldöttségcseréket, a két- és sokoldalú kapcsolatokat a világ közlekedési dolgozói között, függetlenül hovátartozásuktól. A konferencia megelégedéssel állapítja meg, hogy az elmúlt években ezen a területen nagyarányú haladás következett be. Ez a haladás határozottan bizonyítja, hogy meg lehet találni a közös nyelvet, lehet közös akciókat folytatni a bennünket foglalkoztató alapvető problémákkal kapcsolatban.

Tovább kell haladnunk ezen az úton és még messzebbre kell tekintenünk. Az a politika, amelyet nekünk meg kell hiúsítanunk, a nemzetgazdaság rendszeres válságaira épít. A monopóliumok jelenlegi expanziós politikája által sújtott összes rétegeket össze lehet fogni a közös harcban.

Egységes munkánknak a következő elvekre kell támaszkodnia: a dolgozó tömegek követeléseiből kell kiindulni problémáik megoldásához; meg kell szervezni harcukat a monopóliumok ellen és közvetlen célokat kell eléjük tűzni; el kell szigetelni azokat az erőket, amelyek akadályozzák e célok elérését.

Azokat a rendszeres erőfeszítéseket, amelyek célja ebben az értelemben megtalálni a találkozási pontokat, nem lehet elválasztani azoknak a szakszervezeti állásfoglalásoknak a szükségszerű megbélyegzésétől, amelyek hátráltatják és akadályozzák az egységet s így ártalmára vannak a közlekedési dolgozók alapvető érdekeinek. A közlekedési, kikötői és halászati dolgozók alapvető érdekeinek. A közlekedési, kikötői és halászati dolgozók mindennapos tapasztalataik alapján egyre jobban megértik, hogy harcuk annál eredményesebb, minél szilárdabban fognak össze közös akcióban, világosan meghatározott célokért.

Most, az V. szakszervezeti világkongresszus esztendejében a konferencia felhívja az összes közlekedési, kikötői és halászati dolgozókat, vegyenek tevékenyen részt a munkásosztály e nagy nemzetközi kongresszusának előkészítésében és sikeres lebonyolításában, felhívja őket arra, hogy kettőzött erővel vigyék előbbre a világ összes szakszervezeteinek nélkülözhetetlenül fontos együttműködését a dolgozók, közös harcaik és a világbéke érdekében.

1250 óra társadalmi munka

Szeged állomás dolgozói a vasúti szolgálat, a szállítási feladatok teljesítése mellett a társadalmi munkából is kiveszik a részüket. Május elseje tiszteletére tett vállalásaikban a többi között az is szerepelt, hogy rendbehozzák az állomás város felőli környékét. Ez a terület mindig nagy gondot okozott a városnak.

A vállalást lelkes munka követte. Április végén és május első napjaiban mintegy 300-an brigádokat alakítottak és rendbehozták az elhanyagolt területet, összesen 1250 társadalmi munkaórával.

Közvetlen utazási lehetőség Berlin és a Balaton között

A Német Demokratikus Köztársaság Vasútigazgatósága is elkészítette a május 28-tól szeptember 30-ig érvényes nyári menetrendet, amelyben a többi között a Berlin—Budapest között közlekedő Hungária expressz menetideje 45 perccel megrövidül. A menetrend összeállításánál a nyaralók kívánságait is figyelembe vették. Ez lesz az első nyár, amikor Berlin és a Balaton között hálókocsikon, átszállás nélkül lehetik meg a hosszú utat az NDK-ból hazánkba érkező fürdővendégek

Nem az én váltóm...

Az egyik nagy állomás helyettes főnöke járja a teret, ellenőrzést tart. Ahogy ilyenkor szokás „striguláz" az őrhelyen és tekinget jobbra-balra. A váltóőr csak áll... Kevés szó hangzik... Már tovább menne, amikor a váltóőr dicsekedni kezdi: tessék megnézni a váltómat, csak úgy ragyog! — mutat egy valóban jólkezelt, tiszta váltóra.

Ez derék dolog! Így kell! — hangzik a dicsérő szó. Aztán a főnök megpillant a ragyogó váltó szomszédságában egy másik váltót, amely salakos, piszkos, papucsain vastagon ül a homokos olaj.

— Hát ez? — érdeklődik a szolgálati vezető a piszkos váltóra mutatva.

— Az? — kéjes öröm ül a váltóőr arcán. — Na tetszik látni a különbséget? Ez nem az én váltóm! Ez a Jóskáé! A Balogh Jóskáé! Nem vagyunk ám egyformák kérem! — legyint a kezével.

A főnök csak áll... Gondolatok vibrálnak a fejében: nem az én állomásom... nem az én utasításom... nem az én váltóm... — ahogy ezt mondani szokták a vasútnál. Hát kié ez a váltó, öt méterrel a tiszta váltótól? Talán egy másik vasúté? Más, tőlünk idegen embereké? Nem szól csak csóválja a fejét.

Az öreg „bakter" mintha megsejtené, milyen gondolatok kavarognak a vezető fejében. Elpirul, besomfordál az őrhelyre, kaparó szerszámot és olajos kannát vesz a kezébe, aztán nekiáll tisztogatni a vasút, mindnyájunk váltóját.

— lyf —

Kemény kézfogás

Előbb hadd mutasssam be azokat, akik kezet fogtak egymással: hatalmas termetű holland hajós az egyik, Frederic Meiss, Amsterdamból. Filigrán, ragyogó fekete szemű a másik: S. Harsono, Indonéziából...

Több volt ez a kézfogás —, amelyet baráti ölelés is követett —, mint jelkép és udvariasság: szimbólummá magasodott a tágas előcsarnokban, ahol sok nyelven beszéltek, sokféle emberek egy kérdésről: a békéről, a megértésről.

Egy szó volt azért, amely mindig visszatért, és amelynek kiejtése majd minden nyelven ugyanaz: a szolidaritás. Erről beszélgetett a holland munkás az indonéz munkással is.

— Az Indonéz Szakszervezetek Nemzeti Szövetségének, a SOBSI-nak mintegy 2,8 millió tagja van. Egyike a Távol-Kelet nagy, erős szakszervezeti szövetségeinek. A SOBSI bátor, egyenes, imperialistaellenes követeléseket tűzött a zászlajára, és ezeket a tömegek egy emberként tették magukévé — mondja Harsono, miközben jegyzetfüzetét nézi.

— Ismerjük a ti munkátokat — vág rá Frederic Meiss mosolyogva. Hatalmas, erős kezében szinte eltűnik a cigaretta és miközben beszél, kék szeme dacosan, egyenesen villan. — És mert ismerjük, feladatunknak érezzük, hogy a dolgozókkal meg is ismertessük, hogy milyen bátor, hazáját szerető szorgalmas nép az indonéz és milyen nagyszerű munkásosztálya van.

Amikor a konferencia megkezdődött, a küldöttek megismerkedtek egymással, a hatalmas termetű hollandus azonnal az indonézeket kereste. Hamarosan meg is találta őket és az első perctől kezdve igazi, mély munkásbarátság szövődött közöttük. A sors különös szeszélye: mély, őszinte barátság az egykori gyarmatosító ország fia és a szabaddá vált ország fiai között.

— Csakhogy minket nem valamiféle udvariasság köt össze, hanem a proletár szolidaritás és ez a legnemesebb dolog a világon — teszi hozzá Frederic Meiss.

Az indonéz szakszervezeti központ, a SOBSI következetesen harcol Nyugat-Iriánnak, a holland ok által még megszállott területnek a felszabadításáért és ezért súlyos áldozatokat is hoz.

— Nyugat-Iriánban a gyarmatosító hatalom megtiltotta a munkásszervezetek, a szakszervezetek működését. Ezért a SOBSI aktívái illegálisan keresik fel a nyugat-iriáni munkásokat és magyarázzák meg nekik a harc fontosságát, a szervezkedés jelentőségét — mondja az egyik indonéz munkás, miközben jelvényt cserél az egyik külföldi delegátussal.

— Milyen a többi imperialista hatalom magatartása a nyugat-iriáni kérdésben? — kérdeztem S. Harsonot.

— Mint mindig, most is halogató, taktikus a magatartásuk. Amikor az indonéz állami delegáció Kennedy elnökkel tárgyalt és Nyugat-Irián helyzete is szóba került, mást mondott az USA elnöke a tárgyalásokon és mást az utána tartott sajtóértekezleten. Gyakorlatilag az USA is támogatja a holland megszállást Nyugat-Iriánban.

— Mi, holland munkások, akik szervezeteinkben élénk politizálást folytatunk, egyöntetűen valljuk, sajtónkban is ezt hagyoztatjuk: Nyugat-Irián az indonézeké, az Indonéz Köztársaság természetes és elidegenithetetlen része — mondja az amszterdami munkás.

— Hazánk megszakította a diplomáciai kapcsolatokat Hollandiával, jelentős holland ipari és közlekedési létesítményeket államosítottunk és államisitunk. Mintegy kétezer hajómunkás távozott el egyik percről a másikra a SOBSI felhívására a holland lobogó alatt hajózó hajókról. — mondja S. Harsono.

— De a mi „diplomáciai kapcsolatunk" öröl és megbonthatalan — mosolyog Frederic Meiss, miközben átöleli indonéz munkatársait —, mert a proletár szolidaritás talaján áll. A mi diplomáciánk a megértés, az összefogás diplomáciája. Ezért győz mindenütt a világon.

Két kemény munkáskéz, egy hatalmas fehér és egy apró barna fogja, szorítja egymást. És a szemek örömkönnyeket ragyogtak. A kék földgömbjelvényen szikrázik a délelőtti napfény...

— Szigeti —

A szerkesztőség üzeni

Bognár Károly Tapolca, Sziládi Sándor Szeged, Balogh Ignác Szolnok, Tótka Károly Szeged, Molnár István Komárom, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Németh Pál Szerencs, Szentgáli István Gyöngyös, Vincze Lajos Szeged: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Lőwi Béla Budapest, Joó István Németi, Haraszin Károly Bánréve, Ifjú Lajos Várpalota: Illetékesek figyelmét felhívtuk a levelükben jelzett problémákra.

Pulai István Mihályháza: Levéliben válaszolunk. Ifj. Pajor László, Simontornya: Tudósítását köszönjük. További jó munkát. Boldizsár Gyula, Békéscsaba: Nem Csákiné szalmája című írását helyszűke miatt nem tudjuk közölni. A mi lapunkban egyébként sem lenne olyan hatása, mint a helyi lapban, vagy még inkább falújságon. Virág Gellért, Rákosliget: Verse közlésre nem alkalmas. Tótka Károly, Szeged: Válaszát tudomásul vettük.

Rónási István Balassagyarmat, Leiti Ferenc Pécs, Boldizsár Gyula Békéscsaba: május elsejével kapcsolatos írásuk késve érkezett. Virág Lajos, Kiskunhalas: Májusi verse lapzárta után érkezett. Tótka Károly Szeged, Boldizsár Gyula Békéscsaba Szentgáli István Gyöngyös: Leveleiket helyszűke miatt nem tudjuk közölni.

Nem magánügy

A Kossuth Könyvkiadó a termelési agitáció közvetlen segítségére új füzetsorozatot indított. A sorozatból elsőként *Révész Gy. István: Nem magánügy* című műve jelent meg.

A füzet 2 forintos áron kapható a könyvesboltokban. Tekintettel arra, hogy a termelési agitációval kapcsolatos kiadvány eddig igen ritkán jelent meg, a sorozatot a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk.

HÍREK

Július 9-én lesz a vasutasnap

A magyar forradalmi munkás-paraszt kormány az augusztus második vasárnapjának vasutasnappá nyilvánításáról szóló miniszertanácsi határozatot akként módosította, hogy a vasutasnap a jövőben *minden év július hónapjának második vasárnapján legyen.*

A határozatnak megfelelően az idei vasutasnap időpontja: július 9.

Közlekedési Dokumentációs Kiállítás a Budapesti Ipari Vásáron

A Közlekedési Dokumentáció a Műszaki Könyvkiadó pavilonjában bemutatja működését, a dokumentációs kiadványok, gyorsfigyelőlapok stb. áramlását. Tablók, fényképfelvételek, modellek és mintadarabok szemléltetik a műszaki fejlesztésben a dokumentáció alapján elért eredményeket.

A kiállítást a dolgozok figyelmébe ajánljuk.

★

— Három kitüntetett szocialista brigád kezdeményezésére baráti estet rendeztek Szeged-Tisza pályaudvar kereskedelmi dolgozói. A családias összejövetelen a feleségek és több szabadnapos vasutas is részt vett. A jól sikerült rendezvényről azóta is sok szó esik a szegedi vasutasok között.

— Július közepén fotokiállítást rendez a pécsi igazgatóság szakszervezeti bizottságának fotóköre. A kiállításon az igazgatósághoz tartozó szolgálati helyek valamennyi amatőr fotósa részt vehet.

— Újabb három brigád nyerte el a szocialista címet Szeged-Tisza pályaudvaron. Ezzel hatra nőtt az oklevéllel kitüntetett brigádok száma.

— Néhányan Gyöngyösre is ellátogatnak a III. Nemzetközi Szakmai Konferenciára érkezett külföldi küldöttek közül. Megtekintették a Szerszám- és Készülékgyárat, majd a 32-es TEFU kultúrtermében gyöngyösi dolgozókkal találkoztak.

— Képzőművészeti kiállítás Sátoraljaújhelyen. A sátoraljaújhelyi hazafias népfront által rendezett képzőművészeti kiállításon Kerényi István főintéző, vasutas képzőművész festményei is helyet kaptak.

— Kiváló eredmények születtek a felszabadulás és május 1 tiszteletére indított ünnepi műszakiban Komárom állomáson. A műszak alatt tehervonatonként 145 tonnával továbbítottak többet, mint korábban. Tíz nap alatt negyvenkét irányvonatot indítottak.

— Két százalékkal teljesítették túl az élüzem szint követelményeit a felszabadulás 17. évfordulója és május elseje tiszteletére tett vállalásuk teljesítésével a szolnoki vasutasok. A munkában a szocialista brigád címért küzdő brigádok járták élen.

— Légfüggönnyel látták el az új, korszerű dieselmozdonyjavító műhely kapuit az Északi Járműjavítóban. A 127 méter hosszú, 160 méter széles csarnok óriási kapuit a járművek miatt gyakran kell nyitva tartani. Az infravörös hősugárzó testek által előállított légfüggöny megakadályozza a csarnok kihülését.

— Társadalmi munka a Vidám Parkban. A veszprémi vasutasok közül sokan vállalták, hogy társadalmi munkában részt vesznek a városban épülő Vidám Park építésében. A vasutasok többsége túlteljesítette vállalását.

— Az utóbbi időben sokat javult a szervezettség Keszthely állomáson. Ebben a szakszervezeti bizottság mellett a bizalmiaknak is nagy részük van.

— Családi házak épülnek a lebontásra kerülő debreceni felvételi épület anyagából. A tervek szerint a bontásra kerülő épületek jó minőségű tégla és kőanyagából mintegy harminc családi házat lehet majd felépíteni.

Fiatalodik a Keleti-pályaudvar

A Keleti-pályaudvar külső homlokzatát még a múlt évben rendbehozták. A napokban az érkezési oldal kijárati csarnokában is befejeződött a munka. Most a csarnok belsejében és a hozzátartozó épületrészek tatarozásán, felújításán dolgoznak a szakemberek.

A csarnoki peronokon felszerelt új, modern kétkarú fényesöves kandeláberek kapcsolószekrényeinek beszerelését végzik. A tervek szerint május végétől már fényárban úszik a Keleti-pályaudvar fedett csarnoka.

Négy éve élüzemszint felett

A dombóvári fűtőház szolgálati vezetői, a pártszervezet és az szb vezetősége április végén számbavette az elmúlt négy év termelési eredményeit. Örömmel állapították meg, hogy a fűtőház dolgozói az utóbbi években figyelemre méltó eredményeket értek el. 1956-tól például állandóan élüzemszint felett teljesítik a tervet. A szorgos munka eredményeként a termelés mintegy 40 százalékkal nőtt az utóbbi négy évben.

Felhívás

Felhívjuk azokat a kollégákat, akik 1911-ben Szegeden pályamesteri tanfolyamon vettek részt és a 20 éves találkozón részt kívánnak venni, hollétüket és megjelenési szándékukat közöljék Huszta Miklós műszaki főintézővel. Cím: Makó, Csokonai u. 2. A találkozó helyét és időpontját később közöljük.

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

Vastaps az Operaházban

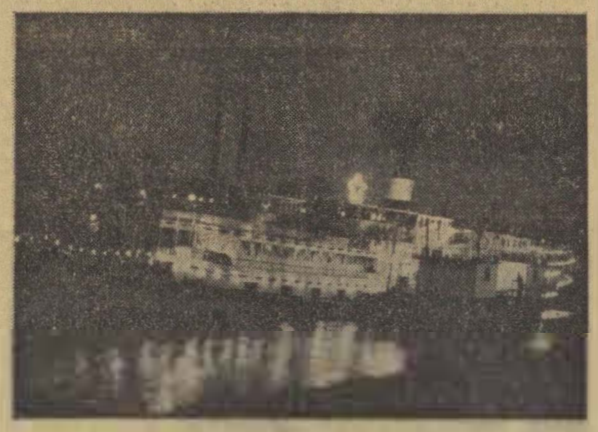
A meghívott vendégek már hét órakor szállingóztak az Operaház felé. Fél nyolc előtt néhány perccel a külföldi vendégek is megérkeztek. S mire felgördült a függöny a nézőtéren, egyetlen üres folt sem maradt.

A meghívó 10-én estére a Magyar Operaházba hívta a konferencia küldötteit. Az egésznapos tanácskozás után bizony jót tett egy kis kikapcsolódás. A referátumok és a hozzászólások után a fülnek jólesett egy kis zenét hallgatni, de a szemnek is nyugtató, gyönyörködtető volt az a látvány, amely a színpadon tárult a nézők elé. A jól összeállított műsor, Bartók: *Fából faragott királyfija* és *Csodálatos mandarinja*, valamint Aszafjev: *Párizs lángjai* című táncjátékának harmadik felvonása, felejthetetlen élményt nyújtott mind a hazai, mind a külföldi vendégek számára.

A hálás közönség egy-egy műsorszám végén hosszantartó tapssal köszönte meg a művészek játékát. Amikor legördült a függöny, a nézőtéren, a páholyokban senki sem mozdult. A kubai küldöttek vezényletével még sokáig ütemesen zúgott a taps.

Az Operaház művészei, a zenekar, *Ferencsik János* vezényletével, legkiválóbb balett-táncosaink, *Lakatos Gabriella, Orosz Adél, Fülöp Viktor* és a többiek művészi játékukkal valóban rászolgáltak az elismerésre.

Lám, ami *szép*, ami művészi, akár zenében, akár táncjátékban azoknak is megnyeri tetszését akik előtt nemcsak a darab, hanem a szereplők és a zene is ismeretlen. Így voltak Afrika sötétbőrű fiai, az ázsiai és a latin-amerika küldöttek, akik közül többen még a díszelőadást követő napokban is elismeréssel beszéltek arról a felejthetetlen három óráról, amit az Operaházban töltöttek.



Május 11-én a küldöttek és a megfigyelők a kivilágított Szabadság hajóval kirándulást tettek a Dunán.

Ifjúsági nagygyűlés külföldi vendégekkel

A VIII. kerületi KISZ-bizottság május 15-én, délután ifjúsági nagygyűlést rendezett a Keleti-pályaudvar kultúrtermében.

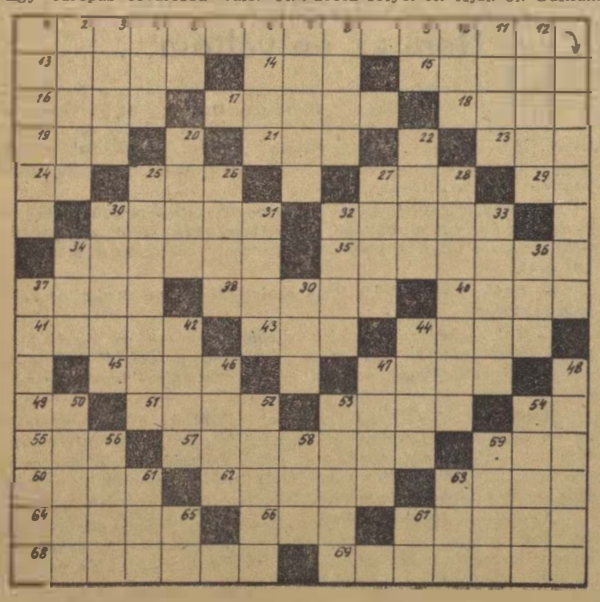
A nagygyűlésen a közlekedési, kikötői és halászatipari dolgozók III. nemzetközi szakmai konferenciáján részt vevő koreai, japán, kubai, NDK-beli és rhodéziai küldöttség egy-egy fiatalja is megjelent. A külföldi vendégek felszólalását nagy tapssal fogadták a magyar fiatalok.

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az 1961. évi március havi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett teljesítményének sorrendje a következők szerint alakult:

1.	*Szombathely*	*92,92%*
2.	*Miskolc*	*91,67%*
3—4.	*Budapest*	*89,17%*
3—4.	*Szeged*	*89,17%*
5.	*Pécs*	*88,75%*
6.	*Debrecen*	*84,17%*

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. 1961. július 9. 13. Gyászol. 14. Nemzetközi Olimpiai Bizottság. 15. Formáju. 16. Hangszerkellék. 17. Lakomára. 18. Karmolt. 19. Elektrokardiografia. 21. Makao páratlan betűi. 23. Ritka női név. 24. Rag. 25. Kevert ako. 27. Szén, oxigén, szén. 29. N. S. 30. A világ legnagyobb tava. 32. Egy európai fővárosba való. 34. Angol kétkerekű kocsi. 35. Félig kígyó, félig nőtestű mondai alak. 37. A visszhangot megtestesítő nimfa. 38. Csaknem minden lakásban megtalálható. 40. Vissza: Ibsen regényalakja. 41. Az alvilág istene. 43. Fejér megyei község. 44. Szülők. 45. Ritka családi név. 47. Esztendők. 49. Futballklub. 51. Orosz folyó. 53. Ájul. 54. Gallium vegyjele. 55. Becézett női név. 57. A vasúti munkásság nagy barátja volt. 59. F. Y. N. 60. Zala megyei község. 62. Görög szobrász, ő műve a díszkoszvető. 63. Régies tanuló (ékezethiány). 64. . . árok, pesti kirándulóhely. 66. Becézett női név. 67. Hajladozó. 68. C-vitaminhiány okozta betegség. 69. Zenében a vonalrendszer két szomszédos vonalának köze.

Függőleges: 1. Közép-Olaszország legnagyobb folyója. 2 Hűsítő. 3. Hangzik. 4. Győri sportegylet. 5. Az egyik nem. 6. Torzszülött. 7. Híres angol székesegyház. 8. Spanyol folyó. 9. Szamárhang. 11. Dél-afrikai folyó. 12. Észak-amerikai város. 20. Tisztítsd a ruhát! 22. A tbc bacillusának felfedezője. 25. Vissza: honvédek. 26. Régi magyar név. 27. Ceremónia. 28. Madár teszi, kissé módosítva. 30. Vissza: öltönyök. 31. A mecsetek imavezetője. 32. Bejegyez. 33. Eszmék. 34. Sósav vegyjele. 36. Rag. 37. Tobozmirigy. 39. Katedrális. 42. Víztartalmú szíliciumdioxid. 44. A test éltető nedve. 46. Lásd: függ. 31-et. 47. Elől. 48. Botom. 50. A Lánchíd építőjének családi neve. 52. Az egyik szülőt. 53. Idegen férfinév. 54. Asztalosszerszám. 56. Újabb hónap. 58. Dorog hangtalanul. 59. Szipolyozni. 61. Vasszedelem. 63. Fenhéjázás. 65. Seb szélei. 67. Kimondott betű.

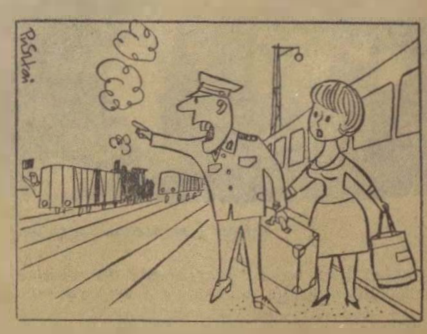
Beküldendő: vízszintes 1 és 57. **Beküldési határidő:** 1961. június 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Szocialista módon élni és dolgozni. Szalagrendszerek.

Könyvet nyertek: Bogdán Gábor, Rákos állomás, Követ Lajos, BD. XIV., Szobránc u. 27. fsz. 4. Ifj. László Menyhért, Szentes, Ép. Főn., Kiss János, Kaposvár, József Attila u. 7.

GONDOK A RAKTÁRBAN | NEHÉZ LESZOKNI

— Tessék elképzelni, még mindig nem jöttek kiváltani azt a facsemetét.



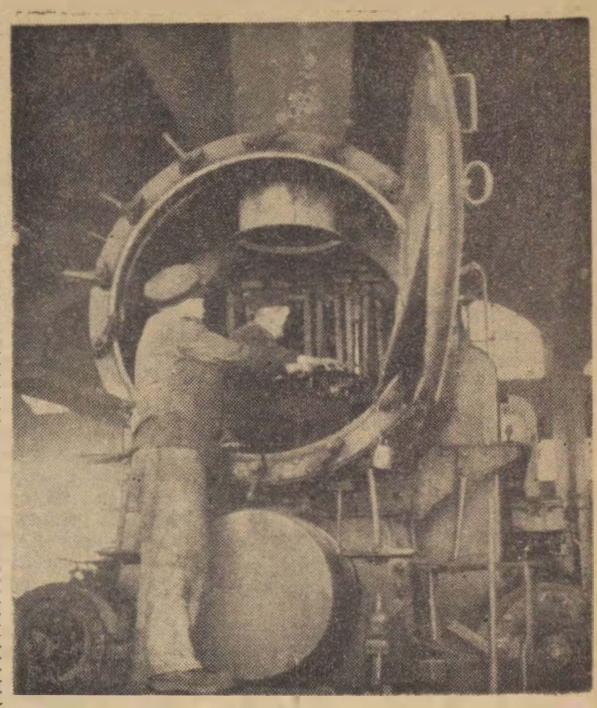
— Elemér, ne avatkozz bele a tolatásba, Szabadságon vagy! (Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. JÚNIUS 1.



A székesfehérvári fűtőházban Fekete Sándor csoportvezető és Keltai Ferenc kazánkovács a 324—832-es gép túlhevítő elemcső felszerelését végzi

A baleset miatt meghalt vagy megrokkant dolgozók életét, egészségét nem lehet pótolni

Tanácskozott a SZOT X. teljes ülése

Május 26-án a vasasszakszervezet székházában tartotta X. teljes ülését a Szakszervezetek Országos Tanácsa. Az elnökségben helyet foglalt *Fock Jenő*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára, *Somogyi Miklós*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Szaktanács elnöke, *Gáspár Sándor*, az MSZMP Politikai Bizottságának póttagja, a Budapesti Pártbizottság első titkára, *Brutyó János*, a Szaktanács főtitkára, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, *Sándor József*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, *Vas-Witteg Miklós*, a Szaktanács alelnöke, *Bugár Jánosné*, *Horn Dezső*, *Varga György*, a Szaktanács titkárai. Részt vett a tanácskozáson *Trautmann Rezső*, *Tausz János* és *Kisházi Ödön* miniszter is.

A tanácsülést *Somogyi Miklós*, a SZOT elnöke nyitotta meg és mondott bevezetőt, majd Horn Dezső ismertette a SZOT elnökségének beszámolóját a szakszervezetek munkavédelmi és egészségügyi tevékenységéről.

Bevezetőben *Horn* elvtárs ismertette azokat az erőfeszítéseket, amelyeket államunk a munkásvédelem fejlesztésére tett a szakszervezetekkel egyetemben.

Tíz év alatt 37 milliárdot fordítottunk a nehéz fizikai munkák gépesítésére, a munkaártalmak megszüntetésére.

Az egészségre ártalmas munkakörökben mintegy 110 000 dolgozónál bevezették a heti 36—42 órás munkaidőt.

Az állami és a szakszervezeti szervek közös munkája nyomán megszülettek a munkásvédelem törvényei, a biztonsági rendszabályok és egyéb jogszabályok. Ezek eredményeként az utóbbi tíz esztendőben a 100 000 munkásra eső halálos balesetek száma 40 százalékkal, az 1000 munkásra jutó balesetek száma 20 százalékkal csökkent.

De az általános fejlődés ellenére sem lehetünk elégedettek — mondotta —, mert 1960-ban az 1000 munkásra eső balesetek száma emelkedett, s különösen az új munkások és a fiatalok sérülési aránya rosszabbodott. Ennek az az oka, hogy még vannak olyanok, akik a szocializmus építésének hevében megfeledkeznek azokról, akikért építjük a szocializmust.

A beszámoló ezután a balesetek megelőzésével foglalkozott. Hangsúlyozta, hogy

a SZOT elnöksége nem ért egyet azokkal a nézetekkel, amelyek a termelés érdekeire hivatkozva, a jobb gazdasági eredményeket a dolgozók biztonsága és egészsége veszélyeztetésével kívánják elérni.

Mindent lehet pótolni, csak egyet nem, a baleset miatt meghalt, vagy megrokkant dolgozók életét, egészségét.

Részletesen ismertette a beszámoló a balesetek okait, foglalkozott a rendetlenségből, a zsúfoltságból, a felelőtlenségből eredő mulasztásokkal, szóvá tette a védőberendezések alkalmazását gátló közömbösséget. Mindez azt bizonyítja, hogy a gazdasági és műszaki vezetők jórésze még nem tesz eleget a munkakörülmények javításáért. A szakszervezeti bizottságok, aktivisták sem lépnek fel következetesen a hibák megszüntetéséért.

Az új üzemek építésénél és a rekonstrukcióknál is sok a biztonságtechnikai mulasztás. Igaz, hogy a beruházási keretek korlátozottak, de

nem lehet a létesítmények tervezésénél a munkabiztonság, vagy az egészségügyi követelmények rovására takarékoskodni.

Az elmúlt évben a balesetek mintegy 70 százaléka az emberek helytelen magatartásából, munkájából származik. Ezért a szakszervezeteknek erőfeszítéseiket a felvilágosító és nevelő munkára, az öntudat, a felelősségérzet fokozására, a rend és a fegyelem megszilárdítására kell összpontosítani. El kell mélyíteni, hogy a szocialista társadalomban a vezetéshez elengedhetetlen a felelősségtudat.

Ma a balesetek 51,4 százaléka fiatalkorúakat érint. Sok helyen a műszaki-gazdasági vezetők sem rendelkeznek biztonságtechnikai vizsgával, nem ismerik a munkavédelmi előírásokat. És a szakszervezetek elnézik ezeket a hibákat.

El kell érni, hogy a munkásvédelem minden szakszervezeti vezető, aktivista szívügye legyen.

Csak ez ad alapot ahhoz, hogy a gazdasági vezetőktől is megköveteljék a munkavédelmi rendeletek, törvények betartását.

A nevelő-felvilágosító munkának ma még nevelőjellegű adminisztratív intézkedésekkel is párosulnia kell. A balesetek kivizsgálása jelenleg nem eleg alapos, jóformán csak a sérült tevékenységére korlátozódik, és az esetek 90 százalékában a munkás hibájának megállapításával végződik. Ennek jórészt az az oka, hogy a szakszervezetek képviselői még gyakran félnek tárgyilagosságuk következményeitől.

Nem szabad megtűrni, hogy a társadalmi aktivistákat megfélemlítsék, meg kell védeni őket minden zaklatástól.

A kivizsgálást követő felelősségrevonás nem egyszer formális és gyakran el is marad. Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az anyagi érdekeltség alkalmazása e területen is hasznos. De ennek a szakszervezetek még nem szereznek mindenkor érvényt.

A beszámoló a továbbiakban hangsúlyozta, hogy a munkavédelmi felügyelők az eddiginél sokkal többet törődjenek az agitációval, a propagandával. Ebben a tevékenységben is szélesíteni kell a társadalmi aktivisták körét. Támogatni kell az öntudatos dolgozók kezdeményezését, a munkavédelmi őrsegeket. Módszeresebbé kell tenni az ellenőrzést és számon kell kérni a feltárt hibákat.

Befejezésül *Horn* elvtárs a SZOT elnökségének elismerését és köszönetét tolmácsolta azoknak a szakszervezeti aktivistáknak, akik társadalmi munkában, lelkiismeretesen harcolnak dolgozótársaik testi épségéért.

A hozzászólásokra *Horn Dezső* válaszolt, majd a X. teljes ülés határozatot fogadott el a munkásvédelmi helyzet megjavításával kapcsolatos tennivalókról.

Ezután az elnökség javaslata alapján a teljes ülés határozatot hozott a *Szakszervezetek Budapesti Tanácsa* létesítésére.

A tanácsülés *Somogyi Miklós* elvtárs zárszavával ért véget.

Nemzetközi munkaverseny

Néhány hónappal ezelőtt a *Német Demokratikus Köztársaság* vasutasai felhívással fordultak a baráti országok vasutasaihoz: szervezzenek nemzetközi munkaversenyt a baráti országokat összekötő expressz- és gyorsvonatok menetrendszerűségéért. A verseny célja megrövidíteni a vonatok határállomási tartózkodását, pontosabbá tenni a forgalmat.

A versenyfeltételek kidolgozására április 26—27-én *Budapesten* összegyűltek a baráti országok vasutasainak képviselői és elhatározták, hogy

a nemzetközi munkaverseny 1961. július 1-én veszi kezdetét.

Ettől kezdve kimutatást vezetnek a *Berlin—Prága—Budapest—Bukarest—Szófia* vonalon közlekedő vonatok határállomási tartózkodásáról és azt megküldik a baráti országokat összefogó *Vasúti Együttműködési Szervezet* prágai nyilvántartó irodájának, amely az adatokat egybeveti és értékeli a verseny állását.

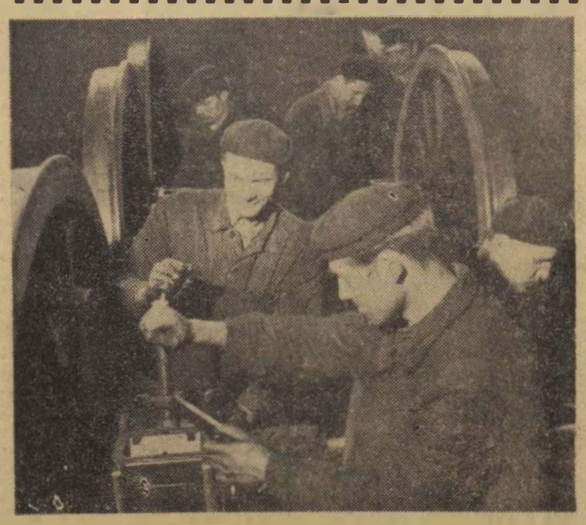
A verseny győztese részére a német államvasutak egy vándorserleget, az NDK vasutasszakszervezetének elnöksége pedig egy vándorzászlót alapít

Ha valamelyik ország megszakítás nélkül háromszor egymásután győztesként kerül ki a versenyből, a vándorserleg és a vándorzászló végleg a birtokában marad. A jutalmat fél évenként adják át ünnepélyes keretek között a legjobb eredményt elérő vasútnak.

A budapesti konferencia elhatározta azt is, hogy a nemzetközi személyszállító vonatok menetrendszerűségén kívül, ezeken a vonalakon közlekedő

tehervonatokra is kiterjeszti a versenyt.

A verseny eredményeként minden bizonnyal még pontosabbá, gyorsabbá válik a baráti országok között lebonyolódó személy- és teherforgalom.



A szolnoki fűtőházban dolgozik Cseh Rajmund lakatos hattagú szocialista brigádja. Képünkön a brigád kerékcsoport-csere és tengelyágy-illesztés közben látható

Csökken a balesetek száma a Szolnoki Járműjavítóban

Az 1961-es év eddigi statisztikája szerint a balesetek száma 10 százalékkal, a kiesett munkanapok száma pedig 30 százalékkal csökkent a Szolnoki Járműjavítóban a múlt év hasonló időszakához viszonyítva.

A legtöbb baleset a fiatalokat érte, akik még nem ismerik úgy az óvórendszabályokat, mint az idősebbek. Nemegyszer olyan géphez is hozzányúlnak amelyhez nem értenek. S mivel nem mindegyik részesül kellő oktatásban, hamar megtörténik a baj.

A felelősségrevonás mellett nagyobb gondot kell fordítani az oktató és nevelő munkára, elsősorban a művezetők részéről. De javulni kell az ellenőrző munkának is, mert az oktatások színvonala sem kielégítő.

Csomor János
Szolnok

Az új menetrend a kulturáltabb utazást szolgálja

Amikor a kulturált utazásról esik szó, gyakran hallani olyan megjegyzéseket, hogy addig erről nem beszélhetünk, míg nem teremtjük meg a személyszállítás még jobb technikai feltételeit. Kétségtelen, hogy ez lényeges dolog, de a kulturált utazást nemcsak a kényelmes, jól fűtött és világított vonatok, várótermek jelentik, hanem az is, hogy gyorsan, késés nélkül közlekedjenek a vonatok. Ilyen tekintetben eddig is figyelemreméltó eredmények születtek.

Nézzünk néhány példát. Budapest és Pécs között lényegesen megrövidült a reggeli és az esti gyorsvonatpár menettartama. A nyári fürdőidényben Pécsről rendszeresen közlekednek fürdővonatok a magyar tenger partjára. A nyári hónapokban Harkányfürdőre is több vonat közlekedik, mint a korábbi években.

Az új menetrend szerint a menetidők és a tartózkodási idők csökkentésével növekszik az utazási sebesség. Az 1907—1908-as gyors menetideje 17,8, az 1920-as személyvonaté 75, a többi távolsági vonat menetideje pedig 30—35 perccel lett rövidebb.

A növekvő utazási igényeknek megfelelően több vonalon újabb vonatpárokat helyeztek forgalomba. Az 1907 és 1908-as gyorsvonatokhoz *Pécs—Mohács* és *Pécs—Siklós* között új motorvonatpár csatlakozik.

Régi kívánsága teljesült a komlóiaknak. *Dombóvár* és *Komló* között új motorvonatpárt helyeztek forgalomba a délelőtti órákban.

A kulturált utazást segíti a pécsi igazgatóság azzal is, hogy több állomáson — mint például *Pécsett*, *Szigetváron* és *Szentlőrincen* — korszerűsítik a felvételi épületet.

Persze az igazgatóság területén találni még olyan helyeket, ahol petróleumlámpa világít. De reméljük, hamarosan ezek is eltűnnek.

Várnai László
Pécs

Kis riport egy nagy állomásról

A raktárak felől nótaserkentő borszagot hoz a szél. Egy tartálykocsiból karvastagságú tömlőn át sárgászöld rizling folyik a MONIMPEX feneketlen gyomrú pincéjébe.

Budafokra az ország minden részéből eljut a piacra szánt szőlőlé, mielőtt sorsa beteljesül. Borátmenő állomás — így is mondhatnánk. Naponta 25—30, sőt szüret idején 80—100 vagon ád munkát a vasútnak.

Nem a bor hatása

De folyik is a munka, mint a bor. 220—250 kocsi a napi le- és feladás 19 telepre és telepről.

— *Bizony van mit apritani a borba* — mondja *Décsi Ferenc* rendelkező forgalmi szolgálattevő az állomás SZB-titkára.

Csak rövid időre akartuk igénybe venni az idejét, de a telefonok visszacsengették. — *„Az I-es tartalék hat kocsival kimegy a vontatóra és két bort becserél a pincegazdasághoz”*, — adja ki a rendelkezést.

Jó hangulatban találtuk az állomás személyzetét. No, nem a bor hatása, sokkal inkább az élüzem címé.

— *Két éve élüzemszint felett dolgozunk* — mondja az állomásfőnök. — *Többször részesültünk vezérigazgatói és egyéb kitüntetésben.*

Az eredmények valóban dicséretesek. Az évi átlag 107,5 százalék. Példamutató a tartalék gazdaságos kihasználása. Gyengébb forgalmú napokon még a nehézségek ellenére is egy tartalékkal dolgoznak. A másik gépet időben lemondják, vagy átadják anyagolni a vontató vágányon történő munkákhoz.

A vállalatokkal egyetértésben

— *A 106 százalékos kocsitartózkodás úgy sikerült,* — szól közbe kék szalaggal sapkáján a kocsimester — *hogy rendszeresen értekezünk a cégekkel. Ott aztán megmondjuk a magunkét, de ők is. Vége az a „marakodásnak”, hogy megrövidül a kocsitartózkodás az állomáson. A többi aztán elintéződik a munka után* — kacsint egyet — *jófféle borocska mellett.*

— *A tolatócsapat jó munkáját dicséri* — szól megint az állomásfőnök — *hogy a 39 órás idegen kocsitartózkodást 24 órára csökkentettük. Korábban ez volt az állomás gyenge pontja.*

Tovább beszélgettünk az odasereglett kocsirendezőkkel. Szóba került, hogy melyik brigád végzett jobb munkát, a *Morvai*, *Nagy*, vagy a *Bettenbuch*-brigád. Egyik a *Kartonlemezgyár*, másik a *Zománcárugyár* vasutat segítő munkáját dicsérte.

Vitatkoznak, élcelődnek, derűsek, jókedvűek a hárosiak. Közben gyorsvonat szalad át az állomáson, mint egy hosszú „slepp” húzódik utána a felkavart homok.

— gergely —

Az újtómozgalom a lengyel vasutakon

A vasutas újítómozgalom eredményes múltra tekint vissza Lengyelországban. Az utóbbi három év alatt különösen sok vasutas csatlakozott a mozgalomhoz. Az elfogadott és bevezetett újítások és ésszerűsítések száma egyaránt növekedett. *A vasutas újítók javaslatainak megvalósítása 1958-ban 16 millió 706 ezer, 1960-ban pedig 24 millió 259 ezer zloty megtakarítással járt.*

A lengyel vasutak négyszázezer dolgozója közül 10 775 főt tartanak nyilván a műszaki és ésszerűsítő klubokban. Az utóbbi időben a klubok száma is gyarapodott. 1958-ban mindössze 77, 1960-ban pedig már 120 ilyen klub működött.

Az újító- és ésszerűsítő mozgalom fejlesztésének eddig akadályát képezte az a körülmény, hogy egyes szervezeti és jogi kérdések nem voltak megfelelően rendezve. Ennek megoldását szolgálja a nemrég bevezetett új találmányi jog.

A többi között újból szabályozták a találmányok és ésszerűsítések jogi megfogalmazását, az újítók munkájához és a protitípusok elkészítéséhez nyújtott segítség mértékét és feltételeit, az újítások és találmányok díjazásának elvét, az újító és ésszerűsítő mozgalommal összefüggő költségek viselését, valamint az újítók jogait, illetve kitüntetéseit.

A lengyel vasút jelenlegi műszaki és gazdasági helyzete, a vasútra háruló feladatok megkövetelik, hogy mind a műszaki- és ésszerűsítő klubok tevékenységét, mind a műszaki haladás ügye iránt érdeklődést tanúsító vasutas dolgozók tevékenységét a műszaki színvonal emelésének szolgálatába állítsák.

Előtérbe került a munkavédelmi, a munkaegészségügyi és a vasutasok munkafeltételeinek megjavítását célzó ésszerűsítések és újítások számának növelése is. Azt az elvet kívánják érvényesíteni, hogy a termelékenység növekedését lépésről lépésre kövesse a munkabiztonsági és egészségvédelmi gondoskodás.

Állomás vagy bútormúzeum?

Kevés állomás dicsekedhet olyan antik butorokkal, mint *Mezőlak*. Az állomás helyiségei úgy festenek a sok ósdi, rozoga bútor miatt, mint egy bútormúzeum. Található ott olyan szekrény — bizonyára még a múlt századból származik — amely csak a fal segítségével tud megállni. A forgalmi szolgálattevő asztalának lapján olyan rések tátongnak, hogy rossz ránézni. A záraknak se híre, se hamva.

A pénztárablak alatt is áll egy bútordarab. Sokáig nézegettem, de nem tudtam megállapítani, hogy asztal volt-e, vagy lócának használták egykor.

Bizony a bútorzatra ráférne a javítás, de még inkább a selejtezés, mert ezek az ósdi, rozzant jószágok még Mezőlakon sem szolgálják a kulturált utazás feltételeinek megteremtését.

B. K

A vonatnak menni kell

Május 8-án rendesen közlekedett az 1124-es személyvonat. Balázs József fütő még Balatonrendes előtt a pályát figyelve bemondta: „A térközjelző szabadot mutat!"

De alig telt el néhány perc, a fütő újultan feküdt a mozdonyon. A vonat megállt s a beteget áthelyezték az első személykocsiba, ahol a jegyvizsgálók vigyáztak rá. Miközben értesitették a tapolcai mentőket, egy orvos már elsősegélyben részesitette a hirtelen rosszul lett fütőt.

A vonatnak indulnia kellett volna. A mozdonyvezető azonban fütő nélkül nem mozdulhatott. Ekkor Tomori Zoltán tapolcai vonatfékező önként jelentkezett fütőnek. Igy a vonat néhány perces késéssel megérkezett Tapolcára.

Tomori Zoltán cselekedete is bizonyítja, hogy a mi vasutasaink akkor is helytállnak és segítenek a bajba jutott társukon, ha nincsenek szolgálatban. Segítenek, mert tudják, hogy a vonatnak menni kell!

Bognár Károly
Tapolca.

A vasutas társadalombiztosítás 1960. évi gazdálkodásáról

Szakszervezetünk társadalombiztosítási osztályának az 1960. évre jóváhagyott költségvetése kiadásoknál és bevételeknél egyaránt 525 590 000 forint volt. Ez az 1959. évi előirányzattal szemben 84 994 000 forint emelkedést jelentett. Az előirányzatot a kiadásoknál 1,4 százalékkal léptük túl, míg a bevételeknél 3,8 százalék többlet bevétel mutatkozik.

Tízszeres emelkedés

Ha ezt összehasonlítjuk a korábbi évek gazdálkodásával láthatjuk, hogy mennyit növekedett a vasutas dolgozók egészségügyi kultúrája, illetve az erre fordított összeg. *1952-ben például a vasutas társadalombiztositás kiadása 52 125 000 forint volt. Az összeg tehát több, mint kétszeresére emelkedett.*

Szocializmust építő társadalmunkban legfőbb érték az ember. Ennek valóra váltását szolgálják azok a tetemes összegek, melyeket népi államunk előirányoz a dolgozók egészségvédelmére. *A vasutas dolgozók fizetésükön felül évente, mintegy 3000 forint juttatást élveznek készpénzsegélyekben és egyéb természetbeni szolgáltatásokban.*

1960-ban táppénzre 107,5 millió, családi pótlékra 132 millió, gyógyszerre 54 millió, gyógyfürdőre, szülési, temetési stb. segélyekre 11 millió, egyéb természetbeni szolgáltatásokra pedig kétmillió forintot fordítottunk.

A fentieket lényegesen emelik az üdülésre, szanatóriumokra, kórházakra és rendelőkre, valamint a nyugdíjakra fordított összegek.

Mit jelent a minimálisnak tűnő túllépés?

Ha a kiadásokat és bevételeket összevetjük, azt látjuk, hogy a vasutas társadalombiztosítás a múlt évben jól gazdálkodott. De ha az egyes juttatások előirányzatának teljesítését vizsgáljuk, nem ilyen megnyugtató a helyzet. Táppénznél például az amugyis magas, előirányzatot 4,9 százalék helyett 5 százalékra teljesítették. *(Megjegyzés: evi egytized százalék túllépés 2 414 000 forintot jelent, amelyből 25 családi házat tudnánk felépiteni.)* A gyógyszer kiadásnál kétmillió volt a túllépésünk, amelyet ha négy százalékkal csökkentenénk, ugyancsak 25 családi ház építésére elegendő összeg lenne a megtakarítás.

Az idén is csak akkor kerülhetjük el a terven felüli kiadásokat, ha a szakszervezeti bizottságok, és a társadalombiztosítási tanácsok tevékenysége tovább javul. Ha megszünik az indokolatlan táppénz kifizetés, ha nem a beteg mondja meg az orvosnak, hogy milyen gyógyszert írjon fel részére, hanem az orvos dönti el a gyógyszer szükségességet, ha az aktívák, valamint minden dolgozó ügyel arra, hogy egyesek ne jussanak jogtalan előnyökhöz a közösség rovására. *(Ezeknek a taglalásával legközelebbi számunkban foglalkozunk. A szerk.)*

Ferland Sándor

Zöldség- és gyümölcsszállítási értekezletek a szegedi igazgatóság területén

A szegedi igazgatóság három városban, *Szegeden, Kecskeméten* és *Békéscsabán* zöldség és gyümölcsszállítási értekezletet tartott a mezőgazdasági termékeket értékesítő központok vezetői, az érdekelt vasúti szállítók, a növényegészségügyi szolgálat dolgozói, a megyei tanácsok szállítási előadói és az Autóközlekedési Igazgatóság képviselői részére.

A tervek szerint

Békés megye területéről mintegy 5164, ebből 3000 vagon export áru kerül elszállításra.

A legnagyobb zöldségtermelő vidékről, *Bács—Kiskún* megye területéről 10 383 vagon zöldségféle és gyümölcs elszállítását jelezték a MÁV-nak. Ennek a mennyiségnek mintegy 70 százaléka export áru lesz. *Szeged* környékén a zöldségküldemény mellett a kajszi- és az őszibarack szállításban vár nagy feladat a MÁV-ra.

Csupán Szatymazról 1100 vagon őszibarack szállítása várható.

Makó térségében a burgonya, zöldségféle főként a hagyma növeli az autóközlekedési vállalat és a vasút feladatait.

Az értekezlet hasznosan zárult. Az igazgatóság vezetői és a szállító felek kölcsönösen megállapodtak abban, hogy mindent elkövetnek a gyors rakodásért, hogy a zöldséges és a gyümölcsös vagonok mielőbb eljuthassanak a főváros piacaira, illetve a külföldi országokba.

Sz. S.

Tizenhat év alatt 3044 hidat építettek a Hídépítési Főnökség dolgozói

Hat ízben nyerte el az élüzem címet a *Hídépítési Főnökség*. Dolgozóinak nagy része van abban, hogy a *szegedi Tiszahíd* kivételével, a hidak újjáépítése szerte az országban befejezést nyert.

Aradi Józsefnek, a főnökség vezetőjének szavai nyomán szinte egy kis történelem kel életre, amelynek munkások, műszaki értelmiségiek a hősei.

— A vasúti hídépítők törzsgárdája még a második világháború alatt kovácsolódott össze, akkor, amikor a mozgó hídjavító szerelvények munkásai a rombolások okozta javításokat, helyreállításokat végezték — mondotta. — A fasizmus leverése után a fővonalak Duna- és Tisza-hídjainak ideiglenes helyreállítását a felszabadító szovjet hadsereg, a kis- és közepes hidek helyreállítását mi végeztük. Az összeszedett műszaki felszerelések, gépek, anyagok összegyűjtésével, felhasználásával kezdődött a hídépítés hőskora.

12 kilométer hosszú híd

Ma már összehasonlíthatatlanul mások a munkakörülmények. *A géppark korszerűsítésére 1950—1956 között nyolcmillió, 1956—1959 között több mint nyolc millió forintot fordítottunk.*

S míg például 1950-ben az egy vasúti hídépítésen foglalkoztatott átlagos létszám 9,7 fő volt, tíz évvel később — éppen a gépesítés folytán — ez a szám 3,1 főre apadt. *1950-ben 100 fizikai dolgozó évente átlagosan 10 vasúti hidat épitett meg, 1960-ban már 33-at.* Teljes egészében megszüntettük a nehéz, fáradságos és időt rabló, kézi erővel történő provizórium-behúzást. Van egy 45 tonnás gőzdarunk, két villamosdarunk és egy közúti darunk. A kézi csörlő már a múlté, mint ahogy lomtárba helyeztük a kézi cölöpveresét is.

Nagy utat tettünk meg az utóbbi tíz esztendőben. Építőipari és egyéb gépeink együttes értéke eléri a 25 millió forintot. Minden építésvezetőséget elláttunk betonkeverőgéppel, szivattyúval, szállítószalaggal, agregátorral és vibrátorral. A régi hidak falazatának bontását is többnyire géppel végezzük.

A felszabadulás óta az ideiglenes, majd végleges, később új hidak építésével együtt 3044 különféle vasúti hídépítést végeztünk el — folytatta Aradi József, majd kis számítást végzett és újabb érdekes adatokkal lettünk gazdagabbak.

536 újítás

A hídépítők, akik ki vannak téve az időjárás szeszélyeinek, mostoha körülmények között is helytállnak. A vállalat 15 éves hídépítési tervét 100,5 százalékra teljesítette. Nem kis dolog ez, ha tudjuk, hogy a hídépítések összértéke a tavalyi esztendő végéig 620 millió forint volt!

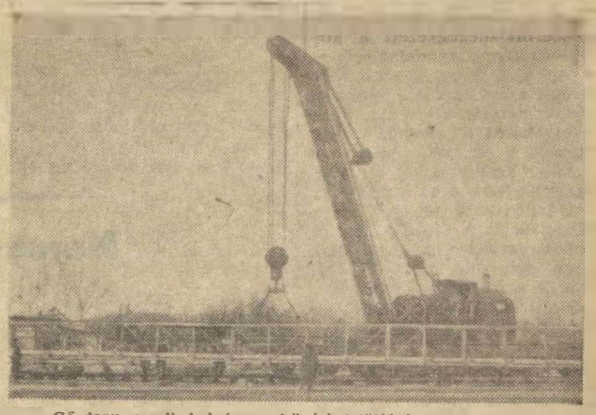
A hídépítők sok újítással, ötlettel segítették a termelést. *536 újításukat fogadták el és vezették be. Ujításaikból közel hétmillió forint megtakarítás származik. Kiváncsiak voltunk* az egyéb megtakarításokra is. Aradi elvtárs készségesen válaszolt feltett kérdéseinkre.

A XIV. kerületi pártbizottság felhívására a saját erőből történő üzemfejlesztési mozgalomhoz csatlakozva, másfélmillió forinttal gazdagítottuk államunkat. Az „egyharmad-kétharmad" mozgalomhoz való csatlakozásunk eredményeként az egy főnek egy napra számított termelékenységi tervét 1960. végéig, 1958-hoz viszonyítva 10 százalékkal emeltük. Ami pedig az önköltségcsökkentésért indított tevékenységünket illeti, ezen a téren is jelentős eredmények születtek. *Pénzértékben 1960-ban 16 és negyedmillió forint nyereséget adott üzemünk a népgazdaságnak.*

A Béke úti aluljáró munkálatainál visszamaradt felvonulási épületekben a hídépítők munkásszállását rendezték be.

Ami még nem megy

A beszélgetés során a szocialista brigádmozgalomról is szó esett. Aradi elvtárs elmondotta, hogy ez a versenyforma még nem tudott kialakulni a főnökségnél. A felvételek zárt üzemi egységre készültek és így az állandóan változó munkahelyeken 3—4 hónapig egy helyben tartó munkákon a nehézségek szinte áthidalhatlanok. *Jelenleg mindössze 3 brigád versenyez a megtisztelő címért.*



Gőzdaru emeli helyére a közúti felüljárót a nagykanizsai munkahelyen

(MTI Foto: Lajos György felv.)

„Viva Cuba! Viva Larevolucion Socialist!"

Beszélgetés két kubai vasutassal

A kubai küldöttek a közlekedési konferencia második napjan a milícia olajzöld egyenruháját öltötték magukra. A 13 tagú küldöttség ezzel is kifejezésre juttatta, hogy a nemrég lezajlott imperialista agresszió óta az egész kubai nép riadókészültségben áll. Fiatalok és öregek, férfiak és nők ezrei fogtak fegyvert a forradalmi vívmányok védelmében.

Fegyverben

Fegyvert fogtak a közlekedési dolgozók, köztük a vasutasok is, akik közül nagyon sokan már a Batista-rendszer megdöntéséért vívott küzdelemben az első sorokban harcoltak.

Két ilyen vasutassal ismerkedtem meg a konferencia egyik szünetében. Az idősebb, *Ricardo Rodrigez*, a havannai vasutasszakszervezet 53 éves elnöke. A fiatalabbat *Felipe Camposnak hivják*, 35 éves, a santa clarai vastasszakszervezet egyik vezetője. Uj ismerőseim a kölcsönös bemutatkozás után igazi kubai temperamentumossággal felváltva mondták el, hogyan harcoltak a vasutasok a forradalom idején, hogyan élnek és dolgoznak ma.

— *A forradalmi harcok kezdetén nagyon kevesen voltunk* — így kezdi a beszélgetést Ricardo Rodrigez. — *Ezért a forradalmi csoportokban még illegálisan tevékenykedtünk. Ebben az időben mi, vasutasok azt a feladatot kaptuk, hogy tartsunk állandó kapcsolatot a forradalmi csapatokkal és szabotázs cselekedetekkel akadályozzuk a Batista-hadsereg hadműveleteit. Én Havannában a városi szabotázs csoportnak voltam a tagja.*

— *A forradalmi csapatokkal az utazó vasutasok tartották a kapcsolatot. Ők szállítottak fegyvert, lőszert, élelmiszert és orvosságot részükre* — vette át a szót Felipe Campos. — *A mozdonyvezetők, a vonatkísérők bizony kockázatos feladatokat vállaltak, ennek ellenére sohasem mondtak ellent.*

A kubai vasutasok, mint az

a beszélgetés során kiderült, nagyon sok merész, kockázatos feladatra vállalkoztak. Íme egy bátor cselekedet a sok közül:

Egy kommunistának Nicaragua volt az álneve. Batista zsoldosai elfogták és fegyveres őrök kíséretében vonaton szállították, hogy bebörtönözzék. Az egyik szabotázs csoport tagjai a vonat személyzetének segítségével munkásnak öltözve felszálltak az induló szerelvényre, s menet közben megtámadták, majd lefegyverezték az őrséget. A csoportnak sikerült kiszabadítania a fogoly kommunistát.

Ezután a kubai vasútra, a kubai vasutasok helyzetére terelődött a szó.

— *Kubában két vasúttársaság volt* — folytatta Ricardo Rodrigez. — *Az egyik amerikai, a másik pedig angol érdekeltséghez tartozott. 1955-ben az amerikai vasúttársaság 8 százalékkal, az angol még ennél is nagyobb arányban szállította le a béreket, majd politikai okokból több mint 3000 vasutast bocsátottak el.*

Mi, vasutasok, a közlekedés, a posta dolgozóival és a cukoripari munkásokkal, akiknek ugyancsak bérköveteléseik voltak, sztrájkba léptünk. Sajnos, ez a sztrájk nem vezetett eredményre, mert nem volt egység a szakszervezetek között. Batista bestiális martalóccai letörték a sztrájkot. Ennek következtében többen életüket vesztették és még többen börtönbe kerültek.

A sztrájk elbukott, de ez az esemény is hozzájárult a forradalom kibontakozásához, majd később teljes győzelméhez. Az elnyomott, kizsákmányolt kubai nép megdöntötte Batistáék rémuralmát.

A forradalom győzelme után az egész nép, köztük a vasutasok élete is megváltozott Kubában. A forradalmi kormány még mielőtt államosította a vasutat, arra kötelezte az amerikai és az angol társaságot, hogy állítsák vissza az 1955 előtti béreket és a politikai okokból elbocsátott vasutasok bérét is fizessék ki visszamenőleg. Ez az intézkedés megelégedést, örömet váltott ki a vasutasok között.

2 millió dollár az államnak

— *A vasutak államosítása után újabb intézkedésre, általános béremelésre került sor* — mondotta Felipe Campos. — *Vasutasaink ezt az intézkedést is kitörő örömmel fogadták. S hogy általános megelégedésüket kifejezésre juttassák, az első havi bérkülönbözetet és a vasúttársaságok által visszadott 8 százalékból származó pénztöbbletet felajánlották a mezőgazdaság fejlesztésére és fegyverek vásárlására. A vasutasok mintegy 2 millió dollárt adtak az államnak.*

Sajnos, nem sokáig beszélgethettem a két kubai vasutassal. A szünet ugyanis hamar eltelt és nem akartak távolmaradni a tanácskozásról, amely mint mondották — *nagyon tanulságos számukra.*

Amikor a búcsúzásra került a sor s kezet szorítottunk, a következő jelszóval búcsúztak:

„Viva Cuba! Viva Larevolucion Socialist!": Éljen Kuba! Éljen a szocialista forradalom!

Ez a jelszó ma milliók ajkán zeng a távoli, forradalmi Kubában.

Visi Ferenc

Egy kocsinak három száma — és a következmények

Egy dolgozó tévedéséből, mulasztásából sok esetben azért nem származik baleset, mert egy másik körültekintőben, szabályszerűen látja el teendőit és még időben módot találnak a hiba kijavítására.

De amikor a szolgálat ellátásának láncolatában többen végeznek hanyag munkát, a sajnálatos következmény nem marad el. Ilyen előzmények után történt *Apavára* és *Püspökladány* közötti *Hortobágy* csatorna hídján március 26-án közlekedett 1784. sz. vonat balesete, mikor is egy rakszelvényen túlérő rakomány a híd szélrácsába beleakadt.

331831–331813–331381

Amint a vizsgálati eljáráson megállapították a *Kecskeméti Lakatosipari Vállalat Nagyléta-Vértes* állomásra egy rakszelvényen túlérő üvegfal szállítását méreteivel együtt bejelentette *Kecskemét-alsó* állomáson. A közölt adatok alapján a *szegedi igazgatóság* a *budapesti igazgatóságtól* a *ceglédi* deltavágányon, a *debreceni igazgatóságtól* pedig *Szajol, Püspökladány* útirányon való továbbításra hozzájárulást kapott.

Berakás után kiderült, hogy a rakomány a vállalat által megadott magassági méreteket meghaladja. Az állomás ezt bejelentette a *szegedi igazgatóságnak*, ugyanakkor a felhasznált 331 831 kocsiszám helyett tévesen 331 813-as kocsiszámot jelentett.

Az új méretek után a debreceni igazgatóság — a *Hortobágy* csatorna hídja miatt az útirányt megváltoztatta és újabb engedélyt *Karcag—Tiszafüred—Debrecen* kerülő útirányon adta meg.

Kecskemét állomás távírásza a második irányítási távirat felvételénél és továbbításánál felelőtlenül járt el. Mivel a második táviratot eleje szószerint megegyezett a korábban kapott rendelet szövegével, a távirász az első irányítási táviratot szövegét közölte *Kecskemét-alsó* állomással. *Kecskemét-alsó* állomás ezt az irányítást jegyezte be a fuvarokmányokra és az útirány-bárcára. *Kecskemét-alsó* állomáson ekkor elkövették a harmadik hibát: a fuvarokmányokra helytelen kocsiszámot jegyeztek.

A szállítmányt továbbító kocsi felirati pályaszáma 331 831 volt, az irányítási engedélyen 331 813, a fuvarokmányokon pedig 331 381 kocsiszám szerepelt.

5 nap Szolnokon

Az elírást sem *Kecskemét-alsó*, sem *Kecskemét* állomásról való továbbításkor a vonatkísérő személyzet, de *Szolnok* állomásra való megérkezés után az állomás átvevő brigádja sem vette észre, így a kocsiszám elírását visszkereseti eljárás során azonnal nem rendezték. Ennek az lett a következménye, hogy a kocsi Szolnokon 5 napig vesztegelt. Az állomás kocsimestere a kocsi pályaszáma szerint érdeklődött a továbbítási engedély nyilvántartó KTG hivatalnál, ahol azt a felvilágosítást kapta, hogy ilyen számú kocsira engedély nincs.

A gurítócsonkában napok óta tárolt kocsira a térfőnök figyelt fel. A KTG-tiszttel megállapították a továbbítási engedélyen szereplő kocsiszám eltérését, amit a KTG-tiszt ezután a feladási állomással és a *szegedi igazgatósággal* tisztázott. Ezután a KTG-tiszt úgy rendelkezett, hogy a kocsit az aznapi 1789. sz. vonattal továbbítsák. A kocsit azonban a már összeállított vonatba annak megkésleltetése nélkül besorozni nem tudták. Emiatt visszamaradt és másnap az állomási irányítótiszt rendeletére az 1784. sz. debreceni vonat végébe, egy másik, *Biharkeresztes* átmenetű rakszerelvényen túlérő szállítmány elé sorozták.

Az állomási irányítótiszt azonban, amikor a külső forgalmi szolgálattevőt az 1784. sz. vonat végére sorozott Biharkeresztes átmenetű rakszelvényen túlérő szállítmány továbbításáról értesítette, a kérdéses küldemény továbbítását nem közölte a külsős forgalmi szolgálattevővel. A külsős forgalmi szolgálattevő, bár tudott a vonatba sorozott szóbanforgó rakszelvényen túlérő szállítmányról, annak irányítási engedély számát, az előírt útirányt az állomási irányítótól nem kérdezte meg. A vonat személyzetét a besorozott szállítmányról, a kocsik mennyiségéről, a besorozás helyéről nem értesítette. De nem értesítette a szállítmány továbbítási adatairól a rendelkezési szakasz állomásait és *Karcag* állomást sem, mint — ahogy azt a forgalmi utasítás előírja.

A baleset

Szolnok állomáson tisztázták ugyan a kocsiszám és az irányítási táviraton feltüntetett kocsiszám elírását, de a fuvarokmányokon és az útirány bárcán bejegyzett helytelen irányítás módosítása iránt nem intézkedtek. *Karcag* állomáson a szállítmányt továbbító vonat forgalmi okok miatt 20 percig tartózkodott. A szóbanforgó kocsit a fuvarokmányon és a bárcán helytelen útirány feltüntetése, továbbá *Szolnok* állomás értesítésének elmaradása miatt a vonatból nem sorozták ki.

Apavára állomáson a vonat menetrendszerint áthaladt. s kb. 40 km ó sebességgel haladt a *Hortobágy* csatorna hídján, amikor a baleset bekövetkezett.

Az ismertetésben nem soroltam fel mindenegyes tévedést, gondatlanságot, mulasztást. Nem volt célom, hogy annak a 12 dolgozónak, akiket ezzel a balesettel kapcsolatban hibáztattak, minden hibáját felsoroljam. Csak az volt a szándékom. hogy dolgozó társaim előtt az egymásután ismétlődő s általuk talán kisebb hibáknak vélt mulasztásokat, felületességeket és azok következményét mint egy mozaikot egymás mellé rakva megmutassam.

Konrád József

A ghanai vasutasok küldötte a konferencia szünetében magyar részvevőkkel beszélget

A jegyváltástól az utazás befejeztéig

A Budapesti Vasutas Csomóponti Párt-Végrehajtóbizottság április 14-i ülésén foglalkozott a személyszállítás helyzetével és legfontosabb feladataival. Megállapította, hogy az erősödő személyforgalom egyre több feladatot ró a vasútra. A munkásosztály helyzetéről szóló párthatározat is megköveteli, hogy az utazóközönségről fokozottabban gondoskodjunk. Ennek *a gondoskodásnak a menetjegy megváltásától az utazás befejezéséig kell tartania.*

Előbbre léptünk

A személyszállítás az elmúlt években fejlődött. Javult a menetrendszerűség, csökkentek a menetidők, a nagyobb helyeken kidolgozták az állomási technológiai utasítást és ennek előírásai szerint dolgoznak. Nagymértékű javulás jellemzi az ünnepi forgalmak lebonyolítását, bár a Budapestre való visszautazásnál még akad kívánni való. Az állomások virágosítása, csinosítása, tisztántartása sok helyen társadalmi üggyé vált.

A fejlődés ellenére, még sok a panasz a személyszállító szerelvények zsúfoltságára, tisztaságára, világítására, téli időben a fűtésére.

A személyszállításban közreműködő dolgozók magatartása ellen még sok kifogás merül fel. Az ügyeletes tisztviselők sokszor nem találhatók a téren. Pedig az ügyeletesek elsőrendű feladata, hogy az utasokat kiszolgáló ténykedést irányítsák és ellenőrizzék.

A kapusok szakismerete hiányos. A jegyvizsgálók sokszor nem megfelelő öltözetben, borotválatlanul jelentkeznek szolgálattételre. Még gyakori a fel- és leszállásnál a segítségadás hiánya, az állomásnevek és tartózkodási idők bemondásának elmulasztása.

Mulasztások tapasztalhatók a személykocsikkal való gazdálkodásban is. Előfordul, hogy zárt szerelvényekből elvesznek kocsikat, ami növeli a zsúfoltságot. Problémát okoz a személykocsik javításának hosszú volta is.

Az állomásokon még előfordul, hogy a kiültetett virágokat nem öntözik, nem gondozzák. Az állomáson áthaladó nagysebességű vonatok előtt nem locsolják fel a peront, vagy nyílt vonalon az útátjárót.

Mindezeket egybevéve, a pártbizottság ismételten alátúzta azt, hogy a személyszállítás kulturáltságát szervezési intézkedésekkel még javítani lehet. Fellépett az ellen is, hogy ezt kampányfeladatnak tekintsék.

Van még tennivaló

A pártbizottság az alábbi intézkedéseket látja szükségesnek:

Állandóan napirenden kell tartani az új kocsik beszerzését. Tolató dieselmozdonyok szélesebbkörű alkalmazásával gyorsítsuk meg a szerelvények ki- és beállítását. Gondoskodni kell korszerű kocsimosó és tisztító berendezésekről, napirendre kell tűzni a személypályaudvarok korszerűsítését.

A műszaki kocsiszolgálat fordítson nagyobb gondot a kocsik tisztaságára, az egész útra alkalmas világítás biztosítására. Fel kell lépni az ellen, hogy egyes helyeken csak a saját honállomású kocsik takarítását végzik el kifogástalanul.

A személyforgalomban közreműködő dolgozók tanúsítsanak udvarias magatartást, segítsék a támogatásra szorulókat. Érjük el, hogy nemzetközi és gyorsvonatainkon szolgálatot teljesítő vonatkísérők idegen nyelvet tanuljanak.

Külföldi tapasztalatok alapján a városok idegenforgalmi nevezetességeit szemléltető módon népszerűsítsük. Amikor külföldi országból nagyobb csoportok érkeznek, helyes, ha hangosbemondón saját nyelvükön tájékoztatót adunk részükre és üdvözöljük őket.

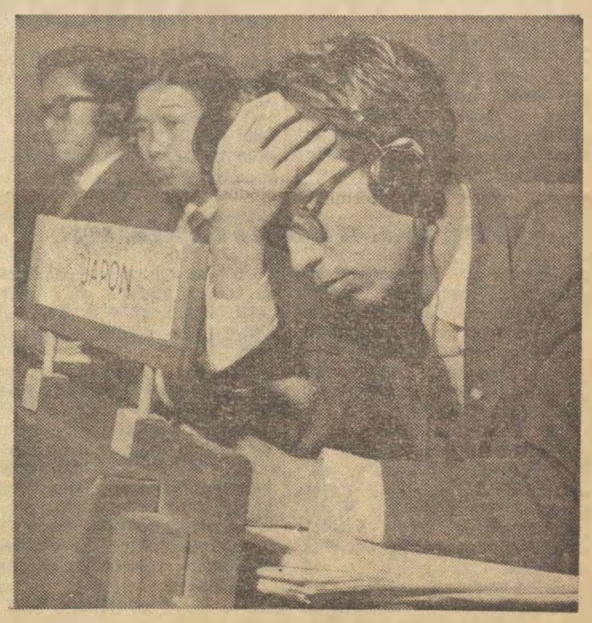
Csúcsforgalmi időben tovább kell szélesíteni és népszerűsíteni a jegyelőveteli rendszert.

Helyesen értelmezett utasellátást

Az Utasellátó üzemei sokat tehetnek a kultúrált utazásért. Ezért jó együttműködéssel elő kell segíteni, hogy az utasellátók ne kocsmai célokat szolgáljanak, hanem az utasokat üdítő italokkal és élelmiszerekkel lássák el.

A napi sajtóban időnként tájékoztató- és nevelőcélzatú cikkekben kell felhívni az utazóközönség figyelmét a vasútikocsik és az állomási berendezések kímélésére, a tisztaság megóvására.

A pártbizottság helyesléssel vette tudomásul a *Keleti-pályaudvar* dolgozóinak kezdeményezését, amelyben a kulturált utazás színvonalának növelése érdekében versenyre hívták ki a pályaudvarok és állomások dolgozóit. Ugyanakkor felhívta a párttagok figyelmét, hogy jó peldával járjanak élen a kulturáltabb utazás célkitűzéseinek valóraváltásában.



A közlekedési konferencia japán küldöttei

Időre elkészült tervdokumentációt — rövidebb kivitelezési határidőt

A Budapesti Magasépítési Főnökség 1960-as évi termelési tervét 109 százalékra teljesítette. 211 munkát 76 munkahelyen végzett a vállalat. A munkák elszórtsága pedig károsan befolyásolja az üzemi eredményeket.

A terv túlteljesítésében több körülmény játszott szerepet. Bővült a főnökség gépparkja, megszilárdult a munkafegyelem, javult a munkaszervezés, fejlődött a dolgozók öntudata, ami nem utolsósorban a munkaverseny-mozgalom elevenségében, kézzelfogható eredményeiből is kitűnik. De hű tükörképet ad az igazolatlan távollét miatt kiesett munkanapok számának összehasonlítása is. Az 1958. évi 2457 nappal szemben tavaly ötödrészére csökkent a kiesett munkanapok száma.

Gyakran változik a terv

A főnökség munkaverseny mozgalmának hiányossága, hogy nem elég élő, nem elég figyelmet keltő a verseny nyilvánossága. A korábbi évekhez viszonyítva az újítómozgalom is visszaesett. Hogy ez így van, ahhoz a szakvélemények késése. a műszaki dolgozók és az újítók elméleti felkészültségében fellelhető hiányosságok is közrejátszanak

Szólni kell arról is. hogy milyen nehézségei vannak a vállalatnak. A felsőbb szervek nagyon gyakran azonnali kezdéssel rendelnek el munkákat. Ilyenkor vagy a szükséges hitelt nem tudják időben biztosítani, vagy a tervdokumentáció hiányzik.

A Kőbányai út 20. szám alatti lakások kialakítására például 1960. december 14-én megérkezett az építési engedély, megjött a terv, a költségvetés azzal az utasítással, hogy a munkát másnap kezdjék el. Az is szerepelt az engedélyben, hogy a vállalat a 100 000 forint értékű munkát két hét leforgása alatt végezze el. A munkához nélkülözhetetlen hitelkiadó rendelet december 30-án érkezett a főnökségre — de már módosítással, mert a 100 000 forinttal szemben csak 20 000 forint érték elköltését tette lehetővé.

Akadnak cifrább esetek is a főnökség „példatárában".

Korszerűbb módszerekkel

A Budapesti Vasutas Csomóponti Pártbizottság a közelmúltban tárgyalta a Magasépítési Főnökség 1960. évi munkáját és ez évi feladatait. A pártbizottság megállapította, hogy a főnökség munkaját fejlődés jellemezte az elmúlt év folyamán. De a fejlődés mellett vannak még hiányosságok, például: *hosszadalmas az egyes munkák kivitelezési határideje.* Ez egyrészt arra vezethető vissza, hogy egy-egy munkára átlagosan 4.2 fő dolgozó jut, másrészt, a munkát a teljes tervdokumentáció birtoklása nélkül kezdik meg. Sokszor a munka befejezése után látják a terveket. Nemegyszer azokban is sok a módosítás. Ilyen körülmények között érthető. hogy drága az építés. s a kivitelezés során nincs lehetőség a haladottabb módszerek alkalmazására.

Persze a munkaszervezésben is van még javítanivaló. Helyenként igen magas az állásidő. esetenként anyaghiány miatt is.

A csomóponti pártbizottság a munka javítása. a hiányosságok megszüntetése érdekében segítséget nyújtott a főnökségnek. Felhívta a vezetés figyelmét arra. hogy a műszaki gárdát korszerű építési módszerek bevezetésével is támogassák felelősségteljes munkájukban. Alkalmazzanak előregyártott elemeket, ahol lehetséges, gépesítsék a kézi munkát, használják ki a már rendelkezésre álló gépeket, vezessenek be több műszakot.

El kell érni — hangsúlyozta a határozat, hogy a munkák megkezdése előtt már teljes tervdokumentáció álljon rendelkezésre és a kivitelezés előtt a főnökség is érvényesíthesse elgondolásait a munka zavartalan vitele és a sorozatos tervmódosítások elkerülése végett. A határozat aláhúzza azokat a teendőket is, amelyek szociális és kulturális területen várnak a vezetésre.

A MÁV Budapesti Magasépítési Főnökségénél örülnek a jó munka elismerésének és a csomóponti pártbizottság segítségével a hibákat is igyekeznek orvosolni.

Szocialista brigádok Makón

A makói pályafenntartási szolgálat dolgozói már 1959. végen elhatározták. hogy megszerzik a szocialista brigád címet. Egy év múlva. 1960. december első felében a termelési tanácskozas egyszerre négy brigádnak ítélte oda a megtisztelő címet. A brigádok teljesítménye jelentős mértékben hozzájárul. nemcsak a pályafenntartási szolgálat, hanem az igazgatóság eredményeinek növeléséhez is.

A makói szocialista brigádok nemcsak a termelésben járnak élen, hanem gazdasági és politikai kérdésekben.

a mindennapi életben is segítik egymást.

Patronálják a termelőszövetkezeteket, résztvesznek az újítómozgalomban, ugyanakkor minden olyan rendezvényt. amely további fejlődésüket van hivatva biztosítani. kollektíven látogatnak.

A XVI-os pályamesteri szakasz négy szocialista brigádja példájára

a makói fűtőházban két brigád lépett új útra.

Ők is gondos vállalást készítettek és dekádról-dekádra igyekeztek teljesíteni tervüket. Ma már ez a két brigád is büszke tulajdonosa a címnek és az oklevélnek.

A két brigád tagjai mint motorvezetők és műhelyi dolgozók, a kulturált utazás feltételeinek biztosításáért is sokat tesznek. de nagy gondot fordítanak a motorkocsik karbantartására is. A gépek ápolásáért, karbantartásáért már a felsőbb szolgálati vezetők is elismerésüket fejezték ki a szocialista brigádok tagjainak. Említést érdemel a brigádok takarékossági eredménye.

Egy hónap alatt 2175 kg hajtóolajat takarítanak meg,

majdnem háromszor annyit, mint más brigádok.

Tanulságos üzemlátogatás

Az egyik délután 240 fiatal vasutas tisztjelölt utazott *Záhonyba*. Megérkezés után a megszokott esti csendet Záhonyban felváltotta a tisztképzősök vidámsága, jó hangulata.

Másnap a határállomás megtekintésére került sor. Reggel rövid ismertető után, a növendékek elindultak a hatalmas területen fekvő átrakó bejárására. Fűrészelt faáru, koksz, szén, vasérc és ki győzné felsorolni hányféle áru átrakásának módját mutatták meg a záhonyi vasutasok.

A fogadtatást, a baráti vendéglátást a tisztképzősök jól sikerült kultúrműsorral viszonozták. Az énekkar és a táncscsoport fellépése után, percekig zúgott a taps a kultúrteremben, de nagy tapssal jutalmazták a nézők *Magyar László* magánszámait is.

A műsorosest megszervezéséért elismerés illeti *Kovács László* kultúrotthon igazgatót és a technikai előkészületekben részt vett *Nagy Gusztávot, Balázska Ferencet* és a kultúrcsoport vezetőjét, *Ürögi József* intézőt.

A záhonyi üzemlátogatáson a fiatal tisztjelöltek olyan vasutasokkal találkoztak, akik legnagyobb határállomásunkon becsülettel végzik munkájukat. Hasznos volt a találkozás, sokat tanultunk.

Szomjas László

Nálunk ilyen nem létezik

Külföldi vasutasok látogatása három szolgálati helyen

A közlekedési konferencia befejezését követő hétfőn vasúti és közlekedési üzemekbe, szolgálati helyekre látogattak a küldöttek. A vasutasok a *Nyugati-pályaudvart*, a *szolnoki fűtőházat* és a *Dunakeszi Járműjavítót* tekintették meg, majd nagygyűlésen találkoztak a dolgozókkal.

Mit tapasztaltak vendégeink a három szolgálati helyen? Milyennek látták a vasutasok második otthonát, a pályaudvart, a fűtőházat, a járműjavítót?

Nyugati-pályaudvar

— A Nyugati-pályaudvar nem tartozik a fiatal pályaudvarok közé, mégis megtetpett a tisztasága — mondotta az egyik délafrikai küldött. — Ez nemcsak mint látogatónak, hanem mint szakszervezeti vezetőnek is feltunt. Meglepett az is, hogy a kereskedelmi szolgálatnál milyen nagyfokú a gépesítés. Nálunk Afrikában a fele nincs meg annak, amit a Nyugati pályaudvaron láttunk.

Az afrikai országokban a vasúti üzemekben a munkavédelmi feltételek is rosszak. A vasutasok mögött állandóan ott állnak a vezetők, akik hajtják őket. Ezt mint egykori pályamunkás tapasztalatból mondom.

Még valamit. A pályaudvar vágányain nagyon sok személyvonatot láttam. A szerelvények többsége modern, négytengelyes, vasvázas kocsikból állt. Ezek a kocsik nemcsak szépek, hanem kényelmesek is. A mi országainkban sajnos nem látni ilyen kocsikat. Ott még nagyon sok a régi, favázas, rozoga kocsi.

Szolnoki fűtőház

A szolnoki fűtőházban járt küldöttek közül *Karl Ifflander*, a Német Demokratikus Köztársaság vasutasszakszervezetének főtitkárát kértük meg, mondja el, mit látott Szolnokon.

— Legelőször a fűtőház területének tisztaságát említeném meg. — Ott, ahol gőzmozdonyok üzemelnek sok a szén, a korom. Nehéz tisztántartani a fűtőházat és a környékét. A szolnoki fűtőházban rend és tisztaság uralkodott. Nemcsak az irodák, hanem a műhelyek is tiszták, gondozottak. Ez arra enged következtetni, hogy a szolnoki vasutasok szeretik a rendet. Nekem nagyon tetszett az is, ahogyan a mozdonyok szerelését végzik. A szénszerelő gép percek alatt megrakja a szerkocsit.

Örömmel tapasztaltam azt is, hogy jó a dolgozók munkakedve — folytatta. — A mozdonyvezetők, fűtők és azok a lakatosok, akikkel ott tartózkodásunk alatt beszélgettünk, lelkesedéssel beszéltek munkájukról. A szolnoki fűtőházban látottak kellemes benyomást tettek rám, de úgy gondolom, hogy a többi külföldi kollégámra is.

Koreai, indonéz, ciprusi és görög küldöttek egy csoportja

Dunakeszi Járműjavító

A Dunakeszi Járműjavítóban az üzem vezetői három csoportot alakítottak a küldöttekből és így járták végig a műhelyeket. A látogatók jobbára olasz és latinamerikai vasutasok voltak. A vendégek már a kocsiosztályon és a forgácsoló műhelyben elismeréssel beszéltek a látottakról. Különösen meglepte őket az a sok új, modern eszterga, fúró és marógép, amit a forgácsoló műhelyben láttak.

A vendeglátók az üzem területén levő napközi otthonba is elkalauzolták a külföldieket. Az apróságok éppen a szobákban pihentek. A legapróbbak egy-egy babát ölelve aludtak, a nagyobbacskák csendesen heverésztek kis ágyacskáikon.

— Elragadó látvány.

— Nálunk ilyen nem létezik — hangzottak a megjegyzések.

Az olasz küldötteknek az is megragadta a figyelmét, hogy a napközi otthon térítési díját a szülők keresete és a gyermekek száma után szabják meg.

Külföldi barátaink, mint az a fentiekből is kitűnik elismeréssel beszéltek a három szolgálati helyen látottakról. Ennek mi szívből örülünk. Örülünk, mert tudjuk, hogy rajtuk keresztül távoli világrészek országaiba is eljut a magyar vasút, a magyar vasutasok hírneve.

—vi—

Drága árat fizetünk

Hatvan és *Füzesabony* között már megépült a villamos felsővezeték. De ezen a szakaszon még nem futnak villanymozdonyok, tehát a vezetéket még nem használták. *Vámosgyörkön* mégis átalakítják a hálózatot.

Az állomáson három évvel ezelőtt épült meg a felsővezeték. S most az átalakítás százezrekbe kerül. Kétségtelen, hogy így biztonságosabb lesz, de ugyanígy meg lehetett volna építeni három évvel ezelőtt is.

Vámosgyörk állomás vezetői már akkor felhívták a figyelmet néhány dologra, a többi között az oszlopok beállítására. A jószándékú figyelmeztetés azonban nem használt. Ezért kell most drága árat fizetni.

Ez csak egy eset a sok közül. Másutt is előfordul, hogy rossz tervezés miatt át kell építeni úi létesítményeket. Ez egyáltalán nem segíti a takarékos gazdálkodást. Az illetékeseknek jobban meg kell vizsgálni a terveket, mert népgazdaságunknak nincsenek fölösleges milliói elhibázott épületek, létesítmények átalakítására.

Suhatagi Béla
Gödöllő

Nagy sikerrel zárult a MÁV szimfónikusok koncert-évadja

A MÁV Szimfónikus Zenekar ebben az évben is 16 bérleti hangversenyt adott a Zeneakadémián. A közönség és a zenekar között most is bensőséges kapcsolat alakult ki. A hangversenyek művészi értéke egyre fokozódott.

A MÁV Szimfonikus Zenekar hangversenyei már nemcsak az évek során visszatérő bérlők körében aratnak sikert, hanem jó hírnévnek örvend az egész hangversenylátogató közönség körében.

A bérleti hangversenyek műsorainak összeállításánál az a cél vezérli a zenekart, hogy egy-egy zeneszerzőt, vagy egy-egy zenei műfajt mutasson be közönségének. Tavaly Beethoven műveit szólaltatták meg, az idén pedig az oratóriumok gyöngyszemei kerültek műsorra.

Négy oratórium-estet tartottak. *Előadták Haydn: Évszakok, Bach: Magnificat és Rossini: Stabat Mater* c. *művét.* Szerepelt a műsoron *Stravinszky: Oedipus Rex*, és *Händel: Saul* c. oratóriuma is.

A zenekar élén neves magyar karmesterek álltak; *Ferencsik János, Polgár Tibor, Komor Vilmos, Vaszy Viktor, Németh Gyula, Tóth Péter, Tolmácsy László* és a zenekar két vezető karnagya: *Lukács Miklós* és *Pécsi István.*

A külföldi karmesterek közül az NDK kiváló fiatal művésze *Olaf Koch* szerepelt. Az előadóművészek közül külön ki kell emelni a csehszlovák *Mirka Pokornát*, akinek *Hacsaturján* zongoraverseny interpretációja emlékezetes marad a közönség számára.

A zenekar idei bérleti estjein olyan ritkán hallott műveket is megszólaltatott, mint *Bruckner IV. szimfóniája, Mahler I. szimfóniája. Händel Saul* oratóriumához például nem állt rendelkezésre a magyar szöveg, a MÁV-szimfonikusok előadására készítették el újra az oratórium magyar szövegét. A MÁV-szimfonikusok tűzték első ízben műsorukra *Ránky György: Pomádé király* operájának második szvitjét.

A zenekar szeptembertől 120 hangversenyt adott. Nagy sikerrel szerepelt, szinte az ország minden részében. A rádióhallgatók számára az idén is külön élményt jelentett a zenekar minden rádiószereplése.

Bermann István

Munkavédelmi újdonságok

Műszaki vezetők feladata a balesetek megelőzésében

Rovatunkban idáig többször foglalkoztunk a balesetvizsgáló bizottságok munkájával, a helyes és körültekintő vizsgálat szükségességével. Megállapítottuk, hogy a bizottságok túlnyomó többségben a sérülteket okolják a baleset bekövetkezéséért.

Nem kívánjuk kategórikusan kijelenteni, hogy a balesetekért egyáltalán nem lehet a sérültet hibáztatni, vitatható azonban például a 7. szakosztály megállapítása, miszerint a balesetek 5 százaléka következett be a műszaki vezetők mulasztásából.

Valóban így van ez?

Erre kerestünk feleletet, amikor a balesetmegelőző tevékenységet illetően felülvizsgáltuk a *debreceni* és a *szombathelyi járműjavítók* kivételével valamennyi üzemi vallalatot.

Elöljáróban meg kell jegyeznünk, hogy a járműjavítókban bekövetkezett balesetek száma jóval felülmúlja a vasút más szolgálati ágainál bekövetkezett baleseteket.

A vállalatok és szolgálati helyek balesetmegelőző tevékenységét a 2080/25 1952. MT —SZOT határozat írja elő.

A határozat értelmében a vállalati igazgatóknak és a szolgálati helyek vezetőinek feladatát képezi a balesetek megelőzésének szervezése.

A szolgálati és műszaki vezetők jó vagy rossz hozzáállása döntő módon kihat az üzem, szolgálati hely baleseti helyzetének alakulására. A műszaki vezetők feladata megszervezni a biztonságos munkakörülményt és ellenőrizni az utasítások maradéktalan érvényesülését.

A balesetmegelőző tevékenységnek alapvető feltétele, hogy a dolgozókkal megismertessük azokat az előírásokat, amelyeknek betartása biztosítja a munka biztonságát. Ezt számos óvórendszabály, szabvány, helyi utasítás szabályozza. A műszaki vezetők feladata, hogy ezek ismeretére megtanítsák a dolgozókat, s ugyanakkor ellenőrizzék azoknak gyakorlati végrehajtását.

A balesetmegelőző tevékenység tekintetében nem erdektelen megvizsgálni, hogyan folyik az üzemi vállalatoknál a balesetvédelmi oktatás. Az alapfeltétel, az oktatás anyaga biztosítva van. Ami az oktatás minőségét illeti, az már kevésbé megfelelő. Egyes műszaki vezetők nem értik meg a baleseteihárítási oktatások fontosságát. Van olyan, akinél csak az a fontos, hogy a balesetelhárítási oktatási könyvet a dolgozó aláírja.

Nem egyszer akkor is aláíratják az oktatási könyvet a dolgozókkal, amikor azok az oktatáson nem vettek részt.

Például az Északi Járműjavítóban a gyalusrészleg reszortvezetoje 1961. február 17-én tartott balesetelhárítási oktatást. Ezen a napon *Bessenyei Ernő* és *Nádasdi László* betegállományban. *Balazs János* szabadságon volt, aláírásuk mégis szerepel az oktatási könyvben. *A Landler Járműjavítóban, Székesfehérvárott* és *Dunakeszin* is tapasztaltunk hasonló eseteket.

Az ilyen hozzállás elősegíti a további fegyelmezetlenségek elkövetését. Ezekért a szakszervezeti bizottságnak is érezni kell a felelősséget. Hiszen elmulasztották a felvilágosító, nevelő és ellenőrző munkát.

(Folytatjuk.)

Országos vasutas ifjúsági fotopályázat

A szakszervezet elnöksége mellett működő ifjúsági bizottság a VII. vasútas ifjúsági béketalalkozo alkalmából fotopályázatot hirdet.

A beküldött képek hűen kell, hogy kifejezzék a hagyományos ifjúsági találkozó legfőbb jellemvonásait, a találkozó fontosabb eseményeit, érdekesebb mozzanátait.

A pályázaton részt vehetnek vasutas fotoamatőrök, fotoszakkörök tagjai, legfeljebb 2 darab 18x24 cm-es, vagy 24x30 cm-es méretű fekete-fehér képpel. A pályázatokat jeligével ellátva kell beküldeni, ezenkívül egy azonos jeligével ellátott borítékot kell mellékelni, amely tartalmazza a pályázó nevét, pontos címet.

Beküldési határidő: 1961. július hó 5. Cím: vasutasszakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya, Bp. VI., Benczur utca 41. A legjobban sikerült képek a budapesti igazgatóság épületében rendezendő fotokiállításon lesznek bemutatva. A pályadíjak odaítélését, a kiállításra kerülő képek kiválasztását bizottság végzi.

Pályadíjak:

I. díj: ólomkristályváza
II. díj: bőr irattáska
III. díj: töltőtoll készlet

A pályadíjakon kívül több oklevél is kerül kiosztasra. A pályázatra beküldött és a kiállításon bemutatott képeket 1961 augusztus 1-ig a pályázóknak visszaküldjük.

A pályázattal kapcsolatos mindennemű felvilágosítást a vasutasszakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya ad.

Juttassuk tető alá a Közlekedési Múzeum ügyét

Akik a budapesti *Városligetet* járják, bizonyára szembetűnik nekik az elhanyagoltnak tűnő *Közlekedési Múzeum*, műszaki kultúránk egyik régi intézménye, amelyet alaposan megtépázott a második világháború és — a nemtörődömség.

Az intézményt tulajdonképpen az 1896. évi milleneumi kiállítás közlekedési csarnokából hozták létre.

A hasznos kiállítási terület 3100 négyzetmétert tett ki.

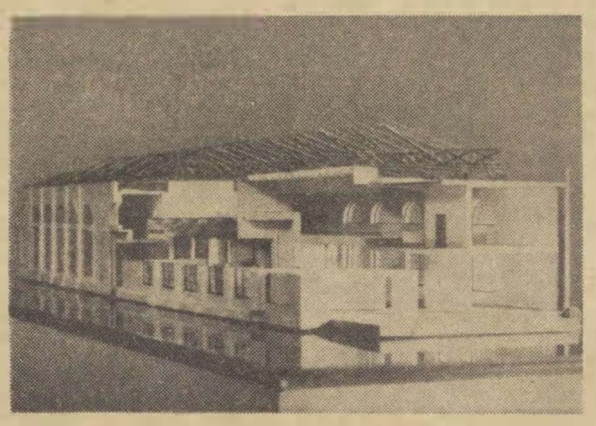
A háborús pusztítás

A második világháború alatt a muzeumépület nagy része megrongálódott, gyűjteményének háromnegyed része elpusztult, igy például a favázas vasúti kocsimodellek teljes egészükben. Szerencsére megmaradt az anyag központi része, a mozdonymodell-gyűjtemény nagyobb hányada és a vasúti kocsimintáknak mintegy fele, bár sérült, de újjáépíthető állapotban.

1946-ban a MÁV ideiglenes jelleggel kijavíttatta az épület egy részének megrongálódott tetőzetét, s ezzel lehetővé vált a megmentett anyag megfelelő raktározása. Az újjászervezés kérdésére újból — mint az alapításkor — egy kiállítás, az 1947. évi közlekedési kiállítás hívta fel a figyelmet. Ez alkalommal helyreállították a sérült vasúti modellek egy részét, s a kiállítás bezárása után a bemutatott modellek és makettek részben a múzeum gyűjteményét gyarapították. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium újból kiadta a múzeum szervezeti szabályzatát.

Tizenkét esztendővel ezelőtt a MÁV szakoktatási tanácsa tervezetet dolgozott ki egy közlekedéstudományi központ létesítésére. E tervek szerint a múzeum régi épületét eredeti alakjában, a létesítendő intézmény és a múzeum céljaira emeletek ráépítésével állították volna helyre. A költségek miatt azonban a terv — terv maradt.

Tíz évvel ezelőtt a múzeum ügyeinek további vitelét és újjászervezését az akkor létesült Vasúti Tudományos Kutató Intézet feladatává tették. Ezzel az intézmény sorsában is jelentős változás állott be. Az 1951—53. években az intézetnek sikerült a sérült gyűjtemény újjáépítéséhez szükséges



anyagi támogatást kieszközölnie. Mód nyílt az épület legsürgősebb állagvédelmi munkáinak elvégzésére is.

Egy elhamarkodott döntés

1954 őszén a fővárosi tanács — városrendezési célból — az egész épület lebontását rendelte el. Az elhamarkodott lépés folytatását —, melynek révén lebontották a részben sérült kupolacsarnokot és a mellette fekvő fedett épületszárnyat — az államvasút vezérigazgatója akadályozta meg azzal, hogy kieszközölte a miniszter hozzájárulását a további bontás beszüntetéséhez és szerényebb formában való

Miért késik az építés?

Úgy tervezték, hogy a múzeumot 1956-ban, de legkésőbb az 1957. évi vasutasnapon nyitják meg. Az ellenforradalmi események és a súlyos gazdasági helyzet miatt azonban az építkezést abbahagyták. A konszolidáció után a közlekedésügyi minisztérium segítségével 1957 közepén folytatták a munkát — de még ma sem lehet jelentős előrehaladásról beszélni. Hol a beruházások általános csökkenése, hol a rendelkezésre álló összeg kevés volta, hol a tervező és kivitelező vállalatok „kapacitáshiánya" stb. fékezi közlekedési múzeumunk gyorsiramú felépítésének iramát.

Persze, van más hiányosság is. A múzeum megnyitása nemcsak attól függ, hogy sikerül-e az építkezés teljes befejezéséhez szükséges összegeket és az építési kapacitást biztosítani, hanem ezzel egyidejűleg gondoskodni kell olyan alkalmas raktártérről is, ahol a meglevő gyűjtemény az építkezés tartama alatt és azután is — legalább részben — tárolható lesz.

A megvalósításra elfogadott tervek ugyanis — térhiány miatt — nem biztosítják eléggé a múzeum fejlesztési lehetőségeit. Így a kiállítás időnkenti átrendezésével kell majd a múzeumot a nagyközönség számára mindig aktuálissá, változatossá és vonzóvá tenni. Természetesen az épület kérdésének megoldása mellett fontos elvi és gyakorlati problémákat vet fel a gyűjtemény helyreállítása és fejlesztése is.

Bízunk abban, hogy a MÁV Magasépítési Főnökség is szívügyének tekinti, hogy a múzeum minél előbb elkészüljön és minden tőle telhetőt megtesz érte. Az építésben, esetleg még a tervezésben résztvevő vállalatoknak látniok kell, hogy a múzeum újjáépítésére, jellegének kialakítására és a gyűjtemény fejlesztésére fordított szellemi erőfeszítések és anyagi áldozatok csak akkor válnak népi kulturánk ható tényezőivé, ha az állandó kiállítási épület korszerű befejezését is sikerül biztosítani.

Közlekedésügyünk — sajnos — még adósa a kultúrforradalomnak a Közlekedési Múzeum megnyitásával. Mert nemcsak tudományos és műszaki kultúréletünk egyik legrégibb intézményének újbóli életrehívásáról, hanem meglevő, a szocializmus építése alatt egyre fejlődő, sokmillió forint értékű nemzeti vagyon közkincsé tételéről van szó. Olyan feladat ez, amelynek megoldása nagyszerűen szolgálhatná nemcsak a közlekedés, hanem az általános műszaktörténet és a politechnikai szemléltető oktatás célkitűzéseit is. Ezért lép elő követelésnek: juttassuk végre tető alá a Közlekedési Múzeum ügyét!

Még egyszer a járműjavítók anyaggazdálkodásáról

A *Magyar Vasutas* április 17-i számában *„Az anyaggazdálkodás problémái a vasúti járműjavító iparban"* címmel megjelent a KPM I/7. D. osztály vezetőjének cikke.

Minden megjelent cikk, erre adandó válasz, esetleg a nyilvánosság előtt kialakuló vita — ha az építő jellegű — segíti az egyes szolgálati ágak, de ezen túlmenően a vasút egészének munkáját is. Ebből kiindulva kívánunk mi is a cikkben foglaltakhoz néhány gondolatot fűzni.

Bevezetőben megállapíthatjuk, hogy a cikknek nem egy gondolatával egyetértünk. Vannak azonban olyan kérdések — döntő kihatásúak is —, amelyek nem az életet tükrözik, főként nem, ha a vasút és népgazdaságunk egészének érdekeit nézzük.

Maga az a körülmény, hogy a 7. D. osztály vezetői igyekeznek a gazdálkodás problémáival foglalkozni, pozitív jelenség, annál is inkább, mert népgazdaságunkon belül jelentős súlyt képvisel az anyaggal, alkatrésszel való helyes és tervszerű gazdálkodás.

Ha ezt a kérdést a vasút és ezen belül a járműipar szintjén vizsgáljuk, kétségtelenül meg kell állapítanunk, van még bőven tennivalónk.

A készletfelfutás és az anyaghiány egyaránt káros

Egyetértünk azzal, hogy éppen olyan káros jelenség a készletek felfutása, mint az anyaghiány. Nem állítjuk azt, hogy egyes anyagféleségekben nem jelentkeznek átmeneti hiányok. Az ipar nem elégíti ki minden igényünket. Ezek népgazdasági problémák, s ha adott esetben nehezítik is a járműjavítást, az összvolument figyelembe véve nem jelentősek.

Mindezeknél súlyosabbak azok az esetek, melyek a meg nem alapozott igények következtében állnak elő. Például: az év első negyedére a 7. D. osztály a *Szolnoki Járműjavító* részére 5797 kg súlyban 12 300 forint értékű samott idomtéglát kért. A járműjavító február 14-én a téglákat táviratilag lemondta. A lemondást a szállító vállalatnál érvényesíteni nem tudtuk, mivel azt néhány darab kivételével már leszállította. Ezeket a samott idomokat más felhasználni nem tudja, így elfekvő anyagot képez. Hozzátesszük, hogy igazgatóságunk március 27-én vizsgálatot kért a 7. szakosztálytól, de erre a mai napig választ sem kapott.

Megemlíthetjük a *Landler Osztószertárban* tárolt hordrugóheveder csapszeg problémáját is. Ezt az anyagot annak idején a járműjavító üzemi vállalatok igényelték a 7. D. osztályon keresztül. Felhasználva nem lettek, egyes méretekből évtizedekre elegendő készlet van. A meg nem alapozott igények következtében nemes acélokból is több millió forintos az elfekvő készlet. Légfék alkatrészekből műhelyeink állandó hiánnyal küzdenek, ugyanakkor a készlet 1960-ról 1961-re négymillióval emelkedett. Ezeket a példákat csupán azért említettük, mert az, hogy se készletfelfutás, se anyaghiány ne keletkezzék, jórészt a járműjavítók igénylésétől és felhasználásától függ.

Helyesen veti fel a cikk, hogy takarékoskodni kell az anyaggal, de hozzáteszi hogy csak addig, amíg az a minőség rovására nem megy. Mi ezzel egyetértünk, s kiegészítjük azzal, hogy ne csak a minőségi romlást vegyük figyelembe, hanem azt is, hogy a takarékosság műhelyeinkben ne más szakszolgálat, ne a vasút és ne a népgazdaság terhére történjen.

Műhelyeink a hengerelt áruk esetében vételezéseket eszközölnek, azokat elviszik az anyagdarabolóba, ott kellő méretre levágják, a szükségeseket felhasználják, a többit visszaadják szertárainknak. Ha így nézzük, akkor a darabolók felállítása tényleg gazdaságos, de csak műhelyeinknél. De mi történt eddig a szertáraknak visszaadott darabokkal? Ott fekszenek raktárainkban.

Nézzünk egy példát: az *Északi Járműjavító* 1960-ban visszanyereményi bércán visszaadott 220 mm-es U vasból 456.2. 300 mm-esből 369, 240 mm-es I vasból 72, 280 mm-esből 168 kg-ot. De sorolhatnánk tovább a többi vállalat esetében is.

Feltehető a kérdés: műszaki dolgozóink gondoskodtak-e ezek felhasználásáról? Az igazság az, hogy többségükben a vállalaton belüli problémákat, gazdaságosságot vizsgálják és nem a népgazdasági érdeket. De felvetődik a felelősség kérdése is, hiszen a hengerelt áruknál mód van megfelelő méretekben rendelni.

Nézzük mind a két oldalt

A cikk szerint anyaggazdálkodásunk adminisztrációja bürokratikus. Nem kívánunk vitába szállni a cikk írójával, mert szakszolgálatunk is harcol a bürokrácia ellen.

De a cikkben hozott példa véleményünk szerint egyoldalú. Kívülállónak úgy tűnhet, mintha minden igénylés így történne. Pedig nem így van! Az anyaggazdálkodás alá vont anyagok tekintetében az igénylés a jóváhagyott tervek alapján, legtöbb anyag esetében a felhasználók által kiállított részletes anyagigénylő kimutatáson keresztül történik.

Hogyan néznek ki nem egy esetben az anyagigénylő kimutatások? Nem beszélve a külső forma kifogásolhatóságáról, műhelyeink sokszor a szabványokat is figyelmen kívül hagyják. Például a *Székesfehérvári Járműjavító* 42 mm-es köracélt kért a szabványos 40 és 45 mm-es helyett. A *debrecenieK* 100x100x16 mm-es és 160x160x12-es szögacélt kértek, ugyanakkor a szabványos méret 100x100x14, illetve 160x160x15.

Az értékben tervezett anyagok biztosítása anyagszükségleti kimutatás alapján történik. Ezekre többek között a 7. D. osztály sem ad konkrét választ, illetve a szükségesség igazolásakor az illetékesek csak annyit hajlandók igen gyakran rávezetni, hogy a felhasználás azonos a múlt évivel. Ha soronkívüli anyagigényről van szó, a Beszerzési Főnökségen rendelkezésre állnak a villámbeszerzők.

Vannak olyan anyagigénylések, amelyekből beszerző szerveink nem tudják megállapítani, hogy tulajdonképpen mire is van szükség. Például amikor a 7. D. II. osztály a szén- és bronzkefe igényléseket a járműjavítóktól bekérte, hangsúlyozta, hogy ezeket csak szabvány szerint lehet igényelni. Az *Északi Járműjavító* mindezt nem vette figyelembe. A *Landler Járműjavítónál* a műszakiak sem tudták megmondani, hogy hányféle csapszeg használatos.

Pontosabb, reálisabb igénylést

Az is gyakori eset, hogy az igénylések érvényes rajzok nélkül jönnek. Ezeket sok esetben vissza kell küldeni, vagy félretenni, amíg a rajzok megérkeznek. Műhelyeink persze szidják — az ő szempontjukból jogosan — az anyagszolgálatot, hiszen késik az anyag. Erre is egy példát: a műhelyi szolgálat acélöntésű alkatrészekből több tétel beszerzését kérte az év első negyedére. A rajzokat időben megkértük, de azok még jelenleg sem állnak rendelkezésünkre. Jogos-e ilyen esetben a bírálat?

Ezekkel nem azt kívánjuk bizonyítani, hogy az anyagszolgálat területén és gazdálkodásunkban nincs hiányosság és bürokrácia. Viszont bizonyítja azt is, hogyha felhasználóink értelemszerűen adnák az igényléseket, azokat a felügyeleti szerv a tervek alapján felülvizsgálná, csökkenteni tudnánk a felesleges adminisztrációt.

A cikk további része azzal foglalkozik, hogy nincs összhang az anyagtervek és a termelési tervek között. Ezzel egyetértünk. Azt viszont meg kell említenünk, hogy az anyagok többsége ugyan negyedéves ütemezéssel kerül beszállításra, de néhány anyag kivételével szinte állandóan rendelkezünk legalább negyedéves készlettel, sőt egyes esetekben többel is. Az őszi forgalomra való felkészüléshez az év elejétől folyamatosan történik az anyagbiztosítás. Ha tehát az igények reálisak, akkor komolyabb fennakadás nem lehet.

Igaz, hogy a faanyagok tekintetében népgazdasági síkon is szűk a keresztmetszet. De az is igaz, hogy a jóváhagyott keretszám kiteljesítése 100 %-os. A faanyagok nedvességét igazgatóságunk állandóan jelzi az illetékeseknél, de a megoldás a jelenlegi körülmények között nem lehetséges. Szerintünk, ha műhelyeink gondosabban járnának el az anyagbontásnál, némileg enyhíteni lehetne a helyzetet.

Átmeneti anyaghiány lehetséges különösen egyes kulcsanyagokból annak ellenére, hogy igazgatóságunk minden lehetőt megtesz. Itt azonban vissza kell térni a cikkben említett szegecsellátásra. Tekintettel arra, hogy annak idején a műhelyi szakszolgálat nem értesítette idejében igazgatóságunkat arról, hogy fokozottabb mértékben áttérnek a hegesztésre, a 24 mm-es szegecskészlet felfutott. Ugyanakkor jelentkeztek felhasználóink 23 mm-es szegecsért, amelyet az ipar nem tudott biztosítani. Ilyen esetben az esztergályozás a vasút érdekeit figyelembe véve szükségszerű és indokolt volt.

Nem a szertárak hovátartozása a döntő

Készletgazdálkodásunk jelenlegi problémáit a cikk írója abban látja, hogy két járműjavító kivételével (*Székesfehérvár, Dunakeszi*) a szertárak nem hozzájuk tartoznak. A cikk szerint *„jórészt ez az oka annak, hogy egyes alkatrészekből nagy és nem fogyó készletek keletkeznek"*.

Ha reálisan nézzük a kérdést, bírálat hangján kell szólnunk az ilyen beállításról, amely nem más, mint felelősség alóli kibúvás. Igazgatóságunk eddig sem zárkózott volna el, és a jövőben sem zárkózik el a szertárak átadásától, ha az gazdaságos lenne, ha nem szaporodnának a párhuzamosságok, ha nem eredményezne többlet-bürokráciát és nem szaporodna a fölös készlet stb. Ettől függetlenül a mi társadalmunkban nem tehetjük függővé a jó munkát attól, hogy kié a szertár. Azzal több és jobb anyag nem lesz. A szűkkörű érdek nem szoríthatja háttérbe a népgazdasági érdekeket.

De nézzük meg az önálló anyagraktárral rendelkező műhelyeinket. *Székesfehérvárról* például az osztószertárba kerülnek vissza a kötőelemek és egyéb anyagok, amelyeket a műhely igénylésére szereztünk be. Helyes eljárás-e, hogy a nem szükséges mennyiségeket a vállalat készletéből a MÁV készletébe juttatjuk vissza? Nem. Gazdaságos tevékenységünket ne így mutassuk ki. Ha a munka eredményességét nézzük, akkor sincsenek előnyben az önálló gazdálkodási lehetőséggel bíró vállalatok. Az *Északi Járműjavító* például ötször volt élüzem, a *Dunakeszi Járműjavító* egyszer sem. *Debrecen* hat esetben nyerte el a címet. *Székesfehérvar* csak kétszer.

Említsük meg a saját gyártást is. Üzemi vállalatainknál nagyon elharapódzott az öncélú gyártás, a nem körültekintő munka és a szabad kapacitás miatt. Mi felfigyeltünk e káros jelenségre és teljes szigorral fogunk eljárni az olyan szertárvezetők ellen, akik felelőtlenül adnak ki gyártási rendelést. Reméljük, ezt teszi a 7. D. osztály is a maga vonalán.

A műhelyi szakközegek szerint lökrúdsaruból azért van többéves készlet, mert egy újítás miat ezeket már nemigen használják. De miért nem használták fel ezeket az újítás bevezetése előtt? A bevezetés után miért nem selejtezték le a nem szükséges készletet? Ennek értékét vajon levonták-e az újítási díjból?

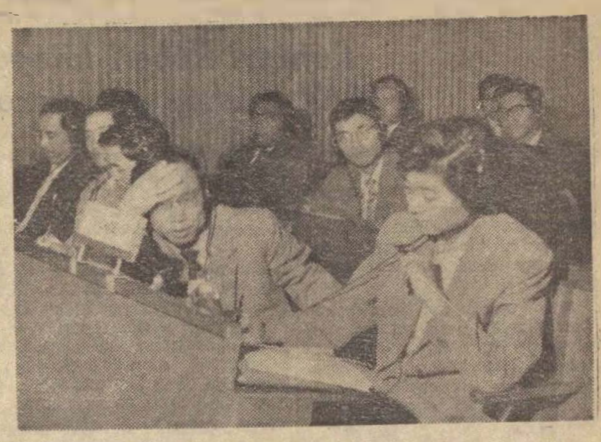
Példának hozhatnánk fel a rugókatalógus készítésének esetét is. A tervezetet a *Központi Technológiai Iroda* — amely a 7. D. felügyelete alatt dolgozik — még 1959 augusztusában átadta a 7. szakosztálynak. A *Beszerzési Főnökség* 1960 októberében sürgette mielőbbi kiadatását és ehhez segítséget is nyújtott. Ezzel lehetővé vált, hogy az illetékesek véleményezésre megkapják, s amelyet tudomásunk szerint 1960 decemberében vissza is juttattak. De a katalógus a mai napig sem látott napvilágot.

Itt kell felhívnunk az illetékesek figyelmét, hogy az év végéig elkészül a teherkocsi alkatrészek katalógustervezete is. Szükséges az előzőekből levonni a tapasztalatot, nehogy a fentiekhez hasonló eset álljon elő.

Az OH-anyagok elszámolási problémáival nem kívánunk foglalkozni, mivel az elsősorban pénzügyi szerveink feladata. Mi is egyetértünk azonban azzal, hogy azok felhasználása ösztönző hatással bírjon. Felveti a cikk, hogy külső vállalatok különböző munkákat csak akkor vállalnak, ha az anyagot biztosítjuk. Ez igaz és előforduló jelenség.

A cikkre adott válaszunk nem azt a célt szolgálja, hogy a két szakszolgálat között feszültebb legyen a légkör. Célunk az, hogy nagyobb összhangban végezzük a népgazdasági feladatokat. A nyilvánosság elé hozott vitával szeretnénk elérni, hogy a problémák, nehézségek ne egyoldalúan legyenek megvilágítva. Mi a problémákat nem anyagszolgálati, hanem népgazdasági szempontból igyekeztünk felvetni és hisszük, ha mindannyian a népgazdasági szemléletet visszük munkánkba, akkor az eredmény nem fog elmaradni.

Anyagellátási Igazgatóság



Kína küldöttei

Ciprusiak a konferencia első napirendjének referátumát hallgatják

Másodszor a szocialista brigád címért

Serényen dolgozik *a Szombathelyi Járműjavító* kocsiosztályán *ifj. Marton Károly* kormányszelep-javító brigádja. Annak idején, amikor elhatározták, hogy megszerzik a szocialista brigád címet, így vélekedtek: — *Mi is megpróbáljuk az új út keresését. Reméljük, sikerül teljesíteni célkitűzéseinket.*

És sikerült. A brigád helyes munkaszervezéssel nagy segítséget nyújt az egyenletes járműkiadáshoz. Soron kívül vállalták például a szombathelyi igazgatóság területéről beküldött fék-kormányszelepek javítását létszámemelés nélkül. Az elmúlt három hónapban 151 darab fék-kormányszelepet javítottak meg. A javításoknál sok OH-anyagot használnak. A bőrtömítések felújításával havi 2000 forint megtakarítást értek el. Összegyűjtöttek 276 kg sárgaérez-hulladékot, 5300 forint értékben.

A brigád április 4-én kapta meg az oklevelet. Most tovább versenyeznek a megtisztelő cím másodszori elnyeréséért.

Mint egy nagy család, úgy eggyé forrott ez a 11 főből álló kollektíva. A kollektív szellem nemcsak a munkahelyükön, hanem a magánéletben is megmutatkozik a brigádnál. Többször rendeznek közös családlátogatást, kirándulást, s néha szórakozni is együtt mennek el.

Eredményeik nyomán mind több brigád lépett új útra.

BARANYAI JÓZSEF

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az április havi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett teljesítménye a következők szerint alakul.

1. Budapest	89,17%
2. Szeged	83,33%
3. Miskolc	83.33%
4. Debrecen	81,67%
5. Szombathely	77.50%
6. Pécs	74,17%

Az április havi kocsiigényes szállítási tonnatervet 96.51 százalékra teljesítettük. Ennek, valamint egyes minőségi mutatóknál jelentkező visszaesések következménye az előző hónaphoz viszonyított kedvezőtlenebb eredmény. Meg kell azonban jegyezni, hogy még így is 374 873 tonnával több kocsiigényes áru került elszállításra, mint a bázis időszakban.

A minőségi mutatók április havi hálózati terveit az állomási szolgálat üzemeltetési önköltségének kivételével teljesítettük. De körültekintőbb munkával jobb eredményt érhettünk volna el — és az előző hónaphoz viszonyítva nem következett volna be visszaesés — a tehervonatok átlagos utazási sebességénél, a kocsitartózkodási időnél, a járulékos (mellék) teljesítményeknél és a mozdonyok gazdaságos felhasználásánál. Különösen a gazdaságos mozdonyfelhasználásra, az egy mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény növelésére kell több gondot fordítani, mert ennek eredménye számottevően befolyásolja az üzemi jutalék alakulását.

Az eredmények elemzésekor meg kell azonban állapítani, hogy az említett hibák mellett voltak olyan példamutató teljesítmények, melyek általában valamennyi igazgatóság munkájára jellemzőek. Így kiemelkedő eredményt értünk el a teherkocsik átlagos kihasználásánál, a tehervonatok átlagos terhelésénél, az állomási és a vontatási szolgálat termelékenységi mutatóinál, valamint a személyszállító- és tehervonatok menetrendszerű közlekedtetésénél. A személyszállító vonatoknál — az előző hónaphoz viszonyítva — a húsvéti ünnepek és május elsejét megelőző megerősített forgalom mellett is nemcsak a menetrend szerint közlekedett vonatok százalékos aránya javult, hanem közel négyezer perccel csökkent a késett percek mennyisége. Ugyanakkor 4,4 százalékkal javult a tehervonatok menetrendszerűsége. Külön ki kell emelni, hogy a teherkocsik átlagos kihasználásának április havi 17,95 tonnás eredménye ez ideig példa nélkül áll. Fokozatosan — hónapról hónapra — javul a mozdonyfordulók betartásával kapcsolatos összesített célkitűzés teljesítése is. Erre jellemző, hogy a március havi legjobb eredményt április hónapban öt igazgatóság már túlszárnyalta.

Június 25-én lesz a vasutas ifjúsági találkozó

A szakszervezet elnöksége és az elnökség mellett működő ifjúsági bizottság az igazgatóságok ifjúsági tanácsaival karöltve június 25-én rendezi meg a VII. országos vasutas ifjúsági találkozót. Az idei találkozóra is Balatonalmádiban kerül sor.

A vasutas fiatalok hagyományos találkozójára Budapestről kettő, a vidéki igazgatóságok székhelyéről, Szolnokról és Hatvanból egy-egy különvonat viszi majd a részvevőket.

A találkozó részletes programját lapunk következő számában ismertetjük

Vigyázzunk egymás testi épségére!

De sokszor hallani ezt a figyelmeztetést a munkahelyeken. De arról, sajnos, nagyon kevés szó esik, hogy hogyan vigyázzanak a dolgozók. Pedig e nélkül a munkavédelmi tevékenység olyan, mint dolgozni a munka természetének ismerete nélkül.

A pécsi igazgatóság területén sem tapasztalható javulás a munkavédelmet és balesetelhárítást illetően. A munkavédelem irányításáért felelős szervek egyrésze csak az események regisztrálására szorítkozik. Javításra szorul ez a munka a *szekszárdi* és a nagykanizsai pályafenntartási főnökségnél, *Sellye* állomáson és még néhány kisebb szolgálati helyen.

Örvendetes javulás tapasztalható viszont a vontatási szolgálatnál, ahol mind a balesetek, mind a kiesett munkanapok száma csökkent a múlt év hasonló időszakához viszonyítva.

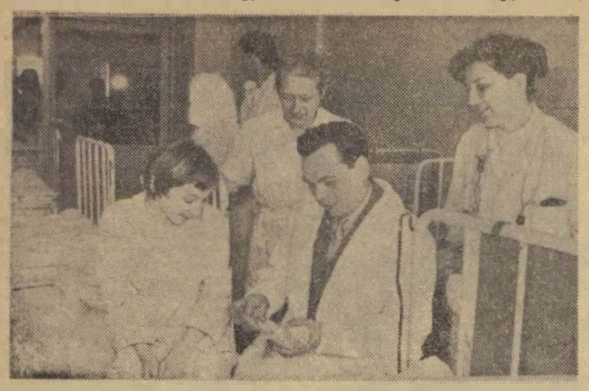
Várnai László

Rátonyi Róbert látogatása a MÁV Kórház gyermekosztályán

A MÁV Kórház gyermekosztályán *Andalics Erzsike* új pizsamát kér a nővértől. Szépen rendbeszedi amúgyis tisztántartott éjjeli szekrényét. Kis beteg társai ágyát, haját is nagy szorgalommal igazgatja.

Nem véletlen a szorgoskodás. Erzsike nem mindennapi vendéget vár: *Rátonyi Róbertet, az Operett Színház Jászai Mari díjas művészét.*

Erzsike 1960 augusztus óta lakója a MÁV Kórház gyermekosztályának. Gyakran ismétlődő asztmás rohamai kötik a kórházi ágyhoz. A kórházi rend napontá ismétlődő forgatagában rádió hallgatással és olvasással tölti idejét. Így vált gyermeki rajongójává Rátonyi Róbert érdemes művésznek, akit egy alkalommal levélben felkeresett és elpanaszolta szomorú életét.



A művészt meghatotta a kislány levele és megígérte, hogy meglátogatja a beteget. Jövetelérő távíratban értesítette Erzsikét, de a napot pontosan nem tudta megjelölni. Így történt, hogy május 3-án, amikor Erzsike hosszú hónapok után — orvosi engedéllyel — először hagyta el a kórházat, megérkezett a régóta várt látogató. Mi magunk is sajnáltuk, hogy a kislány éppen ezen a délutánon távozott el néhány órára. Ezért megkértük a művészt, hogy ismételje meg látogatását.

Rátonyi Róbert ígéretéhez híven május 11-én újból megjelent a kórház gyermekosztályán. Ezúttal sikerült a találkozás.

A jeles művész csaknem egy órát töltött kis betegeinknél, akit játékkal, könyvekkel és édességgel ajándékozott meg és megígérte, hogy máskor is segít problémája orvoslásában. A búcsúzkodás után a gyermekosztály többi kórtermét is meglátogatta és érdeklődött a betegek hogyléte felől.

Tudjuk, hogy Rátonyi Róbert nagyon elfoglalt ember. Éppen ezért mi, a kórház dolgozói nagyra értékeljük, hogy szakított időt egy beteg kislány meglátogatására. Ez a látogatás felejthetetlen élményt jelent nemcsak Andalics Erzsikének, hanem a többi kis betegnek, de nekünk felnőtteknek is.

MÁV Kórház és Központi Rendelő gyermekosztályának dolgozói

Könyv a Kilián-mozgalomról

A Medicina Egészségügyi Könyvkiadó, a sportjellegű könyvek kiadóvállalata, az MTSH, mint a Kilián Testnevelési Mozgalom szervezője, megbízásából megjelenteti a

„Hogyan szervezzük a Kilián Testnevelési Mozgalmat" c. kiadványt.

A kiadvány tartalmazza a mozgalom bevezetését, a sportszervezési feladatokat és tudnivalókat, útmutatást nyújt az edzések, versenyek szervezéséről, lebonyolításáról, végül tartalmazza a nyilvántartási és adminisztratív feladatokat.

A 112 oldal terjedelmű kiadvány kb. 3 Ft-os áron jelenik meg. (Portóköltséggel együtt.)

Megkezdődött a munka a balatonkenesei ifjúsági építőtáborban

A balatonkenesei vasutas ifjúsági építőtábor május 23-án megnyitotta kapuit. Az első két héten egy-egy turnusban ötven fiatal dolgozik a táborban. A főidény csak június első felében kezdődik. Addigra elkészülnek a lakósátrak és egy turnusban 170 fiú és leány részére nyílik lehetőség munkára, pihenésre és szórakozásra.

Jelenleg a sátortábor berendezésében és az üdülőtelep rendezésében segítkeznek a fiatalok. Az elkövetkezendő időben megkezdődik a partvédelem kiépítése.

Az ifjúsági bizottság ezúton is felhívja a megyei bizottságok ifjúsági felelőseinek figyelmét, hogy a táborba jelentkező fiatalokat tájékoztassák a teendőkről, mert az első turnusban érkeztek olyan fiatalok is, akiknek azt mondták, hogy ingyenes üdülésre mennek. Ezért ezek a fiatalok nem vittek magukkal munkaruhát.

A táborban, mint ismeretes, heti 25 órát dolgoznak a fiatalok. A napi munkaidő 5 óra, vasárnap és hétfő pihenőnap. A fiatalok a munka ellenértékeként teljes ellátásban részesülnek. Az üdülő vezetősége és az ifjúsági bizottság az ellátás mellett a szórakozási és sportolási lehetőségekről is a legmesszebbmenőkig gondoskodik.

Vizsgáztak az öreg diákok

Szegeden 272 dolgozó jelentkezett az V—VIII. osztály elvégzésére. Az öreg diákok tanulásának elősegítésére a szakszervezet Csongrád megyei bizottsága oktatási bizottságot hozott létre. A bizottság szoros kapcsolatot tartott a szegedi Földműves utcai Hámán Kató általános iskola igazgatójával és a problémákat kölcsönösen oldották meg az iskola tanári karával.

Az oktatási bizottság segítő munkája nem maradt eredménytelen. Évközben alig volt lemorzsolódás. A tanulmányi átlag is jó. A közelmúltban vizsgázott nyolcadikosok közül az „A" osztálynak 3.88, a „C" osztálynak pedig 3.9 volt az átlaga.

A szakszervezet megyei bizottsága jelenleg a jövő évi tanév terveit készíti. Az új tervek között szerepel a többi között az is, hogy megfelelő számú jelentkező esetén Szegeden önálló gimnáziumot, vagy közgazdasági technikumot is szerveznek.

— l — r

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Sziládi Sándor Szeged, Tóth János Komárom, Suhatagi Béla Gödöllő, Várnai László Pécs, Bognár Károly Tapolca, Csomor János Szolnok. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Bognár Károly Tapolca: Népi ülnök voltam, Csomor János Szolnok: Javul a szakszervezeti bizottság munkája című írását helyszűke miatt nem tudjuk közölni.

A HIVATALOS LAPBÓL

20. számból: 111952/1961. I.3. C. A munkásszálláson történő elhelyezés és térítési díj szabályozása tárgyában megjelent rendelet kiegészítése.

21. számból: 112466/1961. I.3. A. A MÁV Felépítményi Vasanyagjavító Üzemi Vállalat elnevezésének és tárgyának módosítása.

112631/1961. I/2 C. Szakvizsgák megismétlése a szolgálatba visszavett kereskedelmi dolgozóknál. (A 114030/1958. I/4. C sz. rendelet módosítása).

110763/1961. I/3. B. Vasutas dolgozók balesetbiztosítása.

HÍREK

A póruljárt jótevő

Van egy régi szokás a vasúton. Ha a főnök ellenőrzést tart, körbejárja az állomást, az, akinél először megjelenik, titkos körsürgönyt ad le a többieknek.

Így történt ez a közelmúltban is — meséli V. K. állomásfőnökhelyettes:

Hajnali négy óra felé járt az idő... Egy cseppet sem volt feltűnő, hogy mindenki éber és hangos. Szinte távolba hallott a jelzősipok hangja és az ütközők tompa puffanása. Valahogy azt muzsikálták — fennhéjázva —, hogy: gyere csak főnök, nézd meg nálunk megy a munka, nincs ernyedés.

Jól van — gondoltam — elment az „avisó". Régi szokás, így volt. Így van. Így lesz. Tovább ballagtam...

Az egyik őrhelyen — amint ellenőrzöm a naplókat — megszólal a telefon. Miért, miért nem? — én vettem fel. A drót másik végén egy álmos hang szól: Vigyázz! Megy az öreg.

Ördög, pokol — na ez túlzás! — mondanám — még sértegetnek is!? Öreg? Arra gondoltam, hogy összeszidom a fecsegőt, aztán mégse... Dehogy jön, — mondtam egy oktávval lejjebb a hangomat, falusi zamatossággal.

Így a cimbora: Megy... ha mondom!

Á, dehogy — válaszoltam.

Ejnye azt a... és olyant mondott, amit nem bír el nyomdafesték. En a helyzet komikumot élvezve, nagy nyugalommal, egyre csak azt ismételgettem, hogy nem megy, nem jön...

Amaz elbődült, mint a kutya ha a farkát húzzák: Az istenfáját el... ment... ha... mondom!

Mire én, de most már az ismert hangomon: nem megy — értse meg —, mert már itt van, azaz itt vagyok.

Csend lett a vonal másik végén... Csak egy riadt, elnyújtott szót közvetített a membrán és másnap a helyi posta egy keményhangú rendreutasítást a póruljárt jótevőnek.

— lyf —

— Névadó ünnepség a Vasúti Főosztályon. A Főosztály nőbizottsága Szikulai Istvánné, a Számviteli Főnökség dolgozójának újszülött kislánya tiszteletére elsőízben rendezett névadó ünnepséget. Az ünnepség végén az újszülöttet kedves ajándékokkal halmozták el.

— Korszerű állomás épül Rudabányán. *Rudabányán a régi község és az új gyár közötti területen korszerű állomást építenek, mintegy 16 millió forintos költséggel.*

— Gagarin nevét vette fel Baján a Vasutas KISZ alapszervezet a közelmúltban megrendezett zászlóavató ünnepségen. A zászlón elhelyezték szalagjukat az egyes mozgalmi szervek képviselői is.

— Új ruhába öltöznek a felvételi épületek *a dombóvári pályafenntartási főnökség területén. Az idén Tamási és Keszőhidegkút között kerül sor a felvételi épületek tatarozására és festésére.*

— Vasutas mérnökök újítása a mezőgazdaságnak. Három vasutas gépészmérnök, Kun József, a celldömölki fűtőház főnöke, Feucht Walter és Fóth János mérnök új burgonyafülleszlőt szerkesztett. A gázolajtüzelésű burgonyafülesztőben egyszerre 400 kg burgonyát lehet fülleszteni 20—30 perc alatt.

— Eddig 14 brigád nyerte el a szocialista brigád címet *a Veszprém megyei vasúti szolgálati helyeken. Egyes brigádokban már arra törekszenek, hogy még egy szakmát elsajátítsanak. Ajkán a XIII-as pályamesteri szakaszon dolgozó Szvoboda-brigád tagjai például a hídász szakmát sajátították el.*

— Kölcsönző könyvtár Győr állomáson. A környező falvakból nagyon sokan járnak dolgozni a győri üzemekbe. A dolgozók nagyrésze vonatindulásig szívesen tölti idejét a kultúrváróteremben, ahol a folyóiratok és a napilapok mellett könyvet is kölcsönözhetnek a könyvbarátok.

— Április elején kezdték meg *az önürítő és billenős keskenynyomközű teherkocsik gyártását a Székesfehérvári Járműjavítóban.*

—A kisebb árudák és pavilonok helyett automatákat állítottak fel az NDK nagyobb vasúti pályaudvarain. A Mitropa-automaták nemcsak élelmiszert, hanem egyéb úti kellékeket is árusítanak.

— Milliós megtakarítás házilag előállítható sínhegesztő anyaggal. *A korszerű vasúthálózat követelménye a hézagnélküli felépítmény megteremtése. A sínek összehegesztését eddig költséges külföldi anyaggal végezték. A Lenin Kohászati Művek műszaki dolgozói a miskolci Nehézipari Műszaki Egyetem mechanika-technológiai tanszékének kutatóival hazai anyagból új sínhegesztő elegyet állítottak elő.*

Lakáscsere

— Elcserélném Balinka állomás és MÁVAUT főnökség mellett levő 2 szobás, összkomfortos lakásom gazdasági melléképületekkel, kerttel és 400 négyszögöl földdel (közelben erdő és víz) Székesfehérvár vagy Győr területén levő lakással. Cím: Kutsera Ferenc, Balinka állomás.

— Elcserélném MÁV házban levő szoba, konyhás, gázos, félkomfortos lakásomat nem MÁV lakással rendelkező vasutassal, hasonló két kisebb szobásra, kertesre. Nagy-Budapest területén, villamos közelében. Megtekinthető szombaton 4 óráig. Cím: Szabó, Bp, XIII., Mautner Sándor u. 137. I. 8.

— Elcserélném nagy szoba konyha, előszoba, kamrás, zárt balkonos, kertes MÁV szolgálati lakásomat hasonló vagy kisebb szobadrendelkezésű lakásra Budapest területén. Unger Ernő, Budapest, XV., Mozdonyfűtő u. 5. I. 3. (MÁV telep) Érdeklődni bármikor.

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

SPORT

Az első Kilián-verseny az Északiban

Kora délután még sötét esőfellegek gyülekeztek Kőbánya felett. Az Északi Járműjavító mintegy száz dolgozóját azonban nem tudta visszatartani attól, hogy műszak után csoportosan és jó kedvvel siessenek a Bihari úti Törekvés pályára, ahol az üzem dolgozói számára a Kilián-mozgalom beindulása óta először szervezték versenyeket.

A sportkör vezetősége és a helyi KISZ-szervezet közös munkájának eredménye volt, hogy első alkalommal a VIII/a, a XII., a XVII. osztály, valamint a szertár dolgozói, a Keleti állomás és az Orion-gyár fiataljai együtt töltöttek egy vidám sportdélutánt.

A Kilián-mozgalom jelvényszerző versenyeire jelentkezettek válogathattak a pontszerzési lehetőségekben. Labdarúgás, atlétika, női- és férfi röplabda szerepelt a műsorban. Nagyon helyesen, minden részt vevő számára elkészítették a Kilián-igazolványokat, melybe a verseny után mindjárt be is jegyezték az elért pontszámokat.

Színesebbé tette a versenyeket a két vendégcsapat meghívása. Meglátszott, hogy nem első alkalommal játszanak együtt, mint az északiak. Különösen a női röplabda csapatoknál, ahol az Orion-gyári lányok bizony ügyesebben kezelték a labdát. „Többet kell edzenünk, gyakrabban jövünk majd a pályára, legközelebb már jobban megy..." — biztatta a többieket Kissné az északi legügyesebb játékosa, aki a munka utáni háztartás, és kisfia mellett is szívesen talál lehetőséget a sportolásra. Nagy Ilonka az üzemi konyha fiatal dolgozója is úgy véli, hogy a Kilián-versenyek rendszeres sportlehetőséget adnak számára is. Rövid idő alatt nagyon megszerette a röplabdát.

Az elmúlt hónapokban sok szó esett arról, hogy a Kilián-mozgalom lelke a verseny, hiszen csak így lehet pontokat gyűjteni, rendszeressé tenni a dolgozók számára a sportolást. Az északiakban tisztában vannak ezzel, mert a hasonló sportdélutánokat rendszeresíteni kívánják.

A sportkör vezetőinek nagy segítséget ad ehhez néhány lelkes KISZ-fiatal, akik nemcsak a sportolásban, de a szervezőmunkában is élenjárnak. Bizony megérdemelné ez a kezdeti lelkesedés, hogy a legközelebbi alkalommal ne poros pálya várja a résztvevőket, mert ez rontja a mozgalom népszerűségét, a sport örömét és szépségét.

A debreceni birkózók nyerték a pontversenyt

A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya május 27-én és 28-án a BVSC Szőnyi úti birkózótermében rendezte meg a felnőtt vasutas birkózók 1961. évi kötöttfogású bajnokságát. A bajnokságon 14 vasutas sportkör mintegy 100 versenyzője lépett szőnyegre. Minden súlycsoportban népes mezőnyök indultak. Még a nehézsúlyban is 7 versenyző állt rajthoz.

A bajnokságot színvonalas küzdelmek, érdekes, izgalmas összecsapások jellemezték. Különösen kimagaslott a mezőnyből Tarr. Rajta kívül a fiatal Pintér, a debreceni, a szegedi és a szolnoki versenyzők jó szereplését kell kiemelnünk. A pontversenyt ezúttal a debreceni birkózók nyerték a BVSC előtt.

Lepkesúly: 1. Keresztúri (Szegedi VSE). 2. Olveti (DVSC), 3. Balogh (Szolnoki MÁV). Légsúly: 1. Tálas (Dunakeszi). 2. Völgyi (BVSC), 3. Kalmár (DVSC). Pehelysúly: 1. Hódos (DVSC), 2. Kátai (BVSC). 3. Bárkányi (SZVSE). Könnyűsúly: 1. Ivanovics (Szolnok), 2. Ispán (DVSC), 3. Polyák (BVSC). Váltósúly: 1. Tarr (BVSC), 2. Gál (Geglédi VSE). 3. Kovács J. (SZVSE). Középsúly: 1. Pintér (BVSC), 2. Bordás (BVSC), 3. Villám (SZVSE). Félnehézsúly: 1. Kovács (DVSC), 2. Balla (CVSE), 3. Batki (SZVSE). Nehézsúly: 1. Vászin (DVSC), 2. Höhn (SZVSE), 3. Szabó (DVSC).

Az összetett pontversenyben: 1. Debreceni VSC 23 pont. 2. BVSC 20 pont, 3. Szegedi VSE 12 pont.

Harmadik helyen végeztek

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség április végén a jugoszláviai Bledben rendezte meg a nemzetközi vasutas asztaliteniszbajnokságot. Az idei bajnokságra tizenkét ország küldte el legjobb vasutas asztaliteniszezőit. A magyar csapat csoportelsőként jutott be a döntőbe, ahol az NDK, a jugoszláv és az osztrák válogatott ellen kellett felvennünk a küzdelmet.

A négyes döntő első mérkőzését a válogatott versenyzőkből álló osztrák csapat ellen vívták Berczikék. Európa bajnokunk valamennyi ellenfelét legyőzte, csapatunk ennek ellenére 5:3 arányú vereséget szenvedett.

A jugoszláv csapat ellen már jobban ment a fiataloknak. Nagy küzdelemben Berczik 3, Bíró és Fehérkuti 1—1 győzelmével 5:4 arányban legyőzték a vendéglátók csapatát. Mivel a közönség fergeteges biztatásától megtáltosodott jugoszlávok 5:3 arányban legyőzték az osztrákokat, a magyar csapat előtt is felcsillant a remény. Ha a magyar csapat 5:0 arányban legyőzi az NDK együttesét, megnyeri a bajnokságot. Ellenkező esetben a második, vagy a harmadik helyen végez. A nagy tét miatt a fiatal Fehérkuti kissé idegesen játszott, így két ízben vereséget szenvedett.

A magyar csapat végülis 5:2 arányban győzött, de jobb szett aránnyal a jugoszláv és az osztrák csapat megelőzött bennünket. A bajnokságot tehát Jugoszlávia nyerte, 2. Ausztria, 3. Magyarország, 4. NDK. A nők versenyében Csehszlovákia végzett az első helyen, a magyar lányok hetedikek lettek. **A legeredményesebb férfi versenyző részére kiírt tiszteletdíjat Berczik Zoltán nyerte.**

Sporthírek

Első a vasutforgalmi technikum. A Vasuti Főosztály oktatási osztálya a szakszervezet kultúrnevelési és sportosztályával közösen az idén is megrendezte a vasuti technikumok felszabadulási sportversenyét. A hét sportágban kiírt verseny döntőit Szegeden bonyolították le. A másodízben megrendezett versenyen az idén is a Szegedi Vasutforgalmi Technikum diákjai szerepeltek a legjobban. A torna és az úszás kivételével valamennyi sportágban a szegediek végeztek az első helyen. A második helyet a Vasutgépészeti Technikum szerezte meg, harmadik a Pályafenntartási Technikum.

★

Angliába utazott a BVSC vívó csapata. A húsz tagú sportküldöttség két hetet tölt a szigetországban. Ez idő alatt több versenyen találkoznak az angol vívókkal. A csapat május 28-án indult el a túra első állomására, Londonba.

★

A Testnevelés és a Sport Érdemes Dolgozója kitüntetésben részesült Fekete Ferenc, a Komáromi VSC elnöke. Fekete Ferenc évek óta fáradhatatlanul tevékenykedik a sportkör élén.

ÚJ TOLATÓ CSAPAT

— Csakhogy felébredt valaki! Tessék mondani, merre van a Konzervgyár iparvágánya?

LELKIISMERET

— Kicsit megkésett a gyorsteher, ezért egyenesen ide hoztuk a zöldséget.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. JÚNIUS 17.

Július 1-én veszi kezdetét a baráti államok vasutasainak nemzetközi munkaversenye

A nemzetközi személy- és tehervonat-forgalom további megjavítása érdekében a baráti államok vasútainak és vasútas szakszervezeteinek képviselői *április 26—27-én Budapesten* gyültek össze, hogy megtárgyalják a nemzetközi munkaverseny feltételeit.

Az első nemzetközi munkaverseny-konferenciát a MÁV vezérigazgató-helyettese nyitotta meg. Beszédében hangsúlyozta, hogy a nemzetközi munkaverseny-mozgalom nagy jelentőséggel bír a forgalom további javítása szempontjából, elősegíti az utazási kultúra, a vasúti forgalom pontosságának és teljesítő képességének emelését. Ezen túlmenően szorosabbra fűzi a baráti államok vasútas dolgozóinak kapcsolatát is.

A konferencián megjelent vasútak és vasútas szakszervezetek képviselői egyhangúlag helyeselték a nemzetközi munkaverseny szükségességét, melynek nagy politikai és gazdasági eredményeket tulajdonítanak.

A nemzetközi munkaverseny jelentősége

A Német Demokratikus Köztársaság küldöttségének vezetője többek között kijelentette, hogy politikai szempontból a nemzetközi munkaversenynek az a nagy jelentősége, hogy segítséget ad a szocialista tábor vasútai részére, hogy minőségi és mennyiségi vonatkozásban is túlszárnyalhassuk a kapitalista vasútakat.

Részt vettek az értekezleten a baráti vasútak által *Prágában létesített Forgalmi Ellenőrző Iroda* képviselői, valamint az *OSzZsD Forgalmi Főbizottságának* képviselője is.

Az alábbiakban kivonatosan ismertetjük a nemzetközi munkaverseny-megállapodás jelentősebb részeit.

A munkaversenyben a nemzetközi személyszállító és zárt nemzetközi tehervonatok közlekedtetése kerül értékelésre A MÁV viszonylatában ezek a következők:

Személyszállító vonatok:

101/102. sz. Hungária-expressz, 201/508—509/202 Orient—Balt-expressz, 6602—6601 Orient—Arlberg-expressz, 7/8 Pannónia-expressz, 908/909 Pannónia-expressz szárnyvonatai, 902/901 Pannónia-expressz szárnyvonatai.

Tehervonatok:

1. 5651/a—5652/a sz. Curtici—Szob átmenő zárt vonat
2. 5653/b—5654/b sz. Curtici—Szob átmenő zárt vonat
3. 5655—5656 sz. Curtici—Szob átmenő zárt vonat
4. 5659/a—5660/a sz. Curtici—Szob átmenő zárt vonat
5. 252 sz. Rákosrendező—Szob átmenő zárt vonat
6. 4052 sz. Bp. Ferencváros TEEM expressz tehervonat
7. 6024/275 sz. Drezda—Budapest zárt MÁV-vonat
8. 6026/287 sz. Drezda—Budapest zárt MÁV-vonat
9. 5653—5654 sz. Curtici—Szob átmenő zárt vonat
10. 5657/a—5658/a sz. Curtici—Szob átmenő zárt vonat
11. 5659—5660 sz. Curtici—Szob átmenő zárt vonat
12. 5651/b—5652/b sz. Curtici—Szob átmenő zárt vonat
13. 2051/454/a 1552 sz. Curtici—Szolnok—Hidasnémeti átmenő zárt vonat.

A vonatösszeállítási előírások betartása szempontjából a fenti tehervonatokon kívül a határforgalomban közlekedő összes tehervonatok értékelésre kerülnek.

Minőségi vonatösszeállítást

A szocialista munkaverseny-szerződésben a vasútak és a vasútas szakszervezetek képviselői kötelezettséget vállaltak, hogy a felsorolt vonatokat menetrend szerint közlekedtetik, a határállomásokon vonatösszeállítási előírásoknak megfelelően átadják. A továbbítandó vonatokhoz a szükséges mozdonyokat idejében kiállítják.

A nemzetközi munkaversenyben értékelésre kerül tehát *a menetrendszerűség és a minőségi vonatösszeállítás.* Az előbbi a késési percek alakulásának, az utóbbi pedig a vonatösszeállítási előírások alapján. Legjobb eredményt az a vasút éri el, ahol a tárgyfélévben az egy közlekedett vonatra eső késési perc a legkevesebb volt és a vonatösszeállítási előírásokat a legtöbb vonatnál betartották.

A Magyar Államvasútak ebben a versenyben exponált helyet foglal el, ezért különös gonddal kell tehát kezelni az átmenő és helyből induló nemzetközi vonatokat. Határállomásaink és a nemzetközi vonatokat indító, valamint ezek által érintett nagy rendező- és személy-pályaudvaraink dolgozóinak összehangolt jó munkája szükséges ahhoz, hogy a versenyben a megfelelő helyet elnyerhessük.

Minden vasutas dolgozó a maga területén munkaja legjavát adja azért, hogy a nemzetközi személyszállító és tehervonataink menetrend szerint közlekedjenek, a késve átvett vonatok késését pedig a minimumra csökkentsük.

Legyünk kezdeményezők

Abban, hogy a munkaverseny-konferencia *Budapesten* összeülhetett és megtárgyalhatta a nemzetközi munkaverseny feltételeit, kezdeményező és szervező szerepe van a MÁV-nak. Legyünk kezdeményezők a verseny lendületének kibontakozásában és fokozásában, hogy eredményes munkánkkal már az első félévben elnyerhessük a Német Demokratikus Köztársaság vasútja és vasutas szakszervezete által alapított *vándorzászlót és vándorserleget*, mellyel együtt a munkában élenjáró dolgozók anyagi juttatása sem marad el.

Határállomásaink nagy része párosversenyben áll a szomszédos baráti vasút határállomásaival. Ezeket a meglévő határforgalmi versenyeket a nemzetközi munkaverseny-megállapodás alapján fel kell újítani, hogy azok az országos célkitűzéseket segítsék úgy, hogy a határállomások célkitűzései megegyezzenek az országos célkitűzésekkel.

Az 1961. július 1-én életbe lépő nemzetközi szocialista munkaverseny eredményessége megköveteli a két szomszédos határállomás dolgozóinak együttműködését. *Különösen fontos az együttműködés a közös határállomásokon.*

Az együttműködés alapfeltételeit biztosítja a Budapesten megkötött munkaverseny-szerződés, mert abban a részt vevő vasutak feladatai azonosak.

Az érdekelt állomások, pályaudvarok, fűtőházak szakszervezeti bizottságai tudatosítsák a dolgozókkal a nemzetközi munkaverseny jelentőségét s megfelelően készítsék elő a verseny beindulását.

Tóth János

Eredményesen dolgozik az Udvardi brigád

A veszprém-külsői csomóponti pártbizottság még az év elején tárgyalta a vonalfőnökség munkáját. A pártbizottság olyan határozatot hozott, hogy javítani kell a munkaszervezést, jobb összhangot kell teremteni a társszolgálati ágak között és olyan módszereket kell alkalmazni, amelyek segítségével javítani lehet a különböző mutatók alakulását és a gazdaságosságot.

A határozat nyomán április 4-e tiszteletére brigádversenyt szerveztek a vonalfőnökség területén. A munkabrigádok közül *Udvardi László* menetirányító 11 tagú brigádja jár az élen. Havi eredményük átlagosan 2 százalékkal jobb, mint a többi brigádé. A vonatközlekedési tervet áprilisban és májusban 90 százalékra teljesítették. Megszüntették az indokolatlan gépácsorgásokat és a jelzőnél való feltartóztatást. De figyelemreméltó eredményeket értek el a kocsik átlagos terhelésében és a tehervonatok menetrendszerinti indításában is.

Az átlag: 104,3 százalék

A múlt évi 102 százalékról az idén 103 százalékra emelték Miskolc tiszai-pályaudvar élüzem-szintjét. A szakszervezeti bizottság, a szakszervezeti aktívák jó szervező munkájának és a dolgozók lelkesedésének tulajdonítható, hogy májusban a 103 százalékos szintet is túlteljesítették. A tehervonatok átlagos terhelését 106,3, a tehervonatok menetrend szerinti indítását 75,9, a kocsitartózkodási tervet 107,5, a gurítási tervet pedig 105,8 százalékra teljesítették.

Az öt hónap göngyölített eredménye is jó, átlag 104,3 százalék. Eszerint a tiszai-pályaudvar az első félév alapján esélyese az élüzem címnek.

Ugiyai Sándor

A pályafenntartás múltja, jelene és jövője

A közelmúltban *Papp Károly* elvtárs, a 6. szakosztály vezetője érdekes előadást tartott *Pécsett* a MÁV felépítményének alakulásáról, jelenlegi helyzetéről. Az előadás első részében 1920—1945 közötti időszakról, majd a felszabadulás óta eltelt 16 esztendő eredményeiről beszélt. Leginkább az ragadta meg a figyelmünket, hogy milyen lázas ütemben folyik hazánkban a vasúti pályák korszerűsítése.

A pályafenntartás gépesítése tulajdonképpen a felszabadulás után kezdődött meg. Azelőtt *a MÁV pályaépítési gépparkja összesen 2000 lóerőnek felelt meg. Jelenleg 30 000 lóerőt tesz ki.* Ezek között már a legkorszerűbb aláverő, rostáló és földmunkagépek is megtalálhatók.

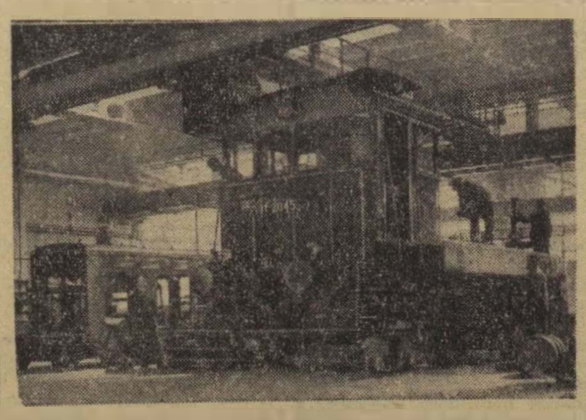
Külföldi gépek beszerzésével és a hazai gyártás útján a második ötéves terv végéig ez a gépállomány a duplájára fog növekedni. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy *a pályaépítés és a pályafenntartás legnehezebb fizikai munkát igénylő feladatait gépekkel végezhetjük el.*

1945 előtt a pályamunkások elhelyezése sem érte el a minimális kulturális és egészségügyi színvonalat. Ma minden igazgatóság több laktanyakocsikból álló szerelvénnyel rendelkezik, amelyet televízióval, rádióval, könyvtárral felszerelt kultúrkocsi egészít ki. Most készül három mozgó fürdőszerelvény, amely a dolgozók higiéniai igényeit elégíti majd ki. Ezeket a szerelvényeket ellátják a legkorszerűbb légfűtéses szárító és öltözőhelyiségekkel.

Budapesten és két vidéki gócponton korszerű munkásszálló építésére kerül sor.

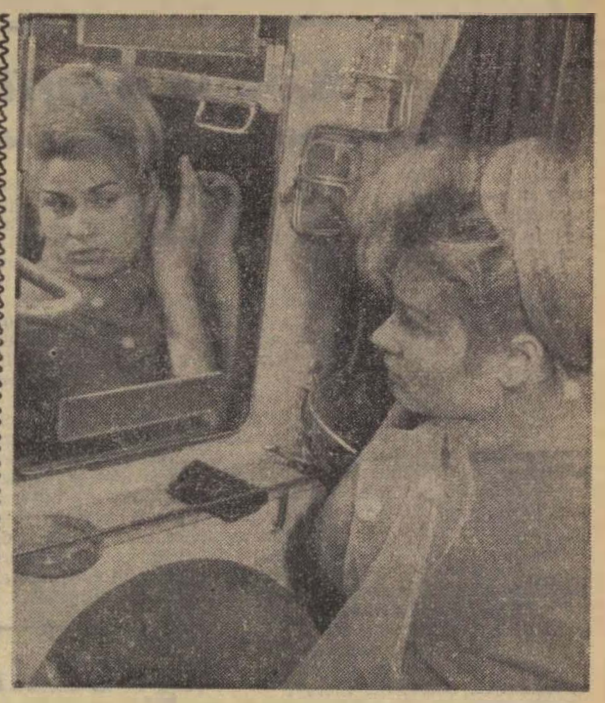
Az előadást szemléltető vetített képek és térképvázlatok tették érdekessé.

Várnai László
Pécs



Az Északi Járműjavító új, korszerű dieseljavító műhelyének egy részében már megkezdődött a termelés. Az építkezés teljes befejezésével ez lesz az ország legnagyobb és legkorszerűbb diesel-javítóműhelye

(MTI Foto Lajos György felv.)



Az év elején új hálókocsi járat indult Budapest és Békéscsaba között. A 20 személyes hálókocsikat a Dunakeszi Vagongyárban készítették. Képünkön az egyik hálófülke toalettje látható.

(MTI Foto Mező Sándor felv.)

A VII. Országos Vasutas Ifjúsági Találkozó műsora

Mint már előző lapunkban hírt adtunk róla, az idén is *Balatonalmádiban* kerül sor a vasutas fiatalok találkozójára. A június 25-én, sorrendben hetedszer megrendezésre kerülő országos vasutas ifjúsági találkozón gazdag kulturális és sportprogram várja a fiatalokat.

A kultúrműsor a kora délelőtti órákban kezdődik. Az ünnepi nagygyűlés kezdete előtt *Balassa Tamás* tánczenekara ad mintegy 3 órás műsort, *Toldi Mária és Keméndy András* táncdalénekesek közreműködésével.

A nagygyűlésre 10 órakor kerül sor a parkban felállított szabadtéri színpad előterében. Utána öntevékeny vasutas kultúrcsoportok és neves színművészek, operaénekesek, valamint élsportolók közreműködésével folytatódik a kultúr- és sportműsor.

A kultúrműsorban fellépnek:

Takács Paula Kossuth-díjas érdemes művész, Komlóssy Erzsébet, Lorenz Kornélia, Domahidy László, Kenéz Ernő, az Operaház művészei, Mikes Lilla előadóművész, a Vasutasok Szakszervezete Központi Szimfonikus zenekara és vegyeskórusa, a Landler Járműjavító balett csoportja, a Debreceni Járműjavító népi tánccsoportja, a Vasutasok Szakszervezete ifjúsági fúvószenekara és tánczenekara és a Szombathelyi Járműjavító pengetős zenekara.

A sportbemutatóra

a kora délutáni órákban kerül sor, ugyancsak a szabadtéri nagy színpadon. A Pécsi VSK válogatott női tornászai, a Testvériség, a Debreceni VSC és a Budapesti Honvéd tornászai adnak ízelítőt tudásukból. A nagyszabásúnak ígérkező tornabemutatón kívül a BVSC vívói a BVSC és a Honvéd birkozói, a súlyemelő válogatott keret tagjai és a Testvériség ifjúsági súlyemelői mutatják be tudásukat.

A különvonatok indulása:

június 24-én a *Pécsről* 23,10 órakor induló vonat Szentlőrincen, Dombóváron, Rétszilason és Sárdbogárdon áll meg. Ez a vonat 25-én 4,35 órakor érkezik Balatonalmádiba. *Debrecenből* 21,55 órakor induló vonat Püspökladányban, Karcagon, Kisújszálláson és Törökszentmiklóson áll meg és 25-én 5,30-kor érkezik Balatonalmádiba. *Szolnokról* június 25-én 1,30 órakor induló vonat 6,08 órakor érkezik Balatonalmádiba. *Miskolcról* 0,13 órakor induló vonat Füzesabonyban és Vámosgyörkön áll meg és 6,33 órakor érkezik Balatonalmádiba. *Hatvanból* 3,18 órakor induló vonat 7,20 órakor érkezik Balatonalmádiba. *Szegedről* 0,20 órakor induló vonat Kiskunfélegyházán, Városföldön, Kecskeméten és Nagykőrösön áll meg, majd 0,45 órakor érkezik Balatonalmádiba. *Szombathelyről* 5,14 órakor induló vonat Sárváron, Celldömölkön, Bobán, Ukkon és Tapolcán áll meg, majd 9,30 órakor érkezik Balatonalmádiba. *A Budapest Keleti pályaudvarról* 5,20 órakor induló vonat Székesfehérváron áll meg és 7.47-kor érkezik Balatonalmádiba. *A Budapest-Kelenföldről* 7 órakor induló és Pusztaszabolcson át közlekedő vonat 9,33 órakor érkezik Balatonalmádiba.

A különvonatok visszaindulása Balatonalmádiból:

június 25-én *Pécsre* 18,01 órakor, *Debrecenbe* 18.15 órakor, *Szolnokra* 17,35 órakor, *Miskolcra* 17,10-kor, *Szegedre* 19,10 órakor, *Hatvanba* 19,40-kor, *Szombathelyre* 19,17-kor, *Budapest Keleti-pályaudvarra* 20,50-kor, *Budapest-Kelenföldre* 19,55-kor. A különvonatok visszafelé is azokon az állomásokon állnak meg, mint odautazáskor.

Közös magyar–román határállomás Curticiben

A szegedi igazgatóság területén a romániai átmenő forgalmat *Lökösházán* és *Curtici* állomáson bonyolították le a vasutasok, a vámhatóság és a határőrség dolgozói. A két határállomáson való kezelés megnövelte a vonatok tartózkodási idejét. Az új menetrend életbelépésével azonban megváltozott a helyzet. A két ország közlekedési minisztériuma ugyanis megállapodott, hogy ezentúl egy helyen, *Curticiben* végzik el a szükséges kezeléseket.

Az eddigi tapasztalatok azt igazolják, hogy a magyar és román vasutasok zavartalanul végzik munkájukat *Curticiben.*

Sz. S.

25-en kezdték, 25-en végezték

A napokban vizsgáztak *Szerencsen* a múlt ősszel indult üzemi iskola hallgatói. Az iskola nagy népszerűségnek örvend. Ezt bizonyítja az is, hogy a tanulók között szép számmal voltak nők és idősebb férfiak is.

A beíratkozottak közül mindenki végigjárta a tanévet. Az általános iskola nyolcadik osztályában huszonöten végeztek. A tanulmányi eredmény: *öt jeles, hét jó, tizenegy közepes és csupán két elégséges.*

A végzett nyolcadikosok elbúcsúztak az általános iskolától. Helyükbe új dolgozókat szervezünk a következő tanévre. Szeretnénk elérni, hogy Szerencs állomáson minden dolgozónak meg legyen az általános iskola nyolc osztálya.

K. I.

Közös ügyünk

A társadalombiztosítás javítását célzó intézkedések

Lapunk június 1-i számában utaltunk arra, hogy a vasutas társadalombiztosítas 1960. évi költségvetésének alakulasában szerepet jatszo hibák, helytelen szemléletek ismertetesére visszatérünk.

A költségvetés egyes rovatainál mutatkozó túllépések oka már az elozo évekre visszanyulik. Eppen ezért a mult ev elején feladatunknak tekintettük felülvizsgalni a túllépések okait és kidolgozni azokat a módszereket, amelyekkel el tudjuk érni, hogy lehetőleg a költségvetés keretein belül gazdálkodjunk. Bizonyos volt ugyanis, hogy egyes szolgáltatásoknál — például táppénz, gyógyszer-kiadás — indokolatlanul magas a túllépés. És ez esetenként szabálytalanságokat is rejt magában. A biztosítottak egy része még nem érez kellő felelősséget a törvények és szabályok betartását illetően. Találhatók még olyanok, akik jogtalanul vesznek fel táppénzt.

Párthatározat alapján

Feimértük azokat a fogyatékosságainkat, amelyek veszélyeztették a költségvetésen belüli gazdálkodást. Fokoztuk a társadalmi ellenőrzést. 134 szolgálati hely társadalombiztosítási tanácsának elnökét oktattuk ki a tennivalókra, melynek alapját tapasztalataink mellett a párt 1959. februári — a dolgozók társadalombiztosítási és egészségügyi helyzetéről szóló — határozata képezte.

Íly módon sikerült a társadalombiztosítási tanácsokat, azok albizottságait, az aktívákat mozgósítani. Javult a tanácsok üzemegészségügyi tevékenysége, kapcsolatuk az üzemorvosokkal. Hatékonyabbá vált a csökkent munkaképességű, valamint a korhatáron túli dolgozók felvételének megakadályozása. Korábban ugyanis gyakori volt a munkaero-hiány pótlására olyan dolgozók felvétele, akik rövid foglalkoztatás után nem tudták ellátni a vasúti szolgálatot.

A szakellenőrzés vonalán is voltak hiányosságok. Ezért kötelezővé tettük, hogy ellenőreink ellenőrzéseik alkalmával mindenre kiterjedő vizsgálatot tartsanak. Felelősségre vontuk azokat a szolgálati vezetőket, akik a vizsgálatok során felfedett hiányokat nem szüntették meg.

Van előrehaladás

Csökkentettük az indokolatlan pazarlást a gyógyfürdő tényezőknél. Szabályoztuk a kiadható mennyiséget, a felhasználás időtartamát és a gyógyfürdők igénybevételének feltételeit. Eredményeket hozott a gyógyászati segédeszközöknél alkalmazott szigorítás is, amellett, hogy éberen őrködünk azon, hogy a rászorulók mindazt a juttatást megkapják, amelyet egészségük helyreállítása megkíván és ami megilleti őket.

Az orvosok liberalizmusának megszüntetésében is van némi eredmény. Bár még ma is kevés az előrehaladás, a betegállományba-vételt, a gyógyszer és a gyógyászati segédeszközök felírását illetően. Ezeknek tudható be, hogy a gyógyszerköltségeket a múlt évben közel 2 millió forinttal túlléptük

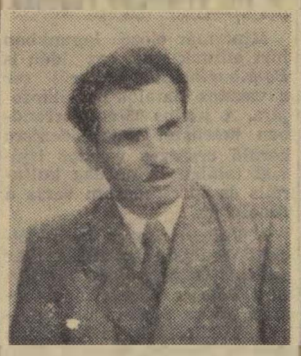
A szolgálati vezetők hozzáállásában is van javulás. Ez sajnos néhány esettol eltekintve kényszerítő körülmények folytán állt be. Ahol a jó szó nem mutatkozott hatásosnak, ott a törvényben biztosított jogunknál fogva bírságot róttunk ki.

Nem célunk adminisztratív eszközökkel elérni a költségvetésen belüli gazdálkodást. Sokkal fontosabbnak tartjuk neveléssel, meggyőzo szóval oda hatni, hogy minden biztosított őrködjön a törvények betartása felett, ne történhessen meg, hogy egyesek jogtalan előnyhöz jussanak mások rovására.

Ferland Sándor

Egy bizalmi portréja

Kiss Balázs kocsifényező 25 éve dolgozik a *Szombathelyi Járműjavítóban.* Szorgalmával, szerénységével már 1948-ban kiérdemelte a szervezett dolgozók bizalmát. Munkatársai őt választották szakszervezeti bizalminak.



Az 51 esztendős kocsifényező azóta megszakítás nélkül aktívája a szakszervezetnek. Bizalmi munkáját odaadással, nagy ügybuzgalommal végzi. Különösen lelkiismeretesen foglalkozik a csoportjába tartozó dolgozók ügyes-bajos problémáival. A betegeket például rendszeresen felkeresi. Elbeszélget velük, kikérdezi őket gondjaikról, problémáikról, s ha úgy látja, hogy a betegnek anyagi támogatásra van szüksége, rendkívüli segélyre javasolja.

Kiss Balázs a szakszervezeti bizottságtól kapott feladatokat is maradéktalanul elvégzi. Azok közé tartozik, akik soha nem elégednek meg azzal, hogy csoportértekezleten tájékoztatják a dolgozókat a tennivalókról. Menetközben is mindig talál módot arra, hogy elbeszélgessen velük, mozgósítsa őket egy-egy feladat megoldására. Nem véletlen, hogy a csoportja mindig aktívan kiveszi részét a társadalmi munkából és a rendezvényekről sem maradnak távol.

Az idős bizalmi a déli ebédszünetben is állandóan tevékenykedik. Ezt az időt rendszerint újságolvasásra, az érdekesebb kül- és belpolitikai események megvitatására szenteli. Hasonlóan cselekszik reggel a munkakezdés előtt, azzal a különbséggel, hogy ilyenkor a napi feladatokkal foglalkozik.

Még valamit el kell mondani Kiss Balázsról. Mint jó szakember tudását nem rejti véka alá. Főként a fiataloknak nyújt segítséget. De szívesen kicseréli negyedszázados tapasztalatait másokkal is.

NEMZETKÖZI élet

Új vasútvonalak a szűzföldeken

A kazahsztáni, és a középázsiai szűzföldi területeken számos új utat, vasútvonalat építenek a szállítás meggyorsítására. Az idén helyezik például üzembe a *Jeszij—Turgaj* közötti vasútvonalat, amelynek első szakaszán már folynak a szállítások az újonnan szervezett állami gazdaságokba. Rekonstruálják a meglevő vasútvonalakat, utakat többszáz kilométer hosszúságú bekötőutat építenek a vasútvonalakhoz az újonnan szervezett gazdaságoktól.

A hétéves terv során a többi között elkészül a *Kusztanaj* városát *Urickojevel* összekötő 142 kilométer hosszú vasútvonal, s 1965-ig villamosítják a szűzföldi terület egyik legfontosabb — a *Karaganda—Celinograd—Tobl* közti vasútvonalat, amelynek hosszúsága mintegy 1100 kilométer.

Villamosítják a sarkmenti fővonalat

A 69. szélességi fokon túl a *Jeniszejtől* a *Tamiri* tundrán át húzódik a *Szovjetunió* legészakibb vasúti fővonala a *Dudinka—Norilszk* vonal. A hétéves terv végére ezt a fontos vasútvonalat is elektromos vontatásúvá alakítják át. Ezzel jelentékenyen emelik a teherszállítás mennyiségét.

Bulgáriában villamosítják a fővonalakat

Bulgáriában a Szállítási Tudományos Kutató Intézet kidolgozta a vasút villamosításának programját. Eszerint még ebben az évben villamosítják a szófia—plovdivi vonalat. Megkezdődtek a munkálatok a *Russze—Gorna—Orehovica* vonalon és ugyancsak előkészítés alatt áll a *Gorna—Orehovica—Mezdra* vonal is.

Újabb vasutassztrájk Japánban

A japán magánvasutak szolgálatában álló mintegy 120 000 vasutas magasabb bér kiharcolásáért sztrájkba kezdett a közelmúltban. A háború befejezése óta ez volt a legnagyobb vasutas sztrájk, amelynek különös jelentőséget ad az a körülmény is, hogy a reakciós japán kormány a sztrájkjogot erősen korlátozza.

Dieselesítik az angol fővonalakat

Az angol szállítási igazgatóság 88 újtípusú, 900 lóerős dieselmozdonyt rendelt, amelyeket mint elektromos átvitelű szabvány mozdonyokat fognak használni. Ezeket a diesel-mozdonyokat főleg rövidtávú teher- és személyvonatokhoz alkalmazzák majd a skót területen. Az új dieselmozdonyok közül 20 darabot olajfűtésű kazánokkal szerelnek fel, tekintettel a gazdaságos személykocsikra.

Rekord munkanélküliség az USA-ban

Az „AFL—CIO News" az amerikai szakszervezeti szövetség sajtóorgánumának közlése szerint az USA-ban 1961 februárban 5,7 millió munkanélkülit tartottak számon. Ez annyit jelent, hogy a rendelkezésre álló munkaerő 6.8 százaléka munkanélkül van, közülük 1,6 millió 15 hete, vagy ennél is hosszabb ideje.

1941 óta az idén érte el a legmagasabb szintet a munkanélküliség az Egyesült Államokban.

Átépítik a pestlőrinci felüljárót

Már több évvel ezelőtt felvetődött a pestlőrinci gyalogfelüljáró átépítésének gondolata. Az átépítést egyrészt az állomási vágányok tervezett bővítése, másrészt a Lőrinci Fonóipar dolgozóinak kérése indokolta.

Az új gyalog-felüljáró előregyártott vasbeton alátámasztású vasszerkezetekből készül. Az alapozás után május végén került sor a lépcsők és az oszlopok felállítására. Az athidalo szerkezetek egy részét közúti daruval, az utolsó 28 méteres nyílású vasszerkezetet 65 tonnás vasúti daruval május 30-án emelték a helyére. Az új gyalog-felüljárót rövidesen átadják a forgalomnak.

A építési költséget a vasút és a fonógyár közösen viselik.

KÉT HÍR SOMOGYBÓL

— Májusban megalakult a somogy megyei vasutas dolgozók 21 tagú képzőmüvészeti csoportja. A csoporton belül festő-, fafaragó, szobrász, rajzoló és fotoszakkör is alakult. A képzőművész-csoport első kiállítására junius 20-tól kerül sor Kaposvárott.

— Kiválóan szerepelt a balatonbogláti vasutas kórus *a Latinka Sándor Somogy megyei kulturális seregszemlén. Az igen erős mezőnyben az élen végeztek és így megszerezték a jogot az országos döntőben való részvételre.*

A VILÁG VASÚTJAIRÓL

VARSÓ: Lengyelországban is mind nagyobb teret hódít a munkaközi torna. Az Oszty-i vasúti üzem dolgozói elhatározták, hogy mindennap 10 percet szentelnek tornára.

BELGRÁD: Az Egyesült Államok kormánya által külön erre a célra nyújtott hitelből Jugoszlávia 77 dieselmozdonyt vásárol az USA-ból. 28 mozdonyt már üzembe helyeztek a jugoszláv vonalakon. A többi gépet az év végéig kapják meg.

ATHÉN: A görög vasutak újabb tiz háromrészes motorvonatot rendeltek Nyugat-Németországtól. Az 1959-ben vásárolt 7 dieselmotoros vonat ugyan is bevált a görög vasúti forgalomban.

ANKARA: A török fővárosban szovjet—török megállapodást irtak alá a Szovjetunió és Törökország között létesítendő vasúti összeköttetésről. Ez a megállapodás tiszteletben tartja mindkét fél kölcsönös érdekeit és az 1922-ben a Szovjetunió és Törökország között létrejött konvenció helyébe lép

KIJEV: A vasutasok kultúrházában öntevékenyu vasutas művészek seregszemléje zajlott le a közelmúltban. Különösen nagy sikere volt a bobrikí kórusnak, a tartalékállomás zenekarának és a kettes hidosztag zenekarának.

ÚJ-DELHI: A második indiai ötéves terv befejezéséig, 1956—1961 végéig 1650 km-nyi fővonalat villamosítanak. Az indiai vasutak az új villamosmozdonyokat Japánban és Európában rendelte.

BRÜSSZEL: A szövetségi vasutak igazgatósága az Európai Beruházási Bankhoz fordult 25 millió dollár hitelért. Ebből a hitelből akarják villamosítani a Hanau—Hamburg vasútvonalat.

RÓMA: Az Union Internationale des Chemins de Fer (Vasutak Nemzetközi Egyesülése) átszervezte információs osztályát, s ennek során információs és publicisztikai osztályt állított fel Rómában.

TOKIÓ: A japán felsőház elhatározta a vasúti tarifák 15%-os emelését. Ez a tarifaemelés, amely már április 15-i hatállyal érvénybe lépett, a japán dolgozókat további 50 milliárd yennel terheli.

DREZDA: 1961 június 6—9-ig tartották Drezdában a közlekedési főiskolán a IV. közlekedéstudományi napokat. Az NDK-ból és több európai országból, mintegy 140 előadást nyújtottak be.

ÉLETÜNK FÉNYE

A szovjet vasutasok az SZKP XXII. kongresszusára készülnek

A Szovjetunió népei az SZKP közelgő XXII. kongresszusára hatalmas munkasikerekkel készülnek. Hogy milyen grandiózus átalakulások mennek végbe országunkban azt elsősorban a vasutasok láthatják, hiszen a fejlődésnek megfelelően szaporodnak a teherszállítások is.

1960-ban a Szovjetunió vasútjainak teljesítménye 1500 milliárd tonnakilométer volt,

alig kevesebb az 1961. évre tervezettnél. A vasutasok csaknem egy évvel túlteljesítették a hétéves terv ellenőrző számait.

A folyó év első negyedének eredményei arra engednek következtetni, hogy az előirányzatot 70 milliárd tonnakilométerrel fogják túlszárnyalni. 1961-re 170 milliárd utaskilométert vettek tervbe.

Nyilvánvaló, hogy ilyen nagyarányú munkát csupán olyan vasutak képesek elvégezni, amelyek műszakilag jól el vannak látva. A szovjet vasutak azért tudnak ilyen feladatokat sikerrel teljesíteni, mivel a vasutakat a villamosítás reven gyökeres műszaki rekonstrukciónak vetették alá.

Jelenleg a teherforgalom felét villamos- és dieselmozdonyokkal bonyolítják le.

A hétéves terv két esztendeje alatt. a villamos- és motoros mozdonyok alkalmazása révén 10 milliárd régi rubel megtakarítás volt elérhető és körülbelül 70 millió tonna szén.

Új vontatási módok

Rendkívül nagy lehetőségek nyílnak az új vontatási módok bevezetésével. Csupán 1960-ban a mozdonyok új módszerű üzemeltetésének eredményeképpen — mint például a meghosszabbított vontatási szakaszok, amelyeken a mozdonyokat műszakokban váltott brigádokkal szolgálják ki stb. — 140 villamos-, 145 motoros és 340 gőzmozdony közlekedtetése vált feleslegessé.

Az új vontatási üzemeltetésnek megfelelően újjá kellett szervezni a kocsigazdálkodást. Az omszki, tomszki és más igazgatóságok kocsivizsgáló helyeinek vállalásai alapján megkezdődik a szerelvények megállásnélküli átbocsátása az összeállítási helytől a rendeltetési pontig.

Változásokon mennek át a műszaki vizsgálati helyek is. A sok apró helyébe, műszakilag jól felszerelt üzemeket létesítenek a gördülőanyag javítására és vizsgálatára, amelyekben a legkorszerűbb technológiát alkalmazzák.

A Szovjetunió vasútjain a tervek sikeres teljesítése azáltal vált lehetővé, hogy a vasutasok ezrei és ezrei előharcosai voltak a különféle kezdeményezéseknek.

A kommunista brigádmozgalomban jelenleg több mint egymillió vasutas vesz részt.

A mozdonyok termelékenységének emeléséért vívott harcban különösen szép példát mutatott a dél-urali igazgatóság kollektívája. Miután Zlatouszty és Kurgán villamosmozdony-színe áttért a közös nagy körfolyamra, Makusino-Kropacsevónak sikerült mozdonyai napi futását 700—750 kilométerre emelni. Ezzel 15 mozdony szabadult fel. A Perm—Balyezinó szakasz éppen ezáltal gyorsította meg a szomszédos igazgatóságnak a haladó vontatási módra való áttérését. Ezt a példát követték más igazgatóságok is, mint: az októberi, szverdlovszki, kazányi igazgatóság.

Rövidebb kocsiállás

Tovább fejlődik a donyeci igazgatóság Antracit állomásán született kezdeményezés is. Az állomás és a széntröszt dolgozói egységes normát vezettek be a vagonállásra vonatkozólag, közös felelősséget vállalnak a szállítási tervek teljesítéséért és az új, haladó normák betartásáért. Ez javította a rakodás minőségét és leszállította a kocsiállást.

A vasutasok versenyében egyre aktivabbá válik a mérnöki-műszaki dolgozók szerepe.

A műszaki haladás meggyorsításáért folytatott harcban való részvételük nagyon hatékony formát ölt azáltal, hogy társadalmi konstrukciós hivatalokat, öntevékeny kezelési és kutató csoportokat és gazdasági elemzési irodákat létesítenek.

Ez a mozgalom, amely az Ural ipari vállalataiban kezdődött, egyidejűleg a vasutaknál is kibontakozik. Jelenleg néhány ezer ilyen alkotó egyesülés működik. A mozgalomban részvevők társadalmi alapon dolgoznak ki tervezeteket vállalatok rekonstrukciojara és korszerűsítésére, felszerelések modernizálására. Megvizsgálják a feltalálók, újítók és észerűsítők javaslatait. Ez nemcsak óriási pénzeszközök megtakarítását teszi lehetővé, hanem meggyorsítja az új technika meghonosítását is.

A vasutasoknak éppen úgy, mint a szovjet ország többi dolgozójának eltökélt szándéka, hogy a hétéves terv feladatait határidőre teljesítsék, még szebbé tegyék szocialista valóságunkat.

Szergej Kvirikasvili,
a Gudok munkatársa

Joggyakorlat — Elvi döntések

Egyetemi (főiskolai) felvételre jelentkezők tanulmányi szabadsága

Az egyetemi felvételre jelentkezőknél felmerült, hogy a felvételi vizsga sikere érdekében szervezett előkészítő tanfolyamok részvevőit megilleti-e a Mt. Végrehajtási rendelete — 14/1956 (V. 30) MT. sz. rendelet 30. §-ával, valamint a 11/1957. (II. 28) Korm. sz. rendelettel módosított — 211. §(1) bekézdés c. pontja szerinti 12 munkanap tanulmányi szabadság.

Mt. V. idézett rendelkezésében említett *„egyetemre előkészítő tanfolyam"* nem azonos az *„egyetemi felvételi vizsgára előkészítő tanfolyam"*-mal. Ennek alapján az egyetemi felvételi vizsgára jelentkezett, előkészítő tanfolyamon részt vevőket tanulmányi szabadság nem illeti meg.

(Munkaügyi Minisztérium Munkajogi Önálló Osztály, 9840/1961. sz.)

Fizetés nélküli szabadság

A fizetés nélküli szabadságnak — bármilyen címen is kérik azt — nem előfeltétele, hogy a dolgozó az egyébkénti rendes (fizetett) szabadságát előzőleg igénybe vegye.

A fizetés nélküli szabadságon töltött idő után szabadság nem jár. E megállapítás alól csupán a dolgozó nőnek a Mt. 98. §. (4) bekezdése, valamint a Mt. 98/A. §. (2) bekezdése rendelkezése alapján adott fizetés nélküli szabadság kivétel. Az ilyen címen fizetés nélküli szabadságon volt nődolgozó a szabadság kiadása tekintetében olyannak tekintendő, mintha a fizetés nélküli szabadság időtartama alatt munkahelyén dolgozott volna.

(Munkaügyi Minisztérium Munkajogi Önálló Osztály 9840/1961. sz.)

Három járműjavító kulturális tevékenysége a mérlegen

Az utóbbi három esztendőben a járműjavító vállalatok dolgozói között folytatott kultúrnevelési tevékenységben fokozatos javulás tapasztalható.

A dolgozók világnézeti nevelésének bázisai lettek a művelődési otthonok. Programjuk megalapozott, tervszerű. Az *Északi*, a *Landler* és a *Dunakeszi Járműjavítóban* kialakultak a tudományos ismeretterjesztés legjobb módszerei, a tanfolyamszerű előadássorozatok és új jelenségként a többtagozatú munkásakadémiák. A munkásakadémiákon az általános ismereti anyagokon túl — a kezdeti nehézségeket figyelembe véve — jó helyet foglal el a műszaki ismereteket felölelő előadássorozat.

A különböző előadásokon közel 1000 dolgozó vett részt a három üzemben. Ebből 580—600 fő az általános ismereti tagozatokon és tanfolyamokon, mintegy 400—450 fő pedig a különböző műszaki tanfolyamokon gyarapítja ismereteit. Jelentős előrelépés volt az idén a *Landler Járműjavítóban* megszervezett 400 fős munkásakadémia.

A Dunakeszi Járműjavító kivételével az olvasómozgalomban is előrehaladás tapasztalható.

A dolgozók 44 százaléka rendszeres olvasója a könyvtárnak.

A szocialista brigádmozgalom is kedvezően serkentette és növelte az olvasók táborának növekedését.

A három járműjavítóban 347 dolgozó folytat különböző iskolában tanulmányokat. Ebből mintegy 80 százaléka az általános iskolák különböző osztályaiban. Az összdolgozók 5,4, a nyolc általános iskolával nem rendelkező dolgozóknak pedig 7,8 százaléka tanul. *Az Északi Járműjavítóban* 115-en, a *Landler Járműjavítóban* 90-en, a *Dunakeszi Járműjavítóban* 142-en. Az Általános iskolások részére üzemi iskolát szerveztek a *Landler* és az *Északi Járműjavítóban*.

Az üzemek mellett a szakszervezeti bizottságok irányításával működő kultúrotthonok mind kedveltebb helyei lesznek az üzem dolgozói között végzett kulturális munkának.

Erősödnek a különböző művészeti csoportok, növekszik a szakkörök száma is.

Jó színvonalú színjátszó együttesek kovácsolódtak ki, amelyek nevelési szempontból nívós, egészséges szemléletű műsorok tolmácsolására képesek, műsorpolitikájuk megfelelő.

Szüntelen erősödik az üzemek életében hagyományos kórusmozgalom. Kollektívájuk és művészeti színvonaluk egészséges irányban fejlődik. A művelődési házak, üzemek rendszeres kapcsolatban állnak a színházakkal, művészekkel. Eredményes és tanulságos munkás-művész kapcsolatok vannak kibontakozóban. A három üzemben tevékenykedő társadalmi kultúrmunkások száma megközelíti az 500-at.

A szakszervezeti bizottságok mellett mind a három üzemben létrehozták a kulturális bizottságot. A bizottságok munkájában és személyi összetételében azonban egyaránt van javítani való.

A szakszervezet szervezeti felépítésének keretei által nyújtott lehetőségek még nincsenek kihasználva a kultúrnevelési munka tömegméretűvé tételére. Általános tapasztalat, hogy

az össz-szakszervezeti munkában a kultúrnevelési munka irányítása és szervezése nem foglal el megfelelő helyet.

Ezt bizonyítja az is, hogy a *Landler Járműjavító* szakszervezeti bizottságának nincs az egész üzem kulturális tevékenységét magában foglaló munkaterve.

A kulturális munka irányítása az *Északi Járműjavító* kivételével a műhelybizottságoknál megakad. A bizalmiak csak kampány feladatok és mozgalmi ünnepek előtt kapnak kulturális vonatkozású feladatokat az szb-ktől. Tájékoztatásuk a kulturális határozatokról, feladatokról hiányzik.

Az általános műveltség emelésére hozott központi vezetőségi határozat végrehajtásának tömegméretű szervezése éppen úgy nem kielégítő, mint a dolgozók különböző kulturális rendezvényekre való mozgósítása.

A dolgozók általános műveltségének, iskolázottságának emelésére nem fordítottak kellő gondot.

A három üzem összdolgozóinak 63,5 százaléka rendelkezik nyolc általános iskolával. (Ez az országos átlagnál rosszabb.) Ennek ellenére az elmúlt oktatási évben a dolgozók mozgósítása és szervezése az általános iskolai tanulmányok pótlására az országos átlag alatt marad. Mindössze 280 dolgozó folytat általános iskolai tanulmányokat, pedig az adottságok kedvezőbbek mint más szolgálati helyeken.

Nem kielégítő a műszaki középkáderek, művezetők általános műveltségi színvonala sem.

Ezt mutatja a *Dunakeszi Járműjavító* példája is, ahol 67 művezetőből 27 nem rendelkezik az általános iskola nyolc osztályával. Ennek ellenére sem a szakszervezeti bizottság, sem a vállalatvezetés nem foglalkozik súlyának, jelentőségének megfelelően az általános és műszaki ismeretek oktatásának megszervezésével.

A szocialista brigádmozgalom egyre helyesebb célkitűzéseinek sorában sajnos még nem kap megfelelő helyet a szocialista emberformálás és önművelés.

Az üzemen belüli tömegkulturális és nevelőmunka eredményeit hátráltatja, hogy a szakszervezeti bizottságok általában a művelődési ház programjához igazodnak, ahelyett, hogy a művelődési ház tevékenysége a szakszervezeti bizottság nevelési, kulturális programjának része lenne. Ez még a legjobban működő *Északi Járműjavítóban* is megmutatkozik.

A szakszervezeti bizottságok mindhárom helyen élvezik a pártszervezetek támogatását, de nem a legfontosabb feladatoknál tartanak erre igényt.

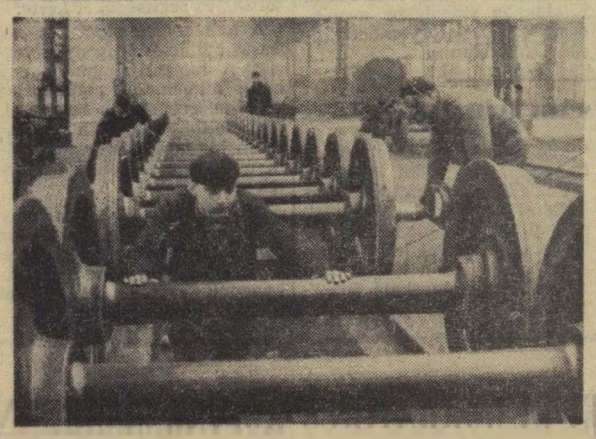
Nincs a szakszervezeti bizottságoknak a vállalatvezetéssel, a személyzeti és munkaügyi osztályokkal közösen összehangolt tervük a középkáderek, a szakkáderek továbbképzésére. Ez hátráltatja a magasabb kvalifikációval rendelkező szakkáderek pótlását, illetve újak beállítását.

A hiányosságok felszámolására készítsen tervet a három szakszervezeti bizottság az iskoláztatásra és a többéves munkásakadémiákra.

Erősítsék meg a kultúrnevelési bizottságokat megfelelő képességű aktivákkal.

Az országosan tervezettnél gyorsabban kell bevonni az általános iskolai oktatásba a járműjavítók dolgozóit, hogy a szakközépiskolai oktatás tömegméretű szervezése időben megindulhasson.

El kell érni, hogy az üzemek műszaki vezetése az eddiginél többet foglalkozzon a dolgozók általános és műszaki oktatásával, kulturális nevelésével.



A Dunakeszi Járműjavítóban az idén 136 új négytengelyes kocsit, 10 hálókocsit, s több különleges rendeltetésű kocsit készítenek. Képünkön új csapágyakat szerelnek fel a felújított kerékpárokra (MTI Fotó Lajos György felv.)

DÖCÖGVE INDULT

A ferencvárosi pályaudvaron létszám-hiány. s a munkaerővándorlás miatt gyakorta változik a vezénylés. Emiatt egyes munkaterületeken nem sikerült kialakítani állandó brigádokat.

Az utóbbi hetekben javult a helyzet. Felvetődtek ezek a problémák a termelési tanácskozásokon is. Ennek nyomán mi, a *Nyugati rendező B-műszakjának dolgozói* elhatároztuk, hogy megszerezzük a szocialista brigád címet. Tudtuk, hogy egyedül nehezen birkózunk meg a feladatokkal, ezért segítségül hívtuk a vontatási szolgálat érdekelt dolgozóit, akik örömmel csatlakoztak hozzánk.

Kezdeményezésünknek a vártnál nagyobb hatása lett. Megmozdultak a dolgozók *a Keleti rendezőben, Gubacson és a személy-pályaudvaron* is. Ennek eredményeként május első dekádjában a korábbi 103 százalékkal szemben 105,4 százalékos eredményt értünk el.

Meggyőződésünk, hogy a szocialista brigádmozgalom tovább szélesedésével újabb sikereket érünk el az elkövetkezendő hónapokban.

Ambróz József

Tarján Szilveszter

Eltávozott körünkből egy hű elvtárs, egy jó barát. Tragikus hirtelenségű elhúnyta mélyen megrázta barátait, ismerőseit. Mindenki szerette, aki ismerte, mert ő is szerette az embereket. Egész életét fáradhatatlanul és odaadóan a dolgozók ügyének szentelte.

Tarján Szilveszter olyan pártvezető volt, akinek ajtaja nyitva állt a dolgozók előtt. Ahol tudott, segített. Tanácsaival, derűs optimizmusával 1956-ban az ellenforradalom viharos napjaiban is lelket öntött az emberekbe.

Fiatal gyerek volt még, amikor bekapcsolódott a munkásmozgalomba. 1936-ban került a vasúthoz, mint pályamunkás. Szorgalmával, a vasút szeretetével viszonylag hamar előre jutott.

Életében a felszabadulás döntő fordulatot hozott. Két társával együtt ő szervezte meg a Déli pályaudvaron a pártszervezetet, melynek titkára lett. Ettől kezdve egész sor párt- és gazdasági funkciót töltött be.

Az ellenforradalom után minden energiájával a párt újjászervezésén dolgozott. 1957-ben került a budapesti

Vasutas Csomóponti Pártbizottság másodtitkári funkciójába, amelyben élete utolsó pillanatáig dolgozott.

48 éves korában ragadta el a halál Tarján elvtársat, 3 gyermek édesapját. Meghalt, aki életigenlésével, energiájával, buzdításával mindig új eredményekre sarkallt bennünket. Emlékét megőrizzük.

B. I.

Miért nem kaptak üzemi jutalékot?

A vasúti üzemekben, szolgálati helyeken április végén kezdték meg az 1960. évi üzemi jutalék kifizetését. A vasutasok körében osztatlan örömet okozott a 17 napnak megfelelő összeg kifizetése. Persze akadtak olyanok is, akik a kifizetés napján üres zsebbel tértek haza szolgálati helyükről. S mint az elmúlt hetekben kiderült, meglehetősen szép számmal akadtak, akiktől okkal, vagy ok nélkül megvonták az üzemi jutalékot.

Az üzemi jutalék megvonásával kapcsolatban a budapesti igazgatóság munkaügyi osztályára június elejéig több mint százhúsz kérelem érkezett a szolgálati helyekről. A panaszok kivizsgálását a munkaügyi osztály és a könyvelőség dolgozóiból alakult négytagú bizottság végzi.

A bizottság eddig mintegy negyven panaszt vizsgált felül, illetve intézett el. Az elintézett panaszok közül érdemes néhányat közelebbről is megnézni.

Nem ismerték a rendeletet

Bóta Lajos, a Déli pályaudvar jegyvizsgálója egy 1959-ben elkövetett szolgálati vétségért fegyelmi büntetést kapott és az üzemi jutalék 50 százalékát megvonták tőle. Téves adminisztráció miatt ugyanezért a vétségért az idén is levontak 50 százalékot. Mondani sem kell, hogy ez az intézkedés helytelen volt.

Pálinkás Józsefné kapusszolgálatot teljesít az Épületfenntartási Főnökségnél. Pálinkásné 1960. január 6-tól február 6-ig, május 10-től június 8-ig és november 1-től december 23-ig betegállományban volt. A szolgálati főnökségen azzal az indokkal vonták meg tőle az üzemi jutalékot, hogy nincs meg a folyamatos munkaviszonya. Igenám, csakhogy Pálinkás Józsefné betegsége — erről orvosi igazolása van — egy korábban elszenvedett üzemi balesetből származott. Már pedig a rendelet értelmében az üzemi balesetet szenvedett dolgozók betegsége folyamatos munkaviszonynak számít. Ezt azonban nem vették figyelembe az illetékesek, így jogtalanul vonták meg tőle az üzemi jutalékot.

Nagyon érdekes a következő eset. Az Iváncsa állomás létszámába tartozó *Orosz József* málházót 1960. november 28-án fegyelmi úton elbocsátották a vasútról. Orosz József megfellebbezte az elsőfokú fegyelmi bizottság döntését. Miután ügyét kivizsgálták a másodfokú fegyelmi bizottság 1961. február 21-én megváltoztatta az első határozatot, s nevezetet székhely-változással járó áthelyezéssel és egy fokozattal alacsonyabb beosztásba való helyezéssel büntette. Mivel a fegyelmi vétség nem a társadalmi tulajdon sérelmére történt a szolgálati főnökség ebben az esetben sem a rendelet előírásai szerint járt el. Orosz Józsefet megillette az üzemi jutalék.

Ha a szolgálati főnökségeknél alaposabban tanulmányozzák az üzemi jutalék kifizetéséről szóló rendeleteket nem fordulhatott volna elő, hogy egyes dolgozóktól jogtalanul megvonják az üzemi jutalékot. Az is felelőtlenségre vall, hogy egyes szolgálati főnökségek az igazgatósághoz felterjesztett kérvényekben nem indokolták meg miért vonták meg a jutalék kifizetését az illető dolgozótól.

Igazolatlan távolmaradás

Természetesen vannak olyan esetek is, amikor a dolgozó nem tudja igazolni több napos távolmaradását. Ilyen esetben helyesen alkalmazták a rendelet ide vonatkozó szabályait.

Angyal Béla, Somoskőújfalu állomás kocsivizsgálója is drága árat fizetett háromnapos évvégi igazolatlan távolmaradásáért. Angyal 1960. december 28-án, 29-én és 30-án bejelentés nélkül távol maradt a szolgálatból. Mivel távolmaradását nem tudta igazolni, szolgálati főnöksége a rendeletnek megfelelően járt el.

Egy másik példa. *Szabó Ferenc*, a Keleti fűtőház mozdonyfűtője 1959. december 26-tól 1960. április 1-ig állítása szerint balesetből kifolyólag betegállományban volt. A fűtőház vezetői viszont tudták, hogy Szabó Ferenc betegségének egyáltalán nincs köze üzemi balesethez. Ezért csak kilenc hónapra fizettek neki üzemi jutalékot. A fűtőház-főnökség is a rendeletnek megfelelően járt el.

Lehetne tovább sorolni a példákat. De úgy gondoljuk nem szükséges, mert az olvasók a fenti példákból is le tudják szűrni a megtelelő tanulságot.

(vl)

Könnyű toll a szerszámhoz szokott kezekben

Kicsi helyiségben, de nagy komolysággal és baráti egyetértésben folyik a tanulás a tapolcai vasutasok üzemi iskolájában.

A vizsgákra készülünk — mondja dr. Kovácsné, a tapolcai általános iskola tanára. Fűtőházi, forgalmi és pályafenntartási dolgozók, dereshajú családapák, édesapák, édesanyák ülik körül az asztalt.

Koncz József géplakatos a magyarok őstörténetéről, Etelközről és a honfoglalásról beszél, szép kerekded mondatokban. A nomád szó jelentőségét egy középkorú asszonyka fejtegeti.

A tanárnő ügyesen cserélgeti a kérdéseket.

Viola József — az egyik kiváló tanuló — a rabszolgatársadalom és a feudalizmus közt von párhuzamot. Somogyi Tibor és Szép II. József fűtők csak úgy sziporkáznak a frank birodalomról, Gézáról, Árpádról, a hét törzsről.

Amit hallottunk, az önmagáért beszélt. Csak azt kellett kideríteni, milyeppen érték el Tapolcán ezt a nagyszerű eredményt?

Nem volt könnyű

A fűtőház a tapolcai munkásiskola központja. A tiszta, csinos irodát fehér függönyök díszítik. Semmi nyoma a fűtőházi légkört olyan tipikusan jellemző koromnak, füstnek. Napsugár táncol a kerekasztal üveglapján. Körülüljük: Dancs József párttitkár. Fekete Imre mérnök, az SZB-titkár helyettese, Kiss István fűtőházfőnök és Horváth Ferenc oktatótiszt, az iskolaügyek lelkes patrónusa.

Ő viszi a szót, s közben jegyzeteit forgatja...

Korábban 396 főt számláló létszámból csak 158 dolgozónak volt 8 általános vagy annál több iskolája.

És ma? 51 dolgozó kivételével, — akik most tanulnak — mindenkinek megvan az általános iskolai képesítése.

Hogyan kezdődött? — teszszük fel a kérdést. ilyen eredmény láttán. Úgy — mondja természetes őszinteséggel Horváth Ferenc — hogy a központi vezetőség felhívásának mi is eleget tettünk. Bizony nehezen ment... Kezdetben a tanulók egy részének az olvasás is döcögve ment.

Nem volt megfelelő helyiségünk sem — szól közbe Dancs elvtárs —. Még ennél is nagyobb baj volt az, hogy a dolgozóink nagy többsége utazó szolgálatot teljesít. Nem volt könnyű összehangolni a vezénylést és az iskolanapokat. Ezen úgy segítettünk, hogy az osztályok létszámát az iskolanapok feltüntetésével kifüggesztettük a felvigyázó irodába. A fűtőházfőnök és az SZB jutalmat ígért ki annak a felvigyázónak, aki a vezényléseket az iskolák figyelembevételével a legjobban végzi. Talán nem volna szabad elmondani, de ezekben az időkben az iskolalátogatást, a tanulást néha még a szolgálat elé is helyeztük.

Csak türelemmel lehet

Volt egyéb nehézség is — mondja mosolyogva a fűtőházfőnök. — Az idősebbek a táblához sehogysem akartak kimenni. El is töredezett a lapátmarta erős kezükben a sovány kréta. De köszönet érte a pedagógusoknak, türelemmel leszoktatták a lámpalázról őket. Ma már az öregek a legjobb tanulók az iskolában.

Megint Horváth elvtárs vette át a szót. — A helyi bányával és a MÁVAUT-tal gép- és kohóipari technikumot is szerveztünk. Ezt is támogatta mindenki a fűtőháznál. Ma már 24 dolgozónk halad az érettségi felé. Sokat köszönhetünk ebben a Batsányi János gimnázium tanári karának.

De van még valami a társolyban — szól megint Dancs elvtárs. Ez is szorosan kapcsolódik az általános iskolai továbbképzéshez. A szakma ifjú mestere címet 18 dolgozónk érte el: ebből 6 arany, 8 ezüst és 4 bronzérmes lett.

Az eddig szerényen hallgató Fekete Imre mérnök, akinek oroszlánrésze van ebben a kimagasló eredményben, csak annyit tesz hozzá, hogy a szombathelyi igazgatóság területén összesen 11 aranyérem van és ebből 6 a tapolcaiak birtokában.

Sok mindenre jó volt a továbbképzés. Látogatottabb lett az üzemi könyvtár. Amióta embereink összebarátkoztak a betűvel, azóta növekszik az érdeklődés az ismeretterjesztő előadások iránt is.

★

Jó volt hallani azt a lelkesedést, ahogyan a tapolcaiak a továbbképzésről beszéltek. Jó volt hallani a dolgozók értelmes feleleteit, formát öltve látni szocialista társadalmunk egyik jelentős problémáját a munkás továbbképzést.

Gergely József

Sok ilyen brigád kellene

Finoman szitáló korom, sűrűn gomolygó füst, a vágányokon és a fűtőház tágas szerelőcsarnokában sistergő, prüszkölő gőzmozdonyok.

Ez a kép fogadott a miskolci fűtőházban, ahol Gomány Béla mozdonyvezetőt és brigádját kerestem.

— *Gományék még nem érkeztek meg* — tájékoztattak a mozdonyfelvigyázók irodájában —. *Már régen itt kellene lenniök, de Hatvanban csak késve kaptak vonatot. Ha valami közbe nem jön, 22—23 óra között minden bizonnyal megérkeznek.*

Így nem volt más hátra, mint megvárni, amíg a 424—322-es gép és személyzete hazaérkezik. Miközben a brigádra várakoztam, a szakszervezeti bizottság irodájában és később a fűtőház főnökével folytatott beszélgetés során mindent megtudtam a miskolci fűtőház első utazó szocialista brigádjáról.

Az elsők között

— *Amikor fűtőházunkban hozzáfogtunk a szocialista brigádmozgalom szervezéséhez, Gomány Béla és két fűtője az elsők között tűzte célul a cím megszerzését* — mondotta Farkas István, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse. — *A brigád már az első félév elteltével teljesítette a szerződésben vállaltakat. Így az elsők között nyerték el a szocialista brigád címet. A termelési tervet azóta is állandóan túlteljesítik, de egyéb vállalásaikkal sem maradnak adósak.*

Természetesen a jó munka jutalma nem maradt el. A fűtőház kollektívája, a termelési tanácskozás két ízben a szocialista brigád címet, egyszer pedig oklevelet adományozott a fűtőház legjobb utazó brigádjának. Ezenkívül Gomány Béla az utóbbi években négyszer kapott kiváló dolgozó jelvényt, egyszer kiváló dolgozó oklevelet. Két fűtője közül ugyanezeket a kitüntetéseket kapta Galuska Béla. Szűcs István, a másik fűtő pedig két kiváló dolgozó jelvény és egy kiváló dolgozó oklevél tulajdonosa.

Elismeréssel beszélt a Gomány brigádról Czimma János fűtőházfőnök is.

— *Sok ilyen brigád kellene* — mondotta —. *1960 második félévben 117 százalékra teljesítették a szállítási tervet és 56 tonna szenet takarítottak meg. Kazánjuk mindig első csoportos. A mozdonyok átlagos javítási költsége 660 forint. Ez az összeg a felét sem teszi ki a fűtőház egy gépre eső havi átlagos javítási költségének.*

— *Mit mondjak még el róluk?* — kérdezte rövid szünet után szinte önmagától. — *Ha a fűtőház területén bármikor felsorakoznának a gőzmozdonyok, a 424—322-es gépet távolról felismerném, olyan tiszta, olyan gondozott.*

A gépet szeretni kell

Az Avas alján már nagyon sok miskolci házban kialudtak a fények és nyugovóra tértek, amikor a mozdonyfelvigyázók közölték, hogy Gományék megérkeztek.

Középmagas, izmos, kerekképű mozdonyvezető és két fiatal fűtő szállt le szurtosan a gépről. A fűtők előbb körüljárták a mozdonyt, majd hozzáfogtak a karbantartáshoz. Egyik a hátát, a másik az oldalát törölgette a hatalmas gépóriásnak.

Mi a fűtőház pártirodáját választottuk az éjszakai interjú színhelyéül. Gomány Béla mozdonyvezető ugyanis egyben a fűtőház pártbizottságának a titkári teendőit is ellátja.

— Hogyan kezdték? — tettem fel az első kérdést, miután helyet foglaltunk az irodában.

— *1959-ben határoztuk el, hogy megszerezzük a szocialista brigád címet* — mondotta. — *Mindkét fűtőm lelkiismeretes, szorgalmas ember. Azt kértem tőlük, hogy dolgozzanak becsülettel és szeressék a gépet, mert a jó eredmények egyik feltétele a tiszta, jól karbantartott gép. Ha szeretjük és gondosan ápoljuk a mozdonyt, sohasem hagy cserbe bennünket. Ezért amikor útra megyünk, indulás előtt nem mulasztjuk el a tengelyágyak kenését, a gondos karbantartást. De ha úton vagyunk és valamelyik állomáson hosszabb ideig tartózkodunk, ott is első a gép. Ilyenkor jut idő arra is, hogy megbeszéljük a brigádot érintő problémákat, az előttünk álló feladatokat, vagy éppen arról adunk egymásnak számot, hogy ki mit olvasott a sajtóban.*

Tanulni, művelődni

— Milyen terveik vannak a jövőt illetően?

— *Tanulni, művelődni, ez a legfőbb célunk. A fiúk nagyon szorgalmasak. A tanulásban is megálljuk a helyüket. Galuska például a legutóbbi forgalmi vizsgán a mozdonyvezetőket is lepipálta. Most mindhárman a villamosmozdony vezetői szakma elsajátítására készülünk. Úgy tervezzük, mire befejezik a Budapest—Miskolc közötti vonal villamosítását, megszerezzük a vizsgát. A tanulást magánszorgalomból a szabad időben folytatjuk. Ha egyedül nem boldogulnánk az elméleti anyaggal, megszervezzük a konzultációt. Erre legjobb alkalom akkor kínálkozik, amikor Hatvanban vonatra várunk. Ilyenkor mindig találunk ott egy-két budapesti villamosmozdony vezetőt, akik ugyancsak vonatra várakoznak.*

Éjfélre járt az idő, amikor kiléptünk a pártirodából. A nagy, fekete testű mozdony még mindig ott állt a szénszerelő alatt. A két fűtő is ott sürgött-forgott körülötte. Gomány Béla visszasietett a géphez, a sápadt imbolygó fényben is sötéten csillogó masinához. Én a Tiszai pályaudvar felé tartottam . . .

(visi)

Munkavédelmi újdonságok

Védőeszköz van, de nem használják

Szakszervezeti nevelőmunkánkban, különösen a felelősségre nevelésben, még sok a javítani való. Nem tudtuk még elmélyíteni a műszaki és gazdasági vezetőinkben sem azt a felelősségtudatot, ami elengedhetetlen fontos a vezetéshez.

Számos helyen találkozunk olyan gépekkel, amelyekről hiányzik a védőberendezés, olyan munkahelyekkel, ahol a dolgozók nincsenek kellőképpen ellátva védőeszközökkel, s amelyek hiánya balesetekhez vezet. Pedig minden műszaki vezetőnek, minden munkavédelmi aktívának kötelessége figyelemmel kísérni a gépek állapotát, ellenőrízni a védőfelszerelések használatát.

Sok baleset okozója volt már a zsúfoltság, a rendetlenség is, amelynek oka gyakran a helytelen munkaszervezés. Művezetőink egyrésze még elnézi, hogy a javításra váró kocsikról, mozdonyokról leszerelt alkatrészeket a munkahelyen eldobálják, helytelenül tárolják.

A helyes anyagtárolás nemcsak a balesetek megelőzését szolgálja, hanem gyorsabbá teszi a munkafolyamatot is.

Népi államunk gondot fordít a dolgozók egészségének védelmére. Olyan helyeken, ahol a dolgozók egészsége károsodásnak van kitéve, biztosítja a védőfelszereléseket, védőeszközöket és az egészségi ártalom megelőzését szolgáló védőételeket.

Az említettek közül érdemes kiemelni az egészségi ártalomnak kitett dolgozók részére biztosított védőfelszereléseket és védőételeket. Ezek biztosítása a szolgálati vezetők feladata. De a szolgálati vezetők ténykedése nem merülhet ki csupán az említettek biztosításában. Ellenőrízniük kell ezek rendeltetés szerinti használatát, illetve fogyasztását is.

Milyen tapasztalataink vannak ilyen tekintetben?

A szolnoki fűtőház bádogos műhelyében foglalkoztatott dolgozó rendszeresen megkapja az ólomártalom megelőzését szolgáló szappant, törülközőt, fogkefét, fogkrémet, védőételt. A baj ott kezdődik, hogy az illető nem tesz meg semmit a saját egészségének megvédése érdekében. Mosatlan kézzel eszik, cigarettázik, s így az egészségét veszélyeztető ólmot közvetlenül juttatja a szervezetébe. S mindez a művezetők jelenlétében történik. Ha ezt a dolgozót a műszaki vezető egy esetben is felelősségre vonta volna helytelen cselekedtéért, bizonyára másként viselkedne.

Találkozunk olyan esettel is, amikor a törvényben előírt védőeszközöket nem biztosítják. Ezt tapasztaltuk például Veszprém-külső fűtőháznál, ahol az öntőműhelyben dolgozónál sem fogkefét, sem fogkrémet nem találtunk, mert „éppen most fogyott el".

Ezek is mutatják, hogy helyes intézkedésekkel, megfelelő ellenőrző és felvilágosító munkával elő lehet segíteni a balesetek és foglalkozási megbetegedések megelőzését.

Felére csökkent a balesetek száma

A Szombathelyi Járműjavító munkavédelmi bizottsága májusban munkavédelmi hónapot rendezett az üzemben. A felkészülés első lépéseként a munkavédelmi aktívák részére tartottak értekezletet. Az aktívákat főleg az agitációs munkára állították rá.

A vállalatvezetőt, az osztályvezetőket, a párt- és a KISZ-szervezetet is felkereste a bizottság és segítségüket kérte.

A hangos-bemondót és az írásos agitációt is igénybe vették. A hangos-bemondó egy hétig mindennap foglalkozott a munkavédelmi hónappal. Ugyanakkor a portán és az üzem különböző területén felhívásokat, plakátokat helyeztek el.

A gondos előkészítés nem volt eredménytelen. Áprilishoz viszonyítva felére csökkentek a balesetek. A kiesett munkanapok száma 104 napról 58 napra csökkent.

A szakszervezeti bizottság a munkavédelmi bizottsággal karöltve azon munkálkodik, hogy a balesetek elleni harcot társadalmi üggyé tegyék.

Miski Ferenc
munkavédelmi felügyelő

Megszűnt a „veszély"

Annakidején *Halálra ítélt fák* címmel cikket írtam arról, hogy *Badacsony* vasúti megállónál a peron szélesítése és korszerűsítése következtében sok fát vágtak ki. Ugyanakkor az utánpótlásként elültetett fiatal fákat a telefon- és távíróvezeték alá ültették. Így az a veszély állt elő, hogy ezek a fák a drótvezeték miatt nem tudnak megnőni, mert minden évben vissza kell őket vágni.

Nos, ez a veszély most megszűnt. A drótvezeték helyett földalatti kábelt fektettek le,

B. K.

Az egyeztető bizottságok gyakorlatából

Mezőhegyes állomás főnöke N. M. vonatfékező 1960. évi üzemi jutalékát 20 százalékkal csökkentette azzal az indokkal, hogy mint a 8579 sz. vonat zárófékezője a részére kijelölt zárféket nem fogadta el és a vonatot emiatt nem továbbította.

A dolgozó panasszal fordult a szegedi igazgatóság Elsőfokú Egyeztető Bizottságához, amely panaszát elutasította. Az elutasító határozat ellen a panaszos fellebbezést jelentett be a Másodfokú Egyeztető Bizottsághoz.

Mit mond az utasítás

A fellebbezési eljárás során a Másodfokú Egyeztető Bizottság megállapította, hogy az F. 2. sz. Utasítás 856 sz. pontja azt írja elő, hogy valamennyi vonatnál utolsó kocsiként hátrafelé álló olyan kézifékes kocsit kell besorozni, amelyen a zárójelzők elhelyezhetők.

Attól a szabálytól, hogy a jelzőkocsi fékállással hátrafelé álljon, akkor szabad eltérni, ha a vonatot indító állomáson a vonat irányának megfelelő-elegy között ilyen kocsi egyáltalán nincs. Ezt a körülményt azonban a forgalmi szolgálattevő köteles a menetlevélben igazolni, az igazgatóság pedig köteles az ügyet megvizsgálni.

Az F. 2-es sz. Utasításnak ez a rendelkezése balesetvédelmi, balesetelhárítási célokat szolgál, hogy a zárfékező hátrafelé figyelni feladatát zavartalanul végezhesse.

Ebből kifolyólag N. M. panaszos zárfékező nem hibáztatható, hogy a helytelen vonatösszeállítást kifogásolta és a hátrafelé álló és kifogástalan állapotban levő kocsi zárféknek való hátrasorozását kérte, ezen magatartását szolgálatmegtagadásnak nem lehet minősíteni.

Helytelenül értelmezi az igazgatósági szakvélemény az F. 2-es sz. Utasítás 807. pontjában foglaltakat, amikor azt mondja, hogy „az F. 2. sz. Utasítás 807. pontja értelmében a dolgozó köteles a kijelölt féket elfogadni".

A 807. pont azt mondja ki, hogy „. . . . *a vonatkísérők azon a fékálláson kötelesek utazni és annak a kocsinak a fékjét kezelni, amelyet a vonatvezető a fékkönyvben részükre kijelölt*". Ezt azért mondja ki az utasítás, nehogy a fékező önkényesen megváltoztassa helyét, kisebb elegysúlyú kocsira menjen át és annak a fékjét kezelje, s ezáltal esetleg a vonatnál fékezetlenség következzék be. Semmi esetre sem jelenti azonban ez azt, hogy az utasítás más pontjai kötelező előírásainak be nem tartását ne tehesse szóvá a dolgozó, így e panasz esetében a vonatban levő hátraálló fékes kocsi hátrasorozását ne kérhesse.

Jog és kötelesség

A fékezőnek ehhez joga van, sőt — jelen esetben — munkavédelmi és balesetvédelmi szempontból kötelessége is volt, hiszen maga az a tény, amelyet az Elsőfokú Egyeztető Bizottság jegyzőkönyve is megállapít, hogy a kijelölt kocsi leszakított ajtói a fékállásba be voltak dobálva, már maga balesetveszélyes volt, mert abban megbotolva a vonat kerekei alá eshet a fékező.

Egyebekben sem állapítható meg, hogy panaszos a szolgálatot megtagadta volna. A tárgyalási iratokból és az Elsőfokú Egyeztető Bizottság jegyzőkönyvéből csak az állapítható meg, hogy „. . . . *kérte annak a kocsinak a kicserélését a szolgálattevőtől és a vonatvezetőtől* . . .", majd mikor ezt nem tették meg „. . . . *kérte a vonatvezetőt, hogy jelöljön ki mást a zárfékre és neki adjon egy másik féket. Erre elővette a vonatvezető az utazási naplót és utasította, hogy jelentkezzék a forgalmi irodában és ha nem tetszik a fék, elmehet haza* . . ."

Ebből az tűnik ki, hogy panaszost miután kérését kifogását előadta a vonatvezető és a forgalmi szolgálattevő távolították el szolgálatából, ahelyett, hogy a jogos és az utasításban is előírtaknak megfelelő kérésének eleget tettek volna.

A megállapításokban foglaltakat figyelembevéve a Másodfokú Egyeztető Bizottság a törvénysértő Elsőfokú Egyeztető Bizottság határozatát megváltoztatta és a panaszos szolgálati főnökének az üzemi jutalék 20 százalékos megvonására vonatkozó rendelkezését hatálytalanította.

VASUTAS IFJÚSÁGI HÍRADÓ

Ezzel a címmel jelent meg a szegedi vasútas fiatalok első híradója. A csomóponti KISZ-bizottságot az a cél vezette, a híradó kiadásával, hogy a fiatalok jobban megismerjék a KISZ célkitűzéseit, az *Ifjúság a szocializmusért* mozgalom jelentőségét és minden olyan aktuális eseményt, amelyről a fiataloknak is tudni kell.

Foglalkozik a híradó a társadalmi munka jelentőségével. Megtalálható benne a kultúrális és a sportrovat is. A sportrovatban a Kilián testnevelési mozgalomról olvasható ismertető.

NYOLC NAP A NÉMET DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁGBAN

Látogatás a százéves hallei gőzmozdonyjavító műhelyben

Az éjszakát *Naumburgban* töltöttük. Másnap reggel indultunk a 40 km-re fekvő *Halléba*. Út közben feltűnően sok építkezést láttunk, különösen *Halle* környékén. Új üzemek, lakóházak egész sora épül ezen a vidéken.

Hallé az NDK egyik ipari központja. Van a városban egy gőzmozdony-javító műhely is. Vendégeink először ezt az üzemet mutatták meg.

Amikor átléptük a műhely kapuját, úgy tűnt, mintha a miskolci járműjavítóban járnánk. Talán még a tolópadok is ugyanolyan riasztócsengővel közlekednek süllyesztett pályájukon, mint Miskolcon. A munkások is éppen olyan olajos overálban szorgoskodnak a beteg mozdonyok között, mint a magyar műhelyekben.

Halléban kizárólag gőzmozdonyokat javítanak. A hatalmas szerelőcsarnokban szalagszerűen folyik a munka. Az egyik oldalon a futó-, a másikon a főjavításokat végzik. Mire a gép a szalag végére ér, már újjávarázsoltan hagyhatja el a nagycsarnok javítóvágányát.

Ebben a szerelőcsarnokban dolgozik az üzem szocialista brigádja. Először meglepett, hogy a mintegy 2700 fős üzemben csak egy brigád büszkélkedhet a szocialista brigád címmel. Mint később kiderült, ez nem véletlen jelenség.

Kísérőink elmondták, hogy a főműhelyben 1959 elején kezdett kibontakozni a szocialista brigádmozgalom. *Kurt Schubert* 24 tagú mozdonylakatos-brigádja az elsők között határozta el, hogy megszerzi a megtisztelő címet. Később még 86 brigád lépett új útra. Közülük azonban csak Schubertéknak sikerült maradéktalanul teljesíteni a vállalást. A brigádnak 1960. május elseje előtt a termelési tanácskozás egyhangúlag ítélte oda a szocialista brigád címet.

— *Nálunk nem könnyű megszerezni a szocialista brigád címet* — mondotta a brigádvezető, akivel a szerelőcsarnokban ismerkedtem meg. — *Mi az üzem sajátos helyzetét figyelembe véve tettük meg vállalásunkat. A termelési terv teljesítése mellett elsősorban a tanulásra, a technikai tudás növelésére fordítottunk nagy gondot. A feddhetetlen magánélet, az udvarias viselkedés a munkahelyen, társaságban és otthon, szerepelt még a vállalásunkban.*

A hallei (Saale) dóm és környéke

Kezdetben mi sem láttunk tisztán. Nem ment zökkenőmentesen a munka. Ezért mindent aprólékosan megbeszéltünk. A brigád havi tervét napokra felosztottuk, hogy szemléltetőbben láthassuk, kinek mi a napi teendője. Így értük el, hogy hónapról hónapra túlteljesítettük a tervet. Februárban például 105,6 százalékos eredményt értünk el.

Kurt Schubert brigádja nemcsak a termelésben, a mozdonyok javításában jár élen, hanem a tanulásban, az önművelésben is.

— *Amikor elkezdtük, hat brigádtagnak nem volt szakvizsgája* — folytatta a brigádvezető. — *Azóta már négyen eredményesen vizsgát tettek, ketten még tanulnak. Természetesen tanulnak a többiek is. A brigád 80 százalékának már két szakmája van. Hárman mestervizsgát tettek, egy fiú pedig mérnöknek készül.*

— És a brigádvezető?

— *Nekem három szakmám van* — válaszolta. — *A mozdonylakatos mesterség mellett a villanyszerelő és a műszerész szakmát tanultam meg. Most mestervizsgára készülök.*

El kell mondani a brigádról azt is, hogy valamennyien szervezett dolgozók, s a fiatalok közül sokan tagjai az ifjúsági szervezetnek és a Honvédelmi Sportszövetségnek. A kollektív szellem is kitűnő a brigádban. Ha valaki hiányzik, társai helyette is elvégzik a munkát. Éppen ezért tanulnak több szakmát, hogy minden olyan munkához értsenek, amit a brigádnak el kell végeznie.

Az üzemlátogatás után a szakszervezeti bizottság tagjaival találkoztunk az szb-irodán, majd rövid beszélgetés után elbúcsúztunk barátainktól. Elbúcsúztunk a százesztendős üzemtől, amelynek falai között korszerű gépeken, fiatalos lendülettel folyik a beteg gőzmozdonyok javítása. Rövidesen búcsút vettünk Hallétól, a Német Demokratikus Köztársaság rohamosan fejlődő ipari városától is.

Visi Ferenc

A szakmai konferencia határozata a napirend második pontjáról

1. A Közlekedési-, Kikötői- és Halászati Dolgozók Budapesten 1961. május 9—13-ig tartott III. nemzetközi konferenciája üdvözli az ázsiai, afrikai és latin-amerikai dolgozók és népek sikereit, melyeket az imperialista hatalmak ellen folytatott nemzeti felszabadítási küzdelmük során kivívtak.

A gyarmati mozgalom ereje mélységesen megrendíti a gyarmatosító rendszert s néhány év alatt számos új, független állam jelent meg a nemzetközi küzdőtéren, melyek egymásután rombolták le a kolonializmus bástyáit és ezzel járultak hozzá a világbéke megőrzéséhez.

2. Ezek a sikerek az elnyomott országok dolgozói és népei harcainak eredményeként jöttek létre, másrészt elősegítette őket a szocialista világtábor létezése és feltétlen támogatása, valamint az egyre erősödő nemzetközi szolidaritási mozgalom.

E sikerek megmutatják, milyen új lehetőségek állnak fenn ma az ázsiai, afrikai és latin-amerikai népek és dolgozók számára, hogy kudarcba fullasszák az imperializmus támadásait, amelynek jókolomposa az észak-amerikai imperializmus.

3. A nemzeti függetlenség kivívásáért vagy megvédéséért folyó nehéz csaták során — nevezetesen Kongóban, Laoszban, Algériában és Kubában — a világ dolgozói meglátnattak az amerikai imperializmus valódi arcát és szerepét; az amerikai imperializmus az antikolonializmus álarca alatt úgy viselkedik, mint a népek szabadságának és valódi függetlenségének legádázabb ellensége.

4. Konferenciánk testvéri üdvözletét és meleg szolidaritását fejezi ki az összes népeknek, amelyek még szenvednek és küzdenek méltóságukért és szabadságukért a Kordilleráktól az Indonéz szigetvilágig, Algériában és Angolában, Kongóban és a Dél-Afrikai Unióban, Dél-Koreában és Dél-Vietnamban.

Elítéli a francia imperializmusnak Algériában folytatott gyarmatosító háborúját és követeli, hogy a francia kormány és az Algériai Köztársaság ideiglenes kormánya között az algériai nép függetlenségének lojális elismerése alapján folyjék tárgyalás.

A konferencia függetlenséget követel Angola népe számára és követeli a Dél-Afrikai Unió gyalázatos megkülönböztető politikájának megszüntetését.

Támogatja a Koreában és Vietnamban ez országok újraegyesítéséért vívott harcokat, hogy kudarcba fulladjanak az amerikai imperializmus mesterkedései, amely Dél-Koreát és Dél-Vietnamot hatalmas katonai támaszpontokká alakította agresszív céljaik érdekében a szocializmus és a béke ellen.

5. A konferencia követeli a gyarmatosítás teljes felszámolását annak mindenféle formájában. A neo-kolonializmus a függetlenségüket elnyert vagy hamarosan elnyerő országok számára a legnagyobb veszélyt jelenti. A konferencia megállapítja, hogy az észak-amerikai és európai imperialista monopóliumok egyre gyakrabban folyamodnak különböző politikai, gazdasági, szociális módszerekhez, hogy más formában folytassák uralmukat és kizsákmányolásukat a fejletlen országok felett. Így, kihasználva azt, hogy ezeknek az országoknak felszerelési javakra és technikai segítségre van szükségük, megpróbálják feltételeiket rájuk erőszakolni a segítség fejében, ily módon iparkodnak megfosztani tartalmától a felszabadított országok nemzeti szuverenitását.

Ez a helyzet a mi iparágainkban is. Ezeknek az országoknak a közlekedését úgy szervezték meg, hogy kizárólag a gyarmati kifosztás és a katonai és politikai elnyomás céljait szolgálja és gyakran még mindig a nagy monopóliumok, a nemzetközi bánya-, autó-, petróleum-, gumi-, repülő- stb. trösztök közvetlen, vagy közvetett ellenőrzése alatt áll. Hangsúlyoznunk kell, a nyugatnémet imperialista és militarista monopóliumok sajátos szerepét ebben a vonatkozásban. Még akkor is, mikor a közlekedés egyes ágait — mint például a vasutakat — már államosították, a monopóliumok gyakran olyan privilégiumokat kapnak, melyek az egész nemzet számára katasztrófálisak. Az imperialisták, nevezetesen az amerikai imperializmus, stratégiai és katonai célkitűzéseikkel kapcsolatban arra törekednek, hogy biztosítsák ellenőrzésüket az agresszív katonai támaszpontjaik megközelítéséhez szükséges repülőterek és kikötők felett.

6. Ebben a helyzetben a nemrégiben felszabadult országok szükségét érzik, hogy szükségleteiknek megfelelően szervezzék át és fejlesszék közlekedésüket. Ma nemcsak végtelen erőforrást meríthetnek a néptömegek teremtő akaratából és kezdeményezéséből, hogy fejlesszék nemzetgazdaságukat, hanem megvan a lehetőségük arra is, hogy a szocialista országokból új típusú technikai és pénzügyi segítséget kapjanak, mely nincs semmilyen politikai, gazdasági, vagy katonai feltételhez kötve és biztosítja a valódi gazdasági függetlenséghez nélkülözhetetlen ipari alapok szabad fejlődését.

7. A jelen konferencia, megvizsgálva az ázsiai, afrikai és latin-amerikai országok dolgozóinak jelenlegi élet- és munkakörülményeit, kénytelen volt megállapítani, hogy ezek tragikussá válnak a gyarmatosítók által még elnyomott országokban és még nagyon bizonytalanok számos nemrégiben felszabadult országban.

Ezzel szemben határozottan javulnak azokban az országokban, ahol a kormány nyíltan a munkásosztályra és az összes dolgozó tömegekre támaszkodva, a demokratikus nemzeti fejlődés. a teljes dekolonizálás útjára lépett, mint Guineában, vagy Maliban. vagy pedig gyökeres gazdasági és szociális átalakításokat hozott létre, mint Kubában.

8. A konferencia külön megállapította, hogy számos olyan országban, amely már elnyerte a politikai függetlenséget, a közlekedési dolgozók szakszervezeti jogait és demokratikus szabadságjogait állandóan súlyos támadások érik, annak ellenére, hogy ezek a dolgozók alaposan kivették részüket a gyarmatosításellenes küzdelemben.

9. A konferencia, figyelembe véve ezt az általános helyzetet, teljes mértékben támogatja az ázsiai, afrikai és latin-amerikai népek közlekedési dolgozóinak és szakszervezeteinek harcát a gyarmatosítás felszámolásáért. az imperialista ellenes antifeudális és demokratikus harc győzelemre juttatásáért minden egyes ország konkrét feltételeinek megfelelően és megfelelő harci formákat követve a külföldi monopóliumok kiszorításáért, az amerikai imperializmus és neokolonialista mesterkedések megbuktatásáért, a nemzeti függetlenség és a világbéke megőrzéséért és megszilárdításáért.

A konferencia úgy véli, hogy e feladatok győztes megvívásáért a közlekedési dolgozók és szakszervezetek meg kell hogy alakítsák valamennyi dolgozónak, parasztoknak és minden demokratikus és haladó erőnek széles egységfrontját.

10. Támogatja, nevezetesen, az alábbi követeléseket, melyeket a dolgozók és a szakszervezetek támasztanak:

— a külföldi közlekedési vállalatok államosítása;

— az államosított vállalatok demokratikus adminisztrációja;

— a gyarmati, vagy monopolista előjogok eltörlése;

— olyan közlekedési rendszer megteremtése és demokratikus alapokon való kiterjesztése, melyet az állam kezel. mely független a külföldi monopóliumoktól és alkalmas sok ágú és kiegyensúlyozott nemzeti gazdasági élet, valamint az iparosítás fejlesztésére.

11. A közlekedési dolgozók és szakszervezeteik, akik fontos szerepet játszottak a függetlenségi küzdelemben, és most jelentősen hozzájárulnak a fent említett célkitűzések megvalósításához méltán követelik a demokratikus szabadságjogok bevezetését és tiszteletbentartását, a szakszervezeti jogok elismerését, kiterjesztését és tiszteletbentartását, valamint gazdasági és szociális helyzetük megjavítását.

Azaz:

— általános béremelést és garantált minimális munkabér megállapítását;

— a kollektív szerződések bevezetését és általánossá tételét;

— a létfenntartási költségek csökkentését, a piacok ellátását elsőrendű fontosságú élelmiszerekkel és az árak stabilizálását;

— a munkaidő csökkentését, a 8 órás munkanap törvénybeiktatását és alkalmazását, a túlórázás korlátozását;

— az évi fizetett szabadság bevezetését, vagy felemelését;

— a munka-balesetek és a szakmai megbetegedések megelőzését célzó biztonsági rendszabályok megjavítását;

— az elbocsátások felfüggesztését, intézkedéseket a munkanélküliség ellen;

— az emigráns dolgozók megfelelő élet- és munkakörülményeinek garantálását;

— a társadalombiztosítási rendszerek létrehozását és megjavítását;

— a lakásviszonyok, az orvosi ellátás, a tanulási és szakmai továbbképzési lehetőségek megjavítását;

— ingyenes oktatást minden gyermek számára megkülönböztetés nélkül, a népek kultúrájának és nemzeti törekvéseinek megfelelő oktatási módszereket és tanterveket.

A gyarmati országokban:

— az „egyenlő munkáért egyenlő bért” elvének alkalmazását és a faji megkülönböztetés megszüntetését a bérek, családi pótlékok stb. terén;

— szabad felvételt a szakképesítést igénylő állásokra és szakmai képzést faji megkülönböztetés nélkül;

— a kényszermunka minden formájának eltörlését.

12. A szakszervezetek, ugyanakkor, amikor nemzeti felelősséget vállalnak magukra és egyesülnek a nemzeti burzsoáziával az imperializmus elleni harcban, kötelesek állandóan ügyelni a munkásosztály saját érdekeire. Kettős feladatuk sikeres végrehajtása érdekében legyenek továbbra is a dolgozóknak a burzsoázia hatalmától és politikai pártjaitól független tömeg- és osztályszervezetei, vagy, ha eddig nem voltak azok, váljanak azzá. Az erős szakszervezet maguknak a dolgozóknak a műve és a kincse.

13. Ebben a szellemben az említett országok szakszervezetei nagy fontosságot tulajdonítanak annak, hogy megszervezzék vagy megőrizzék soraik egységét, antikolonialista és antiimperialista alapon.

14. Ebből a szempontból a konferencia éberségre hívja az ázsiai, afrikai és latin-amerikai szakszervezeteket az ITF (az SZSZNSZ Közlekedési Szakmai Tagozata), az SZSZNSZ és az ORIT tevékenységével kapcsolatban, melyet ezekben az országokban folytat a szakszervezeti erő megosztása érdekében, mint pl. állandó szabotázsakcióik az afrikai és latin-amerikai dolgozók szakszervezeti egységének aláásására, az SZSZNSZ vezetőségének Patrice Lumumba gyilkosai és a Kubai Köztársaság elleni agresszorok részére nyújtott segítsége. A konferencia úgy véli, hogy a szakszervezeti erők megosztása fékezi az egész nemzeti felszabadítási mozgalmat és csak az imperializmusnak használ.

A konferencia támogatja a szakszervezeti egységre irányuló erőfeszítéseket, melyek jelentős előrehaladást tettek Afrikában és Latin-Amerikában, mert támogatja és koordinálja az imperialista ellenes harcot kontinentális szinten.

15. A konferencia ugyanakkor hangsúlyozza a nemzetközi munkás szolidaritás jelentőségét az antikolonialista harc fejlődése szempontjából. Az ázsiai, afrikai és latin-amerikai országok munkásosztályának elszigeteltsége a kapitalista rendszer alól felszabadult országokban élő testvéreitől és az imperialista országok munkásmozgalmától, akik támogatják felszabadító mozgalmát — csak a dolgozók közös ellenségét, az imperializmust erősítik, mert gyengíti a gyarmatosítás elleni harcot és a világbékéért folyó küzdelmet.

A konferencia úgy véli, hogy a nemzeti függetlenségükért küzdő dolgozóknak és népeknek nyújtandó erkölcsi és anyagi támogatás a közlekedési dolgozók és szervezeteik nemes feladata.

A konferencia felhívja az összes közlekedési dolgozókat és valamennyi szakszervezetüket, hogy fejlesszék és erősítsék egyre jobban kölcsönös szolidaritásukat az imperialistaellenes harcban.

16. A konferencia úgy véli, hogy az NSZSZ jelentős pozitív szerepet játszott ennek a szolidaritásnak a kifejlesztésében. Felhívja az adminisztratív bizottságot és a titkárságot, folytassák erőfeszítéseiket ezen az úton és szervezzék meg továbbra is az egész világ közlekedési szakszervezeteinek aktív segítségnyújtását a gyarmatosítók elleni küzdelemhez. Nevezetesen ajánlja nekik:

— küldjenek gyakrabban küldöttségeket Latin-Amerikába Ázsiába és Afrikába;

— tegyék meg a szükséges lépéseket regionális egységbizottságok megalakítására, melyeknek feladata, hogy az adott terület dolgozóinak sajátos kérdéseit tanulmányozzák;

— segítsék az említett országok szakmai szakszervezeteit regionális konferenciák szervezésében, melyeknek célja az imperialista ellenes akció összehangolása;

— gyorsabban és széles körben tájékoztassák az összes szakmabeli dolgozókat az említett országok közlekedési dolgozóinak harcairól, problémáiról, életkörülményeiről, folytassanak rendszeres agitációs és propaganda kampányt;

— maximális mértékben járuljanak hozzá küldöttségcserék létrehozásához és egybehangolásához, az említett országok szakszervezetei és az imperialista, illetve a szocialista országok szakszervezetei között kapcsolatok kiszélesítéséhez;

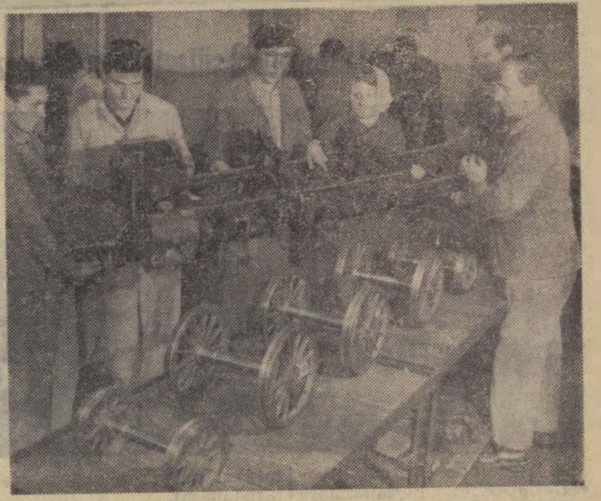
— szervezzenek szakszervezeti iskolákat.

A konferencia üdvözli az algériai dolgozók és az algériai nép iránti szolidaritás kifejezésére alakított nemzetközi szakszervezeti bizottság kezdeményezéseit és eredményeit. Felhívja az összes szakszervezeteket, csatlakozzanak a dél-afrikai dolgozók és a dél-afrikai nép iránti szolidaritás kifejezésére alakított nemzetközi szakszervezeti bizottsághoz, melyet szintén a Szakszervezeti Világszövetség kezdeményezésére hoztak létre.

A konferencia biztos abban, hogy a szakmánkbeli dolgozók és szakszervezetek részvételével folyó gyarmatosítás elleni harc fellendülése, az összes közlekedési. kikötői és halászati dolgozók testvéri szolidaritásának fejlődése hozzá fog járulni a gyarmatosítás teljes és végleges felszámolásához, a béke megőrzéséhez, az elnyomott népeknek elnyomóik felett aratott végleges győzelmeihez.

Képek a Vasútgépészeti Technikumból

Budapesten működik az ország egyetlen vasútgépészeti technikuma. Az elméleti oktatást kiegészítő gyakorlati órákhoz jól felszerelt műhelyek állnak a tanulók rendelkezésére. Ezenkívül a budapesti vasúti szolgálati helyeken rendszeres termelési gyakorlaton is részt vesznek



Képünkön Reményi István technikus tanár irányításával a Közlekedési Múzeum részére készített 324-es gőzmozdony kicsinyített mását szerelik a tanulók

A tanulók egy hathengeres motor működésével ismerkednek
(MTI Fotó Mikó László felv.)

Váltás az üdülőben

A Nyugati pályaudvaron az 1702-es gyorsvonaton feltűnően sok utas helyezkedett el. Mire a vonat elindult, már egyetlen üres hely sem volt a fülkében. Cegléden és Szolnokon újabb utasok szálltak fel.

Hova megy ez a sok ünneplőbe öltözött, csomagokkal felszerelt utas? — kérdeztem Szolnok után a kalauztól.

— Váltás van a hajdúszoboszlói üdülőkben.

Magam is oda tartottam, mégsem jutott eszembe, hogy útitársaim is hasonló célzattal utaznak. A kalauz válasza más szempontból is elgondolkoztatott. Milyen természetes ma nálunk: hogy kéthetenként a dolgozók százai, ezrei indulnak az üdülőkbe, hogy kipihenjék fáradalmaikat.

Nekünk, hajdúszoboszlói beutaltaknak is megvolt a lehetőségünk a pihenésre, a szórakozásra. A szépen berendezett SZOT-üdülőben a kellemes pihenés minden feltételét biztosítják.

Az üdülés fénypontja természetesen a kellemes gyógyfürdő. Szinte nem lehet abbahagyni a fürdést, olyan kellemes a 30—38 fokos jód, só és bróm tartalmú víz.

A két hét alatt Debrecenbe is ellátogattunk. Előbb a város nevezetességeit tekintettük meg, majd a Nagyerdőben tettünk egy sétát.

Sajnos a két hét hamar eltelt. Amikor elérkezett az újabb váltás ideje, búcsút vettünk a SZOT-üdülőtől és azóta is hálásan gondolunk a szakszervezetre, hogy lehetővé tette számunkra a kétheti kellemes üdülést.

Mezősi Miklós
Budafok-Háros

Finnországba utaztak

Június 18-tól 26-ig a finnországi Riihimäkiben Nemzetközi Népművészeti Hetet rendeznek. A nemzetközi találkozón több mint tíz nemzet, köztük a szolnoki fűtőház Szocialista Kultúráért jelvénnyel kitüntetett Tisza táncegyüttese és népi zenekara is részt vesz. Az együttessel utazott még Bojtor Imre a rádióból ismert magyarnóta énekes is.

A harminctagú táncegyüttes Gulyás Jánosnak, a szakszervezet kultúrnevelési és sportosztályvezetőjének vezetésével június 14-én utazott el az egyhetes külföldi vendégszereplésre.

NÉVADÓ ÜNNEPSÉG

A szegedi igazgatóság dolgozói és a külszolgálati helyekről meghívott vendégek első alkalommal gyűltek össze, hogy részesei legyenek egy névadó ünnepségnek. Annus István osztályvezetőhelyettes Edit és Erzsi lányának, valamint Honti József Tamás fiának névadó ünnepségére került sor az igazgatóságon.

A hivatalos formaságok után a Kolozsvári téri általános iskola énekkara gyermekdalokat énekelt, majd az úttörők közül egy kislány az újszülött Tamást, egy fiú pedig a két kislányt köszöntötte. Ezután a szülők dolgozótársai köszöntötték az újszülötteket, majd ajándékkal kedveskedtek nekik.

Sziládi Sándor *Szeged*

A Hivatalos Lapból

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

22. **számból:** 105 316/1961. I 8. E. Az irányvonatok képzésével, rakodásával és premizálásával kapcsolatos feladatok újabb szabályozása.

23. **számból:** 113 583/1961. I 3. A. A MÁV Felépítményi Vasanyagjavító Szakszertár elnevezésének megváltoztatása

113 478/1961 I/8. D. Díjszabási korlátozás a 2/1 számú „Budapest—Wien” és az 5/6 számú „Danubia” expressz motorvonatokon.

Sport

Lokomotív csillagtúra a Nagyszénáson

A Lokomotív Természetbarát Egyesület megalakulása után az osztályoknál meghonosodott a csillagtúrázás. A múlt évben megrendezett *pilisi* és *bükki* túra után május 28-án a *budai hegyekben* rendezték meg az egyesület ez évi tavaszi csillagtúráját, amelyen *17 osztály több mint 200 természetjárója vett részt.*

A vidékiek már szombaton megérkeztek Budapestre, hogy az utazás fáradalmait a budai hegyek túristaházaiban kipihenve másnap kisebb-nagyobb túrával elérjék a nagyszénási turistaházat.

A csoportok érkezés után sorra felvonultak a turistaház melletti dombra, ahol *Trencséni Zsigmond*, az egyesület túrabizottságának vezetője méltatta a nagyszénási túristaház és környékének munkásmozgalmi jelentőségét és múltját. Néhány szóban párhuzamot vont a felszabadulás előtti turistáskodás és a mai természetjárás között.

A megnyitó után férfi, női és ifjúsági kategóriákban elkezdődött a háromfordulós szellemi és ügyességi vetélkedés. *A férfiak versenyében Kovács Kornél* (Debrecen), *a nők közül Deák Éva* (Vasúti Főosztály), *az ifiknél Kontra György a budapesti osztály tagja bizonyult a legügyesebbnek.*

A nagyszerű hangulatú találkozó után régi és új ismerősök így búcsúztak egymástól:

— *Viszontlátásra a Sátorosban, a vasútas természetjárók X. országos találkozóján!*

A rendszeres testgyakorlás aktív pihenés

A rossz testhelyzet, vagy a helytelen munkamódszer megnehezíti a légzést, lassítja a vérkeringést s mindez hozzájárul a szervezet gyors kifáradásához. A fáradt ember általában nehezen koncentrál. Nehezebben hatnak rá a külső ingerek, általános fáradtságot, bágyadtságot és álmosságot érez.

Éppen ebben az időszakban elkerülhetetlen a testgyakorlat. Csupán néhány gimnasztikai gyakorlatot kell elvégezni és az ember máris frissnek érzi magát.

A legfáradtabb izmokat mozgassuk

A testgyakorlás aktív pihenés. Amikor az ember elkezd mozogni, az izomtól az agykéregig haladó ingerületek emelik a funkcionális tevékenységet és csökkentik az általános fáradtságot. A testmozgás után — mint ezt a megfigyelések igazolják — emelkedik a termelékenység és csökken a selejt. Természetesen a testgyakorlásnál nagy figyelmet kell szentelni az olyan mozgásokra, amelyek a legfáradtabb izmok pihenését is elősegítik. Az ülőmunka közben például hasznos a gyakori nyújtózkodás, állómunka közben a járkálás, kisebb kézimunkák esetében pedig a szélesretárt karmozgatás. A gyakorlatok elvégzésére legmegfelelőbb az ebédidő előtti időszak vagy a munkanap befejezése előtti idő.

A reggeli, valamint a munkaközbeni tornán kívül célszerű időt szentelni az esti testgyakorlatokra is.

A munkaidő után nagyon hasznos a séta a friss levegőn. Éppen ezért, aki csak megteheti, mindennap sétáljon a szabadban. Ha a napi munka után egyenletes léptekkel megyünk haza, a vérkeringés meggyorsul, a test a sok egyoldalú helyzetből kiegyenesedik, a tüdő szabadon lélegzik, a vér és a szövetek megtelnek oxigénnel, végül az idegrendszer a lábizmoktól az agyvelőbe futó impulzusok egyenletes, lassú emelkedése következtében megnyugszik.

Nemcsak a sportpályán

Sokan azt hiszik, hogy sporttal, testneveléssel csak a sportpályákon, vizen, vagy sportcsarnokban lehet foglalkozni és csakis szervezetten, oktatók segítségével.

Természetesen senki sem veti el a szakember vezetésével való sport fontosságát és jelentőségét. De gondoljunk csak arra, hány ember korcsolyázik, hányan járnak sielni, ródlizni, hányan élvezik a fagyos, tiszta levegőt télen. Nyáron a folyók és tavak partján ezrek napoznak, vagy ha kedvük tartja úsznak, csónakáznak. Mindez testnevelés, az egészség megóvása, a munkaképesség tartamának meghosszabbítása, anélkül, hogy azt ezzel a szándékkal tenné bárki.

A rendszeres testnevelés olyan idegrendszeri működést eredményez, hogy utána mindenki, fiatalabbnak érzi magát. A testneveléssel és a sporttal való foglalkozás, a mozgás és néha még a jelentős erőmegfeszítést igénylő fizikai munka sem hat hátrányosan az emberi szervezetre, sőt nagyon is előnyös.

A rendszeres testgyakorlás jó hatása az emberi test működésében és anatómiai felépítésében is megmutatkozik.

ÚJ KÖNYVEK

Harry Sichrovsky: India felszárítja könnyeit — Juhan Smuul: Déli jégmezőkön (Útikalandok sorozat) — Martin Andersen Nexő: Az üres helyek utasai (Táncsics Könyvtár) — Benemy Sándor: Kispénzzel nagy utakon (Útikalandok sorozat) — Lindner László: Szép Párizs (Útikalandok sorozat) — Jiri Marek — Ladislav Mnacko: Kantontól a Nagy Falig (Útikalandok sorozat) — A dolgozó nő otthon — Balgaságok dicsérete (Irodalmi Színpad műsorfüzetek) — Bérbizottságok kézikönyve — A Munka Törvénykönyve és végrehajtási rendelete — A konyhai, éttermi és vendéglátóüzemi balesetelhárító és egészségvédő óvórendszabály — Molnár Dániel: Társadalmi bíróságok működése — (Valamennyi a Táncsics Könyvkiadó kiadványa.)

Balázs Pál: A kiskert árökzöldjei — Sulyok Mária: Virágos ablak, virágos kert (Mezőgazdasági Kiadó)

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Bódogh Mihály Dombóvár. Farkas Lajos Kaposvár. Várnai László Pécs, Mezősi Miklós Bugafok —Háros, Szüdi Sándor Szeged, Csomor János Szolnok, Ambróz József Budapest. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Perlaki Józsefné Székesfehérvár. Sipos Sándor Gyömrő. Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Lakáscsere

— Elcserélném magánházban levő két szoba, kamra, fürdőszobás lakásomat hasonló, vagy nagyobb szegedi vagy hódmezővásárhelyiért. Cím: Bálint István, Szentes, Rákóczi u. 64.

— Elcserélném Nagykanizsán kétszobás, összekomfortos, gázos, modern MÁV-lakásomat kétszobás budapesti lakásért, vagy bármely városba, ahol iskolásgyermekeim folytathatják gimnáziumi tanulmányaikat. Cím: özv. Laza Györgyné, Nagykanizsa, Oswald József u. 4. Érdeklődni bármikor lehet.

50 éves a Péceli MÁV

A Péceli MÁV AC az idén ünnepli megalakulásának 50. jubileumát. A sportkör vezetősége a péceli kulturális napok keretében június 17. és 21-e között rendezi meg a jubileumi ünnepségeket. Június 17-én és 18-án nagyszabású sporteseményekre került sor a sportkör labdarúgó-pályáján. Az ünnepi közgyűlést 18-án vasárnap délelőtt tartják.

A sportünnepség záró eseménye a Ferencváros NB I-es labdarúgó-csapatának péceli vendégszereplése lesz. A Fradi június 21-én látogat el Pécelre, ahol 18 órai kezdettel a jubileáló sportkör labdarúgócsapatával játszik barátságos labdarúgó-mérkőzést.

SPORTHÍREK

A vidék sportját segíti. Bilekné, Láng Edit, a Vasútépítők sakkozója kéthetenként Nagykátára utazik, ahol a kultúrház sakkkörében oktatja a nagykátai fiatalokat. Bilekné áldozatvállalással jár a nagykátai „kirándulás", mégis szívesen tanítja a fiatalokat: levezet egy-egy házi versenyt, vagy szimultánt ad 8—10 táblán.

A negyedik helyen végzett Yokohamában a szabadfogású birkózó világbajnokságon Reznák János, a Ceglédi VSE nehézsúlyú birkózója.

A BVSC válogatott vívói is indultak Londonban a Koronázási Kupa küzdelmeiben. A vasútas vívók ezúttal is igazolták jó hírnevüket. Férfi tőrben Kamuti László végzett az első helyen az angol Jay és Kamuti Jenő előtt. A nők közül Kovácsné szerepelt a leglobban. A tizennégy tagú mezőnyben az első helyen végzett.

HÍREK

Nem jól van ez így

Az egyik nagy állomáson éjjeli ellenőrzés volt. A kocsirendező helyiség szögletében egy — az igazak álmát alvó dolgozót találtak.

Először csak ráköszöntek, azután megrázták a jámbort. Nehezen ébredt. Kezével, lábával kalimpált és vérpiros arccal pislogott a keltegetőkre. Az éjszakai ellenőr néhány figyelmeztető szó után tovább ment. A hétalvó pedig ahelyett, hogy meakulpázott volna, fennhéjázva kioktatta a műszaki vezetőt, mondván, máskor legyen éberebb és figyelmeztesse őt, ha ellenőr közeledik.

Most a vezető pislogott. Jóllehet, szégyellte, hogy elfelejtette felkelteni a szolgálat közben nyugodtan durmoló beosztottját.

Nem jól van ez így. Az ilyen szellem, a fegyelemsértés előbb-utóbb rosszat szül. Milyen szabály írja azt elő, hogy szolgálatban aludni is lehet. És milyen szolgálati vezető az, aki efelett szemet húny. Az pedig egyenesen türhetetlen, hogy a vétkes dolgozó valamiféle rosszul értelmezett barátságból még felelősségre is vonja az ellenőrzésre jogosult és kötelezett feljebbvalóját.

— lyf —

— A vonatforgalom akadályozása nélkül folyik a dombóvári felvételi épület felújítása. Május 8-án kezdték meg a felvételi épület Pécs felőli végén a biztosító berendezések felújítását.

— Segítenek a fiataloknak. Veszprém-külső állomás nőbizottsága nagy gondot fordít a fiatal lányok nevelésére. A szakmai tanácsadás mellett a helyes viselkedésre is felhívják a figyelmüket.

— Új lemezolló-gépet kapott a debreceni járműjavító. Az új gépet május elején szerelték fel. Addig hegesztő pisztolyokkal vágták szét a lemezeket.

— Több mint ezer vasutas tanul a szombathelyi igazgatóság területén. 654-en általános iskolában, 154-en gimnáziumban tanulnak. Sokan járnak technikumba és egyéb oktatási intézményekbe is.

— Úttörővasutat kapnak a pécsi pajtások. A pécsi úttörőknek társadalmi munkában úttörővasutat épít a város lakossága. A vasút terveit a pécsi igazgatóság és a KPM műszaki dolgozói készítették el.

— Mozgalmas életet élnek a KISZ-fiatalok a pápai csomóponton. Szabadidejükben rendszeresen látogatják a televízióadásokat. Színjátszó és tánccsoportjuk nemcsak a vasutasokat, hanem a környező községek dolgozóit is szórakoztatja.

— Kiállítás nyílt Siófokon abból az alkalomból, hogy 100 évvel ezelőtt indult meg a forgalom a Déli-vasúton. A kiállításon bemutatják a száz év előtti vonat kicsinyített mását és a közlekedés fejlődését.

— Vasutasok segítsége egy termelőszövetkezetnek. A dombóvári Alkotmány Tsz egy 140 négyzetméteres üvegház építését határozta el. Az építéshez a dombóvári fűtőház és az Építési Főnökség dolgozói is sok segítséget adnak.

— Föld alatti személyszállító vasúti pálya épül Pécsbányán. A föld felszíne alatt ötszáz méter mélységben épülő vasúti pálya hossza csaknem két és fél kilométer lesz.

— Új típusú diesel-mozdonyt készítettek a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban. A 350 lóerős mozdony nemcsak tolatásra, hanem vonali közlekedésre is alkalmas lesz. Tartós üzemi próba után megkezdik a sorozatgyártását.

— Alkoholellenes bizottságot alakítottak Dombóvár állomáson. Ez a bizottság foglalkozik majd azokkal a dolgozókkal, akik különösen fizetés alkalmával nagy mennyiségű szeszt fogyasztanak.

— Ifjú vasutas címmel négy oldalas híradót adott ki a celldömölki csomóponti KISZ-bizottság. A híradóban megjelent írások a fiatalokhoz szólnak, az ő eredményeiket népszerűsítik.

— Ifjúsági fékjavító brigád alakult a celldömölki fűtőház kocsijavító fiókműhelyében. Az ifibrigád lelkiismeretesen végzi munkáját.

— Gagarin nevét vette fel Kósa János kocsimester brigádja a Miskolci tiszai-pályaudvaron.

— Albániába utaztak. Az Albán Testnevelési és Sporttanács meghívására öt mérkőzésből álló albán túrára utazott a BVSC kosárlabda-csapata. A 14 játékosból álló csapat június 13-án, kedden este utazott el Albániába.

— 14 csapat részvételével megkezdődött a kultúrnevelési és sportosztály által a budapesti vasúti üzemek és szolgálati helyek dolgozói részére kiírt szakszervezeti asztaliteniisz-bajnokság.

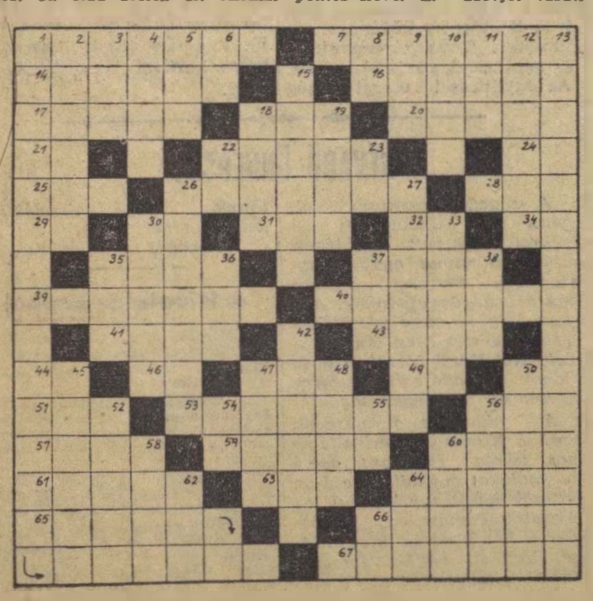
— A Lokomotív Természetbarát Egyesület május 27-én és 28-án a Pilis hegységben rendezte meg az 1961. évi férfi I. osztályú tájékozódási csapatbajnokságát. A bajnokságon hét csapat vett részt. Eredmények: 1. Budapesti osztály, 2. pécsi osztály, 3. Törekvés osztály férfi-csapata.

— Házi kiállítást rendez a Vasútgépészeti Technikum június 20. és 23-a között a diákok gyakorlati munkáiból. A kiállítás helye a technikum Damjanich utca 4. szám alatti épülete.

— Egyhetes vendégszereplés után hazaérkezett Csehszlovákiából a Somogy megyei népi együttes, amelynek több vasutas dolgozó is tagja. A vasutasok szolgálati helyükön örömmel számolnak be élményeikről.

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

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Sárgaság (lat.). 7. Birtoklás. 14. A Zeneakadémia tervezőjének családi neve. 16. Gyopárfajta. 17. Ritka kerti növény. Egyszeri virágzás után elpusztul. 18. Szám. 20. Kocsülésen. 21. Zápor kezdet. 22. Utánoz. 24. Nád szélei. 25. Afrikai állat. 26. Olasz fizikus (1564—1642). 28. Vajon én? 29. Juttat. 30. Évek közepe. 31. A hét vezér egyike 32. Színművészünk monogramja. 34. Izmot köti a csonthoz. 35. Zola regénye. 37. Barlang. 39. Könnyű műfaj. 40. Az SZTK elődjének pontos neve. 41. Szovjet vasúti csomópont. 43. A kisebbik fiú. 44. Á. J. 46. Személyes névmás. 47. Finn munkás sportszövetség. 49. Kimondott betű. 50. K. Y. 51. Csúcsíves stílus. 53. Angol grófság. 56. Német személyes névmás. 57. Van ilyen eső. 59. Shakespeare halhatatlan alakja. 60. Kérem. 61. Az óperzsa birodalom megalapítója. 63. D-vel a végén angol főnemes. 64. Gyakran kilógi 65. Kínizsi sasfészke volt. 66. Tiberis. 67. Szerelvényen.

Függőleges: 1. Az egyik versenyforma a vasúton. 2. Zemplén megyei község. 3. Hűsítő ital. 4. A Nebántsvirág szerzője (fon.). 5. Majdnem rege. 6. Képző. 8. Indulatszó. 9. Somogy megyei község. 10. Hegy Miskolc mellett. 11. Kis házikó. 12. Elinalni. 13. A függ. 1. nyertesei ekkor veszik át a vándorzászlót. 15. Régi gép. 18. Halász szerszám. 19. Hosszabbít. 22. E nap. 23. Igekötő. 26. Származás, eredet (körög). 27. Régi magyar muzsikusok. 30. Ruhát csinált. 33. Mérkőzés. 36. Új — idegen összetételekben. 38. Alma . . . Kazahsztán fővárosa. 37. Sporteszköz. 38. Felemelt zenei hang. 42. Vad juh. 45. Kellemes évszak. 47. Vissza: levegő németül. 48. . . . et-Cher. francia megye. 50. Kirekesztő. 52. Növényszár. 54. Fiatalkeletű. 55. Éneklő hang. 56. Ételféleség. 58. Rövid tagadás. 60. Kérdőszó. 62. Pozsonyban van. 64. Ipari növény. 66. Állóvíz.

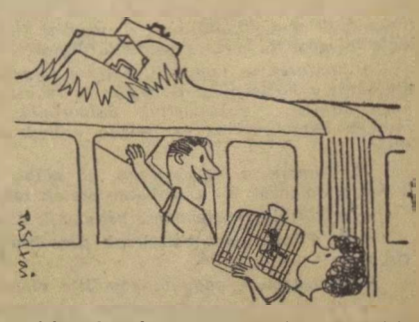
Beküldendő: Függőleges 1, 13. **Beküldési határidő:** július 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Tizenegyedik vasutasnap. Landler.

Könyvet nyertek: Halomházi Pál Isaszeg, Dózsa u. 12. Vecseri Lajos, Szentes Építési Főnökség, Tóth Gyuláné Szombathely fűtőház szb.

UTAZNAK A NYARALÓK

— Tessék mondani, van itt még hely egy utasnak?
— Az attól függ, hogy melyik hölgy utazik.



— Adogasd csak fel a csomagokat, szívecském. Befér ide a csomagtartóba minden.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. JÚLIUS 1.

VASUTASNAPI SZÁMVETÉS

Írta: Császár László, a Budapesti Vasutas Csomóponti Pártbizottság titkára

Szemünk előtt épülnek a korszerű vasúti vágányok száz kilométerei. Vonataink erős, új vasúti pályákon viszik szakadatlanul a terményt, a szenet, a gépeket és mindent, ami országunk életéhez szükséges. Új vágányokon halad népgazdaságunk is, a szocializmus építésének vágányán. *E fejlődés iránymutatója a Magyar Szocialista Munkáspárt, amelynek politikáját a vasutas dolgozók népes tábora is magáénak tekinti.* A vasutasok bizalommal követik a párt és a kormány politikáját és munkahelyükön mindent elkövetnek, hogy még határozottabb, még gyorsabb iramban lépjünk előre a kitűzött célért, a szocializmus alapjainak lerakásáért, a VII. pártkongresszus határozatainak valóraváltásáért.

Idősebb dolgozóink jól emlékeznek még Horthyék vasútjára, amelyen a földbirtokosok és gyártulajdonosok filléres díjtételekkel szállították áruikat, ugyanakkor a vasútépítő munkás gyalog volt kénytelen Biharból az ország másik sarkába munkába menni, mert nem volt pénze a vasútra. Örökre a múlté már az az idő, amikor a száraz kenyéren és hagymán tengődő pályamunkások a vasútépítés legnehezebb munkáit is kézi erővel végezték. Ezzel szemben ma egyre több gép segíti ezt a munkát. A harmincas években a tehervonat fékállásán dermesztő téli hidegben félcipőben, téli ruha nélkül teljesített szolgálatot a Horthy-korszak órabéres vasutasa. Ma meleg ruhát és védőitalt kapnak a dolgozók.

Ma új vasutat építünk, a mi vasutunkat. Az 1960-ban befejeződött háromévés tervben közel 10 000 vontató és vontatott vasúti járművet állítottunk forgalomba. A gépek egész sora könnyíti a dolgozók munkáját. Tovább csökkentjük az utazó vasutasok szolgálati óráinak számát. 1960-ban havonta közel 2 millió forinttal növekedett béralapunk. S a jó munka jutalmaként 127 és fél millió forint üzemi jutalékot és mintegy 23,5 millió forint nyereségrészesedést fizettünk ki a szolgálati helyek és üzemek dolgozóinak. Közel 40 000 vasutas étkezik korszerű üzemi konyhákban. Évente mintegy 11 000 felnőtt és többezer gyermek pihen az ország legszebb üdülőiben. 536 munkásszállásunkon és laktanyánkban 20 000 vasutas elhelyezéséről gondoskodunk. Az elmúlt 4 év alatt 5600 vasutas kapott házépítési kölcsönt.

Ez a néhány statisztikai adat mutatja ugyan a vasút fejlődését, a dolgozókról való gondoskodást. A vasutasok megváltozott életkörülményeit igazán azonban a munkásigazgatók, mérnökök, szolgálati vezetők és a közel 4000 kormánykitüntetés, kiváló és érdemes vasutas kitüntetés bizonyítja. A munkás- és parasztszülők fiai a vasút jó gazdáinak bizonyultak.

Tizenegyedszer ünnepli népünk az egész évben száz nehézséget legyűrő, hidegben-melegben, éjjel-nappal helytálló vasutasokat.

Az elmúlt év a vasúti munka minden területén a termelékenység nagyarányú növekedésének, a vasúton levő gépek, berendezések jobb kihasználásának, élenjáró új termelési munkamódszerek elterjesztésének, a vonatok sebessége és biztonsága növekedésének, a kulturált utazás megvalósításának esztendeje volt. *A vasút a háromévés árutonna tervet 106 százalékra, a személyszállítási tervet 103 százalékra teljesítette. Az idén az év első négy hónapjában több mint 1 100 000 tonna áruval szállítottunk többet, mint amennyit a terv előír.*

Az első negyedévben egyedül a budapesti igazgatóság több mint 31 millió forintot takarított meg. Ezt úgy érték el, hogy teherkocsinként 11 mázsával növelték az átlagterhelést, ezáltal 25 585 kocsival kevesebbet használtak fel. A tehervonatok átlagos terhelését 420 mázsával növelték vonatonként. Ezzel a módszerrel 3100 tehervonat közlekedését takarították meg. A mozdonyok napi haszonkilométer teljesítményének növelésével 547 gőzmozdony és 239 villanymozdony megtakarítása vált lehetővé.

Az év első 5 hónapjának eredményei alapján már most megállapítható, hogy az igazgatóság dolgozói becsülettel eleget tesznek vállalásuknak, mely szerint az idei 8 százalékkal magasabb szállítási feladatokat a tavalyi létszám változatlanul hagyásával oldják meg.

Ma már sok olyan mozdonybrigádunk van, mint a Hámán Kató fűtőházban a 424—247-es gépen, *Biró Sándor* és *Sasvári Károly* vagy a 328—605-ös mozdonyon *Búzás Károly* brigádja. Mozdonyaikat állandóan kifogástalan állapotban tartják és a gondjaikra bízott vonatot megkésleltetés esetén is menetrend szerint viszik a célállomásra. Jó eredményeket ért el az egységes terhelési normájú vonatok továbbításában a *szolnoki fűtőház* 411—083-as és 411—339-es mozdonyának személyzete is.

Vizafogó állomáson az iparvágányok grafikonos kiszolgálása és a módszeres elegyrendezés technológiájának alkalmazásával vonatkísérő személyzettel együtt megtakarítottak egy átállító mozdonyt. A kocsik átlagos tartózkodási idejének rövidítésével az első félévben 116 241 kocsiórát takarítottak meg, mely háromnapos kocsifordulót feltételezve 1384 kocsi megtakarítását eredményezte. És kimagasló eredmények születtek a többi igazgatóság, az egész ország területén is.

A vasutasnapon további tennivalóinkat is számba kell venni. Boldogabb életünk megteremtése érdekében magunkkal szemben is tovább kell emelni a követelmények mércéjét. *A vasúton még mindig nagy tartalékok vannak kihasználatlanul. Ezek feltárása terén napról napra több tettre van szükség.*

Ötéves tervünk perspektívájában körvonalazott nagy lakásépítési program megvalósításához, az életszínvonal további növeléséhez, a közlekedés korszerűsítéséhez, a fejlett nagyüzemi mezőgazdaság megvalósításához az szükséges, hogy ki-ki a maga munkaterületén harcoljon e ragyogó perspektíva eléréséhez szükséges feltételek megteremtéséért. Ennek érdekében kezdeményezték dolgozóink a pályafenntartásnál a munkahelyen való kezdést, kisebb távolságú vonatokon a kétfűtős rendszer megszüntetését, a szalagszerű munkáltatást, a mozdonyok, vasúti kocsik és berendezések jobb kihasználását, melyeket szolgálati helyeink intézkedési tervei is tartalmaznak.

Az év hátralevő részében minden erőt a termelékenység további növelésére, a szállítás minőségi, mennyiségi és gazdaságossági tényezőinek szakadatlan javítására kell fordítani. Napjainkban legfontosabb követelményként a vonatközlekedési terv és ezzel együtt a menetrend szigorú betartása áll a szolgálati helyek dolgozói előtt. Vasúti berendezéseink kihasználásának további növelése enélkül nem oldható meg.

A vasutasok nagy szállítási, termelési győzelmekkel készültek fel a XI. vasutasnap megünneplésére. Ugyanakkor tisztában vannak azzal is, hogy az őszi hónapok nagy szállítási feladatai, a bőségesnek ígérkező mezőgazdasági termés, a téli tüzelőnek a gyárakba és az otthonokba való elszállítása további kemény munkát jelent számukra.

A XI. vasutasnapon büszkén jelentjük pártunknak és kormányunknak, hogy a ránk bízott szállítási feladatokat végrehajtottuk és erőnket nem kímélve munkálkodunk a VII. kongresszus határozatainak maradéktalan végrehajtásáért.

Budapesten tartják a szocialista országok vasútügyi minisztereinek VI. konferenciáját

Július 4—8 között *Budapesten* rendezik meg a szocialista országok vasútügyi minisztereinek konferenciáját. A Szocialista Vasutak Együttműködési Szervezete (OSzZsD) budapesti konferenciájának előkészületei már az elmúlt hetekben megkezdődtek.

A szervezet létrehozását tulajdonképpen 1957-ben a közlekedési miniszterek pekingi ülésén határozták el és székhelyét *Varsóban* állították fel. A 12 országot magában foglaló szervezet a tagállamok vasutainak munkáját hangolja össze, így elősegíti az országok közötti egyre növekvő forgalom lebonyolítását. Különösen fontos feladatnak tekintik a közlekedési ágak áru- és személyforgalmának koordinálását, ezért nemcsak a vasút, hanem a tehergépkocsi fuvarozások megszervezésének is nagy fontosságot tulajdonítanak.

A nemzetközi áruforgalom meggyorsítása érdekében például Prágában ellenőrző irodát hívtak létre. Ez az iroda foglalkozik a tömegáruból, a gyorsan romló árukból képzett nemzetközi zárt vonatokkal, adatokkat gyűjt, tájékoztatást nyújt az egyes vasutakon tartózkodó idegen kocsik napi állagáról.

Nem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy a szocialista országok együttműködésének éppen a közlekedés az egyik legjelentősebb területe.

A konferencia több fontos közlekedési, kereskedelmi és műszaki problémát tűzött napirendjére. A többi között szakértők részvételével tárgyalják majd a vasutak és az autóközlekedés aktuális és fejlesztési problémáit, majd meghatározzák az 1962. évi költségvetést és munkaprogramot.

A budapesti találkozó során a vasútügyi minisztereknek bemutatják a magyar vasúti, híradástechnikai és biztosító berendezéseket gyártó üzemeket, valamint a ferencvárosi gurítódombot.

Pályakorszerűsítés gépek segítségével. A Sárbogárd—Nagylók szakaszon a pályaépítők portáldaruikkal fektetik az előre összeszerelt sínrácsokat.

(MTI Foto: Bajkor József felv.)

Az igazgatóságok egymásközti versenye

A május havi eredmények alapján az igazgatóságok egymásközti versenye, helyezési sorrendje és százalékos teljesítménye az alábbiak szerint alakult:

	%
1. Szeged	92,92
2. Pécs	83,33
3. Szombathely	82,50
4. Budapest	78,33
5. Debrecen	78,35
6. Miskolc	76,25

Májusban a szegedi igazgatóság dolgozói nyújtották a legegyenletesebb teljesítményt. Különösen jó eredményt értek el a kocsiigényes szállítási terv teljesítésében.

Nem lehetnek azonban elégedettek eredményeikkel a miskolci igazgatóság dolgozói, akik az előző hónaphoz viszonyítva is elmaradtak. Különösen szembetűnő a lemaradás a kocsiigényes szállítási terv teljesítésében, a vontatási önköltség és a kocsik átlagos tartózkodásának alakulásában. Gyenge eredményeik és a baleseti helyzet rosszabbodása miatt az utolsó helyre kerültek.

A XI. vasutasnap fontosabb eseményei

Július 7-én a Nyugati pályaudvar kultúrvárótermében 17,30 órakor Szabó Antal, a szakszervezet főtitkára nyitja meg a XI. Országos Vasutas Amatőr Képzőművészeti Kiállítást.

Július 8-án 17 órakor a Parlament Kupola-csarnokában kerül sor a munkában élenjáró vasutasok kitüntetésére. Valamint a szocialista országok vasútügyi minisztereinek VI. konferenciáján résztvevők fogadására.

20 órakor a Halászbástyán az Állami Operaház művészeinek közreműködésével, a szakszervezet központi szimfonikus zenekara és vegyeskórusa ad ünnepi hangversenyt.

Július 9-én reggel 8.30 órakor kerül sor a gellérthegyi Felszabadulási Emlékmű megkoszorúzására, 9 órakor a vasúti főosztály kultúrtermében tartják a BVSC 50 éves jubileumi közgyűlését. Délután 14 órától pedig a Szőnyi úti sporttelepen veszi kezdetét az egyesület jubileumi sportműsora.

Vasutasnapra készülnek

PÁPA

Az állomás dolgozói ünnepi műszakkal készülnek a vasutasnapra. Elsősorban a személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítását szorgalmazzák. Az állomás 5 hónapon át élüzemszint felett teljesítette tervét. A legutóbbi két hónapban a kocsitartózkodási tervet 113,5, a kocsikihasználási tervet 110,75 százalékra teljesítették.

TAPOLCA

A fűtőházban a szocialista brigádok május 25-én megtartott értekezletén már szóba került a vasutasnapi felkészülés. A fiókműhelyben dolgozó brigádok például vállalták, hogy a júniusi tervben szereplő 3 mozdony időszakos javítását 4 nappal a határidő előtt befejezik. A fiatalok a szociális létesítmények, öltözők, zuhanyozók karbantartását vállalták társadalmi munkában.

FERENCVÁROS

A fűtőház dolgozói azon fáradoznak, hogy jó hírnevükön az idén se essék csorba. Száz elegytonna kilométer tervüket már a múlt évben olyan arányban teljesítették, hogy arra korábban még nem volt példa. A fűtőházban 73 brigád küzd a szocialista brigád címért. Közülük legutóbb 4 a címet, 4 pedig az oklevelet nyerte el. A takarékosságot illetően is jelentős eredmények születtek a fűtőháznál. Az év első négy hónapjában 4 527 166 forintot takarítottak meg.

PÉCS

A XI. vasutasnap méltó megünneplésére készülnek a pécsi szolgálati helyeken. A vasutasnapot előkészítő bizottságok már megalakultak. A pécsi szertárfőnökség dolgozói kéthetes ünnepi műszakot kezdeményeztek. A dombóvári építési főnökség Pécsett dolgozó III-as sz. magasépítés-vezetősége pedig vállalta, hogy a pécsi fűtőház öltözőjének és mosdójának építésénél a vasutasnapig a külső és a belső munkákat egyaránt befejezik. Lelkesen készülődnek az állomás dolgozói is. *Májusban 106 százalékra teljesítették a tervet.* Most legfontosabb feladatnak a személy és tehervonatok menetrendszerinti indítását tartják.

BÉKÉSCSABA

A békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói június 26-tól kéthetes ünnepi műszakot kezdeményeztek a vasutasnap tiszteletére. A mennyiségi munka mellett a minőségi munka, az önköltségcsökkentés, a takarékosság és a tisztaság szerepel a vállalásokban.

SZOMBATHELY

Egyhónapos ünnepi műszak kezdődött a szombathelyi járműjavítóban. A vállalásokat üzemrészenként röpgyűléseken vitatták meg a dolgozók. Az elmúlt hónapokban túlteljesítették a tervet. Az ünnepi műszak alatt is eredményeik további növelésére törekszenek, mert szeretnék elnyerni az élüzem címet. Vállalásaikban fontos helyet foglal még el az önköltség csökkentése.

NYÍREGYHÁZA

A Szabolcs-Szatmár megyei szolgálati helyek többségénél már június első felében hozzáfogtak a XI. vasutasnap megünneplésének előkészítéséhez. A nyíregyházi pályafenntartási főnökség dolgozói vállalták, hogy a sín- és kitérőcseréket határidő előtt elvégzik. Az állomás dolgozói pedig az egy kocsira eső mozdítási idő csökkentését, a vonatok megfelelő összeállítását és a tehervonatok pontos indítását tűzték célul.

BALASSAGYARMAT

A fűtőház dolgozói már a június 9-én megtartott termelési tanácskozáson elhatározták, hogy kéthetes ünnepi műszakot indítanak a vasutasnap tiszteletére. Vállalták, hogy az ünnepi műszak alatt élüzemszint felett teljesítik a tervet. A brigádok önálló vállalásokat is tettek.

BÁNRÉVE

határállomáson 13 brigád harcol a szocialista brigád cím elnyeréséért. Ezeknek a brigádoknak nagy része van abban, hogy az állomás májusban 113,2 százalékra teljesítette a tervet. A vasutasnapot is további jó eredményekkel akarják köszönteni.

SZOLNOK

A szolnoki járműjavító dolgozói is eredményeik fokozásával készülnek a vasutasnapra. A futórészleg dolgozói például rendszeresen értékelik a verseny állását. Így a dolgozók maguk is látják, hol szorít a cipő, melyik munkaterületen tapasztalható lemaradás. A brigádok most arra törekszenek, hogy a kocsik javítását minőségileg jól elvégezzék.

A jó bérszabályzat hatásos eszköze a termelésnek

A munkások teljesítménybérezésének irányelveiről szóló 1065/1957. VII. 20. Kormányhatározat elrendelte, hogy az alkalmazandó bérformákat és alapbéreket a vállalatok foglalják frott bérszabályzatba.

A kormányhatározat jelentős szerepet ad az üzemi és szakszervezeti szerveknek azzal, hogy e kérdések szabályozását a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben kell végezni.

A határozat alapján kiadott irányelvek figyelembevételével vállalataink eddig is elkészítették bérszabályzataikat. A bérszabályzatok alkalmazásával kapcsolatos tapasztalataink kedvezőek, főként azoknál a vállalatoknál, ahol rendszeresen ellenőrizték a bérszabályzatban foglaltak végrehajtását.

A helyesen elkészített bérszabályzatokra az is jellemző, hogy nemcsak a szorosan vett bérezési kérdéseket — tehát a bérformák rendszerbe foglalását, bértételek alkalmazását —, hanem a bérezéssel összefüggő munkaügyi kérdéseket is tartalmazzák.

Ezek a bérszabályzatok növelik a dolgozók és főleg a szakszervezeti aktivisták bérbiztonságát, mert részleteiben is tájékoztatnak munkahelyük bérezési kérdéseiről.

A bérszabályzatok megkötése helyesnek bizonyult. Hiba volt azonban, hogy csak a 7/D. felügyelete alá tartozó járműjavító vállalatok és a 6/D. egyes vállalatai készítették el.

Az eddigi tapasztalatok figyelembevételével viszont szükségessé vált, hogy minden vállalatnál — egységes elvek alapján — bérszabályzatot készítsenek. Eszerint a vállalatokhoz hasonlóan elkészíti bérszabályzatát a Vasúti Főosztály 6., 7., 8. és 9. szakosztálya és az Anyagellátási Igazgatóság is.

A bérszabályzatok a helyes munka- és üzemszervezési intézkedésekkel párosulva **hatásos eszközei lehetnek a termelési tartalékok feltárásának, az önköltség csökkentésének.**

Elősegíthetik a helyes bérarányok kialakítását, a dolgozók bérbiztonságát, a törvényesség fokozottabb betartását.

E munka elvégzéséhez a SZOT elnöksége irányelveket adott ki, amelyek előírják a bérszabályzat tartalmát és felépítését.

Az I. fejezetben az általános és bevezető rendelkezésekkel kell foglalkozni, utalni kell arra, hogy azt milyen célból, milyen feladattal kötötték és elkészítésénél milyen utasításokat és rendelkezéseket vettek figyelembe, továbbá hogy milyen fő kérdéseket szabályoztak.

A II. fejezet az alkalmazott bérezési szabályokat tartalmazza. A bérezési szabályokat egyrészt a *Munka Törvénykönyvének* és a felettes szervek rendelkezéseinek alapján, másrészt a vállalat, a szakosztály jellegének megfelelően kell kialakítani. Többi között a dolgozók besorolásának, teljesítménybér alkalmazásának feltételeit, a normák készítésének, bevezetésének, megváltoztatásának szabályait, előírásait, valamint a vállalat igazgatójának és szakszervezeti bizottságának azokkal kapcsolatos együttműködését, az alkalmazott prémiumokat, a munkaszüneti nap díjazását, a helyettesítések díjazását, a szabadságidőre járó munkabér kiszámítását, a külszolgálati díjazást, az állásidő díjazását, valamint a járandóságok elszámolását a munkaviszony megszűnése esetén kell feltüntetni.

III. fejezet, alkalmazotti bérrendszerek. Az 1065/1957. sz. kormányhatározat a vállalatokra bízza, hogy a bérezés, illetve teljesítménybérezés sok formája közül a legmegfelelőbbet válasszák ki. Ennek az elvnek megfelelően a bérszabályzatban fel kell sorolni az alkalmazott bérezési formákat, valamint azt, hogy ezeket a bérrendszereket mely üzemrészekben, illetve munkakörökben, vagy munkáknál alkalmazzák.

IV. F. Pótlékok és kiegészítő fizetések elszámolásának szabályai. Előírja a rendes körülményektől eltérő és munkaköri beosztástól függő esetekben járó pótlékokat és kiegészítő fizetéseket.

V. F. a bérek elszámolásának és kifizetésének szabályait tartalmazza. Szabályozza a tévesen kifizetett munkabér visszafizetésével kapcsolatos eljárásokat, a munkabérből történő levonások eseteit és szabályait.

VI. F. A bérpanaszok, reklamációk elintézésének módjai.

VII. fejezet. Egyéb kérdések. A bérszabályzatnak azokat a részeit, amelyek nem általános érvényűek, hanem csak a dolgozók egy-egy csoportjára vonatkoznak, valamint a bér meghatározásánál szolgáló nagyobb terjedelmű számítási módszereket.

Végül a VIII. fejezet a hatályba léptetésre és érvényességre vonatkozó szabályokat írja elő.

A bérszabályzat elkészítése — mint az egyes fejezetek mutatják — jelentős feladatot hárít mind a vállalat vezetőségére, mind a szakszervezeti bizottságokra. Különös gonddal kell elkészíteni a több önálló üzemrésszel, vagy az országos jellegű, a Vasúti Főosztály szakosztályai bérszabályzatait.

A bérszabályzat megkötésénél a vállalatot a vállalat igazgatója, a dolgozókat pedig a szakszervezeti bizottság képviseli, a szakosztályi szinten kötött bérszabályzatoknál a dolgozókat a szakszervezeti központ képviseli. A szabályzat akkor tekinthető megkötöttnek, ha azt a vállalat igazgatója és a szakszervezeti bizottság titkára aláírta.

NEMZETKÖZI *élet*

VONATVIZSGÁLAT MENET KÖZBEN

A Paris—Lyon—Marseille vonalon közlekedő gyors-tehervonatok forgalmának megszervezésénél figyelőállást létesítettek a gördülőanyag menet közben történő vizsgálatára. A vonat 15 kilométer/óra sebességgel halad el a figyelőállás mellett. Amennyiben az állásón tartózkodó megfigyelő a forgalom biztonságát fenyegető rendellenességet tapasztal, telefonon azonnal érintkezésbe lép a szomszédos állomás őrével, és szükség esetén megállíttatja a vonatot. A megfigyelő kabinja zárt helyen van, ablakai a pályára néznek. Az ablakokat ellenzők védik a naptól. A vagon ellenkező oldalán különleges tükrös szerkezettel végzik az ellenőrzést.

A figyelőállomást olyan szerkezettel is felszerelték, amely közli a megfigyelővel a mozgó szerelvény abnormális működéséről tanúskodó hangokat. így például a begyulladt csapágy fütyülését, stb.

A VILÁG VASÚTJAIRÓL

Ceylon: A ceyloni államvasutak 25 dieselmozdonyt rendelt a nyugatnémet MAN-cégnél. A mozdonyokat a colombói helyközi forgalomban akarják üzemeltetni.

Turin: Hosszú kísérlet után Turinban helyezték forgalomba az első olasz Alveg-vasutat. Ennek a vasútnak az első modelljét Németországban már 1909-ben bemutatták.

Temir-Tau: A Szovjetunióban olyan egysínű függővasút tervén dolgoznak, amely a Karagandát, a közép-kazah kőszénmedence központját, Temir-Tau kohóművével és városával fogja összekötni. A vonalon óránként 400 kilométeres sebességgel közlekednek majd a vonatok.

Szódavíz a személykocsikban

A Leningrád és Moszkva között közlekedő expressvonat összes kocsijaiban ingyen szódavíz áll az utasok rendelkezésére. A szénsavtöltőberendezést a leningrádi és moszkvai fűtőházak dolgozói szerelték fel. Régi féktartályokat alakítottak át szódavizes üvegekké. A 40 liter ürtartalmú edényeket szép fatartóba helyezték el. A telítőkészülékeket pedig hűtőberendezéssel látják el.

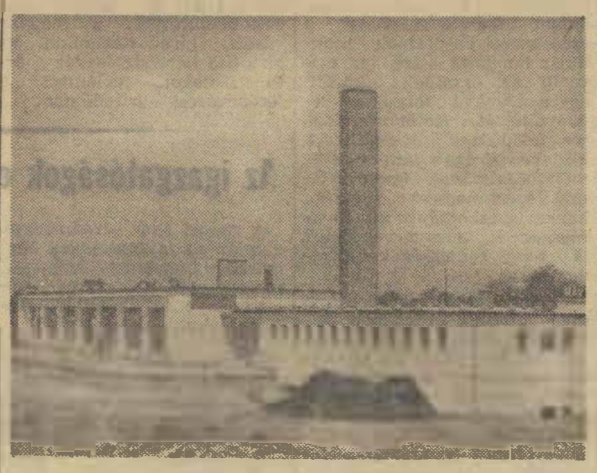
Szakadékba zuhant a strassbourg—párizsi expressz

Súlyos vasuti szerencsétlenség történt június 18-án, vasárnap Franciaországban. A 138 kilométeres sebességgel rohanó strassbourg—párizsi expressz Vitry-le Francois állomás elhagyása után kisiklott és szakadékba zuhant. Hirügynökségek szerint a kocsik harmonikaszerűen egymásba omlottak, majd a szó szoros értelmében belefúródtak a szakadék alján levő vizenyős talajba. A szerencsétlenség 32 halálos és 153 sebesült áldozatot követelt. Félő azonban — írják a hírügynökségek —, hogy a roncsok közt még számos áldozat holtteste hever.

Új mintájú sínfúrógép

A rigai javító mechanikai üzem olyan sínfúrógépet gyártott, amellyel a síngerinc fúrásának ideje 18—20 másodpercet vesz igénybe. A 72,4 kg súlyú gépet benzinmotor hozza működésbe. Helyváltoztatását 3 csiga teszi lehetővé. A felemelés magasságának a síntípustól függő szabályozására különleges ütközőcsapok szolgálnak. A sínfúrógépnek az is előnyére válik, hogy a reduktor dobját a fúró köszörülése céljából, különleges koronggal látták el.

Új üzemi konyha Záhonyban



Több millió forintos költséggel nagyarányú építkezés folyik Záhony állomáson. A nagy beruházásokat megvalósító terveket a MÁV Vasúttervező Vállalat végzi *Légrádi János* igazgató irányításával. Egyik jelentős létesítményt az új, 1000 személyre méretezett üzemi konyhát a vasutasnapon adják át rendeltetésének. Az üzemi konyha tervét *Kálóczy Mihály, Szikora Zoltán és Pusztai Ádám* mérnökök készítették.

Joggyakorlat — elvi döntések

Ügyvéd az egyeztető eljárás során is eljárhat ügyfele képviseletében

Az egyeztető bizottság törvény által alkotott testület, hatáskörét jogszabály állapítja meg. Az általa hozott határozat végrehajtandó közokirat.

Ebből következik, hogy a vállalati, területi egyeztető bizottságok akár fegyelmi ügyben, akár munkaügyi vitával kapcsolatban járnak el, hatósági jogkört gyakorolnak.

Minthogy olyan tiltó jogszabály nem létezik, amely az egyeztető bizottságok előtti eljárásban az ügyvédi képviseletet kizárná, az 1937. évi IV. törvény 75. §-ának általános rendelkezéseit az egyeztető bizottsági eljárásokra is alkalmazni kell, tehát az ügyvéd ügyfele képviseletében az egyeztető bizottságok előtt is eljárhat. *(Legfőbb Ügyészség állásfoglalása. Munkaügyi Közlöny 1958. 1. száma.)*

Megjegyzés: Fegyelmi ügyek nem tartoznak a MÁV egyeztető bizottságainak hatáskörébe. Szerk.

Strauss kinyújtja kezét a szövetségi vasutakra

Amikor a bonni szövetséges parlament 1961. március 17-én elfogadta a 48 milliárdos költségvetést és abból Straussnak fegyverkezési célokra 27 milliárdot rendelkezésre bocsátott, ugyanakkor egy közlekedés-stratégiai szövetség is megpecsételődött. Az utóbbi időben eddig még soha nem látott tempóban szaladtak futárok és kocsik a bonni Ermelkeil kaszárnyából — a hadügyminisztérium székhelyéről, a Kaufmann-strasse 58. sz. alá, a szövetségi közlekedési minisztériumhoz, Seebohm székhelyére. A NATO-szövetség és annak agresszív stratégiája megköveteli, hogy különös figyelmet szenteljenek a közlekedési utaknak, mert a nagy anyag- és csapatmozdulatoknak szükségük van mind az utakra, mind a sínhálózatra.

2,7 milliárd stratégiai építkezésekre

A szövetségi közlekedési minisztérium NATO vasúti és útépítési osztályai nagy erőfeszítéssel dolgoztak. A gyakorlati szállítási feladatok megoldása mellett, amelyeket Winterschild magával hozott, perspektivikus tervezésekkel is foglalkoztak, mert a szövetségi vasútalnál egyedül 1961-ben 2,7 milliárd DM-t kell beruházni, főleg stratégiai építkezésekre. A munkának oroszlánrészét a NATO különleges osztálya — a Dorpmüller-féle birodalmi forgalmi minisztérium (hadseregügyek) osztályának az utódja látta el, de ehhez a szövetségi vasutak főigazgatóságai által a Strauss-minisztériumba delegált szakértők is támogatast nyújtottak.

A tervezőknek nagy hasznára voltak a manővereknél szerzett tapasztalatok. Amikor 1958-ban megtartották a „Sabre Hawk" (sólyom kard) hadgyakorlatot, a szövetségi vasutak február 7-től 10-ig 3000 „Katten" járművet továbbított 2560 különleges járművon. Továbbítottak 25 ellátási vonatot, 113 csapatvonatot és 97 üres vonatot az odaszállításhoz és 113 megrakott, valamint 127 üres vonatot a visszaszállításhoz.

A „Bundesbahn" ezt így kommentálta: „a szövetségi vasút ennél a manővernél ismét bebizonyította sokoldalúságát és megmutatta, hogy katonai szállításokra is célszerű és megbízható szállítási intézmény. A német haderő újjászervezésénél ezt nem szabad figyelmen kívül hagyni".

Hogy a szövetségi vasút az utóbbi időben is állandóan versenyez a hadsereg és a militaristák kegyéért, jó példaként szolgáltak erre a német vasútak 125 éves jubileuma alkalmából Nürnbergben tartott ünnepségek. Mind Nürnbergben, mind pedig az új braunschweigi főpályaudvar felavatásánál jelen voltak a hadsereg tábornokai.

A „Bundesbahn" 21/22. 1960 novemberi ünnepi kiadásként megjelent különszámában az imperialisztikus forgalmi politika felmelegítésével Strausshoz leplezés nélkül keresik a csatlakozási lehetőségeket. Ezekben az írásokban különösen a vasutasok katonai teljesítményeit emelik ki. Az első világháború tekintetében megállapítják, hogy „eleget tudtak tenni a katonai és felfegyverkezési forgalom összes követelményeinek".

A második világháború fasiszta vasúti korszakát a következőképpen méltatják: „A nagy német erőkifejtés idején a Németország által elfoglalt terület négy és felszerese volt a birodalmi területnek és a Reichsbahn megbízásához képest mindenütt átvette a vasúti üzem vezetését.

Látjuk, hogy Strauss abbeli törekvésében, hogy a szövetségi vasutat beiktassa stratégiai tervezéseibe, részére kelleme tradíciókra bukkan.

Vasúti járművek helyett páncélosokat javítanak

A szövetségi vasút vezetősége megtett és megtesz mindent, hogy eleget tegyen az időközben megkapott megbízásnak a katonai tervezésekhez való hozzájárulásra. Így például számos javító üzemet, mint például St. Wendelt és Paderbornt páncélos fenntartó üzemekké alakítottak át. 1953 óta 16 üzemet zártak le és katonai célokra tettek alkalmassá. A legújabb nyilatkozatok szerint 18 további üzemnek is ez lesz a sorsa . . .

Az 1961. évre tervbe vett új építési program 12 000 kocsijából 8000 különleges jármű lesz. Az anyagi eszközök megszerzésére 1960-ban már felvettek 220 millió DM kölcsönt. 1961 februárjában pedig további 250 milliót.

Ugyanakkor megkísérlik, hogy a szövetségi vasút és szövetségi hadsereg közötti nyilvánvaló társas viszony a közvélemény előtt ne legyen nagyon feltűnő. Oftering a DB elnöke, a CSU gazdasági tanácsa előtt 1960. június 23-án tett nyilatkozatát még nem vonta vissza. Azt mondta: A Bundesbahn változatlanul döntő eszköznek tartja magát annak a politikának érdekében, amelynek célja a német nép felső politikai vezetése.

Ezt az utat járja Seebohm is, aki 1961. február 8-án a parlamentben kijelentette: „A szövetségi vasút továbbra is az állampolitika eszköze marad."

Ezt a nyilatkozatot a bonni kormány egy azonnali programmal honorálta. Ennek megfelelően a vágányokat egy négyéves beruházási program keretében stratégiailag átépítik. Ez az intézkedés emlékeztet Hitler utasítására az OKW által 1940 augusztus 9-én kiadott „Aufbau Ost" parancsra: ebből származott a szállítás tekintetében az úgynevezett Otto-terv, amelynek lényege a keleti szállítási utak gyors és nagyszabású kiépítése.

A Strauss-minisztérium szükségesnek tartotta, ezekkel a gazdasági intézkedésekkel egyidejűleg a vezetés struktúráját is megváltoztatni. Ebben az összefüggésben szerepe van annak az 1602. aktának, amelyet A 1—Vp 30—2123/60. szám alatt. Seebohm és Hettlage aláírásával ellátva, 1960. február 10-én a Parlament elnökéhez továbbítottak. Az úgynevezett Brand szakértői véleményről van szó. A Brand-bizottság analizálta a DB-t és javaslatokat terjesztett elő, hogyan lehetne a vasutat hozzáigazítani a NATO MC 70 memorandumhoz, hogyan lehetne ésszerűsítések, személyzeti elbocsátások, tarifaemelések és a szociális teljesítmények lebontása útján anyagi eszközöket felszabadítani a fegyverkezés finanszírozására.

Bonn kiássa a régi tapasztalatokat

Abból a célból, hogy a DB szoros, az agresszív katonai terveknek megfelelő vezetését biztosítsák, az eddigi 154 üzemi, 70 forgalmi és 75 gépi hivatalt 100 egységes hivatallá fogják összeolvasztani, hogy a főigazgatóságoknál és igazgatóságoknál alakítandó szállítási osztályokat — a náci hadseregszállítási tevékenységének a fogalma — hivatali síkon folytassák. Ez a „Völkischer Beobachter" egy 1940. november 9-i cikkére emlékeztet, amely ezt mondta: „Hogy a háború végéig biztosítsuk a forgalmi területen megoldandó feladatok teljesítését, a birodalmi forgalmi miniszter a forgalmi szervezet szoros tagozottságát hozta létre."

Akkor fő-, területi- és kerületi forgalmi vezetőségeket alakítottak, miután már 1940. március 1-én a fő üzemi vezetőségek összpontosították a parancsnoklási jogkört. Időközben 22 üzemi, 13 gépi és forgalmi hivatalt már megszüntettek és azok feladatait összevonták.

Bonn kiássa ezeket a tapasztalatokat, de ugyanakkor elfelejti, hogy egy vereségstratégiának a tapasztalatait teszi magáévá. Azt hiszik, hogy Samu bácsi segítségével most jobban fog menni. A DB vezetése is eksüszik az amerikaiakra és az általuk irányított NATO-ra.

A nyugat-németországi nagy forgalmi intézmény militaristái sietséget ajánlanak, mert a szövetségi hadseregnek már biztos pozíciói vannak. Tisztában kell lennünk azonban azzal, hogy mindezeket a lépéseket a lehetőség szerint leplezetten hajtják végre. Azoknak a vasutasoknak, akik ezt meg tudják akadályozni, szakszervezeti funkcionáriusaikat emlékeztetni kellene a németországi vasutasok szakszervezetének (GdED) Bergen-Eckheimben tartott alapító-szövetségi gyülésére, ahol 180 küldött így esküdött:

„Nem fogjuk ezentúl türni, hogy a német forgalmi intézmény a háború eszközévé váljék. Azt akarjuk, hogy a német közlekedés a béke eszköze legyen! Ennek elérésére Strauss befolyását vissza kell szorítani.

Karl-Heinz Gummich
a „Fahrt Frei" főszerkesztő helyettese

Minden erőnkkel harcoljunk a balesetek ellen

A vasutas dolgozók munkakörülményeinek alakulásáról tárgyalt szakszervezetünk központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetősége június 23-án ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt *Horn Dezső* a SZOT titkára és *Bangó Sándor* MÁV vezérigazgatóhelyettes.

A központi vezetőség megjelent tagjait és a meghívott vendégeket *Végh Lajos* elnök üdvözölte, majd röviden ismertette, milyen munkát végzett szakszervezetünk a Közlekedési, Kikötői, Halászatipari Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége III. konferenciájának előkészítésében és lebonyolításában.

Az elnök megnyitója után *Gróf József* a szakszervezet titkára számolt be a vasutas dolgozók munkakörülményeinek alakulásáról és a vasút baleseti helyzetéről.

Jelentős összeget fordítunk műszaki fejlesztésre

Bevezetőjében arról szólt, hogy az elmúlt évek beruházási keretéből milyen létesítmények épültek a vasút területén. A MÁV a műszaki fejlesztésre és a vasúti felépítmény: munkák gépesítésére is jelentős összeget fordított. 1958-tól 1960-ig erre a célra 100 millió forintot biztosítottunk. Évenként több száz kilométer pálya építését, illetve korszerűsítését végzi el a pályafenntartási szolgálat gépek segítségével. *1961-ben újabb 72 millió forint értékű karbantartó, illetve építőgépet kap a MÁV. Ez azt jelenti, hogy a pályafenntartási szolgálatnál a munkák 31 százalékát gépekkel végzik.*

Sokat javult a helyzet a többi szakosztály területén is. A 7. szakosztályhoz tartozó járműjavítókban és üzemi vállalatoknál a javító munkák mintegy 20 százalékát gépesítettük. Ez a gépesíthetőségnek 50 százalékát jelenti. A 7. szakosztály egyébként 1955-ben 7 millió 200 000. 1960-ban pedig 55 millió 600 000 forintot fordított gépesítésre. Ezek a gépek elsősorban a nehéz fizikai munka megkönnyítését szolgálják. *A gépesítés mellett új műhelyek, korszerű fűtőházak létesültek.* Első helyen kell megemlíteni az Északi Járműjavító új, dieselmozdony szerelőcsarnokát és a hozzátartozó szociális létesítményeket.

A modern gépek beállításával biztonságtechnikai és egészségügyi berendezések nagytömegű alkalmazásával több helyen megszűnt, vagy jelentős mértékben csökkent a baleseti veszély.

Az üzemek nagy részében, ez vonatkozik az állomásokra is, javult a világítás, fokozódott a rend és a tisztaság, kultúráltabbá, otthonosabbá váltak a munkahelyek.

Megkezdődött a nehéz fizikai munkák gépesítése, a rakodási szolgálatnál. 1960-ig a darabáru mozgatásának 9,6 százalékát gépesítették.

A rakodás gépesítésére és különböző kis gépek beszerzésére 1959-ben 25 millió forintot fordítottak.

Az egészségre ártalmas munkakörökben több mint 1000 dolgozó heti 36, illetve 42 órás csökkentett munkaidővel dolgozik. A munkaidő-csökkentés nem érintette a dolgozók keresetét. Az egészségre ártalmas munkakörökben ebben az évben újabb munkaidő-csökkentés várható.

Javult a baleseti helyzet, mégsem lehetünk elégedettek

Gróf elvtárs ezután rátért a munkavédelmi helyzet ismertetésére. Szakszervezetünk az aktívák segítségével eredményesen tevékenykedett a dolgozók biztonsága és egészségvédelme érdekében. Ezt a következő számadatok bizonyítják legjobban. *Az elmúlt tíz év alatt az ezer főre eső balesetek száma 22 százalékkal, a halálos balesetek száma pedig 25 százalékkal csökkent.* Ezek az adatok lényegesen jobbak a felszabadulás előtti helyzetnél, sőt a kapitalista országok baleseti helyzeténél is. Ennek ellenére sem lehetünk elégedettek, mert az általános fejlődést mutató statisztika, a munka közben megrokkant dolgozók és családfő nélkül maradt árvák százait jelenti.

Az ezer főre eső balesetek száma csökkent ugyan a múlt évben, ezzel szemben viszont emelkedett a kiesett munkanapok száma.

Sőt 1961. első öt hónapjában a halálos balesetek száma a múlt év azonos időszakához viszonyítva 17-ről 23-ra emelkedett.

Különösen romlott a baleseti helyzet a 7. szakosztály felügyelete alá tartozó járműjavítókban, ahol a balesetek száma 16 százalékkal emelkedett annak ellenére, hogy a jelzett időszakban az átlagos létszám közel 600 fővel csökkent.

Töródjünk többet a munka- és egészségvédelemmel

Nem megnyugtató a helyzet az üzemegészségügy, a foglalkozási betegségek alakulását illetően sem. A szakszervezet elnöksége a baleseti helyzet alakulását elemezve arra a megállapításra jutott, hogy az általános fejlődés megtorpanása, sőt az egyes területeken bekövetkezett visszaesés oka elsősorban a dolgozóknak, egyes gazdasági, műszaki, szakszervezeti vezetőknek és aktíváknak a munkásvédelemmel kapcsolatos helytelen szemléletében keresendő. Ez megmutatkozik a baleset és egészségvédelem anyagi feltételeinek biztosításában, az előírt szabályok, a rend és a fegyelem megszegésében, de a politikai, egészségügyi felvilágosító munka hiányosságában is.

Ezután azokkal a fontosabb kérdésekkel foglalkozott, amelyek legjellemzőbbek a munkásvédelem további fejlődésére.

Mindenki előtt ismeretes, hogy a munkakörülmények javításának anyagi feltételei olyan mértékben növekednek, amilyen ütemben fejlődik egész népgazdaságunk. Ennek következtében gazdasági terveink teljesítése és túlteljesítése a legfőbb alapja a jobb munkakörülmények kialakításának. Szakszervezetünk a munkáshatalom gazdasági alapjainak erősítését, a szocialista munkaverseny szervezését, a termeléssel kapcsolatos munkáját nemcsak a bérszínvonal emelése, hanem a biztonságosabb munka, az egészségesebb munkahelyek megteremtése szempontjából is rendkívül fontosnak tartja.

Mindannyiunk előtt ismeretes, hogy népgazdaságunk nagyarányú fejlesztése következtében a MÁV-ra háruló személy- és áruszállítási feladatok évről évre emelkednek. *Ebből következik, hogy növelni kellett a vonatok sebességét terhelését és sűrűségét.* A vasút vezetése, a nagyobb feladatok elvégzése szempontjából belső szervezési intézkedésekkel próbál mindent elkövetni a szállítási feladatok teljesítését illetően. A műszaki fejlesztés azonban a perspektívikus tervekben nem fejlődik a szállítási feladatokkal arányosan. *Különösen sok baleset fordul elő az erősáramú óvórendszabályok be nem tartásából, a fenntartási és építési munkák során és még egy sor más munkaterületen.*

Sok baleseti veszélyt rejt magában a kocsirendezők és a gurítókon dolgozó sarusok munkaterülete. Az utóbbiak még ma is rég elavult sarupapuccsal szabályozzák a kocsik mozgási sebességét. Ez a módszer megfelelt a múlt gyenge forgalmához. De ma már, amikor naponta háromszor-négyszer annyi kocsit gurítanak, mint a felszabadulás előtt, a sarusok munkája kapkodóvá vált, emiatt megnőtt a balesetek száma.

Ebben a munkakörben 1960-ban 11 halálos, 14 csonkulásos, 944 három napon túl gyógyuló baleset fordult elő.

A saruzás veszélyessége lényegesen megszűnne, ha a gurítódombos rendezőpályaudvarokat a ferencvárosi és miskolci rendezőhöz hasonlóan automatikus vágányfékekkel szerelnék fel.

A kocsirendezők is biztonságosabb körülmények között dolgozhatnának, ha a kocsikat a szovjet vasutakhoz hasonlóan önműködő kapcsoló szerkezettel látnák el. Bár ezzel egy távolabbi perspektíva foglalkozik, de addig is sürgős tennivalókra van szükség.

Annak ellenére, hogy a gépesítés az anyagmozgatás és a segéd-munkafolyamatok terén megindult, az ipar általános fejlődéséhez képest a MÁV-nál nagyfokú lemaradás tapasztalható. Az elszállításra kerülő áruk rakodása igen kis százalékban történik gépi erővel. *Nem véletlen, hogy az előforduló balesetek 25,8 százaléka éppen a rakodásnál és a szállításnál következik be.*

Ösztönzőbb elbírálást a munkavédelmi újításoknál

Az üzemekben, futóházakban is nagy a zsúfoltság és még mindig számos gép működik védőberendezés nélkül. Ez okozta az üzemek, műhelyek balesetének 7,44 százalékát. Új gépek beállításánál, technológiai változtatásoknál, üzemek, műhelyek átrendezésénél nem mindig veszik figyelembe a munkavédelmi előírásokat, nem kérik a munkavédelmi szervek véleményét. Hasonló hibák tapasztalhatók a felújításokat illetően.

A balesetek megelőzéséért folytatott tevékenységben jelentős szerepe van a dolgozók kezdeményezésének, a munkavédelmi újítások szorgalmazásának és elterjesztésének. *A munkavédelmi újítások és észszerűsítések szélesebb körű kibontakozását azonban akadályozza, hogy az újítások anyagi elbírálása nem ösztönző.* A munkavédelmi újítások eszmei alapon kerülnek díjazásra.

Külön foglalkozott a beszámoló az új üzemek építésénél és a rekonstrukciók végrehajtásánál előforduló biztonságtechnikai és egészségügyi hiányosságokkal. Ezekkel az intézkedésekkel jelentős termelési eredményeket és számos helyen a munkakörülmények alapvető javulását értük el. Sajnos előfordul hogy egy-egy nagyméretű rekonstrukciónál, új üzem építésénél megfeledkeznek a munkásvédelem és szociális körülmények biztosításáról. Kétségtelen, hogy a beruházási kereteket minden esetben a legcélszerűbben kell felhasználni. Azzal viszont egyáltalán nem lehet egyetérteni, hogy a létesítmények tervezésénél a munkabiztonság, vagy az egészségügyi követelmények rovására takarékoskodjanak.

A beszámoló következő részében Gróf elvtárs a baleset és egészségvédelem fejlődésének egyéb vonatkozású feltételeiről beszélt. A múlt év adatait elemezve hangsúlyozta, hogy a balesetek túlnyomó többsége rendetlenségből, fegyelmezetlenségből, a védőberendezések és védőfelszerelések mellőzéséből, az óvórendszabályok és utasítások megszegéséből, a szakképzettség hiányából, gyakorlatlanságból és egyes személyek mulasztásából adódnak. A múlt évben a vasút területén előforduló üzemi balesetek következtében

46 dolgozó meghalt, 38 megcsonkult és 5706-an szenvedtek három napon túl gyógyuló sérülést. Ez azt is jelenti, hogy több mint 13 000 munkanap esett ki a termelésből.

A mi társadalmunkra már nem jellemzőek a kapitalizmus farkastörvényei. Nálunk gazdasági és társadalmi berendezésünket tekintve már meg vannak a feltételei a szocialista embertípus kialakulásának. De még hosszú évtizedek élettapasztalatára, sokoldalú, türelmes és következetes nevelőmunkára van szükség ahhoz, hogy idős és fiatal dolgozóink tudatában általánossá váljanak a szocialista emberre jellemző vonások.

Szakszervezetünk az évek során az aktívák ezreit oktatta, a Vasúti Főosztállyal közösen pedig a propaganda és agitáció változatos eszközeit alkalmazta a balesetek megelőzése érdekében. *Plakátokat, filmeket készítettünk, munkavédelmi jellegű könyveket állítottunk össze és bocsátottunk a dolgozók rendelkezésére.*

Fordítsunk nagyobb gondot a nevelő, felvilágosító munkára

Az oktató és felvilágosító munka terén elért eredmények ellenére sem mondhatjuk, hogy elértük a kívánt hatást. A vezetők és munkások munkavédelmi szakismeretei és felvilágosítása még sok vonatkozásban hiányos. Még kevesen ismerik az előírások megszegésének súlyos következményeit. Nem érzik tudatosan azt a felelősséget, amelyeket mindenkinek éreznie kell saját maga, családja, munkatársai és a mi közösségünk, szocialista társadalmunk iránt.

Oktató és felvilágosító munkánk ma leggyengébb az üzemekben, az alapszervezeteknél. Itt kell elsősorban segíteni, itt kell jobban felhasználni a rendelkezésre álló anyagokat, a helyi eszközöket és lehetőségeket.

A nevelő, felvilágosító munka csak akkor lehet hatásos, ha olyan nevelőjellegű adminisztratív intézkedésekkel párosul, amelyek mindenki számára érthetővé teszik, hogy a szocialista társadalomban legfőbb érték a dolgozó ember. Ilyen intézkedések egész sora született a vasútnál. Ezek közé tartozik

az évvégi üzemi jutalék, az élüzem címért folyó verseny és az igazgatóságok egymás közti versenye is.

Szakszervezeti bizottságainknak sokkal nagyobb gondot kell fordítaniuk az anyagi érdekeltség fokozására vonatkozó rendelkezések megismertetésére. *Az anyagi érdekeltség növelésének eszköze lehetne, ha a balesetelhárításban elért eredményekért is jutalmaznák az egyes szolgálati helyeket, illetve a dolgozókat.* Ezzel az eszközzel azonban sem a vasút felsőbb vezetőszervei, sem a szolgálati vezetők nem élnek.

A munkavédelem csak akkor válhat igazán eredményessé, ha azzal nem kifejezetten az erre kiépített hálózat foglalkozik. Ez a megállapítás a szakszervezet egész apparátusára vonatkozik. Legfontosabbnak tartjuk a felvilágosító és nevelőmunka hatékonysága érdekében a munkavédelem társadalmi üggyé való tételét.

A szakszervezet elnöksége több esetben tárgyalta a vasutas dolgozók munkakörülményeit, és hozott határozatokat a munka megjavítására. Meg kell azonban állapítani — bár javult a dolgozók munkakörülménye, mind több vezető és dolgozó érti meg a balesetelhárítás jelentőségét, csökkent a balesetek száma —, mégsem tettünk meg mindent, hogy a hozott határozatoknak maradéktalanul érvényt szerezzünk. Nem segítettük, nem ellenőriztük megfelelően a határozatokban foglaltak végrehajtását. Megyebizottsági inknak, szakszervezeti bizottságainknak a pártszervek segítségével jobban kell támaszkodni a vasutasok alkotó kezdeményezésére, hogy még hatékonyabbá, még eredményesebbé tudják tenni a balesetek megelőzéséért folytatott harcot.

A központi vezetőség határozata

I.

A nevelőmunka és a munkavédelmi ellenőrző tevékenység színvonalának emelésére, a balesetek megelőzésére, a szakszervezet központi vezetősége a következő határozatokat hozta:

1. Az ellenőrző munka javításán keresztül gondoskodni kell arról, hogy üzemeinkben, szolgálati helyeinken, szakszervezeti bizottságaink munkavédelmi és egészségügyi felvilágosító munkájában javulás álljon be. Szakszervezeti bizottságaink legalább félévenként szb-üléseken tűzzék napirendre a baleset-megelőzést és az adott helyzetből kiindulva határozzák meg a legfontosabb tennivalókat. A nevelőmunka munkásvédelmi ellenőrzésének megjavítására használják fel a termelési tanácskozásokat, tárják fel a hiányosságokat, hozzák azokat minden esetben a nyilvánosság elé, legyenek azok tárgyi vagy személyi jellegűek. Szakszervezeti bizottságaink, a szolgálati helyek vezetői az üzemorvosok bevonásával gondoskodjanak a folyamatos, sokoldalú munkásvédelmi, egészségügyi propagandáról és agitációról. Ennek végrehajtására készítsenek intézkedési tervet.

2. A főosztály és az elnökség fordítson az eddiginél nagyobb gondot a munkásvédelem területén eredményesen dolgozó igazgatóságok, vállalatok, szolgálati főnökségek és szakszervezeti bizottságok munkamódszereinek ismertetésére és elterjesztésére. Erre a célra jobban kell venni a sajtó és a rádió nyilvánosságát. Szervezzenek minél gyakrabban tapasztalatcseréket, gondoskodjanak a jó módszerek elterjesztéséről.

3. Az eddigi tapasztalatok szerint a jól beváló munkavédelmi őrségek szervezését a szakszervezet minden tisztségviselője segítse elő. Ezáltal ugyanis nagymértékben elő tudjuk mozdítani a munkavédelem társadalmi üggyé való tételét. Ez évben el kell érni, hogy minden gurítódombbal rendelkező állomásainkon, valamint járműjavítóinknál és nagy fűtőházainknál működjenek munkavédelmi őrségek.

4. A népgazdaság anyagi, technikai bázisának bővítésével párhuzamosan gyorsabb ütemben kell korszerűsíteni a MÁV biztonságtechnikai és üzemegészségügyi körülményeit. A központi vezetőség felhívja a főosztály vezetőjének figyelmét, hogy a munkásvédelmi követelmények jobb kielégítésének biztosítására szolgáló műszaki, egészségügyi és szervezeti módszerét állandóan kutassák. Ennek érdekében szükségesnek látja, hogy évente a nagyobb szolgálati helyek, vállalatok vezetőinek bevonásával igazgatósági szinten, majd országos értekezleten értékeljék a munkavédelem helyzetét.

5. Szakszervezeti bizottságaink is nagyobb erővel örködjenek a munkásvédelemmel kapcsolatos rendeletek maradéktalan végrehajtása felett. Rendszeres ellenőrzéssel segítsék elő az oktatás színvonalának emelését. Szervezzék meg az újfelvételesek patronálását, követeljék meg a kötelező kiképzési határidők betartását. Vizsgálják meg, hogy szolgálati helyükön a biztonságtechnikai vizsgára kötelezett dolgozók rendelkeznek-e megfelelő biztonságtechnikai szakismeretekkel, az előírt vizsgákkal.

6. Meg kell javítani a balesetvizsgáló bizottságok munkáját. Szakszervezeti bizottságaink követeljék meg minden előforduló baleset kivizsgálásánál, hogy azt bizottságilag a munkavédelmi felügyelő bevonásával vizsgálják.

7. A központi vezetőség felhívja az elnökség figyelmét, hogy a szakszervezeti bizottságok nevelőmunkájának a munkavédelmi tevékenység színvonalának emelése, a balesetek megelőzése céljából tegye lehetővé a KV. minden osztálya számára a legteljesebb segítségnyújtást.

II.

A munkakörülmények javításának, a baleseti és foglalkozási megbetegedések megelőzésének anyagi és technikai vonatkozású feladatai.

1. A központi vezetőség felkéri a főosztály vezetőjét, hogy a MT. 3225/1960. sz. rendelete alapján az életveszélyes, elavult munkahelyek, az egészségre ártalmas munkafolyamatok megszüntetésére vonatkozó tervek az eredeti határidő előtt úgy készüljenek el, hogy azok az Országos Tervhivatal elé terjesztett MÁV-beruházási ötéves tervjavaslatában megfelelően szerepeljenek. A vasúti baleseti gócok felszámolása végett a központi vezetőség szükségesnek tartja a tolatási műveletek, a saruzás, járműjavítók területén a kocsi- és mozdonyjavítási munka műszaki és technológiai folyamatának vizsgálatát, ennek alapján a megfelelő intézkedések megtételét. Az eddigi tapasztalatok alapján tovább kell szorgalmazni a létszám emelés nélkül végrehajtható munkaidő-csökkentést.

2. Szakszervezetünk minden szerve, törvényeink értelmében fokozottabban követelje meg, hogy új üzemek létesítése, épületek üzembehelyezése, meglévő üzem áthelyezése, üzemen belül új műhelyrész létesítése, a gyártásra kerülő új típusú gépek tervei a gyártás megkezdése előtt munkásvédelmi szempontból ellenőrizve legyenek.

3. Tovább kell javítani dolgozóink üzemegészségügyi ellátását. Ennek érdekében a főosztály egészségügyi szolgálata a foglalkozási betegségek felszámolására, az egészségtelen munkahelyek megszüntetésére és üzemegészségügyi létesítmények fejlesztésére féléven belül tegye meg javaslatát az elnökségnek.

4. Meg kell oldani a balesetet szenvedett, csökkent munkaképességű dolgozók megfelelő munkakörben történő elhelyezését. Erre vonatkozólag a főosztály a szakszervezet elnökségével közösen dolgozzon ki javaslatot.

5. A központi vezetőség felkéri a főosztály vezetőjét, hogy az üzemszemlék alkalmával talált hiányosságok megszüntetésére biztosítson a szolgálati főnökségek részére megfelelő összeget. Továbbá adjon módot arra, hogy szolgálati főnökségeink a pénzügyi fegyelem betartása mellett társadalmi munka igénybevételével kisebb beruházást igénylő létesítmények építését elvégezhessék. Tegye lehetővé a munkásvédelem területén eredményesen tevékenykedő dolgozók jutalmazását.

6. A KPM I/3. Szakosztálya gondoskodjon arról, hogy a szolgálati helyeken a balesetelhárítási oktatásra kötelezett dolgozókat ellássák óvórendszabályokkal és a szükséges szabványokkal. Felül kell vizsgálni a balesetelhárítási útmutatók időszerűségét, gondoskodni kell a hiányzó óvórendszabályok elkészítéséről. Felül kell vizsgálni az érvényben levő MÁV-utasításokat és összhangba kell hozni azokat a biztonságtechnikai előírásokkal. Biztosítani kell, hogy minden kiadásra kerülő utasítás és annak módosítása előzetes munkavédelmi felülvizsgálat alapján kerülhessen kiadásra.

7. A központi vezetőség szükségesnek tartja, hogy az elnökség a határozatban foglaltak végrehajtása érdekében készítsen intézkedési tervet és a végzett munkáról egy év múlva számoljon be. Szakszervezeti bizottságaink a pártszervek segítségével, a szolgálati főnökségek és a KISZ-bizottságok bevonásával vitassák meg a SZOT X. teljes ülésének anyagát, a központi vezetőség határozatát.

Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége

Száz éve megy a gőzös Kanizsára

Szalad a kanizsai gyors... A nap már magasan jár. Csillog a nagy tó tükre. Színes, jókedvű élet hullámzik végig a partokon. Sárga salakos, virágos állomások váltakoznak. A vonatablakból úgy hat a kép, mint egy nagy kaleidoszkóp.

Minthogy azzal a céllal utaztunk *Kanizsára*, hogy megnézzük a *Buda—Kanizsa* vasútvonal megnyitásának 100 esztendős jubileumi ünnepségének előkészületeit, a múltról beszélgetünk.

Szóba kerül, hogy *Széchenyi* tervében a legelsőként szerepelt ennek a vonalnak az építése. Ellenvélemények, hadakozás — mind annyiszor — s így másként történt. A legnagyobb magyar — ahogy *Kossuth* mondta *Széchenyiről* — nem élhette meg a vonal megnyitását. A *Nagykanizsa—Prágerhoff* közti szakaszon ugyanis 1860. április 24-én, a pesti szakaszon pedig 1861. április 1-én indult meg a forgalom. (Széchenyi 1860. április 8-án halt meg.)

Irány a városi múzeum... *Csabai Lajos* főintéző, állomásfőnökhelyettest a jubileumi kiállítás egyik fő felelősét munka közben találtuk.

Képek, dokumentumok a múltról

Csinos, szemléltető táblák, régi újságcikkek és képek magyarázzák a múltat. Elsárgult eredeti építési terveket is láttunk, melyeket még a vasútépítő — főleg olasz, osztrák — társaság készíttetett. Egy nagy táblán — a mai szemnek furcsa — legelső mozdonyok képei sorakoznak fel. Foglalkozik a kiállítás a kanizsai vasutasok munkásmozgalmi múltjával is. A vértanú *Pallai János* képét látjuk, majd egy másik kép a legelső szabad május ünneplő vasutasaira emlékeztet. A múlt századvégi fűtőházi és állomási személyzet képei, tablói és a *Közlekedési Múzeum* kölcsönadott modelljei szaporítják az érdekes, tanulságos látnivalókat.

Csabai Lajost arról faggattuk, hogy hol, miképpen tudta ezt az értékes anyagot összegyűjteni? Szerényen mosolyog és arról a segítségről beszél, amit a helyi múzeum és a valóban nagy segítséget nyújtó Közlekedési Múzeum adott a kanizsaiaknak.

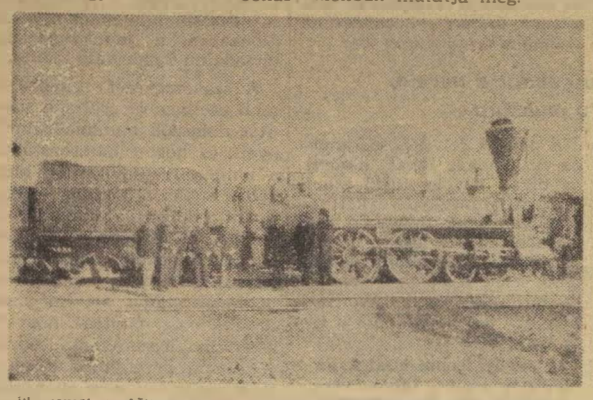
A múzeumból visszatérünk az állomásra. A csomóponti pártbizottság titkára, *Pogonyi Gyula*, legalább olyan lelkesedéssel beszél a készülő ünnepségről, mint Csabai. De ő már kihangsúlyozza a csomóponti munkaversenyvállalást is. *Július 1-től 10-ig ünnepi műszakot tartanak.*

Megélénkült a munkaverseny

Kétségtelen, van valami varázsa a közeledő jubileumnak, mert a csomóponton jól megy a munka. Javult a kocsitartózkodás, az irány- és közvetlen vonatok terhelése és az átlagos vonatterhelés is.

— *Soha ilyen egységes nem volt a munkaverseny felhíváshoz a csatlakozás, mint most* — jegyezte meg a helyettes főnök.

A normatiszt egy kimutatással dicsekedett, mely az elmúlt öt hónap átlagát 108 százalékban mutatja meg.



Jóval ezelőtt ez a DV 10 sorozatú telített gőzű, kéthengeres ikergépezetű, 2 B tengely elrendezésű tehervonatú szerkocsis mozdony közlekedett a Déli vasúton

A fűtőháznál, ahol ugyancsak lázasan készülnek az ünnepségre, megjavult a mozdonyforduló és az átlagos terhelés is növekedett, a múlt év hasonló időszakához viszonyítva. Nagyon jó és az ünnepi műszaknak köszönhető a fajlagos szénfogyasztás és a gazdaságos mozdonyfelhasználás kedvező alakulása.

Hasonló jó eredmények születnek a *pályafenntartási szolgálatnál is*, ahol a csomóponti versenytől függetlenül még műszaki segítséget is biztosítottak a kiállításhoz.

A 100 esztendős falakat, meg a helyettes főnök — egy, a megindulás napjaiból származó német nyelvű — füzetjeit nézegetjük. Kettő pár vonattal indult meg az Élet Kanizsa és Prágerhoff között — árulkodik a régi papír. És mintha a jelenbe akarna visszaterelni minket a forgalmi szolgálattevő kemény hangja:

— *A 2204. számú vonat bejár a IV. sz. vágárnyra, a 2403-as az I. számú vágányra* — mondta, majd néhány perc múlva az 1201. számú nemzetközi gyorsvonat bejáratát közölte az érdekeltekkel. Közben szüntelenül telefonált, rendelkezett.

Igen, történt egy s más a 100 esztendő alatt Nagykanizsán. Erről beszél a többi között a jól sikerült kiállítás is.

A jubileumi ünnepség szervezése is okos gondolat volt. Ellentétben a Népszabadságban korábban megjelent, rosszul értelmezett véleménnyel. Nagyon is jó dolog, hogy megemlékeznek a ritka jubileumról. *Dicséret illeti érte a csomóponti pártbizottságot mint kezdeményezőt, a kanizsai és a Közlekedési Múzeumot, Csabai Lajos helyettes főnököt és mindazokat, akik a Déli Vasút 100 éves fennállásának méltó megünnepléséhez segítséget nyújtottak.*

A győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár új gyártmánya a Balaton—Balaton motorvonat, már menetrend szerint közlekedik a Balaton északi partján. Ez is mutatja, hogy 100 év alatti nagyot fejlődött a vasút (MTI Foto: Rigó János felv.)

Munkavédelmi őrjárat

A szolgálati vezető hanyagsága balesetet okozott

Több alkalommal foglalkoztunk már a balesetmegelőzés és a biztonságos munkafeltételek megteremtését illetően a műszaki vezetőkre háruló feladatokkal. Ammt azt a megtörtént balesetek túlnyomó többsége és a munkavédelemre vonatkozó törvényes rendeletek végrehajtásának ellenőrzési tapasztalatai igazolják, erre a témára újra és újra vissza kell térni.

Eddig negy alkalommal jelent meg olyan cikk, amelyben a sérült hibáztatásának helytelensegeire mutattunk rá és bebizonyítottuk az általános megállapitasok megalapozatlanságát. Álláspontunk helyességét bizonyította szakszervezetünk központi vezetősége legutóbbi ülésének állásfoglalása is. Meg kell változtatni a dolgozók és vezetők egy részének azon káros szemléletét, amely abban jut kifejezésre, hogy a munka velejárójának tekintik a baleseteket.

Bár a munkavédelmi tevékenységet törvények és rendeletek szabályozzak, mégis előfordul, hogy ezeket a törvényeket figyelmen kívül hagyják. Ezek természetesen előbb vagy utóbb következménnyel járnak.

Számtalanszor hivatkoztunk a dolgozók életének és testi épségének védelmét szabályozó, a munkavédelem alapjait jelentő 2080/25 1952. MT. rendeletre. A közel 10 éve kiadott rendelet betartása minden dolgozóra és vezetőre kötelező.

Munkavédelmi felügyelőink többsége évek óta rendszeresen tart ellenőrzést és felhivja a dolgozók és vezetők figyelmét a baleseti veszélyek felszámolására. Előfordul azonban, hogy csak jogkörük alkalmazásával, szigorral, bírságolással tudják biztosítani a dolgozók balesetmentes munkáltatásához elengedhetetlenül szükséges feltételek megteremtését. Igy került sor a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség VIII. pályamesteri szakaszkezelő pályamesterének 100 Ft-tal történő megbírságolására. A pályamestert a megyebizottság munkavédelmi felügyelője még 1960. március 16-án bírságolás kilátásba helyezésével figyelmeztette az asztalosműhelyben levő gyalúgép védőberendezéssel történő ellátására. A szolgálati vezető a figyelmeztetést még azon a napon tudomásul vette és aláírásával igazolta, hogy a hiányosságot megszüntette. Ez történt papíron. A gyakorlatban azonban sokkal később — miután a gépnél baleset történt — 1961 első hónapjaiban szüntették meg.

A pályamester mindezek ellenére kétségbe vonta a bírságolás jogosságát. Sőt azt még ma is személye elleni rosszindulatnak tartja. Pedig a bírságolás indokolt volt. Indokolta a megtörtént baleset, amely elkerülhető lett volna, ha a hiányosságot megszüntetik. De indokolta azt a bírsagolás befizetésének megtagadása is.

A megbírságolt pályamester most úgy határozott, hogy a jövőben nem tesz semmit a szakszervezetért, mert nem ezt várta. Vajon ugyanerre az elhatározásra jutna, ha a szolgálati főnöksége bírsagolná meg valamilyen mulasztásért? Mi lenne, ha a felelőtlen mulasztást nem követné felelősségrevonás? Meg több halálos és csonkulásos baleset. Éppen ezért meg kell értenie mindenkinek, hogy szocializmust építő országunkban legfőbb érték az ember, s a munkavédelmi előírások, a biztonsági rendszabályok ezt az értéket hivatottak védelmezni.

Mosoni Istvánra mindig lehet számítani

Szekesfehérvár forgalmi irodájában csak úgy pattognak a szavak. Itt a nyár megnőtt a balatoni vonatok száma. A négy irányú teherforgalom is élénk. Nem könnyű tehát szót váltani *Mosoni Istvánn* intézővel. Még nem sejti, miért akarunk beszélgetni vele, s talán jobb is, mert különben — ki tudja — közismert szerénységében nem térne-e ki a beszélgetés elől.

Szolgálat után találkozunk, állapodtunk meg vele, hogy ne zavarjuk munkájában.

Ezzel már el is kezdtük jellemzését ennek a jól dolgozó szakszervezeti bizalminak. Így van ez mindig: bárki fordul hozzá, ha előbb nem érne rá, szabad idejét is mindig kész feláldozni és segíteni.

Miután átadta szolgálatát, azt kérjük tole, hogy beszéljen munkájáról. A megyei bizottságon ugyanis már elmondták, hogy Mosoni István egyike azoknak, akikre mindenben lehet számítani. A hozzá beosztott szakszervezeti tagok bizalommal vannak iránta. A tagdíjak fizetésében sincs elmaradás. Jól tölti be az összekötő kapocs szerepét a tagság és a szakszervezeti bizottság között. Dicséretes dolog ez annál inkább is, mert néhol tapasztalható, hogy egyes tiszti beosztású dolgozók amolyan „altiszti" feladatnak tekintik a bizalmiak társadalmi tisztségét.

— *Büszke vagyok arra, hogy munkatársaim, a kocsirendezőktől az állomási irányítóig alkalmasnak tartottak és megválasztottak bizalmijukká* — mondja Mosoni elvtárs. — *Harmincket éves vagyok, 1948-ban léptem be a szakszervezetbe, amikor az érettségi után a vasúthoz kerültem. Apám 37 évig dolgozott a fehérvári műhelyben. 1952-ben nősültem meg, két gyermekünk van. A feleségem tanítónő Kisfaludpusztán. Gyakran beszélünk meg közösen egy-egy hétköznapi feladatot a munkával kapcsolatban. Eddig — a fiatal vasutasok sorsához hasonlóan — már több állomáson teljesítettem szolgálatot, de nagyobb közösségbe csak 1958-ban, a tisztképző elvégzése után kerültem: itt Székesfehérvaron.*

Mindig szeretettel fogok visszagondolni *Miklós Lajosra*, a III-as túr idős kocsimesterére. Most már nyugdíjazás előtt áll, de régi harcosa a szakszervezeti mozgalomnak. Nagyon jól esett, amikor a bizalmi választások idején ő is engem javasolt csoportunk bizalmijává.

Csoportommal meg vagyok elégedve. Hogy munkámat jól elvégezhetem, a tagok érdeme is. Jól látják, hogy a szakszervezet mindenben segíti a dolgozókat. Itt van például a mi állomásunkon a közbeváltó szolgálat rendszere. Az állomási személyzet majdnem hetenként kap egy 72 órás szabad időt s a keresete senkinek sem csökkent. Így megyünk előre lépésről lépésre, amint megteremtjük a feltételeket. És ez is tudat erőt ad a bizalmi munkájához.

K. J.

Porszívózás sűrített levegővel, ablaktisztítás létra nélkül és más újítások a kulturált utazás szolgálatában

A szerelőcsarnok előtt állt a 2. számú diesel motorvonat. Két ember tisztította a mozdony elejét. Vízzel mosták a vezetőablakot, de alaposan megtisztították a mozdony lámpáit is. Ezt a műveletet szemlélte *Gál Sándor, a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség vezetője.* Most kezdte szokásos reggeli ellenőrző körútját. Mi is társul szegődtünk hozzá, hogy megnézzük, hogyan segítik elő a főnökség dolgozói annak a sok irányú feladatnak a végrehajtását, amit mi röviden kulturált utazásnak nevezünk.

Az utazóközönség még sok kárt okoz

— *Az utazóközönség, sajnos, nem becsüli eléggé a mi munkánkat* — így vélekedik Gál Sándor. — *Nemcsak a kocsik tisztaságára nem vigyáznak, de elég gyakran tapasztaljuk a kocsik belső berendezéseinek szándékos, durva rongálását is.*

Az egyik, takarításra váró szerelvény mellett csatlakozott hozzánk *Szabó Gergely*, vontatási reszortvezető, aki így folytatta a tájékoztatást:

— *Rengeteg ablakot összetörnek az utasok. Így aztán nekünk havonta 300—400 négyzetméter ablaküveget kell cserélnünk. A jegyvizsgálóknak nem mindig sikerül megállapítani a károkozókat. Ilyenkor bizony nekik kell rész-kártérítést fizetni. Az is előfordul, hogy a műanyagból készült lámpabúrát kisnótik, a mosdótálat összetörik.*

Az egyik kupé ablakában szemléltető példával találkozunk. *Ilonkám.* Ezt a szót véste egy ábrándos utas az ablaküvegbe. Ezt nem lehet lemosni, itt csak az üvegcsere segít.

A közönségnél tehát még sok a „javítani" való. De mit tesz a műszaki kocsiszolgálat?

Felléptünk az egyik személykocsi-szerelvényre, amelyet fél órával ezelőtt állítottak be a kezelővágányra. Az első kocsi padlózatát már felmosták. Az egyik fülkében takarítónő porszívózta a párnázott ülés piros kárpitszövetét. A takarítónő csak egy szívófejet tartott a kezében és azt huzogatta a kárpitszöveten. A szívófejhez tartozó gumicső egy vastagabb csőhöz csatlakozott, ahová sűrített levegő áramlott, és az ezzel előidézett szívóhatás nagy erővel vonta ki a port az ülés párnázatából. A kiszívott por a vastag gumicsövön át a kocsi alatt távozott a szabadba. *Ez a porszívó két műszaki dolgozó újítása.* Egyszerű, könnyen kezelhető és amíg sűrített levegő van, addig sohasem romlik el.

Javult az együttműködés

Amint végigmentünk a szerelvényen, láttuk milyen gondosan kitakarítják, rendbehozzák a kocsikat. Bár a forgalmat sürgeti a menetrend, a kocsihiány miatt gyakran röviddel a beérkezés után indítják a szerelvényeket. Ilyen esetben a tisztításnál, a kezelésénél senki sem várhat csodákat a műszaki kocsiszolgálat szorgalmas dolgozóitól.

A kocsihiány ellenére azonban tervszerűbb munkával tovább lehet javítani a karbantartási munkákat, illetve növelni lehet a karbantartásra, takarításra jutó időt. *Gál Sándor* például elmondta, hogy kérésükre a forgalom két hete tervszerűen irányítja a kezelővágányokra a szerelvényeket. Ezáltal ők jobban be tudják osztani a kezelő és takarító dolgozókat. Így jobban elérhető, hogy egyetlen szerelvény, egyetlen kocsi se maradion ki a takarításból.

A jobb együttműködés eredményeként már eltűntek a „fehér foltok" a kocsitakarítás térképén. Kitűnt például, hogy a 913-as szerelvény, amely 18 órakor érkezik, csak 20 perccel később tolat ki a kezelő vágányra, de már 18.30 órakor be is áll az indulási helyére annak ellenére, hogy csak 19.25 órakor indul. A szerelvény tisztítására, az esetleges apróbb hibák kijavítására mindössze tíz perc áll a műszaki kocsiszolgálat rendelkezésére. Hasonló a helyzet a 931-es szerelvénynél is.

Lehetne ezen változtatni? A forgalom azt igéri, hogy lehet és már dolgoznak a megfelelő szerelvénymozgatási terven.

Új berendezések újításokból

A műszaki kocsiszolgálat új berendezéseket használ a kocsik takarításához, kezeléséhez. Ezek jórészt a kocsiszolgálat dolgozóinak újításai. Nem hiába került országos viszonylatban előkelő második helyre az újítási versenyben a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség. Az ajtók, a löktokok és más kocsialkatrészek olajozásához *Szabó Gergely* reszortvezető újítását, egy olajozó készüléket használnak.

Berényi József újítási előadó elmondta, hogy sok jelentéktelennek látszó javaslat igen nagy segítséget ad a kocsik takarításához, karbantartásához. Ilyen „apró" újítás a csikkszedő. Ezt *Harangozó Júlia* csoportvezető javasolta. Egyszerű, kis zsákkal ellátott szemétlapáthoz hasonló szerszámról van szó. Régebben az volt a gyakorlat, hogy egy dolgozó végigment a takarításra került szerelvényen és a csikktartók tartalmát kiborogatta a padlóra. Utána ketten mentek söprűvel és a többi szeméttel együtt a cigarettavégeket is felseperték. Az újítás alkalmazásával gyorsabb, könnyebb a takarítás, ugyanazzal a létszámmal több kocsit tudnak kitakarítani.

Újítások alapján javítják a megrongálódott akkumulátorokat és a gázvilágítású kocsik berendezéseit is.

Az indulásra kész szerelvényeken tett körsétánk alkalmával tapasztalhattuk, hogy a műszaki kocsiszolgálat dolgozói mindent megtesznek a kultúrált utazás előfeltételeinek megteremtéséért. Gondosan, szépen dolgoznak: megérdemelné ez a munka, hogy az utazóközönség jobban megbecsülje.

Lőrincz János

Vizsgák után – új tanév előtt

A tanév befejezésével bezárultak az esti és üzemi iskolák kapui. A néha sok nehézségek közepette folytatott tanulásnak megérett a gyümölcse, mert vasutas dolgozóink a sikeres vizsga letétele után bizonyítványt kaptak. Tudjuk, nem volt könnyű feladat, amire az év elején vállalkoztak. Nagy akaraterőre, szorgalomra és sok-sok tanulásra volt szükség, hogy bizonyítványhoz juthassanak.

Szakszervezeti bizottságaink többségében igyekeztek segíteni az iskolába járó dolgozókat. A korrepetálások megszervezése, az iskolákkal való jó kapcsolat kiépítése, az üzemi iskolák megszervezése mind-mind egy láncszeme annak a segítőkészségnek, amit a szakszervezeti bizottságok nyújtottak a továbbtanuláshoz.

Javul a tanulmányi átlag

Ebben az oktatási évben a tanulmányi átlageredmény jobb, a lemorzsolódás pedig kisebb méretű volt a múlt évinél. Számos szolgálati helyen kis kollektívák alakultak azok megsegítésére, akik általános iskolai, vagy középiskolai tanulmányokra adták fejüket. Lendítője volt az ideitanévnek az is, hogy több szolgálati vezető felismerte a tanulás jelentőségét és ennek hatására nagyobb segítséget nyújtott az „öreg diákoknak".

Szeged állomáson a közös összefogás eredményezte, hogy a beiratkozott 231 dolgozóból 222 fő sikeres vizsgát tett az általános iskola különböző osztályaiban. *A MÁV Kórház* 36 fős üzemi iskolájának 35 dolgozója vizsgázott. Számos szolgálati hely szakszervezeti és szolgálati vezetői büszkélkedhetnek a közös összefogás eredményeként megszületett jó eredményekkel.

Az elmúlt esztendő előrehaladást jelentett a közoktatási munkában. A munkát elősegítő hasznos és jó tapasztalatok mellett azonban néhány akadállyal is találkoztunk. Számos olyan szolgálati hely van, ahol a szakszervezeti bizottságok és a szolgálati vezetők pusztán szemlélői voltak a dolgozók saját elhatározásából kialakult továbbtanulási mozgalmának. Ez azt jelentette, hogy a továbbtanulóknak kétszeres erővel és segítség nélkül kellett a nehéz munka utáni tanulási utat végigjárni. Több szakszervezeti bizottság titkára és kollektív vezető testülete csupán jóhiszeműségből azt gondolta, hogy elegendő az is, ha a dolgozókat mozgósítják, elvezetik az iskola kapujáig. Ennek káros hatása több helyen ma is érezhető. Ilyen szolgálati helyek közé sorolható a székesfehérvári járműjavító, ahol az általános iskolai továbbtanulásra jelentkezett dolgozók 60%-a lemorzsolódott, nem jutott el a vizsgákig, pedig a dolgozókban megvolt a jószándék. Ugyanez mondható el a Nyugati csomóponton működő különböző szolgálati helyekre is.

Gondosan készítsük elő az új oktatási évet

Az új tanév megszervezése, előkészítése is nagy feladatok elé állítja szakszervezeti bizottságainkat. Az elmúlt év tanulságait minden szakszervezeti bizottságnak mérlegre kell tenni. Az eredmények mellett gondos elemzést kíván a munka minden részlete. A hibák tanulságait pedig úgy kell levonni, hogy azok ne ismétlődhessenek meg. Szakszervezeti bizottságainknak most az a legfontosabb feladatuk, hogy időben széleskörű társadalmi aktiva-hálózattal, legkésőbb július végéig mindenütt gondosan szervezzék meg az önálló üzemi iskolai osztályokat, s a körzeti vagy területi általános iskolák vezetőségével együttműködve biztosítsák a dolgozók továbbtanulásához szükséges tanerőket.

Tehát az elmúlt év záróvizsgáinak ünnepélyes aktusaival egyben kezdetét vette az új tanév előkészítése. A dolgozók között végzett agitációs, felvilágosító munka és a szervezés egyaránt. E munka legfontosabb aktivái, legmegbízhatóbb szervezői a bizalmiak. Irányításuk, felelősségteljes munkát ró minden szakszervezeti bizottságra. Azokon a szolgálati helyeken, ahol a jó gazda gondosságával dolgoznak, a bizalmiak, a szolgálati vezetők és más társadalmi szervek segítő közreműködését egyetlen szakszervezeti bizottság sem nélkülözheti.

Vonjuk be a társadalmi aktivákat

A munkát időben kell elvégezni. Ezért a társadalmi aktivák százait, ezreit hívjuk most a felvilágosító munka élvonalába, hogy a szakszervezeti bizottságok a nyolc általános iskolával már rendelkező dolgozók, az érettségizettek, technikusok és mérnökök egyformán legyenek a felvilágosító és szervező munka aktív részesei.

A szakszervezet nem öncélú mozgalmat szorgalmaz az általános iskolai továbbtanulással, hanem az egyes emberek személyes boldogulásának útját egyengeti a szocializmus építésének gyorsítása javára. Ezt támogatja most mindenki, aki szakszervezeti bizottságaink segítségére van a dolgozók általános iskolai oktatásának szervezésében.

Ilyen korszerű élkezőkocsikat gyárt az Utasellátó részére a Dunakeszi Járműjavító. Ezek a kocsik már nemzetközi viszonylatban is megállják a helyüket

(MTI Foto: Szíklai Dezső felv.)

Vasutasnapra

Így kezdődik el ma is az Ünnep:
a mozdonyok karjai feszülnek,
Ugrik a jelző és nekivágnak
a szikrázó fényű messzi tájnak.

Száguld a vonat, a határt lesem.
Jön a kalauz: benyit csendesen.
Telt, barna arca szép, furcsa világ,
szeméből köszön a búzavirág.

S a többiek, kik itt ülnek körül;
ajkukon az éj nagy csendje kövül.
Váltóőrök, fűtők s ki tudja mi?...
Vasutas mesterségek százai.

Ülnek, öklükre támasztva fejük.
Ring a vonat: megy —, fut haza velük
megtoldott, nehéz műszakok után.
Szívük már benyit Pécelen, Turán...

S ahogy a megállók jönnek, lassan
a kocsiban csak magam maradtam.
Viaskodik a gondolat bennem:
most kellett volna valamit tennem
legalább megszoritani egy kezet,
mely százszor lapátolt értem szenet,
egy szóval megköszönni e napon,
hogy enyém is a selymes Balaton,
a Mátra fenyvese, Bükk, s a Vértes
ahonnan apáim sorsa kérdez... —
S hogy megismertem Hazám tájait,
Ős városokat, csendes falvait,
hogy hozzád forrtam boldog, drága Föld!
S Te élsz csak bennem, Világod betölt
s csak itt születik számomra öröm:
elpirulva, — halkan — megköszönöm:
Köszönöm...

Irtó Gyula

164 újítás fél év alatt

Az idén fellendült az újító mozgalom a *Szolnoki Járműjavítóban*. Az első félévben 164 újítást nyújtottak be a dolgozók. Ebből 52 újítást már bevezettek. A bevezetett újításokból 334 400 forint megtakarítás származik. Különösen figyelmet érdemel, hogy a javaslatok mintegy 90 százaléka fizikai dolgozóktól ered.

Serkentőleg hatott a dolgozókra, hogy az újítási és észszerűsítési bizottság az újítási csoporttal karöltve egy feladattervet készített. A feladatterv 16 javaslatot tartalmaz, amelyek megvalósítása a legfontosabb feladatok elvégzését könnyíti.

Csomor János
Szolnok

Juniális Magyarkúton

A BVKH szakszervezeti bizottsága június 18-án jól sikerült juniálist rendezett Magyarkúton. A Börzsöny hegység festői szépségű vidékén a hivatalból mintegy 450 dolgozó és családtagja töltötte vidáman a vasárnapot. A jól sikerült rendezést dicséri, hogy a késő délutáni órákig jól szórakoztak és kellemesen pihentek a részvevők.

13 000 fiatal vasutas találkozott Balatonalmádiban

Ezen a vasárnapon ragyogó napsütéses időre ébredtek a balatoni üdülők vendégei. A júniusi nap már a kora reggeli órákban bőkezűen ontotta fénykévéit a magyar tenger partján pihenő, szórakozó dolgozókra. Örömmel fogadták a nap melegét a VII. országos vasutas ifjúsági találkozó részvevői is. Érthető, hiszen az elmúlt esztendőben hatalmas zápor zúdult végig Balatonalmádi felett és ez sokat rontott a találkozó színvonalán.

Gazdag kultúr- és sportműsor

Az idei gazdag kultúr- és sportprogram mellé tehát az időjárás is kedvezően társult.

A találkozó műsora reggel 8 órakor kezdődött. *Balassa Tamás* kitűnő tánczenekara jobbnál-jobb táncdalszámokkal szórakoztatta a szabadtéri színpad előtt helyetfoglaló fiatalokat. Persze kitettek magukért az énekesek is. *Toldi Mária* és *Keméndy András*, a rádióból ismert két táncdalénekes nagyon sok tapsot kapott a hálás közönségtől.

A nagygyűlés 10 óra után kezdődött. A megnyitót *Gróf József elvtárs*, a szakszervezet titkára tartotta, majd utána *Pulai Árpád*, a KISZ KB titkára köszöntötte a fiatalokat. Méltatta a VII. országos vasutas ifjúsági találkozó jelentőségét és arra hívta fel a fiatalok figyelmét, járjanak élen a termelésben, a munkaversenyekben, tanuljanak, művelődjenek.

A nagygyűlés után kezdetét vette a kultúr- és sportműsor. Éppen *Mikes Lilla* előadóművész volt a színpadon, amikor Almádi felett megjelent a MÁV Sportrepülőklub ejtőernyőseit hozó repülőgép. Pillanatok alatt felbomlott a rend. Mindenki a Balaton partjára sietett. A művésznő is feltalálta magát és követte a közönséget.

A mólótól a strandig percek alatt megtelt kíváncsi nézőkkel a Balaton partja. A gép két kört írt le, majd megkezdődött a nap szenzációja, az ejtőernyős ugrás a Balatonba.

— *Jé, ezek a Balatonba ugranak!* — hallatszott innen is, onnan is a sajnálkozó hang.

Igen, a Repülőklub bátor ejtőernyősei a Balatonba hajtották végre ugrásukat.

Az ejtőernyősök bemutatója után hamar helyreállt a rend és folytatódott a kultúrműsor. A park hűs árnyat adó fái alatt százak és százak figyelték a bemutatókat és nagy tapssal jutalmazták mind a hivatásos művészek, mind az öntevékeny vasutas kultúrcsoportok bemutatóját.

A kultúrműsor részvevői közül mindenekelőtt a szakszervezet központi szimfonikus zenekarát, és Szocialista Kultúráért jelvénnyel kitüntetett vegyes karát, a Szombathelyi Járműjavító pengetős zenekarát kell kiemelni. Természetesen elismerést érdemelnek a többiek is. Nem beszélve az Operaház művészeiről. Takács Paula Kossuth-díjas érdemes művészről, Komlóssy Erzsébetről, Lorenz Kornéliáról, Domahidy Lászlóról és a többiekről.

A sportbemutatónak is nagy sikere volt. *A BVSC és a Honvéd birkózói, a Testvériség és a válogatott keret súlyemelői, a BVSC ifjúsági vívói, a Pécsi VSK, a Testvériség, a Debreceni VSC és a Honvéd* ifjúsági tornászai is méltán kiérdemelték a tapsot szépen kidolgozott gyakorlataikért, a sportbemutatón nyújtott teljesítményükért.

A sportbemutatók mellett labdarúgó- és röplabda-villámtornára került sor az igazgatóságok csapatai között. Labdarúgásban a debreceniek végeztek az első helyen a tavalyi győztes pécsiek előtt, harmadik a szombathelyi, negyedik a szegedi, ötödik a budapesti, hatodik a miskolci igazgatóság csapata. Röplabdában első Budapest, második Szombathely csapata.

Jó rendezés

Röviden a találkozó megszervezéséről. Túlzás nélkül elmondhatjuk, hogy az ide találkozó — bár ehhez az időjárás is hozzájárult — kitűnően sikerült. Ezért feltétlen dicséret illeti az operatív bizottság valamennyi tagját és azokat az ifjúsági vezetőket is, akik az igazgatóságok területén megszervezték a fiatalokat szállító kilenc különvonat ízléses dekorálását.

Eleismerés illeti a forgalmat irányító szerveket, a 8. szakosztály, a szombathelyi igazgatóság forgalmi osztályának Balatonalmádiba küldött dolgozóit, Almádi állomás dolgozóit, s mindazokat, akik a vonatok fogadásánál és visszaindításánál rendezőként közreműködtek.

Visi Ferenc

BARABÁS TIBOR:

GÉNUAI RANDEVÚ

I.

Barabás Tibor Kossuth-díjas írónak, a KPM sajtóosztály vezetőjének Génuai Randevú című új könyvét a közelmúltban jelentette meg a Magvető Könyvkiadó. Az író riportjait és útijegyzetelt gyűjtötte össze a könyvbe. Az alábbiakban a könyv címadó útijegyzetével, a Génuai Randevúval ismertetjük meg az olvasókat.

★

A Balcescu elhagyta Costanza kikötőjét. Sötétség borult a partra, amelytől egyre távolodtunk. Csak egy kis komphajó kék fénye világított előttünk. A hajót valamikor Koppenhágában készítették a román királynak. Az utasok, magyarok, románok és lengyelek már a hajó szalonjában és a bárasztalok körül ismerkedtek. A kerek hajóablakon át csak egy tintakék folt sötétlett. Egyedül éreztem magam és fáradtnak a délelőtti bukaresti csavargástól. Felmentem a fedélzetre. A forró nap után hűvös volt a tengeri levegő és szinte jeges a vaskorlát. Azt hittem egyedül vagyok, de egyszerre megreccsent valami a sötét háttérben, egy nyugágy; és egy magas férfi közeledett a korláthoz. Furcsa kalap volt a fején. Csak amikor közelebb jött, láttam, hogy parafasisak. Nevetségesnek tűnt. Mintha Bombay-be mennék... A magas és sovány figura áthajolt a korláton, és lebámult a rengő víztömegre, amely sötétséggel borította a seitelmes víz alatti világot. Megszólítottam volna, de nem tudtam, milyen nemzetiségű, dadogni pedig nem szeretek. Várna alatt hajnalban felvettük bolgár barátainkat, és délután elértük a Boszporuszt; a bójasort, a rejtett erődöket, a minaretek és várbástyák középkori díszletét. A reggeli órák ismerkedéssel teltek. A magyarok közt sok volt az orvos, a tanár, az akadémikus, de akadt köztük színész, szobrász, író, elektromérnök, balettmester és fáradt könyvelőnő is a balatonfüredi szívkórházból. Nehezen állapíthatta volna meg bárki, hogy milyen elvek alapján verbuválódott össze ez a társaság. Végül mégiscsak kialakult közöttünk az a feszült összetartás, amelyet a közös étkezések, csomagátrakások és autóbuszkirándulások teremtenek. Itt-ott barátság is szövődött, sőt, némelyeknél a szerelmi közeledés nyilvános játéka is elkezdődött. Csak az én parafasisakos barátom húzódott félre. Sohasem állt a fedélzeti zuhanyozó alá, nem ült le esténként se a kártya-, sem a sakkasztalhoz. Kora reggel nagy távcsövével már a kikötőket leste, mindig egyedül és mindig a kapitány fülkéje elől. Reggeli után nyugágyára telepedett, és német vagy angol szakkönyvekbe merült. Jegyezgetett. Később megtudtam róla, hogy egyetemi tanár az egyik budapesti karon.

Pireusban kikötöttünk. Az autóbuszban véletlenül a parafasisakos mellé kerültem. A szerpentinút alatt kéklett a tengeröböl, és valahol messze már látszottak az Akropolisz oszlopai is, de talpazatuk nélkül, mintha lebegnének. A látvány meghatott. Egy kíváncsi szépasszony elúzte az áhítatot, megkérdezte az autóbuszvezetőtől, hogy menynyit keres... A professzor úr felkapta a fejét, és így szólt, félig önmagához, félig hozzám:

— Legalább kétszer annyit, mint nálunk... — Felfogtam a szúrást, és nem akartam szó nélkül hagyni.

— De úgy tudom a lakbér is több, mint a fizetésének fele... Kérdezze csak meg, uram.

Doktor Hollay Frigyes bosszusan félrefordult, és a Hadrián-templom maradványait bámulta. Később a kariatidák alatt fedeztem fel, vizsgáló és vizsgáztató villantásokkal nézegette a páratlan emléket, mintha osztályozni akarná a fenséges szobrokat. Belső hidegség, élettől való elidegenedés kellett ahhoz, hogy valaki áhítat nélkül álljon meg ennyi szépség előtt.. De ugyanígy vizsgázott előtte minden: a tenger és a Messiani-szoros, a Stromboli, a nápolyi kikötő és Pompeji múzeuma, mintha az örökké böngészett baedekerek hiba volna tanúul a forgatagos, színes és tarka világ ellen.

Azután megfeledkeztem Hollayról. Izgalmas napok következtek. A nápolyi kikötőből odaérkezésünk reggelén kifutott a hatodik amerikai flotta és egy nagy angol repülőgép-anyahajó. A villamosok mozdulatlanul vesztegeltek a sineken. A konfliskocsisok mégis hasztalan könyörögtek az utasoknak. Nápolyban sztrájk volt. A néma város feszülten leste a hireket, de egyszerre zsongani és zúgni kezdett minden szögletében, amikor a déli órák újságjait orditva, lamentálva végighordták forró utcáin a rikkancsok. Öles betük izgattak: „Háború Libanonban!" „Az utolsó óra!" „Közös jegyzék"! És ebben a pánikot támasztó riadalomban a munkanélküliek hasztalan kínálgatták a vásári napszemüveget és a mulatók reklámjait: „Jöjjön velünk. Megmutatom Önnek a nápolyi éjszakát!" Hollay professzor úrral — közel a Múzeumhoz — egy eszpresszóban találkoztam véletlenül. Nyolcévesnek látszó, fekete kisfiú hozta a kitűnő kávét. A tiszta és világos színektől ragyogó helyiségben Wurlitzer zsongott, pedig a szögletekben mindössze hat kis asztal volt. A kávé illata annyi rossz löttyi után mámorossá tett. Hollay a szomszéd asztalhoz ült, és felém biccentett. Később odaszólt:

— Mit szól? A kávéjuk is milyen nagyszerű!

Nem álltam meg válaszolatlan, bár a kávé valóban isteni volt, és soha szebbet Nápoly egénél és kikötőjénél; mégis bántott már ez az ismételt, célzatos szembeállítás.

— Kár, hogy ezeket a kisfiúkat is befogják már!

Hollay Frigyes az ajkába harapott, és lenyelte a választ. Pedig éreztem, tudtam, hogy valami belső ellenzékiség és elégedetlenség él benne, különben nem szállt volna egyenyire a képzettsége alá, mihelyt egyszerű társadalmi kérdésekre került a sor. Emberteleneknek éreztem egész magatartását, azt is, hogy mindig elsőnek érkezett az ebédlőbe, és elsőként távozott, nem jött el a magyarok esti rendezvényére sem, pedig ott még öreg akadémikusok is táncoltak. Kialakult kis baráti körünk; egy filozófiai tanárból és két orvosból állt. Gyakran tépelődtünk azon, hogy ki fogja kihasználni a páratlan alkalmat, ki fog erről a hajóról disszidálni. A nápolyi eszpresszóban határozottan úgy éreztem, hogy Hollay Frigyes mindenesetre. S amikor erre a megállapításra futottam, ismét megszólalt:

— Csúnyán néz ki a libanoni ügy. Úgy látszik: itt a háború! Nem hinném, hogy hazamehetünk. — Okos, metsző villantású kék szeme a vastag szemüveg keretében még világosabbnak látszott, és finom keze az új olasz szalmakalapján dobolt. Most láttam csak, milyen karakterisztikus és kemény vonalú az arca. Hány éves lehet? Ötvenötvenöt?

— Nem, nem hiszem, hogy háború lenne és biztos vagyok a hazamenetelünkben... — feleltem nyugodtan.

Hollay professzor felállt, fizetett és felsóhajtott:

— Bár igaza lenne, de nem osztom optimizmusát. — Hóna alatt egy Modigliani-albummal kilépett a rikkancsoktól hangos utcára

(FOLYTATJUK)

Sport

Fennállásának 50 éves jubileumát ünnepli a BVSC

Az ország legnagyobb vasutas sportegyesülete a BVSC 1911-ben alakult. A klub életrehívóinak legnagyobb része olyan vasutas volt, aki abban az időben más sportegyesületeknél már tevékenykedett, s akiket az a gondolat vezérelt, hogy a fővárosban önálló vasutas sportegyesületet hozzanak létre. Bár kezdetben a sportoláshoz szükséges anyagiak hiányában sok nehézséggel kellett megküzdeniök, törekvésükről mégsem mondtak le.

A BVSC akkori vezetői is elsőnek a labdarúgó szakosztályt hozták létre. Persze működésük ebben a sportágban is csak kezdetleges volt. A csapat jó ideig csak barátságos mérkőzéseket játszott.

1921-ben hívták össze újból a közgyűlést, amely új vezetőséget választott. Az új vezetőkre hárult az a feladat, hogy a tízéves múlttal rendelkező BVSC-t új alapokra fektessék. A BVSC ettől az időtől indult fejlődésnek. Az egészséges fejlődést a lelkes vezetők áldozatkész munkája mellett az is elősegítette, hogy beléptek a Magyar Vasutasok Országos Szövetségébe, amelytől nemcsak erkölcsi, hanem anyagi támogatást is kaptak. *1926-ban így vált lehetővé a Szőnyi úton egy labdarúgó-pálya és egy kisméretű klubház megépítése.* Az új létesítményben nemcsak a labdarúgók, hanem az időközben megalakult birkózó és ökölvívó szakosztály is otthonra talált.

A labdarúgó-csapat nehéz küzdelem árán 1935-ben jutott be a BLASZ I. osztályába. Ezt a sikert még abban az időben követte egy újabb jelentős eredmény, a csapat megnyerte a vasutas bajnokságot. Az MLSZ 1938—39. évi bajnokságában kerületi bajnokságot nyertek és bekerültek az NB II-be.

A BVSC labdarúgó-csapatát 1939-től állandóan ott látjuk az NB II-ben. Kezdetben csak közepes eredménnyel szerepelt az együttes, később azonban fokozatosan felzárkózott a többiek mögé.

Sőt, az 1957—58-as bajnoki évadban bekerültek az NB I-be, ahonnan, sajnos, kétévi szereplés után kiestek és most ismét az NB II élvonalában tanyáznak.

Jelentős sikereket ért el az egyesület ökölvívó és birkózó szakosztálya is. Ez a két szakosztály a 30-as években az ország legjobb szakosztályai közé tartozott. A BVSC ökölvívója volt a többi között *Énekes Árpád*, sokszoros magyar bajnok, ebben a szakosztályban nőtt fel *Papp László* háromszoros olimpiai bajnokunk és sokan mások. A birkózók közül *Bóbis Gyula* olimpiai bajnok, *Kovács Gyula* sokszoros magyar bajnok, *Tar Gyula* olimpiai helyezett nevét kell megemlíteni.

A BVSC tulajdonképpen a felszabadulás után tört fel az élvonalba, az elmúlt 16 esztendő alatt vált nagy egyesületté.

A klubnak jelenleg 18 szakosztálya van. Ezek közül az első helyen kell megemlíteni a vívókat, az úszókat, vízilabdázókat, birkozókat, kosárlabdázókat és kerékpárosokat. Az utóbbi években ezek a szakosztályok adták a legtöbb válogatottat a magyar sportnak.

Az 1960. évi római olimpiára kiküldött vívó-válogatottnak mintegy a felét a BVSC vívói alkották.

Mendelényi Tamás kardban, mint a magyar kardcsapat tagja aranyérmet szerzett, *Kovácsné* és *Székelyné* ezüstéremmel tért haza. *Kamuti László* férfi tőrben ifjúsági világbajnokságot nyert.

A BVSC 18 szakosztályában 1007 sportolót tartanak nyilván. A kiváló és I. osztályú sportolók száma 87. A II. osztályúaké 68, a III. osztályúaké 99, az ifjúságiak száma pedig 166.

A BVSC július 9-én, a XI. vasutasnapon ünnepli fennállásának 50. éves jubileumát. Az évfordulóról ünnepi közgyűlésen emlékeznek meg, majd vasárnap a *Szőnyi úti* sporttelepen gazdag jubileumi sportműsorra kerül sor. Az ünnepség 14 órakor a sportolók felvonulásával kezdődik. Utána atlétikai és kerékpáros versenyre, vívó- és repülőmodellező bemutatóra, majd nemzetközi labdarúgó-mérkőzésre kerül sor. *A BVSC labdarúgócsapata az NDK-beli Weissenfells csapatát látja vendégül.*

(vf)

50 éves a Miskolci Vasutas Sport Club

A Miskolci Vasutas Sport Club ez évben ünnepli megalakulásának 50 éves jubileumát. A megalakulás abban az időszakban történt, amikor Miskolc város sporttörténete szerint a sportban általános felemelkedés kezdődött. Ez a felemelkedés főleg a labdarúgás elterjedésével függ össze. Már korábban a Miskolci Atlétikai Club, majd 1910 körül ifjúsági csapatok is foglalkoztak a labdarúgással.

Az egyesületi alakítások sorozatát 1911-ben az MVSC, az MMTE és a DVTK vezette be. Az egyesületek játékosait az ifjúsági csapatok adták. Az MVSC az MTK ifjúsági csapatjátékosaiból, míg az MMTE az MTE ifjúsági csapat játékosaiból alakult. Az MTK ifjúsági csapatának az MVSC elődjének emlékét egy 1910-ben készült csoportfelvétel is őrzi.

1911-ben az akkoriban kiírt labdarúgó-bajnokság a vasutas-serlegért csak megkönnyítette a Miskolci Vasutas Sport Club megalakítását. A megválasztott tisztikar elnöke *Vidats János*, ügyvezető elnöke *Kollmann Armand* lett. A játékosok és a lelkesedés nem hiányzott, de pénzügyi fedezet nem volt. Így a vezetőségi tagok vásárolták saját pénzükből az első felszerelést.

Így indult el a labdarúgással az MVSC egyesületi élete majd később sorra alakultak a különböző szakosztályok. Az egyesület rövid idő alatt olyan szép eredményt ért el, hogy Miskolc sporttörténelmének leírásában a Magyar Városok Monográfiája is megjegyzi: *„Egyedül az MVSC az, amely a szó legigazibb értelmében sportklub, futball-, atlétikai, birkózó-, úszó-, tenisz- és turista-szakosztályai állandó működésben vannak. (1929)"*

Az MVSC futballcsapata a kerület legjobb csapatai közé tartozott. 1921-ben ligabajnok, 1922-ben és 1926-ban kerületi bajnok volt és elnyerte a „Legjobb vidéki futballcsapat" címet, majd az országos bajnokságért az FTC-vel játszott döntő mérkőzést Budapesten, ahol azonban alul maradt.

Az 1957/58-as bajnoki évben az NB II bajnokságát megnyerték és bejutottak az NB I-be. Ott azonban balszerencsés szereplés után egy pont hátránnyal kiestek.

Az MVSC atlétái közül számtalan kerületi és országos rekorder került ki. A mezei futócsapat 1928-ban és 1929-ben elnyerte a legjobb vidéki mezei futócsapat címet, majd megnyerte a vasutas csapatbajnokságot és a kerületi bajnokságot.

Az MVSC úszó szakosztálya 1920—22-ig élte fénykorát. Ebben az időben a vidéki úszósport legjobbjai között foglaltak helyet. Mind az úszó, mind a vízilabdacsapat jelentős sikereket ért el.

Sorolhatnánk tovább az egyesület 50 év alatt alakult szakosztályait. Ki kell még emelni a céllövész-szakosztályt, amely egy országosan is híressé vált céllövőpályát kapott. A Sajó-parti csónakház pedig a vasutas sportolók és családtagjaik igazi sport- és kulturális találkozóhelyévé vált. A többi sportágban is jelentős sikereket értek el az MVSC sportolói.

A ma már korszerűsített formában meglevő MVSC-pályát 1931-ben építették meg. Ezen a pályán az 50 éves jubileum alkalmából nagyszabású sportversenyekre kerül sor.

A többi között röplabda, kosárlabda és kézilabda villámtorna, atlétikai és kerékpáros verseny, kajakverseny lampionos felvonulással, meghívásos úszóverseny, sakkverseny, galambröptetés és Európa—Afrika humoros labdarúgó-mérkőzés szerepel a jubileumi sportprogramban, amelyre július 9-én, a XI. vasutasnapon kerül sor.

A jubileumi közgyűlésen kerül sor azoknak a sportolóknak és sportvezetőknek a megjutalmazására, akik eredményeikkel fáradhatatlan munkájukkal nagy érdemeket szereztek az MVSC-nek.

Pál István
Miskolc

Miskolci vasutasok és a Kilián-mozgalom

A Miskolci Tiszai-pályaudvaron a mozgalmi szervek és a szolgálati főnökség június 12-én megtartott közös értekezletén elhatározták, hogy hozzáfognak a Kilián testnevelési mozgalom szervezéséhez.

Az elhatározást tett követte. S másnap már mintegy 200 dolgozó fizette be a 10 forintos részvételi díjat. A Kilián mozgalom nagyszerűen elősegíti a KISZ-szervezet *Ifjúság a szocializmusért* mozgalom negyedik követelményeinek teljesítését is.

A szakszervezeti bizottság és a KISZ-szervezet most arra törekszik, hogy minél több dolgozót vonjon be a mozgalomba.

Uglyai Sándor
Miskolc

BALESETVÉDELMI ANKÉT SOPRONBAN

Nagy érdeklődéssel kísért balesetvédelmi ankétot rendeztek június 19-én *Sopronban* a GySEV igazgatóságon. Az ankéton két előadás hangzott el és négy oktatófilmet mutattak be. Az egyik előadás a balesetek elleni küzdelemben elért eredményekről, a tapasztalatokról, a munkavédelmi, forgalmi balesetek és a selejtmunka okairól szólt.

Nagyon értékes volt a Legfelsőbb Ügyészség közlekedési csoport vezetőjének előadása, aki ismertette a közlekedésnél a szeszesital fogyasztás káros következményeit, az útátjárókon előfordult balesetek előzményeit, a vágányútbeállítás és a jelzők megfigyelésének jelentőségét, s ezekkel kapcsolatos büntetőjogi következményeket fejtette ki.

Az előadásokat, s azok tanulságait *Lisinszky Lajos*, a GySEV igazgatója foglalta össze és adott hasznos útmutatót az ankéton megjelent 130 külszolgálati dolgozónak és vezetőnek.

K. J.

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

A szakma ifjú mesterei

A budapesti igazgatósághoz tartozó szolgálati helyeken június 1 és 15-e között tartották meg a szakma ifjú mestere címért folyó küzdelemben részt vett fiatalok vizsgáztatását. A mozgalomba benevezett 650 fiatal közül 386-an jelentek meg a vizsgákon. *Közülük 61 fiatal arany, 79 ezüst, 73 bronz jelvényt szerzett. 173 nem felelt meg a követelményeknek.*

Az eredményesen vizsgát tett fiatalok részére június 22-én a Keleti pályaudvar kultúrtermében ünnepélyes külsőségek között adták át a jelvényeket, okleveleket a vele járó pénzjutalommal. Az ünnepségen jelen volt *Császár László*, a Budapesti Vasutas Csomóponti Pártbizottság titkára, *Gróf József*, a szakszervezet titkára, *Csanádi József*, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője és a Budapesti Csomóponti KISZ-bizottság több vezetője.

A fiataloknak Csanádi József adta át a jelvényt és a jutalmakat.

A Hivatalos Lapból

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

24. számból: 114 324/1961. I.5. D. Kötelező nyári üzemi vagy termelési gyakorlaton részt vevő középiskolai és technikumi tanulók menetkedvezménye.

22 971/1961. BVKH. VI. Helyesbítések az állomási statisztikai számok kézikönyvében.

25. számból: 113 156/1961. I.3. B. Az előzem cím elnyeréséért folyó verseny 1961. évi célkitűzéseinek módosítása.

KÖZLEMÉNY

A BVSC elnöksége értesíti a fürdőző vendégeket, hogy július 9-én a XI. vasutasnap és a BVSC 50 éves jubileumi sportünnepségei miatt a Szőnyi úti uszodát egész nap zárva tartják.

A szerkesztőség üzeni

Tolka Károly Szeged, Dancs József Tapolca, Németh Pál Szerencs, Pintér Lajos Vácrátót, Uglyai Sándor Miskolc, Csomor János Szolnok, Cseke Imre Budapest, Várnai László Pécs, Lelti Ferenc Pécs, Müller János Budapest, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Rónási István Balassagyarmat, Cseh Zoltán Szolnok, Harászin Károly Bánréve. Levelelket lapunk anyagához felhasználjuk.

HÍREK

Tévedni emberi dolog

V. állomás egyik jegyvizsgálója csendes, igyekvő ember. Valahogy nagyon alkalmas arra, hogy itt-ott megvicceljék. Néha a nagy igyekezete, túlbuzgósága rosszul sül el.

A napokban történt, hogy a Nyugati pályaudvarról fordultak volna vissza Szob felé. Délutáni csoport volt. Minden vagányon induló vonatok álltak. A hangosbeszélő bömbölt, az utasok pedig sürögtek-forogtak. Nagy pályaudvari zsivaly töltött be mindent.

Ő ott sétált a kocsisorok között, a vonatja mellett peckesen, egyenes gerinccel. Kemény hátraarccokkal forgott, akár katonák a díszőrségben.

„Felhivás" jelzés... Szabad jelző... Majd néhány fütty-szó után mozdult a vonat. Gyorsan még feltartotta a kezét — adta az „indulásra készen" jelzést, aztán felszállt a vonatra.

A dolgára indult. Nézi az első jegyet.

— Ez nem jó — mondja az utasnak. Az csak néz, kérdezné, hogy miért? De a jegyvizsgáló már a másik utashoz fordul. Az is mutatja a jegyét. Mivel az sem volt jó, bosszusan csóválta a fejét, aztán a mindig fényes bőrtáskájába nyúlt az utánfizetési tömbért. Közben a vonat megállóhoz közeledett. Kinézett az ablakon, majd felkiáltott:

— Uram-fia! Hogy kerül ide Rákosváros. A figyelmetlen jegyvizsgáló gyorsan leszállt a ceglédi vonatról. Nem szólt senkinek, csak sietett a troli megállóhoz, hogy mielőbb visszautazzon a Nyugati pályaudvarra.

Hát igen! Ebben a nagy melegben tévedni igazán emberi dolog!

— lyf —

— Több millió forintos költséggel korszerűsítik Szeged állomást. Felújítják az állomás műszaki berendezését, a gáz, a víz és a villanyhálózatot, továbbá az éttermet és a forgalmi irodát is korszerűsítik.

— Hatfajta marószerszámot készítenek *az elhasznált gyorsacél lapokból a szolnoki járműjavítóban. Az újítással a mozdonydugattyú-kerekek marási ideje egyharmadára csökkent.*

— Nyolcvan tonnás tehervagon készül a Wilhelm Pieck gyárban. A vasúti személykocsik mellett teherkocsikból is állandóan új típusok készülnek. Most például egy hattengelyes, 80 tonna teherbírású lapos tehervagon mintapéldányán dolgoznak az üzemben.

— Népművelés szolgálatba lépés előtt. Szerencs állomás kereskedelmi szolgálatánál a reggeli felolvasásokat a dolgozók egyéb tájékoztatására is felhasználják. Csutorás Márton kereskedelmi főnök nemcsak az időszerű kül- és belpolitikai kérdésekről, hanem irodalomról, művészetről és társadalmi problémákról is beszél a dolgozóknak.

— A szakma ifjú mesterei. *A tapolcai fűtőháznál öt fiatal tett eredményes vizsgát a szakma ifjú mestere jelvényért folyó mozgalomban. Közülük egy fiatal arany, három ezüst, egy pedig bronz jelvényt szerzett.*

— Súlyos vasúti szerencsetlenség történt Nyugat-Németországban. Június 13-án, kedden az esslingen-tuttgarti vasútvonalon két személyvonat összeütközött és kisiklott. Több kocsi pozdorjává tört. A szerencsétlenségnek 35 halálos áldozata van.

— 647 óra társadalmi munkát végeztek a Veszprém-külsői fűtőház KISZ-fiataljai a veszprémi kultúrpark kisvasúti kocsijainak elkészítésénél. A társadalmi munka értéke közel 10 000 forintra tehető.

— Igen jó az együttműködés a mozgalmi szervek és a szolgálati főnökök között a makói csomóponton. Úgy zólván minden egyes gazdasági és társadalmi jellegű tevékenység megszervezésében kölcsönösen segítséget nyújtanak egymásnak.

— Az Északi Járműjavító KISZ-szervezetének *közel 450 tagja vesz részt az ifjúság a szocializmusért mozgalomban. Az üzemben egyebként 14 ifjúsági brigád dolgozik. Két brigád már elnyerte a szocialista brigád címet.*

— Gondos felkészülés előzte meg a júniusi munkavédelmi hónapot Szeged állomáson. Az eddigi eredmények is bizonyítják, hogy nem volt hiábavaló a jó felkészülés. A dolgozók is jobban vigyáznak saját és munkatársaik testi épségére.

— Kimagasló munkát végzett az Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség XI. szakaszához tartozó Mecsei-brigád a Vácrátót állomáshoz vezető bekötő út korszerűsítésén. Naponta mintegy 70—80 köbméter salakot raktak ki vasúti kocsikból és terítették el az úton.

— Segítség a ceglédi Dózsa Népe Tsz-nek. Cegléd fűtőház dolgozói vállalták, hogy a Dózsa Népe Termelőszövetkezet 40 holdas kukorica tábláját megkapálják és betakarítják. Ugyanakkor az Alkotmány Termelőszövetkezet gabonacséplésében is segítenek. A fűtőházban két 20 fős brigádot szerveztek erre a célra.

— 120 társadalmi órát dolgoztak a BVSC *Szőnyi úti sporttelepének főbejárata előtti parkosításnál a Rákosrendezői Pft. Főnökség I. szakaszának dolgozói.*

— A lengyelországi chrzanowi vasúti üzemben megkezdték a kis teljesítményű diesel tolatómozdonyok sorozatgyártását.

Egy harmadára csökkent a vasutasok száma

Az Egyesült Államokban az utolsó öt évben több mint 400 vasúti munkahelyet szüntettek meg. A jelenleg alkalmazott vasutasok száma 708 778. Ez a szám csak egyharmada az 1920-as évek vasutas-létszámának. 1920-ban ugyanis több mint 2 millió vasutast számláltak az Egyesült Államokban. Talán a magasabb termelékenység az oka a nagyarányú létszámcsökkentésnek?

VASUTASNAP

— Személyvonat indul a III. vágányról. Mozdonyvezető: Nagy János kiváló vasutas.

— Éljen, Kovács elvtárs, aki az ünnepség után szolgálatba lép!

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. JÚLIUS 15.

A vasutasnapon a hazánkban tartózkodó vasútügyi miniszterek megkoszorúzták a Gellért-hegyi felszabadulási emlékművet
(MTI Foto, Lajos György felv.)

„A párt, a kormány és az egész magyar nép elismerését tolmácsolom"

Dobi István elvtárs üdvözölte a vasutasokat a parlamenti fogadáson

Július 8-án a parlament kupolatermében, a XI. vasutasnap alkalmából a közlekedés- és postaügyi miniszter fogadást rendezett. A fogadáson megjelent *Dobi István*, az Elnöki Tanács elnöke, *Kállai Gyula*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Minisztertanács első elnökhelyettese, *Csergő János* kohó- és gépipari miniszter, *Kisházi Ödön* munkaügyi miniszter, *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal* a szakszervezet főtitkára. Részt vettek az ünnepségen a vasutasnap alkalmából kitüntetett dolgozók, valamint a szocialista országok vasútügyi miniszterének budapesti konferenciáján részt vett küldöttek.

Németh József miniszterhelyettes megnyitója után *Dobi István*, az Elnöki Tanács és a kormány nevében köszöntötte a megjelenteket. Üdvözlő beszédét az alábbiakban közöljük:

Kedves Elvtársak!

Kedves Vendégeink!

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa, a magyar forradalmi munkás—paraszt kormány nevében szeretettel köszöntöm Önöket abból az alkalomból, hogy tizenegyedszer ünnepelik a vasutasokat, a vasúti szállítások dolgozóinak széles tömegeit. Szeretettel üdvözlöm ünnepségünkön a Politikai Bizottság és a kormány megjelent tagjait, minden kedves vendégünket.

Az idei vasutasnap kettős ünnep

Különös jelentőséget ad ma ennek az ünnepnek az a tény, hogy az itt a szocialista országok vasútügyi minisztereinek VI. konferenciáját Budapesten tartották.

Engedjék meg, hogy külön is szeretettel köszöntsem a körünkben megjelent közlekedési minisztereket és a baráti országok delegációinak tagjait, akik azon munkálkodnak, hogy közelebb hozzák egymáshoz országainkat, azok gazdasági életét és ezen keresztül a szocialista tábor népeit. A budapesti konferencia határozatainak végrehajtásával sokkal gyorsabb és erőteljesebb lesz majd valamennyi szocialista ország vasúti közlekedésének fejlődése, egységes elvek alapján messzemenő kölcsönös együttműködéssel és egymás segítésével fejleszthetjük vasutainkat. Hazánknak, népünknek megtiszteltetés az, hogy nemrégen Budapesten gyűltek össze a baráti országok egészségügyi miniszterei, most pedig a közlekedésügyi minisztereket üdvözölhetjük fővárosunkban. Ez is azt mutatja, hogy jelentősen megnőtt a Magyar Népköztársaság nemzetközi súlya és tekintélye, hogy barátaink megismerhetik közelről népünk szocialista építőmunkáját, alkotó tevékenységét.

Dobi István átadja Lindner József szakosztályvezetőnek a Munka Érdemrend kitüntetést
(Németh Gyula felv.)

Az idén a vasutasnap tehát kettős ünnep, egyrészt az elmúlt év munkájának számvetése, másrészt a szocialista országok közlekedésügyi együttműködésének jelentős állomása.

Ez alkalomból is nyugodtan kijelenthetjük, hogy a vasutas dolgozók munkájukkal, erőfeszítéseikkel és gyakran személyes áldozatkészségükkel is nagyban elősegítik hazánkban a szocializmus alapjainak lerakását, terveink valóra váltását.

A párt megtalálta az utat a vasutasok szívéhez is

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága, a kormány és egész népünk elismerését tolmácsolom ezen a napon a vasutasoknak, akik oly sok áldozatot hoztak a haladáért a nehéz időkben. E napon emlékezünk azokra a hős vasutasokra is, akik 1919-ben a Tanácsköztársaság páncélvonatain teljesítettek szolgálatot, akik közül nem egy esett áldozatul a Horthy-fasizmus 25 esztendős vérengzésének és akik oly egységesen, szervezetten álltak csatasorba 1945-ben akkor, amikor a menekülő német fasisták által elpusztított vasúton a szovjet hadsereg katonáinak segítségével új életet kellett teremteni. Kiváló vasutasainknak köszönhetjük, hogy széles körben terjedtek el vasútvonalainkon azok a módszerek, amelyek felhasználásával sokkal gyorsabban, gyorsabban és biztonságosabban végezhetik a forgalom lebonyolítását. A felszabadulás utáni évek mozgató ereje, a párt, megtalálta az utat a vasutasok szívéhez is. A vasúton dolgozó kommunisták példamutatásukkal, fegyelmezettségükkel és politikai nevelőmunkájukkal segítették a vasút előtt álló egyre növekvő feladatok megoldását.

A kommunisták politikai munkájának tulajdoníthatjuk, hogy az 1956-os ellenforradalom idején az ellenségnek nem sikerült szétzüllesztení a vasutat és az ellenforradalom leverése után a vasutasok is becsülettel álltak ki a Magyar Szocialista Munkáspárt és a forradalmi munkás—paraszt kormány politikája mellett.

Ha végigtekintünk az elmúlt évek eredményein, láthatjuk, hogy mind a személy- mind az áruszállítási teljesítmények állandóan nőnek. E növekedés forrása a szocialista építőmunka meggyorsulásában, iparunk sokoldalú fejlesztésében és a mezőgazdaság szocialista átszervezésében elért sikerekben keresendő.

A vasút fejlődésünk minden mozzanatára reagál

A vasút dolgozói teljesítményének alakulása igen érzékenyen reagál népgazdaságunk fejlődésének minden mozzanatára, dolgozó népünknek a szocialista építésben elért minden eredményére. Ha egy bánya teljesítménye nő, több kocsira van szükség a kitermelt szén, kő vagy egyéb ásványi anyag elszállítására. Ha egy gyár sikeresen emeli teljesítményét, akkor több nyersanyagra van szüksége és a készáru elszállítása is több kocsi, több vonat beállítását követeli meg.

Második ötéves tervünk nagy célkitűzései pontosan tükröződnek a vasúti szállítások tervfeladatában is. Ebben az esztendőben, második ötéves tervünk első évében a vasútnak nem kevesebb, mint 102 millió árutonnát és 371 millió utast kell elszállítani. A nagymérvű áruszállítás abból adódik, hogy az idei népgazdasági terv a tavalyihoz képest az ipari termelésnek 8 százalékos és a mezőgazdasági termelésnek is csaknem 8 százalékos emelkedését irányozza elő. Ez azt jelenti, hogy a vasútnak a tavalyihoz képest ennyivel több árut kell elszállítani. Emellett, — és a Vasutak Nemzetközi Együttműködési Szervezete küldötteinek mostani értekezlete különösen aktuálissá teszi ezt — fel kell készülni arra, hogy egyre növekednek a tranzit-szállítási feladatok is, mind a baráti államok között lebonyolódó személy- és áruforgalom növekedése, mind annak következtében, hogy a mi áruink is egyre nagyobb nemzetközi piacra jutnak el a világ minden részébe.

A vasút dolgozói felismerték, hogy feladataik megoldásának segítője a szocialista munkaverseny, amely társadalmunk fejlődésének, a szocialista ipar és mezőgazdaság építésének fontos tényezője. A vasút dolgozói e versenynek számtalan új, eddig nem alkalmazott formáját dolgozták ki és alkalmazzák sikeresen hazai vasútvonalainkon. Ez a munkaverseny az élettel és gazdag tartalommal megtöltött kezdeményezés. Nem kevesebbről van szó, mint arról, hogy a vasút rendelkezésére álló műszaki eszközökkel, vontató és vontatott járművekkel, kocsikkal és üzemanyaggal e verseny keretében jobban gazdálkodjanak, tárják fel azokat a tartalékokat, amelyekkel a jövőben még jobban lehet emelni a vasúti szállítások színvonalát.

A vasutasmunka — hivatás

A mai vasutasnapon örömmel állapíthatjuk meg, hogy az első vasutasnap óta a magyar társadalom, a dolgozó nép még jobban megismerte a vasutasok nehéz és fáradságos munkáját és értékeli eredményeit. Döntő tényező e tekintetben az, hogy alapvetően megjavult a vasúti személyszállítás. Ma már végleg elmúlt az utazóközönségre oly kellemetlen, nagy vonatkésések ideje. Ebben és a magyar közlekedés általános eredményeinek javulásában elért sikereinkben nagy részük van azoknak a vasutasoknak, akik ma átveszik a kormánykitüntetést és a Kiváló vasutas jelvényt. Az első vasutasnap óta a Magyar Népköztársaság kormánya 1181 vasutasnak adományozott kormánykitüntetést és ezenkívül tavaly és az idén a kormány köszönete és megbecsülése jeléül kitüntetést adtunk át 27 idős, nyugdíjba vonuló vasutasnak egész életpályáján tanúsított odaadó, kiváló szolgálatáért.

Vasutasnak lenni azt jelenti, hogy egész életre szóló hivatást érezni olyan pálya iránt, amely szép és változatos. Ez a pálya a leggyakrabban apáról-fiúra szálló mesterség és hivatásszeretet. Köszönet és elismerés jár mindazoknak az idős vasutasoknak, akik ilyen szellemben nevelik gyermekeiket, köszönet jár azoknak az elvtársaknak, akik részt vesznek a fiatalok nevelésében, oktatásában, a vasúti oktatótiszteknek és pedagógusoknak, akik a jövő vasutas-generációt készítik elő erre a szép pályára.

Köszönet minden vasutasnak

Végül engedjék meg, hogy az Elnöki Tanács és a kormány nevében köszönetet mondjak minden vasutas dolgozónak munkájáért, fáradozásáért, amellyel egy új, szocialista vasút felépítését segítette és segíti elő. Ez az esztendő mint második ötéves tervünk valóra váltásának első éve, a közelgő őszi forgalom sok munkát, fáradságos szolgálatot kíván meg. Adjon erőt minden vasutasnak az a tudat, hogy egész dolgozó népünk szeretete és figyelme kíséri erőfeszítéseiket.

Most jól végzett munkájuk elismeréséül legjobb vasutasainknak átnyújtom a kormánykitüntetéseket és kívánok Önöknek — s Önökkel együtt a vasutas dolgozók egész táborának — jövőbeni nagy feladataik megoldásához sok sikert, eredményes munkát és jó egészséget.

Az üdvözlő beszéd után *Dobi István* 88 vasutas dolgozónak kormánykitüntetést nyújtott át. Ezután *Kossa István* 102 vasutast jutalmazott Kiváló vasutas jelvénnyel és az ezzel járó pénzjutalommal. A kitüntetettek nevében *Hell Károly* tiszt, Rákosrendező állomás rendelkező forgalmi szolgálattevője mondott köszönetet.

Befejezte tanácskozását a vasutak együttműködési szervezete VI. miniszteri konferenciája

1961. július 4-től 8-ig tartották Budapesten a szocialista országok vasúti együttműködési szervezetének VI. miniszteri konferenciáját.

Az ülésen részt vettek a vasúti, a gépkocsiközlekedés és az útügyi delegációk a következő országokból: *Albán Népköztársaság, Bolgár Népköztársaság, Magyar Népköztársaság, Vietnami Demokratikus Köztársaság, Német Demokratikus Köztársaság, Kínai Népköztársaság, Koreai Népi Demokratikus Köztársaság, Mongol Népköztársaság, Lengyel Népköztársaság, Román Népköztársaság, Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége, és a Csehszlovák Szocialista Köztársaság.*

Vendégként részt vett az ülésen a KGST egyik képviselője.

Az ülés elnöke *Kossa István* elvtárs, a Magyar Népköztársaság közlekedés- és postaügyi minisztere volt.

Az ülésen megtárgyalták azokat a problémákat, amelyek a közlekedés hatalmas méretű fejlődéséből, a szocialista tábor országai népgazdaságai együttműködéséből adódnak.

Egyhangúlag határozatot fogadtak el a nemzetközi vasúti személy- és áruforgalom további javításáról, a nemzetközi gépkocsiközlekedés fejlesztéséről és a szocialista országok közlekedési, tudományos és műszaki együttműködéséről.

Az ülés a proletár internacionalizmus és a testvéri barátság szellemében zajlott le.

Tanácskozik a konferencia

Bescsev elvtárs, a Szovjetunió közlekedésügyi minisztere aláírja a konferencia záróokmányát
(Németh Gyula felvételei)

Helytálltak az ünnepi műszakban

A *dombóvári csomópont* dolgozói a vasutasnapi műszak alatt is bebizonyították, hogy április 4-én méltó kezekbe került a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaja.

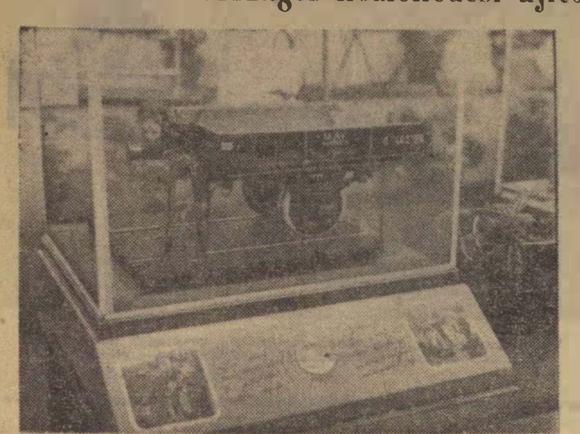
Az állomási dolgozók közül a *Vida-brigád* 105%-ra teljesítette tervét. Különösen figyelemre méltó eredményeket értek el a kocsitartózkodási időnél és a tehervonatok menetrendszerinti indításában. A vonatkísérők közül több brigádnak sikerült megrövidítenie a menettartamot.

Helytálltak az ünnepi műszak alatt a *fűtőház, a pályafenntartási főnökség, a gépállomás és a Fatelítő ÜV.* dolgozói is.

Bódogh Mihály

Dombóvár.

Országos közlekedési újító kiállítás



Kep az újítókiállításról

Julius 7-én nyitotta meg *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter a városligeti vaskohászati pavilonban az országos közlekedesi újító kiallítást.

— Az idên először rendezünk közös közlekedési kiállitast, ahol a vasút, a gépkocsiközlekedés és a posta együtt mutatja be a közelmúlt legjelentősebb újításait — mondotta a megnyitást megelőző sajtótájékoztatón *dr. Csanádi György*, a közlekedesi és postaügyi miniszter elso helyettese.

Mint mondotta, ezzel is dokumentálni kívánják a magyar kozlekedés egységességét. Majd arról beszélt, hogy *a spontaneitást az újítómozgalomban is fel kell váltania a tervszerűségnek*. Az újítók figyelmét a legfontosabb tennivalókra, a feladatokat előre vivő újításokra kell irányítani. A közlekedés előtt álló fejlődés az egyeni újítások elott is szinte korlatlan lehetöségeket nyit.

A múlt évben a tárca területén a benyujtott javaslatok száma 30 083 darab volt. Ebbol elfogadtak 14 686 bevezettek 13 933 ujtást. *Az utókalkulált népgazdasági eredmeny 142 422 000 forint, a kifizetett ujítasi dij pedig 8 448 000 forint volt.*

A kiállításon 355 ujítást mutatnak be. Ebbol 195 darab a vasutas ujitok munkája. A kiállitott modellek 10 százalékát működes közben láthatjak az érdeklodok. *A kiállitast egy honapig tartjak nyitva.*

Joggyakorlat — Elvi döntések

Kültöldön töltött idő számításbavétele a munkaviszony folyamatosságánál

Jogszabályi rendelkezes hiányában is — a Szovjetunióban, illetoleg a népi demokratikus orszagokban igazoltan munkaviszonyban töltött idot a potszabadság és a jubileumi jutalem megállapitásanál figyelembe lehet venni, ha az azzal azonos időben és módon Magyarországon munkaviszonyban töltött idő folyamatosnak tekinthető (Mt. V. 93. §. (2) bekezdés). Például, ha a dolgozó a „folyamatos" szovjetunióbeli munkaviszonyának megszűnese után Magyarországra érkezését kovető 30 napon belül újból munkaviszonyba lep, szovjetunióbeli munkaviszonyát folyamatosnak lehet tekinteni. (Munkaügyi Minisztérium Munkajogi Önálló osztály. 9.840 (1961—(36) sz.)

Munkaviszonyban töltött idők számítása

Az Mt. V. 93. §. (1) bekezdésének rendelkezése kiemeli, hogy a folyamatos munkaviszony megállapitásánál a megszakitás nélkül eltöltött „munkaviszonyt" kell figyelembe venni. Munkaviszonyként pedig csak a „munkavállalói" (munkás, alkalmazott) minőségben eltöltött időt lehet tekinteni a „munkaadoként" (kisiparos, kereskedő, ügyvéd) töltött idot pedig nem, még akkor sem, ha az adott kisiparos stb. munkavállalót nem foglalkoztatott. Mindez vonatkozik a szövetkezeti „tag"-ként eltöltött időre is. (Munkaügyi Minisztérium, Munkajogi Önálló Osztály. 9.840 (1961—(37) sz.)

Újítási díj: 12 000 forint

Lassan egy éve annak, hogy lapunkban beszamoltunk a *hajdúszoboszlói földgázüzem* fönökének újításarol. *Kovacs* Kálman müszaki föntézo olyan motormeghajtású szivattyút tervezett, illetve készitett, amely alkalmas a 80 tonnas gazszállító kocsik víznyomás próbajának elvégzésére. Mint ismeretes, a próbak alkalmával mintegy kétszaz atmoszféra nyomással kell vizet „préselni" a kocsikba.

Az ujitas bevezetése előtt négy ember több napi munkájaba került, amig kézi szivattyúval sikerült megtartani egy-egy kocsi viznyomas próbájat, de ezt a kezdetleges módszert az uj kocsiknal nem is lehet alkalmazni. Kovács Kálmán motoros szivattyúja néhány óra alatt végzi el ezt a munkát.

Mindebből különös jogeset adódott. Annak ellenére, hogy az újítást bevezettek és népgazdasági szinten évenként mintegy 150 000 forintos haszon mutatható ki, a MÁV es a *Földgázértékesitő Vállalat* nem tudott megegyezni, melyikük fizesse ki az újítási díjat. A gázszállító kocsik ugyanis a GAZÉRT tulajdonát képezik.

Egy even belul negy bírósági tárgyalást tartottak az ügyben, s most végre kimondták a döntést: *A Gazertékesitő Vállalat felugyeleti szervét, a Hajdú-Bihar megyei Tanács kereskedelmi osztalyat kötelezték, hogy az ujitónak 12 000 forintot fizessen ki újítási dij címén.* Ez már meg is tortént.

Kovacs Kalmán, aki mar korábban is szamos ujítással segitette a vasútat, baráti találkozo kereteben köszönte meg munkatársainak a gép építésében való közremuködést. Az újítási dijból ajandékkal is kedveskedett nekik.

Vasutas bérletsorozatot bocsát ki az Operaház

A vasutasszakszervezet kultúrnevelési és sportosztalya az Operaház igazgatósagával megallapodott, hogy a vasutas dolgozók zenei kultúrális igényeinek kielégítése céljából az 1961—62-es színházi évadban, kellő számú jelentkezés esetén, a budapesti Erkel Színház négy előadására vasutas bérletet bocsát ki.

A bérletsorozat műsorán a dolgozók által legjobban igényelt, népszerű operák szerepelnek, mint például: Erkel: Bánk ban; Mascagni: Parasztbecsület; Leoncavallo: Bajazzók; Aszafjev: Bahcsiszeráji szökőkút; Verdi: Trubadur.

A bérlet kibocsátásával a kultúrnevelési es sportosztály elő kivanja segiteni, hogy a jövarostól távolabb lakó vasutas dolgozók is megtekinthessék, meghallgathassak ezeket a népszerű operákat.

Az előadások 1961. november, 1962. január, március es május hónapok harmadik vasárnapján délelőtt 11 órakor kezdődnek. A bérletek négyszeri részletben fizethetők.

Jelentkezni lehet Bács-Kiskún, Győr-Sopron, Fejér, Heves, Komarom, Pest, Nógrad, Szolnok, Vas és Veszprém megye területén dolgozó vasutasoknak a szakszervezeti bizottságoknál 1961. július 25-ig.

Bírálatunk nyomán

Lapunk 1960 október 15 számában szóva tettük, hogy a muemléknek számitó 84 eves *Nyugati-pályaudvar* homlokzatán hiaba keressük a pályaudvar nevét. Az illetékesek, ugy látszik, reagáltak a bírálatra, es a XI. vasutasnapot megelőzoen a pályaudvar körútra néző homlokzatán neon világítással megjelent a felirat: *Bp. Nyugati-pályaudvar.*

Szerencsés károsult

Ocsiak György, allomasunk málhazója egyik éjjel egy férfikabátot talált az allomás területén. A forgalmi irodában sikerült megállapítani a tulajdonos kilétét. A kabát belső zsebében a személy- és egyéb igazolvanyok, fontos okmányok mellett 900 forint készpénzt is találtak.

Másnap értesítették Halícska Lászlót, az esztergomi Fűszért dolgozóját, hogy az állomáson átveheti elvesztett értéktárgyait. A háromgyerekes családapa alig talált szavakat, hogy megköszönje a becsületes megtaláló nemes cselekedetét.

Bo[illegible] László
Esztergom

NEMZETKÖZI *élet*

JÚLIUS 20:

a vietnami nép iránti szolidaritás napja

1961. július 20-án lesz hét éve annak, hogy érvényben vannak az 1954 évi genfi egyezmények amelyek Vietnam, Kambodzsa es Laosz szuverenitásának fuggetlenségének es területi sérthetetlenségének elismerese alapján helyreallították a béket Indokínában. De még mindig nem valósult meg az egyezménynek legfontosabb záradéka: Vietnam ujraegyesítése.

Ennek legfőbb oka, hogy az észak-amerikai imperialisták Vietnam déli részét katonai támaszponttá, uj típusú gyarmattá akarják valtoztatni. A dél-vietnami lakosság elszant harcot folytat az imperialisták es kiszolgálóik [illegible] békés újraegyesítéséért. Ezt a harcot az egész világ dolgozoi és nepei lelkesen támogatták es támogatják.

Ez a tamogatás jut kifejezésre abban is, hogy július 20-án világszerte ropgyűléseken juttatják kifejezésre szolidaritásukat a vietnami nép iránt és tamogatásukról biztosítják hazájuk egyesitéséért folyó harcukat.

A vasutasszakszervezeti bizottsagok is szervezzenek ezen a napon gyüleseket, ahol ismertessék a vietnami nép igazi érdekeit jelentő újraegyesítes fontosságat, tiltakozzanak az imperialistak mesterkedései ellen. Juttassák el tiltakozó és szolidaritási táviratalkat a vietnami követség címére: Budapest, VI., Benczur utca 18.

Drezdai egyetemisták Dombóvárott

A drezdai kozlekedési egyetem 23 tagu küldöttsége julius 1-en a dombóvari csomóponton tett látogatast. A vendégek először a fűtőházat keresték fel. Mint a jövő mérnökei nagy érdeklodéssel szemlélték a 324-es és a 424-es sorozatú mozdonyokat. Az egyetemisták leginkább a gépek szerkezete, vezerlése es vízlágyitási módszereirol érdeklodtek. A fütoházi latogatás soran a legszembetűnobb volt szamukra a mozdonyok tisztasága.

Dombóvári tartózkodásuk [illegible] megtekintettek még a MÁV Fatelítőt az állomás gurítóját, a napközi otthont és a község néhány nevezetességét. Este a vasutas kultúrházban műsoros estén és az azt követő táncmulatságon vettek részt a vendégek, majd másnap tovabbutaztak Budapestre.

B. M.

Befejeződött a Prága—Kassa közötti vasútvonal villamosítása

A *Csehszlovák Szocialista Koztarsasag* egyik vasúti fővonalan, a *Prága—Kassa* kozotti vonalon junius elejen befejezték a villamosítást. A csehszlovák vasúti teherforgalomnak csaknem a felét ezen a fővonalon bonyolítják le.

A tervek szerint a jövo év végéig elkészül az északnyugati *Decin* határállomas és *Praga*, valamint *Kassa* és a szovjet határon levő *Cierna Nad Tisou* közti szakasz villamosítása is. Ezzel a Csehszlovákián végighúzódó kelet-nyugat irányú vasúti fővonalról eltünnek a gozmozdonyok.

Huligánok garázdálkodása

Az angol vasutak hetenkent átlag 2000 fontot költenek a Glasgow környéki huliganok által okozott károk helyreállitására. A garázda fiatalok egy éjjel hét szerelveny ellen inditottak támadást. Az ablakokat kovekkel és sörosüvegekkel verték be. A különös merénylet után 19 kocsit kellett javítóműhelybe küldeni. Négy utas sulyosan megsebesült.

Szudánban feloszlatták a vasutasszakszervezeteket

Az Associated Press khartumi tudósítoja június közepén jelentette, hogy a szudáni fegyveres erők legfőbb tanácsa feloszlatta a szudáni vasutas dolgozok szakszervezeteit. Ezeknek a szakszervezeteknek mintegy 25 000 tagja van.

A fegyveres erők legfőbb tanácsa azzal „vádolja" a vasutasszakszervezeteket, hogy nyíltan megsértették a sztrájkot tiltó alaptörvényt.

Új típusú dieselmozdony

Luganszkban, az októberi forradalomról elnevezett üzemben megkezdődött az új TG—106 tipusú motorvonat építése. A motort 4000 lóerőre tervezik. A Szovjetunióban első alkalommal kerül gyártásra egyszakaszos motoros mozdonyegység, amely nagy erőkifejtéssel és hidromechanikus meghajtassal bír. A gyartásnál majdnem teljesen mellőzik a színes fémek alkalmazását.

A fiatalok pályaudvara

Az NDK rostocki kikötőjének palyaudvarát ifjúsági pályaudvarrá nyilvánították. A közlekedésügyi minisztérium és a vasútigazgatóság vezetői messzemenö támogatásukról biztosították az ott dolgozó fiatalokat.

Az ifjú vasutasok megfogadták, hogy mindent elkövetnek a kitűzött célok megvalosításáért.

Új, kétfrekvenciás villamosmozdony

A francia vasutak nemreg tették közzé azokat az ereumenyeket, amelyeket május első napjaiban a legújabb típusú elektromos vonatjukkal elértek. A BB 20 103 típusú, 50 körirekvenciás 25 000 voltos villamosmozdonyt a Strassbourg—Mulhouse vonalon próbálták ki. A vonat probaút utolsó napján érte el legnagyobb sebességét. A 118 óra/mérföld (190 km) sebességét 37 mérföldön át tartotta. A mozdony, amely mindössze 82 tonnát nyom, 6 kocsiból álló 217 tonna súlyú szerelvényt vontatott.

Az új mozdonynak két motorja van. Mindkét motor egy ikertengelyes alvázat hajt és silicium rektifikátorral van felszerelve. E kísérletek a motor kiváló tulajdonságait igazolták.

Észak-Rhodéziában nem tanulhatnak szakmát a bennszülöttek

Észak-Rhodézia földrajzi szempontból Közép-Afrikában terül el. Területe 290 000 négyzetmérföld. Az országot 3 millió afrikai, 72 000 fehér telepes es mintegy 7500 másfajta nép lakja. Jellege egyrészt mezőgazdasági, de ásványi kincsekkel is rendelkezik. Legjelentősebb ásványi kincse a réz. A világ harmadik legnagyobb réztermelő országa.

Észak-Rhodézia még ma is úgynevezett brit protektorátus. A fehér telepesek immár több mint 72 éve ülnek a közép-afrikai ország lakosai nyakán. Az egész dicstelen protektorátus alatt az afrikaiakat a brit és szövetséges hatalmak az imperialista elnyomás legkülönbözőbb fajainak vetették alá. Minden gazdasági, társadalmi és politikai berendezkedés célja az volt, hogy az országban élő maroknyi fehér telepes javát szolgálja. *Az embertelen kizsákmányolás következményeként 3 millió afrikai keservesen tengeti életét.*

Különös örökösödés

Nagyon érdekes az ország történelmi háttere. Az angolok Észak-Rhodéziát az örökösödési alapon uralkodó törzsfőnökökkel kötött fondorlatos szerződések áran vették birtokukba. Az angol uralom tehát csupán történelmi véletlen.

A gyarmati rendszer igájának lerázásáért folytatott harc már 1946-ban megkezdődött Közép-Afrikaban. De az előrehaladás és a fejlődés útját kegyetlen módon eltorlaszolják, a bennszülöttek ellen szinte elviselhetetlen törvényeket hoznak a gyarmatosítók.

Ezek a törvények csak arra jók, hogy embertelen módon kizsákmányolják a bennszülött lakosságot. Hogy Észak-Rhodéziában milyen körülmények között élnek a színes bőrűek, azt érdemes közelebbről is megnézni. Az afrikaiak évi átlagfizetése 48—50 fontra rúg. Ezzel szemben az európaiak átlag 1500 fontot keresnek. A 3 millió afrikai számára mindössze két középiskolat tartanak fenn. Míg a 72 000 fehér telepes gyerekei előtt 10 középiskola áll nyitva. *A 72 év óta tartó elnyomas alatt mindössze egy afrikai számára tették lehetővé, hogy orvos, illetve ügyvéd lehessen.*

A gyerekeknek például nincs lehetőségük, hogy iskolába járjanak. Szociális juttatások egyáltalán nem állnak a munkások rendelkezésére. Sőt, még azt is tiltja a rendelkezés, hogy szakmát tanuljanak. A gyarmatosítók még a mozdonyfűtői beosztást is szakmának tekintik. Azt tartják, hogy az túlságosan előkelő beosztás egy bennszülött számára. Egyszóval ebben az országban az afrikaiak teljes mértékben ki vannak szolgáltatva a tőkések kényénekkedvének.

A szakszervezeti gyűléseket törvény tiltja

Észak-Rhodéziában törvény tiltja, hogy bármiféle szakszervezeti gyűlést tartsanak a dolgozók. Gyűlésezni csak rendőrségi engedéllyel lehet. A rendőrség szabja meg, hogy mennyi ideig tarthat a gyűlés és ott miről beszélhetnek. Ha ezt nem tartják be, a vezetoket letartóztatják. Sztrájkolni sem lehet, mert a rendőrség sortüze vár a dolgozókra. Az újság, a rádió, a mozik is mind a gyarmatosítók kezében vannak. Ezeket a propagandaeszközöket is a munkások ellen alkalmazzák.

Az országnak egyetlen vasútvonala van. Ezt a vonalat kizárólag a rézbányák miatt építették és a rhodéziai vasúttársaság kezében van. A fehérek kényelmes kocsikban utaznak, oda afrikaiak nem szállhatnak be. Az ő számukra rozoga vagonok állnak rendelkezésre.

A teherszállítás a tőkések kezében van. A munkakörülmények és bérek a közlekedésben még az ipari munkásokénál is alacsonyabbak.

Afrikában már megkondult a vészharang. Ez jelzi a gyarmattartók számára: itt az idő, hogy átadják hatalmukat az afrikai országok történelmi gazdáinak. Egyre több afrikai országban szegülnek ellen a kegyetlen elnyomásnak. Az Észak-Rhodéziától nyugatra fekvő Angola népe is szembefordult a portugál zsarnoksággal. De szervezkedik a nép a többi gyarmati sorban sínylődő országban is, hogy mielőbb lerázhassa nyakáról a gyarmatosítók igáját.

Modernizálják a finn vasutakat

Az egyre nagyobbodó forgalom miatt a finn vasutakon szükségessé vált a régi felépítmények felújítása, a gördülő állomány, az üzemi berendezések korszerűsítése. A múlt évben 1760 km hosszban cserélték ki a síneket, *1965-re a teljes vasúti hálózat mintegy hetven százalékát, vagyis 4000 km pályát akarnak felújitani.*

Az utóbbi években igen sok dieselmozdonyt állítottak forgalomba. Ezeket az 1850 lóerős gépeket Finnországban gyártották. *Jelenleg a hazai gyárak 20 Alsthom típusú 2800 lóerős mozdony építésén dolgoznak.* Az első példány 1962-re készül el.

A hálózat 20 százalékát — legfontosabb és legforgalmasabb vonalakat — 10 év alatt villamosítani fogják. A tervet a parlament most tanulmányozza.

A modernizálási tervbe tartozik a jelzőberendezések felújítása is. *Jelenleg 19 állomáson működik automata váltóállító berendezés.* Ezek számát 1962-re 60-ra akarják növelni, s ugyanebben az évben 450 km-es szakaszon már automata forgalmi akadályjelző berendezés lesz felszerelve.

Nehéz megszokni, de nehezebb elfelejteni Várpalotát

Felnőtt ez az állomás. Kinőtte nyűtt cipőit, megizmosodott. Nehéz testi munkássá érlelte az a tíz év, mióta maga a város is levetkőzte múltjának sivárságát. 1945 döntötte le a barakkok és viskók világát, hogy romjai fölé modern vonalú munkáslakásokat emeljen. Mert a kicsiny bányászközségből *szocialista várost* formált a munkáshatalom. *Várpalota* ezekben a napokban ünnepli várossá kiáltásának első évtizedét.

Sok minden megváltozott tíz év alatt. Ahol az utas átutaztában felhúzta az ablakot, hogy az üveg oltalma alól nézze a sivárságot — ott most korszerű bányaállomás lüktető mozgása hívja fel a figyelmet.

Várpalota kilépett múltjából. A vonal leghosszabb állomása lett. Vonzó épületei, virágos peronja megnyugtatja a szemet. Az érdeklődő pillantás egy pillanatra megpihen az Inotai *November 7. Erőmű* impozáns falain. Öblös köcsögök és karcsú kémények intenek vissza, hogy *Palota* után *Pét* gyárépületei ejtsék bámulatba a látni vágyókat.

A szén, az olaj, a műtrágya hazája van itt. Emberek, gépek, szív és ész nemes összhangjából születnek új és kimagasló eredmények. A második negyedévben a terhelési tervet 112,3 százalékra, a kocsitartózkodást 110,8 százalékra teljesítették.

Kik azok, akik az eredmények mögött állnak. *Tóth Károly* térfelvigyázó, *Boda József* vezető váltóőr, *Kiss Magda* távirász, *Nemeth János* váltóőr, mindannyian a szakma ifjú mesterei. A vasutasnapi műszak kiváló dolgozói *Kovács István* váltóőr, *Vörös József* raktári munkás, *Pál Dezső* tolatásvezető, hogy csak a legjobbak neveit említsem.

A munka kovácsolta össze az embereket. Ezen a jól szervezett dinamizmuson *Varga József* felügyelő, állomásfőnök tartja a kezét. A vasutasnapon lett kiváló vasutas. Többet akar nyújtani beosztottjainak, mint a maga küzdelmes fiatalsága volt. S az okos nevelő szótól emberi sorsok formálódnak.

A hajdani ágyrajárók utódai emeletes legényszállóban élik életüket. Az ajtón belépve is feltűnik a felirat: *„Államunk sok gondot fordított arra, hogy otthonosan érezd magad. Légy hálás! Vigyázz a rendre!"* Az intő szó után már nem okoz meglepetést a tisztaság és kulturáltság. Szállodai színvonal talán? Nem! Mégis kellemes otthona a vasutas fiataloknak. Szőnyegek, függönyök, virágok, fürdő, központi fűtés, rádió és televízió, könyvtár és fotoklub, társalgó és kultúrterem, betegszoba és orvosi rendelő áll rendelkezésre. Az üzemi konyhán mindennap meleg ebéd és meleg vacsora várja a munkából hazatérőket.

Az otthon falain belül megszűnnek a rangok, hogy családdá formálódva segítsék és megértsék egymást. A váltóőr együtt lakik a tisztjelölttel, a forgalmi szolgálattevő a távirászával. Mindez nem megy a szolgálat rovására. Valamiféle megkülönböztető érzékkel választják ketté a szolgálat komolyságát a magánélet fiatalos önfeledtségétől.

Hazai és külföldi kirándulásaikra együtt mennek a férfiés női dolgozók, fiatalok és öregebbek. Érdeklődési körük kiterjedt. Olvasottak ezek a fiatal legényemberek, akik e falak között élnek. Jól öltözöttségük elrejti a rangot.

Igen, így él, így dolgozik most a várpalotai vasutaskollektíva, ahol annyi ember megfordult már.

Az állomás most együtt ünnepel a várossal. Augusztus 5-én a városi ünnepségek keretében az állomás dolgozói vasutastalálkozót rendeznek és első ízben osztják ki a *„10 év Várpalotán"*-jelvényt azoknak, akik tíz évet dolgoztak vagy dolgoznak ezen az erős sodrású állomáson.

Legyünk ott, osztozzunk örömükben mindazok, akik szívtuk a kis bányászváros szénmonoxidtól szennyezett levegőjét. Akik ma sem húzzuk fel az ablakot, ha átutaztunkban Várpalotára érünk. Legyünk ott közöttük, akiknek szorító marka lehúzza az ablakot, hogy kihajolva csak egy pillantásra is kitekintsünk egykori munkák színhelyére.

Nehéz megszokni ezt az állomást. Különösen nehéz volt a múltban. Egész embert kívánó feladatok halmozódnak minden egyes szolgálatban. Szellemi és fizikai erőfeszítésre van szükség, hogy valaki megállja a helyét. Ha pedig megállta; élete próbakövének tekinti. Az emberiesség, a munka értelme és értéke pedig, melyet maga mögött hagyott, nem engedi, hogy elfelejtkezzen róla...

Róla, a jubiláló városról, a hosszúra nyúlt, bő vérű állomásról...

Szabó Béla Veszprém-külső — volt várpalotai dolgozó

Oktalan megkülönböztetés

Uzsabánya hazánk egyik legkorszerűbb, gépesített bazaltkő bányája. A kő fejtésétől a rakodásig minden munkafolyamatot gépek segítségével végzik.

Ez a három műszakban dolgozó üzem a port valósággal ontja magából. Bizony, ilyen körülmények között nem kellemes Uzsabányán szolgálatot teljesíteni, mert nemcsak a bánya dolgozói, hanem a vasutasok is ki vannak téve a porártalmaknak. A vasutasok közül mégis csupán hat fő részesül por-pótlékban, a többi nem. Pedig semmivel sincsenek előnyösebb helyzetben, mint a bánya dolgozói.

Ez a megkülönböztetés nem helyes. A dolgozók joggal kérik az illetékeseket, hogy vizsgálják meg helyzetüket és a bánya dolgozóihoz hasonlóan őket is részesítsék por-pótlékban.

Bognár Károly
Tapolca

Eredményes tanév után

A szegedi Vasútforgalmi Technikum hatalmas épülettömbjeiben nagy a csend. Csak a tanári kar végzi az iskolaév befejezésével járó tennivalókat. A két tanév közötti szünidő különböző programjait, feladatait beszélik meg, terveket dolgoznak ki.

Húsz osztály hatszáznegyvenhat tanulója indult el az iskolaév befejeztével az ország különböző szolgálati helyeire termelési gyakorlatra, vagy pihenni. A 646 tanuló közül 154 nappali és 72 levelező tagozaton tanuló hallgató érettségizett. Az iskola átlaga 3,12. A legjobb átlagot a II. évfolyam tanulói érték el 3,18 ponttal.

A végzős technikumisták két tanuló kivételével a vasútnál kérték elhelyezkedésüket. Már a kihelyezésük is megtörtént. A tecnikum többi fiataljai szintén állomásokon nyertek egyhónapos gyakorlati kiképzésre elhelyezést.

A Vasútforgalmi Technikum igazgatósága és tanári kara az új oktatási évben nagy gondot fordít arra, hogy a technikum fiataljai megtalálják számításukat a kultúra, a sport és a továbbképzés minden ágában.

Az iskola igazgatósága tervet dolgozott ki egy iskolai évkönyv kiadására. Ebben az iskola életét, történetét írják meg.

Sziládi Sándor

102 helyett 105 százalékra

A békéscsabai vasutasok is jó eredményekkel köszöntötték a XI. vasutasnapot. Az állomáson *Börcsök János* és *Alföldi Károly* forgalmi szolgálattevő brigádja jár élen a vállalások teljesítésében. A *Börcsök*- 108, az *Alföldi*-brigád pedig 109%-os eredményt ért el a kocsitartózkodásban. Hasonló eredmények születtek a kereskedelmi szolgálatnál. *Szabó János* raktárnok brigádja például 105-re teljesítette teherárumozdítási tervét.

A fűtőház dolgozói is teljesítették vasutasnapi vállalásaikat. A munkában a fiatalok jártak az élen. A KISZ-brigádok főként a túlsúlyos irányvonatok továbbításában értek el jó eredményeket.

A pályafenntartási dolgozók a vállalt 102 helyett 105 százalékra teljesítették a tervet. A vasgyűjtésben a KISZ-brigádok 8000 forint értékű vasat gyűjtöttek.

Boldizsár Gyula

Felhívás az utazás színvonalának emelésére

A *Budapest Keleti csomópont* dolgozói a vasutasnapot megelőzően elhatározták, hogy a tervmutatók teljesítése mellett különös gondot fordítanak a kulturált utazás színvonalának emelésére. A csomópont különböző szolgálati helyein szervezett szocialista munkaverseny keretén belül több figyelemre méltó vállalást tettek.

Vállalásaik között első helyen szerepel a pályaudvar helyiségeinek kifogástalan tisztántartása, a helyiségek külső és belső képének szocialista üzem jellegét kidomborító kialakítása, karbantartása, a szolgálati helyek környékének virágosítása. A pályaudvaron megszervezik az utasok kényelmét szolgáló, megbízható tájékoztató szolgálatot. Fokozatosan emelik a szociális és kulturális létesítmények színvonalát és gondoskodnak e helyiségek zavartalan igénybevételéről.

Szerepel a vállalások között az is, hogy a csomópont dolgozóinak hibájából az induló személyvonatoknál késés nem fordul elő. A személyvonatok kocsijainak belső és külső tisztaságát, a világítást, fűtési időszakban a szerelvények előfűtését a legmesszebbmenőkig biztosítják.

A keleti csomópont dolgozói a kulturált utazás színvonalának továbbnövelése érdekében felhívjak az ország valamennyi pályaudvarát, csomópontját, kis- és középállomását, hogy vegyenek részt ebben a mozgalomban.

Aki még sohasem késett...

Ősz haju, fürge mozgású, középtermetű férfi *Tóth Gyula* vasöntő. 34 éve dolgozik a Landler vasöntődéjében. Amikor kezdte, 19 éves volt, most 53. A vasutasnap alkalmából közel három és fél évtizedes munkássága elismeréséül érdemes vasutas kitüntetést kapott.

Mit mondanak Tóth Gyuláról munkatársai?

Urbán József brigádvezető:

— *Régi, megbízható öntő Gyula bacsi. Kis méretű alkatrészek formálásával foglalkozik, selejtje ugyszólván sohasem volt. Preciz munkájáért megérdemli a dicséretet.*

A vasöntödei pártalapszervezet titkára, *Korecz Károly*, így vélekedik róla:

— *Régóta ismerem Tóth Gyulát. Szorgalmasan, szépen dolgozik. A munkafegyelemben igazán példát lehet róla venni. Az üzemben töltött 34 éve alatt egyszer sem késett a munkából. Csendes, halk szavú ember, akiben él a közösségi szellem. Én is örömmel javasoltam a kitüntetésre.*

S mit mondott a kitüntetett?

Éppen egy újabb öntőforma készítését kezdte meg, mikor munkahelyéhez érkeztünk. Felénk fordult, válaszolt kérdéseinkre, de közben rendezgette az öntőmintákat.

— *Amikor én kezdtem, bizony, nehéz volt a fiataloknak. Csak a féktuskók öntését bízták rám, mert az volt a legnehezebb munka. Tanulni, szebb, bonyolultabb munkát végezni, nem engedtek az idősebb szakmunkások. A kenyerüket féltették tőlünk, fiataloktól. Még az öntőmintákat is eldugták... Most nincs szakmai féltékenység. Tanulhatnak, fejlődhetnek a fiatalok.*

Azután arról beszélgettünk, hogy mit tart munkájában a legfontosabb követelménynek?

— *Szerintem a lényeg a pontosság. Ha a formázást pontosan végzem, ha ügyelek arra, hogy a formaszekrény összerakásánál ne legyen eltolódás, ha az öntés pontosan az előírásoknak megfelelően történik, akkor nem lehet baj.*

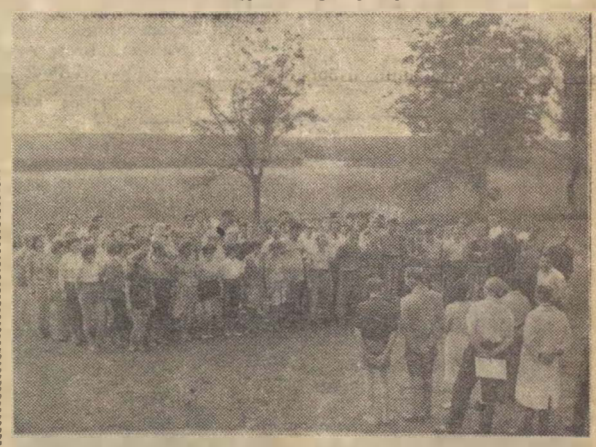
Váratlanul ért a kitüntetés, de annál nagyobb örömet okozott. Ebből is látom, hogy érdemes volt szorgalmasan dolgozni, mert megbecsülik a munkámat. Így szeretnék dolgozni ezután is mindaddig, amíg nyugdíjba nem megyek.

Az üzemben meg két éve van Tóth Gyulának, hiszen a nehéz és egészségtelen munkát végző öntők 55 éves korukban nyugdíjba mehetnek. Ez ugyan nem kitüntetés, de ebben is a nehéz fizikai munkát végző emberek iránti fokozott megbecsülést juttatja kifejezésre népi államunk.

L. J.

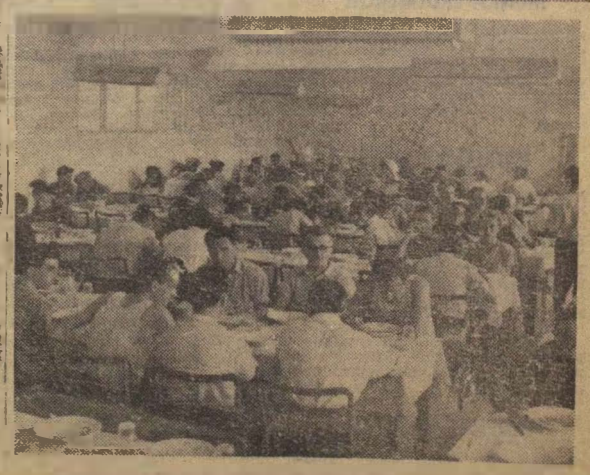
Képek a balatonkenesei ifjúsági építőtáborból

A balatonkenesei vasutas ifjúsági építőtáborban már teljes a létszám. Egy-egy turnusban mintegy 150 ifjú vasutas tevékenykedik az üdülőtelep területén, pihen és szórakozik a magyar tenger partján



A kézilabda-pályán felsorakozott fiatalokat Gróf József elvtárs, a szakszervezet titkára köszöntötte

A rövid kis ünnepség után a fiatalok munkához láttak. Előbb a sátrakat rendezték be, majd program szerint dolgoztak tovább



Munka után jólesik az ízletes, bőséges ebéd a tágas étkezdében

Új utakon, új célok felé halad a MÁV Gépjavító ÜV

Még sokan emlékeznek a „Kapagyárra", a Rákosrendezőn húzódó régi pályafenntartási telepre, amely becenevét az ott tárolt gyomirtó kapáktól nyerte. A fejlődés, a műhely, az egyre terjeszkedő üzem, az itt előállított különféle vasútanyagok jóhíre a „kapagyár" becenevet is sutba dobta.

A felszabadulás utáni 16 esztendő alatt hatalmas fejlődést ért el a vállalat. Előbb Felépítményi Vasanyagjavító, most MÁV Gépjavító Üzemi Vállalat néven fontos, nélkülözhetetlen munkát végez. Hozzátartozik a szegedi volt pályafenntartási műhely is, amely országos jellegű gyártmányai, mint például sorompók, pályakocsik, motoros pályamesteri hajtókák, különféle biztosító berendezési alkatrészek gyártása, valamint szürkeöntvény termelése miatt fontos kiegészítője az üzemnek.

Műhelyfőnökségből gépjavító vállalat

A műhelyfőnökséget 1949-ben önálló üzemmé szervezték át. *Az elmúlt hetekben pedig felvették a MÁV Gépjavító Vállalat nevet.* A fejlődés menete tette indokolttá ezt a lépést. A gyöngyösi Kitérőgyárnak 1954-ben történt átvétele már jelezte, hogy a két hasonló profilú vállalat egyikét át kell szervezni. Így is történt. A kitérőgyártást azóta Gyöngyösön, az egyéb szerkezeti munkákat a MÁV Épületelemgyártó Főnökség, illetve a MÁV Építési Géptelep végzi.

Az ellenforradalom után kezdett hosszúsinesítés nyilvánvalóvá tette azt is, hogy a régi kézifektetési módszerrel nem lehet tovább dolgozni. Ehhez járult még, hogy a dieselesítési program kiszorította az Északi Járműjavítóból a pályafenntartási kisgépgyártást és a biztosítóberendezések gyártását is.

A MÁV műszaki vezérkara ezért úgy intézkedett, hogy át kell alakítani a felépítményi vasanyagjavítót olyan kisgépek gyártására és javítására, amely a MÁV Gépjavító Üzemi Vállalat profiljához hozzátartozik.

Ez a folyamat azonban nem mostani keletű. Már régebben átvette az üzem a Krolupper váltóállító- és tárcsa gyártását, mert a kinti cégek nem tudták kielégíteni a vasút teljes szükségletét. Hasonló módon átvették egy másik gyártól a sínvándorlást gátló kengyelek gyártását. Ma már mindkét gyártmányból fedezni tudják a MÁV szükségletét.

A hosszúsinesítő és kitérőjavító részlegeknek a berendezéseit is legyártotta, majd az ívfényhegesztéses hosszúsinesítés technológiáját dolgozta ki a vállalat. Dicséretükre legyen mondva, hogy a dolgozókat ők képezték ki és az első 100 km-es hosszúsinesítést is ők végezték el. *Kettős biztosítógyűrűből ma már negyedévenként 1,3 millió darabot gyártanak. Mivel ez fedezi a szükségletet, megszűnt a biztosítógyűrűk importálása Nyugat-Németországból. Még valamit: néhány évvel ezelőtt kevesen hitték, hogy Magyarországon ez az üzem megoldja a grower-gyűrű problémát és kitűnő minőségben azóta is folyamatosan ontja ezeket a termékeket.*

Új utakon

A sokoldalú üzem valamikor a Soulavy-dobok készítésével kezdte a biztosítóberendezések gyártására való áttérést, ma viszont valamennyi típusú jelzőt, állítókészüléket és egyéb berendezést is készít. A vállalat gyártja és javítja az építési és pályafenntartási szolgálat valamennyi elektromos, benzinmotoros és kézimeghajtású kisgépét. Kisgép-gyártásuk gyors ütemű fejlődését mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy 1958-hoz viszonyítva több mint tizenkétszeresére nőtt a termelés, s tavaly nem kevesebb, mint 25 millió forint értékű kisgépet bocsátottak a vasútépítés és pályafenntartás rendelkezésére.

A MÁV Gépjavító ÜV kísérleti műhelyében végzik az újonnan tervezett gépek prototípusainak gyártását, ezáltal a sorozatgyártás jobb műszaki feltételeit teremtik meg. Itt folyik jelenleg a hidraulikus vágányemelő, motoros bozótvágó, nyomtávszabályozó és vágánymérő prototípusainak gyártása is.

Az új profilnak megfelelően a meglevő szerszámgépek és egyéb berendezések kicserélése is szükségessé vált. Az új beszerzések között már ott láthatók a legkorszerűbb eszterga- és revolverpadok, horizontál maró-, fúrógépek stb.

A MÁV Gépjavító ÜV dolgozói új utakon, új célok felé haladnak, hogy sikeresen építsék a szocialista vasutat.

— oj —

Pályaválasztás előtt

Amikor ez a riport készült, a Vasútgépészeti Technikum folyosóit ünneplőbe öltözött, izgalommal [illegible] diákok népesítették be. Az utolsó nagy erőpróba, az érettségi előtti ünnepélyesség honolt mindenütt.

Azóta elárvultak a zsibongó termek, a fiatalok nagy része új iskolát kezdett, az élet iskoláját. S hogy az iskola jól készít az életre, annak bizonyitéka, hogy a tanulók négy év alatt az általános tantárgyak mellett elsajátították a vasúti vontató és vontatott járművek építésének, javításának módszereit, ismerkedtek gazdálkodási és üzemszervezési kérdésekkel is.

Az iskola lépést tart a modern technológiai eljárásokkal, a legkorszerűbb megmunkálási módszerekre tanítja a tanulókat. Egy esztergapadra például hidraulikus másolóberendezést szereltek. Nemrégiben beszereztek egy revolver-esztergapadot is. amelyet tömeggyártásra használnak fel. Megtalálható többek között a keménységmérő készülék, az önműködő hőfokszabályzó kemence stb.

80 000 forint bérmunkáért

A műhelyekben végzett munka produktív. A készített szerszámokat, alkatrészeket elsősorban a MÁV, de gyakran más vállalatok veszik meg. Zsírzócsapszegből az elmúlt évben 500 darabot készítettek, fűrészkeretből 180 darabot. Az EM Mélyépítési Tervező Vállalatnak talajvizsgáló eszközöket gyártottak. Az iskola 1960/61-es tanévben nyolcvanezer forintot kapott a bérmunkáért.

A Közlekedési Múzeumnak is dolgoznak. Eddig két, a háborúban megsérült kiállítási tárgyat hoztak rendbe díjmentesen.

A tanulók gyakorlati. szakmai oktatása nemcsak az iskolában, hanem azon kívül is folyik. Minden nyáron 4 hetes termelési gyakorlaton vesznek részt. Az üzemekben különböző munkahelyekre osztják be a tanulókat, hogy áttekintésük legyen a munkafolyamat egészéről.

Mozdonyvezető szeretnék lenni

Nézzük meg, milyen tervekkel indulnak az életbe azok, akik már az iskolában megszerették a gépet, a munkát.

Chemez Attila vidékről került a technikumba. Édesapja egy állami gazdaságban dolgozik, mint lakatos.

— *Minden vágyam, hogy mozdonyvezető legyek* — mondja. — *A miskolci fűtőházba kerülök, 6 hónapig mozdonylakatos leszek, azután fűtő, s ha minden úgy lesz, ahogy elterveztem, leteszem a mozdonyvezetői vizsgát.*

Közben nyílik az ajtó. *Berencsi Kálmán* lép ki pirosló arccal. Körülveszik a többiek.

— *Mondd, hogy sikerült? Milyen tételt húztál?* — záporoznak a kérdések. Mi is közelébe férkőzünk és terveiről kérdezzük.

— *A nyíregyházi motorszínbe kerülök* — mondja. — *Ezzel régi vágyam teljesül. Családi hagyomány ez már nálunk. Nagyapám is motorszerelő volt. Igaz, a motorvezetői vizsga még hátra van, de rajta leszek, hogy sikerüljön.*

Találkozunk érdekesebb esettel is. *Egri Gábor* művészcsaládból származik, apja énekes az Operaházban.

— Miért választotta a vasasszakmát?

— *Hosszú volt az út, amig ide kerültem. Először a soproni erdészeti iskolába akartam beiratkozni. Ez nem sikerült. Gimnáziumba mentem. De mivel határtalan szeretetet éreztem a gépek iránt, a vágy hajtott, és átjöttem a Vasútgépészeti Technikumba. Örömöm most kettős. Örülök az érettséginek és annak, hogy a Keleti-fűtőházba kerülök villamosmozdony-szerelőnek. Nagyon szeretném elsajátítani ezt a szakmát.*

Lassan dél felé jár az idő. Rövid szünetet tart a vizsgabizottság, csitulnak az első percek izgalmai. Búcsút veszünk a férfivá serdült diákoktól. Jó munkát, fiúk!

mf.

Egészségügyi és újítási hónap

A vasutasnapi ünnepi műszak alig fejeződött be a szombathelyi járműjavítóban, máris újabb feladatokra vállalkoztak az üzem dolgozói: *júliusban egészségügyi hónapot tartanak.* Kilenc előadást tartanak különböző témákból. Tanácsokat adnak a helyes táplálkozáshoz és ismertetik a gombás fertőzések, a sárgaság, az ólommérgezés és a magas vérnyomás megelőzésével kapcsolatos tudnivalókat.

Az üzem orvosának vezetésével az egészségügyi albizottság a társadalmi szervek bevonásával *egészségügyi őrjáratokat szervez az üzemben.*

Az újítómozgalmat is szeretnék fellendíteni. Ezért ugy határozták, hogy *júliusban újítási hónapot tartanak.* Ez idő alatt külön gondot fordítanak az újítások gyors elbírálására, az elfogadott javaslatok mielőbbi bevezetésére.

A Miskolc—Tiszai pu. munkáját szorgalmasan segíti Magyar József térfelvigyázó és brigádja

Nyugdíjba vonult dolgozók kitüntetése

A magyar forradalmi munkás-paraszt kormány, az államvasutaknál végzett több évtizedes példamutató munkájuk elismeréséül, nyugállományba vonulásuk alkalmából

MUNKA ÉRDEMÉREM

kitüntetésben részesítette: Horgász József vez. főellenőrt, Szolnoki Jj. ÜV, Sisák József műsz. vez. főellenőrt, Bp—Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesítette: Pintér Ferenc vez. főellenőrt Szolnoki Jj. ÜV., Aradi Lajos felügyelőt, Bp—Kőbánya-felső áll., Bártfai József vez. főellenőrt, Rákos áll., Nagy Pál vez. [illegible] Bp. Keleti pu., Tengerdi Mihály vez. főellenőrt, Krisztinaváros Fft. Főn., Hódi József vez. főmunkamestert Szeged—Rókus áll., Kiss Mihály vez. munkamestert, Hatvan—Salgótarján Fft. Főn., Márton Gyula vez. főellenőrt, Tapolca Fft. Főn.

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetésben részesítette: Tihanyi Rezső vez. főellenőrt Tapolca Fth. Főn., Zboray Antal műsz. vez. főellenőrt, Vác Fft. Főn. Beregi Károly vez. főmunkamestert, Kecskemét Pft. Főn., Kerekes József vez. főellenőrt, Bp. Keleti pu., Bagó István vez. főellenőrt, Bp. Józsefváros áll., Nemes Károly műsz. vez. főellenőrt, Békéscsaba Fth. Főn., Tőkei Imre főmunkamestert, Bp—Krisztinaváros Fft. Főn., Nagy Jenő műsz. vez. főellenőrt, Rákos Motorüzem Főn., Varkocs Antal műsz. felügyelőt, Bp—Déli Műsz. Kocsiszolg. Főn., Molnár Ferenc műsz. felügyelőt, Sopron Fft. Főn., György Péter műsz. vez. főmunkamestert, Nyíregyháza Fth. Főn.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Farkas István vez. főmunkamestert, Algyő áll., János József műsz. ellenőrt, Távközlő és Biztosítóberendezési Ép. Főn., S[illegible] József műsz. vez. főellenőrt, Pécs Fth. Főn., Végh István főellenőrt, Debreceni Jj. ÜV., Teschner Sándor vez. főmunkamestert, Sopron Pft. Főn., Vesztróczi János felügyelőt, Tapolca áll., Orbán József vez. főellenőrt, Marcaltő áll., Bíró Péter vez. főellenőrt, Szolnoki Jj. ÜV.

Munkavédelmi őrjárat

Miért kell a balesetet azonnal jelenteni

Az üzemellenőrzések során számos szolgálati helyen üzemi vállalatnál találkoztunk olyan esetekkel. hogy a balesetet a sérültek nem jelentik időben a biztonsági megbizottnak. A bejelentes hiányában nem áll módjában a helyi munkavédelmi szervezetnek a baleset okának felderítése, s így elmarad az ok megszüntetésére irányuló intézkedés is. ami később ismételt következményekkel járhat.

A balesetek késői bejelentésének okát vizsgálva megállapítható, hogy

a dolgozók egy része a kisebb sérüléseknek sem tulajdonít jelentőséget.

Ugy véli, hogy jelentéktelennek látszó sérülés nem igényel orvosi beavatkozást. Ebből kiindulva a sérülés azonnali bejelentését is szükségtelennek tartja.

A helytelen szemlélet sok esetben megbosszulja magát.

Nemegyszer előfordul. hogy kisebb sérülésből késobbi időben komplikációk állnak be, amelyek szomorú következményekkel járnak. Június 6-án például *Kókai József* a szolnoki fűtőház dolgozója kezén anyagmozgatás közben másfél centiméteres vágott seb keletkezett. Orvoshoz csak a munka befejezése után, mintegy három óra múlva ment. A körzeti orvos védooltása már hatástalan volt. Június 21-én a sérült tetanuszmérgezésben meghalt.

Előfordul, hogy csak évek múltán jelentkezik a sérülés hatása.

Ha a sérült elmulasztotta időben bejelenteni a balesetét, így azt nem kezelik üzemi balesetként. Mindez azért történhet, mert a dolgozók gyakran nem tartják be az Általános Balesetelhárító és Egészségvédő Óvórendszabály 22. pontját, mely kötelezően eloirja a balesetek bejelentését.

E tekintetben a műszaki vezetők felelőssége is felmerül, mert elmulasztják a felelősségre vonást az óvórendszabály fenti pontját megszegőknél. Előfordult olyan eset is — mint például Tapolca fűtőháznál —, hogy *Márkus Dezső* művezető nem gondoskodott *Szilágyi Rezső* mozdonylakatos június 17-én történt balesete után a sérült orvoshoz küldéséről. Megengedte, hogy ujj sérüléssel öt és fél órán keresztül ne részesüljön szakszerű orvosi ellátásban. A sérülés könnyen úgy végződhetett volna, mint Kókai József esetében.

Az említettek szolgáljanak figyelmeztetésül mindenki számára.

Nem szabad veszélytelennek tekinteni a látszólag könnyebb sérülést sem.

Mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy a sérült azonnal szakszerű orvosi ellátásban részesüljön. valamint azért, hogy a balesetet azonnal bejelentsék.

Ez a modern irodaépület az Északi Járműjavító Kőbányai úti frontján épült, a új diesel szerelőcsarnok végében

(MTI Foto: Lajos György felv.)

Megnyilt az Utasellátó balatonfüredi bisztrója

Az Utasellátó Balaton környéki éttermeinek, büféinek és bisztróinak korszerűsítésére, felújítására az idén mintegy négymillió forintot költöttek. *Siófokon* büfé. *Balatonföldváron és Balatonfüreden* modern bisztró várja a vendégeket. A vállalat, úgyszólván valamenynyi üzemét ellátta elektromos gépekkel, presszógépekkel, grillsütővel és sok más kisgéppel.

A közelmúltban megnyílt balatonfüredi új bisztró mellett hidegkonyha is létesült, amely ellátja a környékbeli büféket friss áruval.

A vallalat további félmillió forintot fordít műszaki fejlesztésre. Hamarosan elkészülnek az e[illegible] pályaudvari árusító automaták prototípusai. Ezeket a fővárosi személypályaudvarokon helyezik el kísérletképpen.

Kál-Kápolnán sem tétlenkednek

Kál-Kápolna állomás sokat fejlődik a második ötéves tervidőszak során. Az átmenő fővágányok átépítése már megtörtént, elkészült az új raktár és hamarosan befejeződnek az új laktanyaépület munkálatai is.

Természetesen az állomás dolgozói sem tétlenkednek. Bár munkájukat megnehezíti a sokféle építkezés, mégis jó eredményeket értek el a XI. vasutasnapot megelőző időben. Az élüzem szintet túlteljesítették. Igy a vezetők és a dolgozók bíznak benne, hogy ezúttal sikerül elnyerniük az élüzem címet.

Az állomás dolgozói a vasutasnap tiszteletére tett vállalásaikat is teljesítették. A személyvonatokat menetrendszerint indították, 48 teh[illegible]rvonatból pedig mind[illegible]ze két vonat indult némi késéssel.

Kárpáti György
Kál-Kápolna

Biztosítsák a feltételeket

A *Szolnoki Járműjavító* csapágy[illegible]tő műhelyében m[illegible]szorul a meleg. A hőmérő higanyszála nemegyszer 50 fok körül mozog. Az üstökben több mázsa fém olvad. A nagy hőség ellen az öntők nemigen tu[illegible] v[illegible]dekezni.

Pintér István, a brigád leg[illegible]gibb [illegible]a tíz éve dolgozik a szakmában. [illegible]api teljesítménye 65—70 ágycsésze. Szorgalmasan dolgozik *Kovács István* öntő [illegible] *Kiss János* megmunkáló is.

Az öntőrészleg eddig havonként teljesítette a tervét. Az ólom-bronz csészék felhasználásának korlátozás[illegible]val azonban tov[illegible]bb nőnek a követelmények. A termelés fokozásának feltétele viszont nincs biztosítva. A tüzelés kezdetleges és a kiöntött csészék esztergálása is régi, korszerűtlen gépen történik.

Ilyen körülmények között az öntők hiába végeznek megfeszített munkát. A termelékeny[illegible]get rajtuk kívül álló okok miatt nem tudják a kívánt mértékben növelni.

Csomor János
Szolnok

A SZOCIALISTA BRIGÁD CÍMÉRT

A budapesti igazgatóság számviteli főnöksége B-csoportjának állóeszköz-részlegénél alakult egy munkabrigád, amely célul tűzte ki a szocialista brigád cím megszerzését. A brigád tagjai azzal az elhatározással látták munkához, hogy a szolgálati feladatok maradéktalan ellátása mellett előtérbe helyezik a kulturális és műveltségi színvonal emelését.

Simon Attila
Budapest

FELHÍVÁS!

Várpalota állomás dolgozói augusztus 5-én, Várpalota várossá nyilvánításának tizedik évfordulója alkalmából megrendezésre kerülő ünnepségek keretében vasutastalálkozót rendeznek. A találkozóra szeretettel várják mindazokat a vasutasokat — családtagjaikkal együtt —, akik Várpalota állom[illegible]n bármikor szolgálatot teljesítettek. Az érdeklődők részvételüket írásban jelentsék be az állomás címére.

Mi újság a szakszervezet központi szimfonikus zenekarának házatáján

A szakszervezet központi szimfonikus zenekara 1959-ben a SZOT által kiemelt tíz legjobb szakszervezeti öntevékeny zenekar közé került, s azóta rendszeresen részt vesz a zenei kör műsorában. A zenekar, amely 1957-ben alakult, öntevékeny együttes. Vezetői is társadalmi munkában tevékenykednek. A mintegy 50 tagú együttes zömében vasutas dolgozókból és azok hozzátartozóiból áll. Akad köztük fizikai dolgozó, adminisztrátor, tisztviselő. mérnök egyaránt. A szimfonikus zenekar jóhíre már messzire eljutott, sok sikert könyvelhetnek el és a jövő is bíztató.

Lévai Zsigmond, a zenekar titkára fáradhatatlanul, határtalan szeretettel foglalkozik az együttessel. Vele beszélgettünk, őt kértük meg, hogy tájékoztassa az olvasókat a zenekar munkájáról. terveiről.

Tizennyolc hangverseny az első félévben

— *Zenekarunk már a megalakuláskor célul tűzte a zeneirodalom széleskörű ismertetését a vasutasok között* — mondotta. — *A zenét a szolgálati helyek kultúrotthonaiban is igyekszünk megszerettetni a dolgozókkal. Az év első felében 18 hangversenyt adtunk. Ebből tíz vasúti szolgálati helyen zajlott le. A programból kiemelkedik a közlekedési konferencia zaró napján, május 13-án az Építők Rózsa Ferenc kultúrotthonában rendezett műsoros esten való közreműködésünk, de emlékezetes marad a május 14-i. ugyancsak a közlekedési konferencia küldöttei tiszteletére neves operaházi művészek közreműködésével adott díszhangversenyünk, amelyre a Közlekedési Klubban került sor.*

A zenekar nemcsak a nagybudapesti, hanem a videki vasutas kultúrotthonok zenei igényeit is igyekszik kielégíteni. Ezek közül is első helyen kell megemlítenem a tapolcai vasutasok Batsányi kultúrotthonában rendezett, jólsikerült hangversenyünket.

— Milyen terveik vannak az év második felére?

— *A Liszt—Bartók ünnepi év keretében a zenekar is tervbe vett egy hangversenyt. Ezenkívül a tíz szakszervezeti szimfonikus zenekar fesztiválján — amennyiben erre sor kerül — is szeretnénk részt venni. Zenekarunk egyébként a nyári hónapokban a SZOT körműsor keretében is fellép a szabadtéri szinpadokon rendezendő hangversenyen. Ezenkívül részt vettünk és hangversenyt adtunk a balatonalmádi vasutas ifjúsági találkozón, valamint a XI. vasutasnap Szőnyi úti ünnepségén.*

Szeretik a muzsikát

Hamari András karnagy is bekapcsolódott a beszélgetésbe.

—*Hogy a zenekar eredményeit értékelni tudjuk, feltétlenül figyelembe kell venni, hogy az öntevékeny együttesben a muzsika szeretete lelkesíti a tagokat ahhoz, hogy a napi fárasztó munka után szorgalmasan részt vesznek a próbákon és az egyre nagyobb igényeket támasztó hangversenyeken* — mondotta —. *Elsősorban ez a lelkesedés tette lehetővé, hogy a zenekar a jelenlegi színvonalát elérte.*

Célul tűztük ki azt is, hogy a szakszervezet központi énekkarával szorosan együttműködünk és arra törekszünk, hogy a vasutas együttesek összefogásából nívós produkciók szülessenek meg.

Halácsi Dezső

Képzőművészeti kiállítás a Nyugati pályaudvar kultúrvárótermében

A *Nyugati-pályaudvar* kultúrvárótermét ezúttal inkább tárlatnak nézné a belépő, mint váróhelyiségnek. A terem falait kisebb-nagyobb képek, olajfestmények, akvarellek, szén-, ceruza-, tusrajzok, linóleum-metszetek díszítik. Alattuk és előttük szobrok, népművészeti munkák teszik változatossá a XI. vasutasnap tiszteletére rendezett országos vasutas képzőművészeti kiállítást.

Érdekes esetnek voltunk tanúi, ahogy a prospektusokat árusító nyugdíjas bácsik asztalánál beszélgettünk. Odajött egy 60 év körüli férfi. Hosszúra nőtt hajának ezüstös szálai a fülén találkoztak.

— *Panaszom van* — kezdte a mondókáját. — *Hogyan lehetett a művészetet így megbántani, hogy itt rendezték meg a kiállítást? Itt a vonatra várakozó közönyös emberek között?*

Vitába bocsátkoztunk vele. Kiderült, hogy amatőr festő, nyugdíjas gyárimunkás, tárlatlátogató, művészetbarát.

— *No nézzük csak, miként reagál az utazóközönség a kiállított képekre* — mondtuk néhány érv és ellenérv után.

Egy középkorú asszony lépett be a terembe egy 8 és egy 10 év körüli kisfiúval. Alig [illegible] le csomagjaikat, körbejárták a termet. A gyermekek ujjongva mutogattak a képekre. Aztán idősebbek, fiatalabbak, kendős asszonyok, kalapos bácsik, vasutasok, rendőrök, katonák, postások, tűzoltók jöttek. Alig akadt köztük, akit nem állítottak meg a képek. Körbe-körbe jártak, hunyorogtak a képek előtt, magyaráztak, vitatkoztak.

A művészfrizurás amatőr képzőművész nem szólt, csak bólogatott. Különösen akkor, amikor *Terpász Józsefné* szövőmunkásnő és *Kispál István*, az óbudai hajógyárból a szeme előtt jegyezte be a vendégkönyvbe: „*Nagyszerű dolog volt idehozni a váróterembe a kiállítást*".

„*Érdekes, nagyon szép a kiállítás*" — írták *Garai Jenő Gyálról* és *Eperjesi János Örkényből*.

Valóban jelentős fejlődés látható a vasutas képzőművészetben. Új nevekkel, új színekkel, új témákkal találkozik a néző az idei kiállításon. Munkát, tempót lehel *Bottyán János Mozdonyszereldéje*. Komoly fejlődésről tanúskodik *Gomola József Nagyanyója*. *Kiss Attila* a *Táncosok* című képével messze túlfutott a gyermekművészet mezsgyéjén. *Kecskeméti István* ferencvárosi vágányfékkezelő *Vasalónő* és *Anyám* című képei magukra vonták egy lengyel látogató csoport figyelmét. *Tóth János* rákosrendezői vonatvezető *Felsővezeték javítók* című képe csaknem minden látogatót megállít. Érdekes színezésű a kép. A hideget, a hajnalt, a koránkelő munkást, a téllel küszködő mozdonyt, a vasutasmunkát hűen tükrözi.

Emelik a kiállítás nívóját a *Ficzere*-képek, mint mindig, ezúttal is. Különösen művészi a *Krampácsolók* című kép.

Tovább lehetne sorolni a neveket. Azok neveit, akik a nehéz vasutas-munka mellett tehetséggel, akarattal, szorgalommal gyarapítják a vasutas képzőművészetet.

Ismétlődő, hagyományos a vasutas képzőművészeti kiállítás. Ha nem volna, hát hiányozna — meg kellene rendezni.

— gergely —

Hangverseny a Halászbástyán

A nap már nyugovóra tért. Langy nyári szellő leng. Szombat este van, népes a vár környéke. Polgári és egyenruhás vasutasok járnak a bástyasétányon és gyönyörködnek a panorámában. Sok idegen szó hangzik. Orosz, francia, német, lengyel, cseh vendégek barátkoznak, ismerkednek *Pest* és *Buda* szépségeivel. A XI. vasutasnap alkalmából a Halászbástya jól választott szögletében szorgos kezek ügyes piedesztált rögtönöztek.

Egyre telnek a széksorok. A fényszórók fényében lassan felsorakozik a *Vasutasok Szakszervezete Központi Szimfónikus* zenekara. Háttérben a klasszikus vonalú *Bástya* akár *Carmen*, *Trubadur* vagy *Lakmé* díszleteinek is beillene.

Érdekes kontraszt hatást kelt az a pillanat, amikor *dr. Hamary András* karnagy magasra tartja pálcáját, a még figyelő állásban dermedt zenekar, a Bástya fokra szorult és a széksorokban ülő hallgatóság várakozás teljes együttérző, békés nyugalma és ahogy mögöttük a háborúra, a rombolásra emlékeztető kiégett épület mintegy nagy Polifémosz vakságra ítélten keretezi a rögtönzött szabadtéri színpadot.

Aztán villan a karnagyi pálca ... és a *Nabucco* nyitányt kezdi játszani a zenekar. A nézőtér néma, csak egy-két kotnyeles, kései madár és egy távoli hajókürt kontárkodik bele az örökszép melódiába. Ezután *Palócz László* a fiát visszakönyörgő apát, *Germont*, *Delly Rózsi* érdemes művésznő pedig a szerelméért harcoló, mindenre elszánt parasztlányt, *Santuzzát* kelti életre. Vastapsot kapott *Tiszay Magda* Kossuth-díjas művésznő *Azucénája* is. *Don Carlos*, *Carmen* és mások, az operavilág hősei közénk telepedtek, hogy egy röpke órára üdvözöljék a munkában fáradt vasutasokat.

A rendezést dicséri, ahogy a Bástya szimetrikus lépcsőjéről sorba egymás után jól szabott egyenruhájukban tűzpiros paroli díszítéssel jöttek lefelé a szakszervezet központi vegyeskarának tagjai.

A zenekar mögött fegyelmezetten felsorakoztak ... Aztán *Tóth Béla*, majd *Lukin László* karnagyoknak engedelmeskedve a millióbe illő melódiákkal arattak megérdemelt és általános közönségsikert.

A több mint egyórás műsor, amellyel a vasutasok köszöntötték Budapest lakosait, felejthetetlen élményt nyújtott a XI. vasutasnap előestéjén.

(g. j.)

A záhonyiak örömére

Előző számunkban hírt adtunk arról, hogy Záhonyban elkészült az új üzemi konyha.

A konyhát a legkorszerűbb gépekkel látták el. Központi kazán szolgáltatja a gőzt a főzéshez. Univerzális konyhagépek, burgonyatisztító, kenyérszeletelő, villamos hűtőszekrény stb. könnyíti a személyzet munkáját. Az eddigi

3—400 adag helyett 1200 adag ebéd főzése vált lehetővé.

A korszerű öltöző-mosdó mellett az is örömükre szolgál a záhonyi vasutasoknak, hogy egyre épül-szépül a lakótelep is. A közelmúltban átadott 48 lakással már

150-re emelkedett a lakótelepen átadott vasutaslakások száma.

A közelmúltban *Kertész Gyula*, a debreceni igazgatóság tervosztályának vezetője tájékoztatta lapunkat a Záhonyban folyó lakásépítkezésekről. Elmondotta többek között, hogy az építés befejezését június végére tervezték. Az építők lelkes munkája révén azonban április 30-án 16, május 31-én pedig 32 lakást adtak át. Valamennyi lakás közművesített.

A lakótelep célja, hogy a nagylétszámú és hatalmas forgalmat lebonyolító határállomáson törzsgárdát telepítsen. A további igények kielégítésére

a Szabolcs-Szatmár megyei tanács újabb 150 lakás építését vette tervbe.

Ebből 36 lakást már át is adtak a dolgozóknak. Az építkezések gyors üteme arra mutat, hogy még ebben az esztendőben újabb lakásokat kapnak a záhonyi vasutasok.

ÚJ KÖNYVEK

Lenin Műveinek 38. kötete — A marxista—leninista esztétika alapjai — Otto Reinhold: Van-e harmadik út? — dr. Ákos Károly: Megismerés — Marzani—Perlo: Az Egyesült Államok és a leszerelés — G. C. Checa: Latin-Amerika harcba indul — N. Nyikolajev —O. Prudkov: Szabad-e a szabad világ? — Fenyő Béla: Kuba nem alkuszik — Kiss Csaba: Laosz — Makai György: NATO — Varga Péter: Hogyan működik az ENSZ — Blas Roca: Forradalom Kubában (Beszámoló a Kubai Népi Szocialista Párt VII. kongresszusán) — Mario Montagnana: Egy torinói munkás visszaemlékezései — G. S. Wheeler: A kapitalizmus és az automatizálás — Kiss Tibor: A szocialista országok gazdasági együttműködése — dr. Bácskai Tamás: A pénz értékének alakulása a kapitalizmusban és a szocializmusban — Vajda Imre: Külkereskedelmünk a 3 éves terv időszakában 1958—1960 — Szakács Kálmán: A kommunista párt agrárpolitikája 1920—1930 — Laczkó Miklós: Ipari munkásságunk összetételének alakulása (1967—1949) — dr. Karsai Elek: „Országgyarapítás" — országvesztés I. rész (1933—1939) A nürnbergi per és Magyarország — Kővágó László: „Szíveskedjék bizalmasan kezelni" — Vadász Ferenc: Harcunk a magyar pokollal — Jesus Lara: „Indián vér" — Pogonyi Antal: Ketten a sok közül — Andrej Gulaski: „Kémelhárítás". (A felsorolt könyvek a Kossuth Könyvkiadó nyári könyvújdonságai.)

Kitüntetések a XI. vasutasnap alkalmából

Munka Érdemrend

kitüntetést kapott: Lindner József főigazgató, a KPM I/8. szakosztály vezetője.

Szocialista Munkáért Érdemérem

kitüntetésben részesült: Ludányi János m. főellenőr, Keleti fth.; Bakó Sándor főellenőr Ferencváros állomás, Jávori József főellenőr Miskolc Tiszai pu., Simó János v. főmunkamester Hódmezővásárhely pft., Fekete András m. v. főellenőr Nyírbodrogi Kisvasút fth., Máté Ferenc m. felügy. Landler Jenő Jj. ÜV.; dr. Sziberok Ferenc főtan. MÁV-Kórház, Nagy Lajos v. főellenőr, Kaposvár állomás, Pál István m. főint. Sátoraljaújhely pft.; Hegedűs János ellenőr Szuhakálló—Mucsony áll., Lendvai István ellenőr, Szolnok Jj. ÜV.; Sárvári Mihály ig. h. Bp. Ig.; Somogyi István v. főellenőr, Tapolca áll.; Szabó István műsz. vez. főmunkamest. Celldömölki Építési Főn.; dr. Radetzky Zoltán főtan. KPM I/3. B. oszt.; Légrádi János v. főmunkamest. Pécs áll. Kókai József munkamest. Hatvan áll.; Tóth Imre műsz. főint. Szombathely Jj. ÜV.; Lőrincz Antal főint Kecskemét áll.; dr. Oó Gyula főtan. Bp. Ig. ig. főorvos. Ujvári Ferenc ellenőr Kunszentmiklós—Tass áll.; Fehér István főfelügy. Bp. Ig. VBO.; Császár László felügy. MSZMP Bp. Vasutas Csomóponti P. B. titk.; Szöőr Lajos műsz. felügy. Debr. Ig. II. oszt.; Kiss Ernő munkamest. Tatabánya—felső áll.; Neményi István főfelügy. Bp. Ép. Főn.; Mosoni Zoltán int. Dombóvár áll.; Szabó János főfelügy. Bp. Ig. Romhányi Jenő v. főell. Debrecen áll.; Mikevári Mihály vez. főellenőr, Hidép. Főn.; Hell Károly tiszt, Rákosrendező áll., Várhegyi József főmunkamester, Miskolc Tiszai pu., Pataki József ellenőr. BVSC Szűcs Zoltán főtan. Vas. Főoszt. Párt V. B. titkára.

Munka Érdemérem

kitüntetést kapott: Farkas Károly int. Lökösháza áll., Mihály Márton főmunkamest. Bp. Józsefváros áll., Molnár II. Sándor munkamest. Vámosgyörk áll.; Gyarmati Béla műsz. tan. Fatelitő ÜV., Csordás József előmunkás. Bp. Terézváros pft. főn.; Remport Ferenc vez. mozd. fűtő, Celldömölk fth.; Fekete Márton főfelügy. KPM I/8. Halász Mihály vez. szakmest. Bp. Déli fth., Kocsis József vez. főellenőr, Szerencs áll.; Füle Endre műsz. főtan. Anyagvizsg. Főn.; dr. Soltész József főtan. KPM I/1. szako. Krasznai Antal vez. főellenőr; Autófuvarozási Főn.; Szabó Imréné szerz. hb. dolg. MÁV Adatfeldolg. Főn.; Nagy László vez. szakmest. Miskolc Jj. ÜV.; Szártes József vez. mozd. felvigy. Szeged fth.; Kemenes Ferenc m. főfelügy. GYSEV., Kovács Imre vez. főellenőr, Debrecen Jj. ÜV.; Geda Sándor vez. szakmest. Hatvan Salgótarján pft. főn.; Horváth Ferenc kocsirend. Diósgyőr Vasgyár áll.; Chaima János főellenőr, Bp. Nyugati Műszak, Czingel Jenőné főellenőr MÁV Kórház, Tóth Gyula főfelügy, Északi Jj. ÜV., dr. Szabó Tibor főtan. KPM I/8. szako.; Oravecz János főellenőr Bp. Keleti pu.; Barna József csap. vez. Debrecen Északi Pft. Főn.; Fábián István főint. Anyagell. Ig.; Juhász Lajos felügy. Szaksz. Borsod megyei Biz.; Kiss József előmunkás Bp. Józsefv. Pft. Főn.; Erdész István műsz. ell. Békéscsaba Fth.; Guti Ferenc főmunkamest. Szeged Rendező pu.; Takács Imre vez. főell. Debrecen áll.; Kiss József int. Hatvan Csomóponti P. B. titk.: Geda István főmunkamest. Ömisk. Pft. Főn.; Magyar János felügy. Dombóvár Fth.; Sallai János műsz. ell. Bp. Távközlő Fenntartási Főn.; Antal Ferenc műsz. főint. KPM I/6. szako., Bodor Ferenc műsz. főell. Debrecen Építési Főn.; Bakos Sándor főtiszt Celldömölk Ep. Főn.; Havasi István főint. Pécsi Ig.; Papp János főfelügy.; Landler Jenő Jj. ÜV., Pintér János munkamest. Dombóvár Ép. Főn., Horváth István főint. Sopron MSZMP Csomóponti PB., Mihályi Sándor ell. Szolnok áll., Laurencsik János felügy. KPM I/2. Kern János ell. Székesfehérvár áll.; Horváth Lajos főfelügy. Szombathelyi Ig.; Gergely Jánosné sz. Zságot Irén KPM I/7. BVSC edző. Nagy András vez. főmunkamest. Debrecen áll.; Tóth Sándor ell. Záhony áll., Lőwi Béla műsz. vez. főell. Bp. Keleti Műszak. Horváth István v. főmunkamest. Celldömölk Építési Főn.

Kiváló vasutas

kitüntetésben részesült: Papp József főtiszt, Debrecen áll, Horváth Gergely vez. főell. Bp. Nyugati pu.; Szántó Lajos főmozd. vez. Dombóvár Fth., Szűcs Miklós műsz. főint. Veszprém, Pft., Főn. Bólya István II. vez. váltókez. Rákosrendező áll., Formádi Károlyné ell. Bp. Déli áll., Veres Lajos műsz. főell., Debrecen Távközlő Bizt. Ber. Fennt. Főn., Szatmári Péter műsz. munkamest. Sárospatak áll., Bíró Béla főfelügy. Debrecen Jj. ÜV., Varga Zsigmond műsz. vez. főell. Bp Nyugati Műszak.; Szilágyi József ell. Egerfarmos áll., Győr József műsz. munkamest. Ujmisk Pft. Főn., Gyarmati János vez. főmunkamest. Békéscsaba Fth. Rege Béla műsz. főtan. KPM I/6. Hencz József munkamest. Győr áll., Antalóczi Béla főáll. előll. Szerencs áll., Szalai Pál előmunkás. Pécs Pft. Főn., Halmási Gyula vez. főmunkamest. Veszprém-külső áll., Kanala János vez. főmunkamest. Vác áll., dr. Goreczky László főtan. MÁV Kórház. Hódosi Sándor ell. Debrecen Fth. Főn.,

(Folytatjuk.)

Barabás Tibor:

Génuai randevú

II.

Minden hajnali kikötés izgalmas volt. Az utasok strandköpenyekben álltak a hajó orránál, távcsövezték a közelgő, párás, hajnali ködökből kibontakozó rakodópartot, a hosszú mólót, a kikötő világítótornyát. „Ez Génua!" — kiáltott fel valaki mellettem, izgalommal és várakozással, indokolatlanul hangosan ... Hollay Frigyes volt. Mintha annyi kikötő után megérkezett volna az igaziba, oda, ahová voltaképpen készülődött.

— Igen, nézze csak, ez Génua! — és zavartan felém nyújtotta kitűnő katonai távcsövét.

Valóban páratlan képet nagyított elém a távcső. A Lanterna magas tornyát, a mozgalmas, hajóktól nyüzsgő öblöt, a sárga raktárházakat, a dombokra kapaszkodó, modern város világos házsorait s mögöttük a kéklő hegyeket. Fehéren kanyargott a part mellett a milánó-torinói autóstrada és autóktól nyüzsgött a Via Adua és a Via Gramsci. De a professzor izgalmát — úgy éreztem — nem a város szépsége okozta, hanem valami más. Végre kikötöttünk. Az olasz kikötői és rendőri hatóságok egyenruhás emberei felszálltak a hajónkra. A nagy szalon átalakult rendőri hivatallá, útleveleket ellenőriztek, partraszállási blankettákat bélyegeztek, mi pedig, akik ezen a procedúrán már sokszor átestünk, közelebbről nézegethettük a kikötőpalotát, a hajóikat kereső ideges utasokat, az izzadó hordárokat, de mindennél jobban érdekelt bennünket az a fehér ruhás, fekete nő, aki a mi hajónk előtt járt fel és alá, fel és alá ... Tűsarkú cipője, a fehér kosztüm még jobban kiemelte telt és mégis karcsú alakjának ruganyos fiatalságát. A napbarnított és rózsás arc szépségét a feltűzött kékesfekete haj szinte egzotikussá tette. Egy világoskék Ford-Taunus előtt állt. Nem integetett senki felé, és mégis, minden férfi úgy érezte, mintha kirajzolt szemöldöke alól a nagy, izzó szem feléje küldött volna egy-egy várakozó pillantást. Ki ez a nő? Kit vár? És miért? Újabb találgatásba kezdtem sztálinvárosi orvosbarátommal, de hasztalan. Aztán a nevünket kiáltották. Kezünkbe nyomták a kiszállási engedélyt és mi sietve futottunk végig a hajóhidon, a kikötőépületen, le a lépcsőkön, ki a vendéglőkkel, bárokkal és eszpresszókkal teli partra ... A kék, zöld és sárga napernyők alatt jeges italokat ittak fiatal amerikai tengerészfiúk. Erősek voltak, talán húszévesek, s némelyiknek karika volt a fülében, mint a bennszillőtteknek. Vagy tíz közülük összekarolva indult a mellékutcák felé, amelyekben fáradt és kiégett prostituáltak álltak a sarkokon és füttyel kísérték a Wurlitzerből ömlő dzsessz-zenét ... Ezt szerettem legjobban minden utazásból, ezt az autócar és vezető nélküli csavargást, amikor azt láthattam, amit akartam, és nem, amit magyaráztak. Hármasban róttuk a szép, mozgalmas várost. Milyen igaz pátosz ég Kolumbus szobrában. A felirat csak ennyi: „Kolumbus Kristófnak a haza!" Szülőháza ott állt a Soprana-városkapu mellett. A Paganini-házat Szentháromság-szobor díszíti, a Cattedrale di San Lorenzo hűvös oldalhajói után jó volt kilépni a mozgalmas térre és végigbarangolni a Via XX. Settembre kilométeres árkádsorát, nézegetni az árukkal rakott kirakatokat, a világos, tarka selymeket, a csillogó ékszereket, a kitűnő töltőtollakat ... A Piazza Vittoria diadalívétől jobbra, úgy emlékszem, a Via Cadorna sarkán egy finom kávéház nagy ablakai ragyogtak. Egyszerre mintha az egyik mögött Hollay Frigyes őszülő, markáns fejét pillantottam volna meg. Visszafordultam és még egyszer elmentem a nagy kávéház előtt. Ő volt az és a fekete nő. A mi kikötői Lollobrigidánk, de még valaki volt velük; egy magas, fehér vászonruhás férfi, akinek az arcát már nem láthattam. Ez a pillanat csak arra volt elég, hogy Hollay professzort jobban megnézhessem. Rendes utcai ruhában volt, egy bőrönd volt a széke mellett s a bőröndre vetve az átmeneti kabátja. Már a hatalmas génuai temető folyosóit és árnyas útjait róttam, de vissza-vissza kellett gondolnom a kávéházi ablakra, Hollayra és a kikötőbeli, fekete nőre A márványszobrok és reliefek nem tudtak felkavarni. Sok volt itt a keresett színpadiasság. Santo Varni hatalmas szobrától jobbra-balra az egész temető egyetlen vágy volt a halhatatlanságra. Még egy perecesasszony is azért gyűjtögette a garasait egész életében, hogy síremléket állítasson magának, képviselők, gazdag ügyvédek, hajótulajdonosok és jólelkű orvosok mögött. Az okos génuaiak nem bízták elismertetésüket a hálátlan utókorra ... És az ezer meg ezer síremlék-szobor és elszállni készülő angyal között egyre erősödött bennem a felismerés: Hollay Frigyes disszidálni fog. De ez a megállapítás mégsem töltött el korai felismerésem elégtételével. Valami szorongásfélét éreztem és még valamit a felelősségérzetből is. Mintha hibáztunk volna, hogy az egész úton nem próbáltuk őt jobb belátásra bírni. A hajó este tíz órakor indult volna tovább a francia partok felé. A vacsorát nyolc órakor tálalták, de sokan a városban maradtak még, hogy minden percet kiélvezzenek. Az a sarokasztal is, amelynél Hollay egy idegsebésszel ült, üres maradt. Rossz érzésem még jobban erősödött, bár elmaradására volt még magyarázat. Az indulás előtt egy félórával azután özönlöttek már barátaink a hajóra. Az asszonyok árakról és selymekről fecsegtek, a férfiak inkább a városról. A hajóhídon mindenki átadta partraszállási engedélyét. Egy olasz rendőr az útlevelekbe tette azokat. Megkésett vacsorázók ostromolták a román pincéreket. A hajóhídon az alacsony és fekete Rebreanu, a román megbízott tanakodott az IBUSZ két emberével. Tíz perc múlva felszedjük a horgonyt és valaki még hiányzik. A névsorokat nézték. Egy perc, és kiderült: Hollay professzor nem tért vissza. A román megbízott megdöbbenten és tanácstalanul nézett maga elé.

— Mit tegyünk? Tud-e valaki róla valamit? — kérdezte izgatottan. Egy hajszál választott csak el az őszinte felelettől, de mégsem válaszoltam.

— Várjunk még, Rebreanu elvtárs! Várjunk még! ...

— A hír gyorsan elterjedt az utasok között, hisz indulnunk kellett volna és nem szólalt meg a hajókürt, a kitóduló gőz éles sivítása. Mellettünk a Sardegna gőzös már „jelzett" és világos ablakaival méltósággal úszott a világítótorony irányába. Mind többen jöttek fel a fedélzetre, bámulták az emelkedő város esti fényeit és a kikötőépület márványcsarnokát. Sokan kérdezősködtek, de megbízható választ senki sem kapott. Rebreanu ránk nézett, és mi még tíz perc haladékot kértünk. Megadta, mert ráragadt az aggodalmunk, és láttam, osztozik a felelősségérzetünkben is. Hosszúnak tűnt minden pillanat ... És néhány perccel fél tizenegy előtt egy hajlott férfi tűnt fel a rakparton, s közeledett a hajóhídhoz. Táska volt a kezében. Lassú, fáradt léptekkel közeledett, a hajóhídon már mindenki megismerte. Ő volt. Rebreanu felé nyújtotta a kilépőcéduláját és a román megbízott szótlanul a kapitány felé indult. Néhány perc, és a hajó éles hangját visszhangozta a kikötő. A Balcescu elindult Marseille felé...

(Folytatjuk)

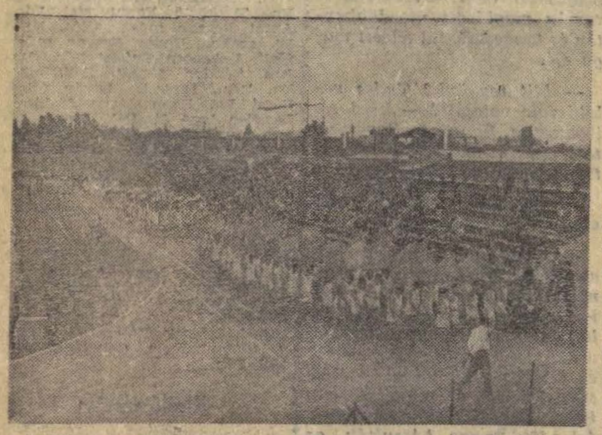
Jubileumi sportünnepség a Szőnyi úton

Az 50 éves fennállását ünneplő BVSC a XI. vasutasnapon rendezte jubileumi közgyűlését és sportversenyeit. A Vasúti Főosztály kultúrtermében megtartott díszközgyűlésen Badacsonyi György, az egyesület elnöke számolt be a klub 50 éves tevékenységéről, majd a jövő feladatait ismertette. Ezután került sor a legjobb sportolók és sportvezetők jutalmazására. Több mint 300-an részesültek kitüntetésben, illetve jutalomban. A jubileumi ünnepség délután a Szőnyi úti sportpályán folytatódott. A sportolók színpompás felvonulása után atlétikai és kerékpárversenyre, vívó- és repülőmodellező bemutatóra, majd nemzetközi labdarúgó mérkőzésre került sor.

A díszközgyűlés elnöksége

Az ünnepségen a BVSC egykori sportolói, vezetői is résztvettek

Badacsonyi György átadja a sportkör jubileumi emlékveretét Mendelényi Tamás olimpiai bajnoknak



Sportolók felvonulása a Szőnyi úti sporttelepen

Kedves színfoltja volt az ünnepségnek 100 vívó tréfás bemutatója

Az adminisztráció is fontos a Kilián mozgalomban

Két és fél hónap telt el azóta, hogy alapos előkészítő munka után útjára indult a Kilián testnevelési mozgalom.

Már a felkészülés időszakában találkoztunk — a sportvezetők részéről — olyan véleménnyel, hogy bürokratikus a mozgalom ügyintézése. Többen úgy vélekedtek, hogy inkább szerveznek, mint adminisztrálnak.

A két és fél hónap tapasztalatai bebizonyították, hogy a Kilián-mozgalommal kapcsolatos nyilvántartás nem felesleges bürokrácia, hanem a lelkiismeretes munka feltétele. A jelentkezők adatainak és a részvételi díjak befizetésének nyilvántartása időszerű feladat, ugyanakkor hű tükörképét adja a sportkör szervező munkájának. Mégis, ebben tapasztalunk lemaradást. A napokban néhány budapesti szolgálati helyen megnéztük a sportszervek tevékenységét a Kilián-mozgalomban, a nyilvántartó könyvek, tagsági könyvek vezetését.

Azt tapasztaltuk, hogy még ott is, ahol egyébként élénk, rendszeres sportélet folyik, hiányos a nyilvántartás. A *Hídműhelyben* helyes és jó dolog, hogy az első két jelentkező a nyilvántartó könyv adatai szerint az szb-titkár és a sportköri elnök, de utána *„mintha elvágták volna"*. Pedig ott az alapfokú versenyekben résztvevők és a mozgalomba jelentkezők száma közel jár a százhoz.

A *Landler Járműjavítóban* és a *Ferencvárosi Vasutasnál* már kedvezőbb a helyzet. A résztvevők listáján szép sorrendben szerepelnek az üzemben dolgozó esztergályos, lakatos, műszerész fiatalok és külön nyilvántartásban az aktív sportolók. A pontos, rendszeres nyilvántartás mögött már jól szervezett mecseki, nagymarosi kirándulás, háziversenyek sorozata bizonyítja, hogy a vasutas üzemekben él és fejlődik a mozgalom.

Helyes lenne, ha a szakszervezeti bizottságok mielőbb napirendre tűznék a sportszerveknél folyó Kilián munkát, mert a kedvező idő gyorsan elmúlik.

Július 5-ig volt esedékes a kerületileg illetékes Testnevelési és Sportbizottságokhoz az első jelentés beküldése a mozgalomban részt vevők adatairól. Ahol ezt elmulasztották, sürgősen pótolják, mert ismételten szeretnénk aláhúzni, hogy *a pontos adminisztráció is egyik feltétele a Kilián testnevelési és sportmozgalomnak.*

Bíró Gyuláné

A Hivatalos Lapból

A hivatalos lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

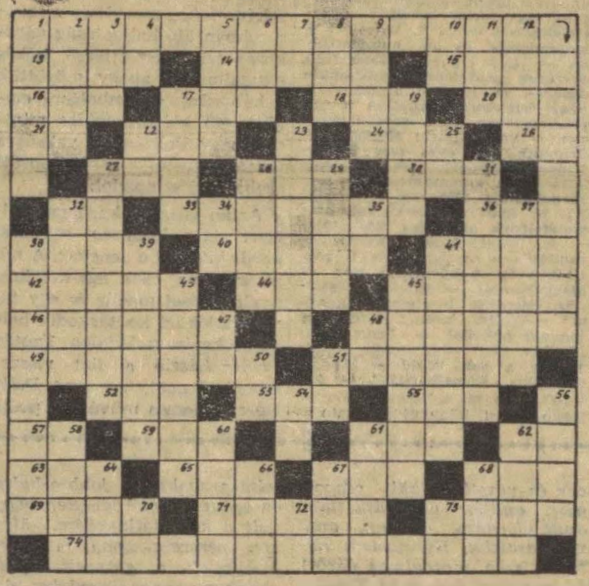
26. számból: 115 094/1961. I/2. B. Kezdő szakemberek munkabérének szabályozására vonatkozó rendelet kiegészítése.

115 920/1961. I. Fkv. C. Munkásszálláson elhelyezett dolgozók nyilvántartása és a térítési díj levonásának szabályozása.

27. számból: 112 541/1961. I/2. B. Vágánygépkocsifékezők és kísérők túlóraátalánya.

107 536/1961. I/2. Az utazó szolgálatot teljesítő dolgozók munkaideje.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Erről szól a 22/1961. sz. kormányrendelet. 13. Észak, németül. 14. Pipafajta. 15. Évszak. 16. Német névelő. 17. Hangszer. 18. Üres rúd. 20. Nagy edény. 21. Állati lakhely. 22. Könnyet hullat. 24. Zöld, hangtalanul. 26. S. Á. 27. Régi űrmérték. 28. Orosz folyó. 30. Szélhárfa. 32. Rajnában van. 33. Görög mitológiában a bosszúálló igazság istennője. 36. Névutó. 38. Apród, franciául. 40. Beteg. 41. Híres gyomai nyomdász. 42. Zeus és Héra fia, a harc istene. 44. Les. 45. Nem hízó állat. 46. Nagy Károly híres lovagja. 48. Valamikor ezzel pecsételték meg a szerződést. 49. Talizmán + t. 51. Nógat. 52. Betűrend. 53. Friss. 55. Kérdőszócska. 57. Mutatószó. 59. Eloroz. 61. Csomóz. 62. Utószó a végén! 63. Nógrád megyei község. 65. Üreg a jégen. 67. Konyhakerti növény. 68. Husáng. 69. Igyekszik. 71. Vándor, pásztorkodó nép. 73. Téli takarmány. 74. **Ennyi az átlagos havi munkaidő.**

Függőleges: 1. Hegylánc Dél-Amerikában. 2. Kettőzve francia filmszínész. 3. Szaglószerv. 4. A rúd két vége. 5. Mars és Venus fia, a szerelem istene. 6. Ezen a hegyen televíziós torony épül. 7. Azonos betű. 8. Orca. 9. Majdnem egy arasz. 10. Német előljáró. 11. A rovarok lábatlan álcája. 12. Bács megyei község. (ék. fel.) 17. Több ókori görög város neve. 19. Tagbaszakadt. 22. Sajátkezűleg. 23. Ezt kérik a lánytól. 25. Skálahang. 27. Latin hírnök. 28. Arábiai szultánság. 29. Nyugtákon olvashatjuk. 31. Város Franciaországban. 32. Iga. 34. Igekötő. 35. Gyakorítószó. 37. Orvosi vélemény. 38. Élősködő. 39. Kimondott betű + utószó. 41. Spanyol rakomány tárgyesetben. 43. Vissza: operaénekesnőnk családi neve. 45. Műszaki vezető. 47. Fáradt a végén. 48. Egymást előző betűk. 50. Varrószerszám. 51. Tagadószó. 54. Orosz helyeslés. 56. Szerencsejáték. 58. A tőgy termése. 60. Valuta. 61. Arab bíró. 62. Világhírű francia író. 64. Kevert éra. 66. K. O. A. 67. A mai napot. 68. Erős. 70. Részvénytársaság. 72. Méz szélei. 73. Ételízesítő.

Beküldendő: vízszintes 1 és 74.
Beküldési határidő: augusztus 10.
A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Igazgatóságok versenye. Minden negyedben.

Könyvet nyertek: Lőrentei Gábor, Ócsa, Baross utca 20. Heim Károlyné Bpest, V., Néphadsereg u. 22. I. 3. Baditz Pál Miskolc, Tass utca 15.

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

HIREK

— Negyvennégy fiatal szerezte meg a szakma ifjú mestere címet, a Debreceni Járműjavítóban. Heten a jelvény arany, tizenhárman az ezüst, huszonnégyen pedig a bronzfokozatát kapták.

— Tatarozzák a zalaegerszegi fűtőházat. A pályafenntartás dolgozói július elején láttak munkához. A tervek szerint augusztus végére új köntösbe öltöztetik a fűtőházat.

— Parkosítják Szolnok állomás előterét. A tervek szerint több mint hatszáz négyzetméter alapterületű parkot létesítenek. A parkot két széles betonjárda szeli majd át, s nemcsak virágokat, hanem díszcserjéket is ültetnek. A parkosítást a MÁV hatvani kertészete végzi.

— Eszperantó közt avattak Pécelen. A péceli kulturális napok keretében a MÁV Továbbképző Kórház előtt rendezett kis ünnepségen avatták fel az eszperantó közt, majd a kórház nagytermében baráti beszélgetésre került sor.

— Látogatottak a miskolci vasutasklubok. A szakszervezet irányítása mellett, két, könyvtárral, televízióval és zenegéppel felszerelt klub működik Miskolcon. A klubokat estenként nagy számban keresik fel a vasutasok és családtagjaik.

— Operaházi díszelőadás a vasútügyi miniszteri konferencia tiszteletére. A szocialista országok vasútügyi miniszintereinek VI. konferenciáján részvevő külföldi vendégek tiszteletére július 5-én este díszelőadásra került sor az Operaházban.

— Túlteljesítették az élüzem szintet az első félévben Szeged-Rókus állomás dolgozói. Most fokozott gondossággal készülnek a szabadtéri játékok forgalmára, és az őszi szállítási feladatokra.

— Uj óra a Keleti-pályaudvar homlokzatán. Hosszú huzavona után felszerelték és a XI. vasutasnapra üzembe helyezték a Keleti pályaudvar homlokzati óráját.

— Jól sikerült újítási hónapot tartottak Szeged állomáson. Az eredményben nagy része van a mozgalmi szervek és a szolgálati vezetők gondos előkészítő munkájának.

Egy figyelmes jegyvizsgáló

Június 16-án reggel a *Budapestről Bajáig* közlekedő személyvonatot végzetessé válható balesettől mentette meg *Soós István* jegyvizsgáló, Bácsbokodon, a vonat megállásakor reccsenésszerű hangra lett figyelmes. Hiába nézegette azonban a kocsi kerekeit, nem tapasztalt rendellenességet. De amint a vonat elindult, és újból hallotta a furcsa recsegést, meghúzta a vészféket.

A vonat megállt. A vonat- és mozdonyszemélyzet csakhamar megtalálta a hibát, a hordrugó törést. Az utasokat gyorsan átszállították, a sérült kocsit kisorozták és a vonat tovább indulhatott.

Soós István jegyvizsgálót dicséret illeti figyelmességéért.

— Eredményesen tevékenykedik Veszprém-külső fűtőház nőbizottsága. Különösen a fiatalok nevelésében értek el figyelemre méltó eredményeket. Jó munkájukért a szakszervezet megyei bizottsága is elismerését fejezte ki a nőbizottság tagjainak.

— A Szovjetunió eredményeit szemléltető kiállítást rendezett a vasutasnap tiszteletére a békéscsabai MSZBT vasutascsoportja.

— Új vasúti felüljáró létesült Balatonfenyvesen. A felüljárót, amelyet a MÁV Hídépítők építettek, július 1-én adták át rendeltetésének.

— Tervszerűbb lett a rakodás az ajkai vasútállomáson. Ebben nagy része van a brigádoknak, közülük elsősorban Goszton Simon brigádjának.

— Huszonnégy óra alatt Münchenbe jut a magyar sárgabarack. Napjainkban meglehetősen nehéz feladatot ró a vasútra a gyümölcsszállítás. A vasút azonban a hűtőkocsihiány ellenére is megbirkózik a feladatokkal. A nemzetközi gyorstehervonatokkal például 24 óra alatt Münchenbe jut a híres kecskeméti sárgabarack.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Bódogh Mihály Dombóvár, Simon Antal Budapest, Kárpáti Sándor Kál-Kápolna, Szilasi Sándor Szeged, Bognár Károly Tapolca, Bors László Esztergom, Csomor János Szolnok, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Tótka Károly Szeged, Banki Antalné Veszprém-külső: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Aranyos István Hídépítési Főnökség, Bódogh Mihály Dombóvár, Cserháti József Szeged, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Bognár Károly Tapolca, Borbély József Győr, Sik Sándor, Budapest, Oli János Nógrádverőce. **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Ifjú Lajos Várpalota, Joó István Kisterenye: **Levélben válaszolunk.**

Lakáscsere

— Elcserélném 2 szoba komfortos MÁV-lakásomat 1 szoba komfortos szabadrendelkezésű lakásra belterületen. Cím: Makai Zoltánné, Bp., X., Korponai u. 9. I. 9. Érdeklődni bármikor.

Sporthírek

A Békéscsabai MÁV labdarúgócsapata a múlt évben esett ki az NB III-ból. A vezetők nem keseredtek el. Ellenkezőleg, mindent megtettek azért, hogy a csapat visszakerüljön. Lelkiismeretes nevelőmunkájuk és a játékosok igyekezete megérlelte gyümölcsét. A csapat bajnokságot nyert a megyei első osztályban, így visszakerült az NB III-ba.

Mozgalmas tömegsport-élet folyik a debreceni szolgálati helyeken. A járműjavítóban, az állomáson és a fűtőháznál a legnépszerűbb sportágakból üzemi bajnokságot rendeztek. Az igazgatóságon az idén harmadszor írták ki a fakupa-bajnokságot. Kár, hogy ezeket a bajnokságokat nem a Kilián testnevelési mozgalom keretében bonyolítják le.

Harminchárom ezer forint értékű társadalmi munkát végeztek Dombóvár sportszerető vasutasai a sportpálya korszerűsítésénél. A munkából az idősebbek is kivették a részüket. A társadalmi munka szervezését a sportkör vezetői és a baráti kör tagjai végezték. Az NB III-ba újból visszakerült csapat újjávarázsolt labdarúgó-pályán játszhatja majd bajnoki mérkőzéseit.

TÁRSADALMI MUNKA

SZOMSZÉDOK

— Nem vállalná a hölgyek közül valaki a főzést? A szakács lemaradt a vonatról.

— Bocsánat! Azt hittem, hogy a laktanya kocsi.

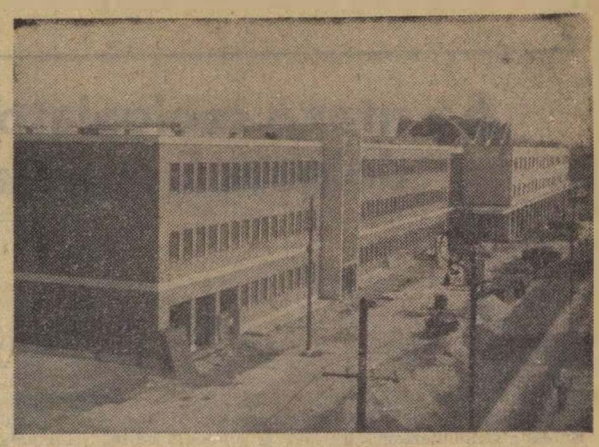
(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. JÚLIUS 31.



Az új debreceni felvételi épület pályaudvar felőli része (Foto: Görgényi)

Augusztusban adják át Debrecenben az ország legkorszerűbb felvételi épületét

Olyan ezekben a napokban Debrecen állomás, mint egy megbolygatott méhkas. Az új felvételi épületben asztalosok, villanyszerelők, lakatosok, festők, kőművesek szorgoskodnak. A régi, romos épület is bontás alatt áll. Ottjártunkkor a postaépület szomszédságában levő vonatkísérő laktanyát bontották a kőművesek.

— *Mikor adják át rendeltetésének az új felvételi épületet?* — érdeklődtünk az állomás vezetőitől.

— *Az irodarészt és a vonatkísérő laktanyát már átadták az építők* — tájékoztat Fekete Sándor állomásfőnök. — *A számviteli csoport, a segédhivatal, a vezénylőtisztek, a normások már beköltöztek az új irodákba. Az épület teljes átadására a tervek szerint augusztus 20-án, az alkotmány ünnepén kerül sor. Természetesen, ha a vállalat dolgozói betartják igéretüket.*

Milyen az új felvételi épület?

— *A 180 méter hosszú kétemeletes épületben a legteljesebb mértékben gondoskodtunk az utazóközönség kényelméről, a vasutasok egészséges munkafeltételeiről* — mondotta Fodor Illés, az építkezés műszaki ellenőre. — *Külön indulási és érkezési csarnokot létesítettünk. Az indulási csarnokban kilenc pénztár működik majd. A nagy várócsarnokból nyíló várótermekben az utasokat tájékoztató hangszórók egy részét az asztalokban helyezik el. A gyermekvárótermet fektetővel, fürdővel és étkezővel látják el. A nagycsarnokban utaselláto büfé, különféle ajándéktárgyakat, cukorkát, trafikot, könyveket árusító pavilonok és posta áll majd az utazóközönség rendelkezésére. Az érkezési csarnokból nyílik a ruhatár és az utasellátó étterme nyári terasszal, a legmodernebb gépekkel felszerelt konyhával. Az indulási és érkezési csarnok padlófűtéses lesz.*

Érdekesen oldották meg a nagycsarnok, a várótermek, a forgalmi iroda, a pénztárak, az oktatóterem és a különböző helyiségek akusztikai problémáit is. A falakat hangtompító, hangszigetelő műanyag-lemezzel látták el. A 250 ülőhelyes oktatóterem tetővilágítást kap és jegyzetelésre alkalmas támlás székekkel bútorozzák be.

Modern berendezések

A forgalom irányítására is a legmodernebb technikai eszközöket szerelik fel. A tágas, világos forgalmi irodát például elektrodinamikus berendezésekkel látják el. Az állomásirányítók is új irányítóasztalt kapnak. Egy gombnyomás és valamennyi űrhellyel beszélhetnek.

Mint az állomás vezetői elmondták, a tervezők a szociális létesítményekről sem feledkeztek meg. A kerületi, az ellenőrző és az üzemorvos külön, modern rendelőt kap az új felvételi épületben. Az állomási személyzet részére külön női és férfi öltöző és fürdő áll rendelkezésre.

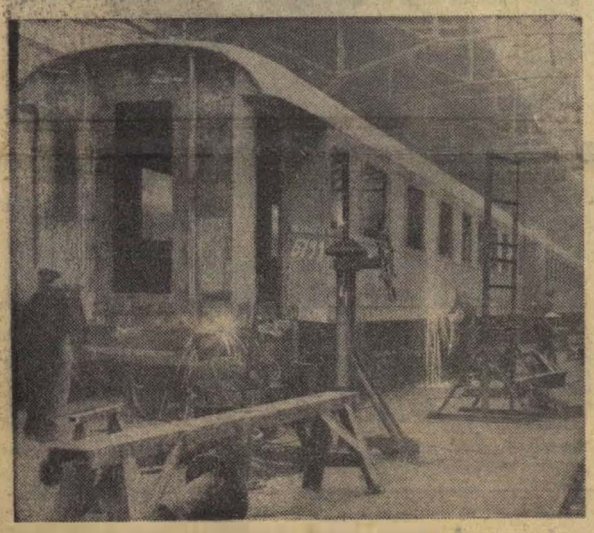
A kétemeletes vonatkísérő laktanyában a személy- és tehervonatkísérők külön várakozó helyiséget, villanyrezsókkal felszerelt konyhát és étkezőhelyiséget, zuhanyozót és mosdót, a vonatkísérő csapatok külön öltözőszekrényt kaptak. Az idegen honállomású és Debrecen állomás létszámába tartozó, de vidéken lakó vonatkísérőknek 112 ágyas laktanya áll rendelkezésükre. Ezenkívül 52 ágyas vendégszoba is található ebben az épületrészben.

Márványcsarnok

A nagycsarnok belső homlokzatait *Domanovszky Endre Kossuth-díjas festőművész*, a debreceni ötösfogatot és a régi debreceni vásárt ábrázoló óriási freskói díszítik. A falakat, az oszlopokat márvány burkolja. Ez a nagycsarnok koncert-teremnek is beillene, olyan művészi a kivitelezése. Megtalálható benne a piszkei vörös, a siklósi zöld, a süttő—haraszti fehér és a bolgár fekete márvány. Őszintén meg kell mondani, hogy a sokféle drága márvany beépítése talán kissé túlzás is. Kevesebb is elég lett volna, esetleg műanyaggal helyettesíthették volna a márványburkolatot. Így talán egy modern üzemi konyha is futotta volna az építkezésre szánt összegből.

Ennek ellenére az *Ut-Vasúttervező Vállalat* tervező és a *Hajdu-Bihar megyei Építőipari Vállalat* kivitelező munkája megérdemli a dicséretet. A *Tiszántúl* legnagyobb forgalmú csomópontjának új felvételi épülete méltóan beleilleszkedik a 600 éves Debrecen város-központjának új arculatába.

Visi Ferenc



Korszerű négytengelyes személykocsik készülnek a Dunakeszi Járműjavítóban. Képünkön a hegesztők láthatók munka közben a szerelőcsarnokban (MTI Foto, Lajos György felv.)

Szob állomás nyerte a határforgalmi versenyt

Július 22-én Szob állomáson értékelték Szob—Sturovó határállomások első félévi munkáját. A két nagyforgalmú határállomás ugyanis évek óta párosversenyben áll egymással.

A versenytényezők közül a menetrend szerinti indításban mindkét állomás 98,5 százalékra teljesítette tervét. A gépfordulónál azonban a sturovóiak 106,7 százalékos eredményével szemben a szobiak 126,6 százalékos eredményt értek el. Félévi átlagban Szob 99,7, Sturovó pedig 94,1 százalékos eredményt ért el.

A verseny értékelése és a jutalmak kiosztása után a szobi vasutasok vendégül látták csehszlovák kollégáikat.

Híradás a miskolci vonal villamosításáról

Egy évvel ezelőtt még csak tervek voltak *Kondás Béla* kitűző mérnök kezében a Budapest—Miskolc vonal Füzesabony—Mezőkövesd közti villamosítását illetően. A tervekből azóta sokminden megvalósult. A nyolc oszlopállító brigád már messze maga mögött hagyta Füzesabonyt.

A *Mezőkövesd—Szihalom* térségében a tervezettnél 4414 órával rövidebb idő alatt készültek el a munkával. Ez több mint 26 000 forint megtakarítást eredményezett. Figyelemreméltó eredmények születtek a hatvani országúti híd alatt átépítésre került felsővezeték munkálatainál is. Ott ugyanis a pályát kellett süllyeszteniük a dolgozóknak. A pályasüllyesztés közben egy méteres talajvízzel kellett megbirkózniuk. Ennek ellenére a gödörásók határidő előtt elkészültek a munkával.

Féléves viszonylatban is jó eredmények születtek az oszlopállító-részlegnél. Első féléves tervüket 106.21 százalékra teljesítették. Különösen jó munkát végzett a *Takács-*, az *Egyed-*, a *Szita-*, a *Mundrák-* és a *Huszti-brigád.*

A betonozóknál a Hol-, a Vámos- és a Varga-, a gödörásóknál pedig a Végvári-, a Konyári- és a Ferenc-brigádot lehet kiemelni.

B. M.

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az 1961. június havi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett teljesítménye a következőképpen alakult:

1. Szeged	93,75%
2. Miskolc	85,83%
3. Pécs	80,83%
4. Budapest	79,17%
5. Szombathely	75,83%
6. Debrecen	75,—%

Júniusban a minőségi munkára jellemző mutatók közül a vasút nem teljesítette a tehervonatok átlagos terhelésére, a teherkocsik kihasználására, valamint az irányvonatokkal továbbítandó árumennyiségre vonatkozó terveket. Ugyancsak visszaesés mutatkozik a tehervonatok menetrendszerűségénél. Ennél a tényezőnél 74,64%-os eredményt értünk el. A személyvonatok 97,68%-a közlekedett menetrend szerint. Ez megfelel a 97,5%-os hálózati célkitűzésnek. Itt azonban meg kell említeni, hogy a késett percek mennyisége a bázisidőszakhoz emelkedett.

A fentiekre azért kell felhívni a figyelmet, mert az őszi szállítási feladatokat csak akkor tudja sikeresen és gazdaságosan teljesíteni a vasút, ha mind a mennyiségi, mind a minőségi mutatókat maradék nélkül teljesítjük. Egyébként az elmaradások felszámolása, az üzemi jutalék alakulása szempontjából sem közömbös.

A mozdonyok gazdaságos felhasználását illetően pozitív eredményről lehet beszámolni. Ez mindenekelőtt annak tulajdonítható, hogy a mozdonyfordulók betartása hónapról hónapra folyamatosan javult. Ennek eredményeként eddig példa nélkül álló teljesítmény született az egy tehervonati gőzmozdonyra eső hasznos kilométerteljesítmény növelésénél. Figyelemre méltó a tehervonatok átlagos utazási sebességének alakulása is.

A második negyedben a szegedi igazgatóság az élen

A második negyedévi összteljesítmények alapján a *szegedi igazgatóság végzett az első helyen.* Ezzel elnyerte a KPM I. Vasúti Főosztály és a szakszervezet elnökségének vörös vándorzászlaját a vele járó 100 000 forint pénzjutalommal. Második helyen a budapesti igazgatóság, harmadik helyen pedig a miskolci igazgatóság végzett. Az előbbi 75 000 forint háromszoros összegében, vagyis 250 000, az utóbbi pedig 50 000 forint pénzjutalomban részesült.

Életmentő hídépítők

A pécsi Fehérhegyi úti aluljárónál dolgozik a Hídépítési Főnökség Ónody brigádja.

Július 12-én a nagy meleg ellenére is szorgalmasan dolgoztak. Közben arra lettek figyelmesek, hogy egy kisfiú kétségbeesetten rohan feléjük és már messziről kiáltja:

— *A homokbánynál leszakadt a part és alátemette...*

A hídépítők nem várták meg, míg a futástól zilált kisfiú kimondja, hogy pajtásait érte a szerencsétlenség. A brigád tagjai, öregek és fiatalok szinte versenyt futottak a szerencsétlenség színhelyére. Először ásóval és lapáttal dolgoztak, majd, hogy meg ne sértsék a gyerekeket, kezükkel kaparták a homokot. Hét-nyolc perc telt el míg megleltek az egyik gyereket. Amikor kiemelték, lilás, szederjes arc, kimeredt szemek bámultak a megmentőkre.

A kisfiúnak ketten mesterséges légzést adtak, miközben a többiek kapartak tovább. Néhány perc múlva ismét mozdult a homok s előkerült a másik fiú is.

Mire a mentők a helyszínre értek, a szerencsétlenül járt gyermekekbe újból visszaköltözött az élet. Mivel különösebb zúzódást nem szenvedtek, hamar elhagyták a kórházat és boldogan mondtak köszönetet az életmentő hídépítőknek, akik percnyi késedelem nélkül a helyszínen teremtek és mindent elkövettek azért, hogy a néhány köbméter lezuhant homokos föld alól kimentsék a gyerekeket.

Várnai László
Pécs

Eredményes munkáról adtak számot

A makói csomópont szolgálati helyein megtartott termelési tanácskozások azt bizonyítják, hogy szorgalmasan dolgoztak az első félévben a makói vasutasok. Az állomás dolgozói az év első felében minden tényezőnél teljesítették az élüzem szintet. Ehhez az eredményhez jelentős mértékben hozzájárultak a társszolgálati ágak, *a fűtőház és a pályafenntartási szolgálat dolgozói.*

A kocsitartózkodást 108, a kocsikihasználást 107,4, áruszállítási tonnatervüket 108,4 százalékra teljesítették. A felsőbb szervek által is elismerésre méltó munkát végeztek a szállítmányozási dolgozók, a 10 százalékkal megnövekedett tervet 100,1 százalékra teljesítették.

A termelési tanácskozásokon az új feladatokról, azok mikénti elvégzéséről is beszéltek a dolgozók. Lesz tennivalójuk, mert a követelmények, az őszi forgalmi feladatoknak megfelelően nagyobbak az első félévinél. A tervfeladatok teljesítése egész igazgatóságunk területén már most összeesik az őszi forgalmi feladatok előkészítésével.

A termelési tanácskozásokat követő napokban is arról folyik a vita a szolgálati ágak dolgozói között, hogyan tudják minél eredményesebben, minél jobb munkával lebonyolítani az őszi forgalmat.

Makó fűtőház dolgozói is bizakodóan tekintenek a jövőbe. Első félévi személyszállítási elegytonna tervüket 125, a motorvonatok km tervét 119, az üzemanyag-fogyasztási tervüket pedig 126 százalékra teljesítették. A fűtőház dolgozói terven felül vállalták, hogy a mezőhegyesi cukorgyárban elfekvő, a második világháború emlékeit idéző Schermann-páncélos tartozékát békés célra, tolató traktorrá alakítják át. Ez a munka már folyik és ezzel a munkával nagymértékben meg fogják könnyíteni a cukorgyár munkáját. A műhelyi dolgozók részéről nagymértékben járultak az élüzem szintek teljesítéséhez a szocialista brigádok tagjai, akik különösen a motormellékkocsik javításában és az exportküldeményeket szállító kocsik vizsgálatánál végeztek kiváló munkát.

Az élüzem-szintek teljesítése után mindkét szolgálati ág dolgozói bizakodóan tekintenek a második fél év tervfeladatainak eredményes teljesítése elé.

Sziládi Sándor
Szeged

Még jobb lehetne

A Szolnoki Járműjavító kocsiosztálya évek óta nem ért el olyan eredményeket, mint az első félévben. Június havi tervüket 103.6 százalékra teljesítették. Negyedéves viszonylatban is jó az átlag. Időközben ugyan merültek fel nehézségek, de a dolgozók élén a műszaki vezetőkkel, a lehetőségekhez mérten elhárították az akadályokat.

Az alvázlakatosok közül a *Lendvai-brigád* jár élen. Vállalásukat minden hónapban egyenletesen teljesítették. A brigádvezető jó szervező és irányító munkájáért kormánykitüntetést kapott.

A szekrénylakatos-brigádok közül a *Tamási-* és az *Abonyi-*brigád érte el a legjobb eredményt. Sajnos, akadnak olyan brigádok is, amelyek lemaradnak a tervteljesítésben. Ezért az elkövetkezendő időkben a műszaki vezetőknek, de főként a mozgalmi szerveknek több segítséget kell adniuk a lemaradóknak, mert a szolnoki járműjavító kocsiosztálya csakis így fokozhatja tovább eredményeit, így tehet eleget a megnövekedett feladatoknak.

Csomor János
Szolnok

A miskolciak első félévi mérlege

A *Miskolc—Tiszai pályaudvar* dolgozói az első fél évben 103 helyett 103.9 százalékra teljesítették a tervet.

Különösen figyelemre méltó a kocsitartózkodásban elért 105.3 százalékos teljesítmény. A munkában *Jávori József, Győri László, P. Tóth Lajos* és *Bodnár Lajos* szocialista brigádja járt élen. A dolgozók mozgósításában a szakszervezeti bizottság és a bizalmiak is sokat segítettek a szolgálati vezetőknek.

A jó munka eredményeként a XI. vasutasnapon két dolgozó kormánykitüntetésben, 40 pedig Kiváló és Érdemes vasutas kitüntetésben részesült.

Ugiyai Sándor Miskolc

Az utazó szolgálatot teljesítő dolgozók munkaideje

(107538 1961. I 2. sz. rendelet. Megjelent a hivatalos lap 1961. évi 27. számában.)

A Munka Törvénykönyve Végrehajtási Utasításának (MT. V.) 55. §-a értelmében a Magyar Államvasutak területén az utazó szolgálatot teljesítő dolgozók munkaideje havi 210 óra, távolléti órák figyelembevételével havi 300 óra. Ennek a rendelkezésnek a végrehajtásaként a Munka Törvénykönyvének az államvasúti dolgozókra vonatkozó végrehajtási utasítását (V. R.) a Szakszervezetek Országos Tanácsával és a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben az alábbiak szerint módosítom:

1. §.

Az utazó szolgálatot teljesítő dolgozók törvényes munkaideje a ténylegesen munkával töltött időt és a törvényes munkaidőbe beszámítható időket foglalja magában.

2. §.

(1) Ténylegesen munkával töltött idő a mozdony- (motorkocsi-) személyzetnél:

a) a fűtőházból való kihaladástól fűtőházba való megérkezésig eltelt idő;

b) az indulás előtti elokészítési és az érkezés utáni utánkezelési idő;

c) késett vonatindítás, vagy a vezénylés utólagos megváltoztatása esetén a tervezett kijárati időtol a tényleges kijáratig eltelt idő;

d) a készenléti mozdonyon és — külön kirendelés esetén — a kazánmosásnál vagy az időszakos javításnál eltöltött idő.

(2) A törvényes munkaidőbe beszámít a ténylegesen munkával töltött időn kívül a mozdony- (motorkocsi-) személyzetnél:

a) a mozdonyra (motorkocsira) való várakozásban eltöltött készenléti idő a jelentkezéstől a lejelentkezésig, illetőleg — vontatójármű re vezénylésnél — a tényleges munkával töltött idő kezdetéig;

b) az önköltségi utazással töltött idő a kijelölt vonat tényleges indulásától a tényleges megérkezésig, városon történő átutazás esetén a közúti villamossal, autóbusszal vagy gyalogmenettel töltött idő;

c) a szakmai oktatáson töltött idő az oktatás kötelező időtartamának mértékéig.

(3) Az előkészítési és utánkezelési idő megállapításánál az érvényben levő egységidők mértékadók. Kazánmosásnál vagy időszakos javításnál a mozdony- (motorkocsi-) személyzetet legfeljebb 2 órára lehet esetenként igénybe venni. Késett vonatindítás vagy a vezénylés utólagos megváltoztatása esetén az előkészítési időt a tervezett kijárati időt megelőzően kell számítani. Rendkívüli esetekben (pl. igen kedvezőtlen időjárás, üzemi balesetből eredő mozdonytorlódás vagy a mozdonyszemélyzet hibáján kívüli más esetben) a ténylegesen munkával töltött időt a tényleges kezdési időktől kell számítani, a megállapított egységidőktől való eltérést azonban minden ilyen esetben igazolni kell. Ugyanígy igazolni kell a személyzet által a vontatójárművön végzett kisebb javításokat, ha azokat a megállapított egységidők alatt nem lehet elvégezni.

(4) Fűtőház hiánya esetén az igazgatóság által kijelölt kezelőhely a fűtőházzal esik egy tekintet alá. A kezelőhely kijelölésével egyidejűleg azonban szabályozni kell, hogy a mozdony- (motorkocsi-) személyzet részéről kell-e és kinek kell őrzés vagy felügyelet céljából a járműnél maradnia. A mozdony (motorkocsi) őrzésével vagy felügyeletével töltött idő a munkaidőbe beszámít.

(5) Vontatójárművön történő váltás esetén a tényleges munkával töltött idő kezdete a szolgálat átvételének az időpontja, befejezése pedig — ha a személyzet a járművet felváltónak adja át — a szolgálat átadásának időpontja. Az előírt lejelentkezéstől a szolgálat átvételéig, illetőleg a szolgálat átadásától az előírt lejelentkezésig eltelt idő azonban a törvényes munkaidőbe beszámít.

3. §.

(1) Ténylegesen munkával töltött idő a vonatkísérő személyzetnél:

a) a vonat tényleges indulásától a vonat tényleges megérkezéséig eltöltött idő;

b) a vonat tényleges indulását megelőzően a vonat átvételére, a tényleges megérkezést követően pedig a vonat átadására megállapított jelentkezési és lejelentkezési idő;

c) a honos-, forduló- vagy végállomáson közvetlenül az indulást megelőzően, vagy az érkezést követően a vonatösszeállítással, vonatszétbontással, elegyrendezéssel, kocsibeállítással, mozdonyszerelés sel vagy árukezeléssel töltött idő.

(2) A törvényes munkaidőbe beszámít a tényleges munkával töltött időn kívül a vonatkísérő személyzetnél:

a) készenlétre vezénylésnél a keszenléti idő a jelentkezéstől a lejelentkezésig, illetőleg — vonatra vezénylés esetén — a ténylegesen munkával töltött idő kezdetéig;

b) az önköltségi utazással töltött idő a kijelölt vonat tényleges indulásától a tényleges megérkezésig, városon történő átutazás esetén a közúti villamossal, autóbusszal, vagy gyalogmenettel eltöltött idő;

c) egy... munkaidőbeosztás (12/24, 24/24-órás forduló) esetén a munkaidő kezdete és befejezése közötti nem ténylegesen munkával töltött idő,

d) vonatkésés esetén a vonatindító állomáson a vonat menetrendszerű indulásától, illetőleg — ha a vezénylés a menetrend szerinti indulástól eltérő időpontra történt — a vezénylet által közölt időponttól a tényleges indulásig eltelt idő.

e) a szakmai oktatáson töltött idő az oktatás kötelező időtartamának mértékéig.

(3) A jelentkezési és lejelentkezési idők megállapításánál az érvényben levő egységidők mértékadók.

(4) Menet közben történő váltás esetén a tényleges munkával töltött idő kezdete a szolgálat átvételének az időpontja, befejezése pedig — ha a személyzet a vonatot felváltónak adja át — a szolgálat átadásának időpontja. Az előírt jelentkezéstől a szolgálat átvételéig, illetőleg a szolgálat átadásától az előírt lejelentkezésig eltelt idő azonban a törvényes munkaidőbe beszámít.

4. §.

A távolléti idő a honállomáson szolgálatra történő jelentkezéstől a honállomásra való visszaérkezés utáni lejelentkezésig tart. Ez az idő magába foglalja a 2., illetőleg 3. paragrafusban meghatározott törvényes munkaidőn kívül a fordulóállomáson vezénylésszünetet, szünetet, szal, vagy pihenéssel eltöltött időt is.

5. §.

A jelen utasítást a korábban kiadott rendelkezéseknek megfelelően 1961. évi március hó 1-ével kell alkalmazni. Egy idejűleg hatályát veszti a V. R. 30. és 31. paragrafusa, az utazó személyzet változó illetményére, valamint a szolgálati és távolléti órák számítására vonatkozó szabályok pedig megfelelően módosulnak. A szolgálati órák számításánál a jelen utasításnak a törvényes munkaidőre vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni. A terv- és statisztikai jelentésekben a ténylegesen munkával töltött időt „munkaóra”, a törvényes munkaidőbe számított egyéb időt „készenléti óra” elnevezéssel kell szerepeltetni. A távolléti óra elnevezése változatlan.

Budapest, 1961. július 7.

Bangó Sándor s. k.
vezérigazgatóhelyettes

Beváltották ígéretüket

Állomásunk dolgozói az év elején vállalták, hogy az első félévben teljesítik az élüzem szintet. Ígéretüket beváltották. A szolgálatot balesetmentesen, utasítás szerint végezték. Különösen jó munkát végzett Lövey Lajos forgalmi szolgálattevő és Szűcs Pál tolatásvezető brigádja.

A jó munka jutalma ezúttal sem maradt el. Hortobágyi János állomásfőnök Kiváló vasutas, Szűcs Pál Érdemes vasutas kitüntetésben részesült. Rajtuk kívül többen kaptak kiváló dolgozó oklevelet és egyéb elismerést.

Behán Rózsa
Kazincbarcika

NEMZETKÖZI *élet*

Tűz egy angol állomáson

A angliai Newcastle központi állomásán egy régi vaktóállító toronyban tűz keletkezett. A tűz gyorsan átterjedt a szomszédos épületekre. A tűzoltók órákig fáradoztak a tűz eloltásán, amely teljesen megbénította a környék forgalmát.

Az állomáson tartózkodó szerelvényeket a külső vágányokra tolattak, az utasokat autóbuszokkal szállították tovább. A beérkező vonatokat sem tudta fogadni az állomás. Emiatt több fővonalon másfél óráig szünetelt a forgalom.

A tűz tetemes anyagi kárt okozott. A többi között egy hat lab magas üvegfalú épület is tönkrement.

Vasutassztrájk Olaszországban

Július 14-én az Olasz Államvasutak valamennyi vonalán szünetelt a forgalom az olasz vasutasok 24 órás sztrájkja miatt. A kormány a nagyobb városok közötti összeköttetés biztosítására szükségjáratokat indított. Ezeken a vonatokon katonák teljesítettek vasúti szolgálatot.

A nemzetközi vonalakon is szünetelt a forgalom. A külföldi turisták százai kényszerültek egy nappal tovább maradni Olaszországban. Akiknek az utazás miatt nem jutott szálloda, a vonatokon töltötték az éjszakát. A vasutassztrájk tehát az olasz idegenforgalomnak is nagy kárt okozott.

A sztrájkot a kommunista és nem kommunista szakszervezetek közösen szervezték bérköveteléseik és a munkakörülmények javításának alátámasztására.

Forró levegővel kezelt talpfák

A skandináv országokban, elsősorban Svédországban —, de az utóbbi időben a Német Demokratikus Köztársaságban is — forró levegővel kezelik a vasúti talpfákat és a vagonok építésére szánt faanyagot. A kezelés következtében a gombák és rovarok teljesen elpusztulnak.

Különleges készülékek segítségével óránként 9000 köbméter forró levegőt fújnak be. Előzőleg a faanyagot hermetikusan elzárt kamrákba, ahol a hőmérséklet 60 fokig emelkedik.

Félautomata térközbiztosítók

A Szovjetunióban ebben az évben már 10 000 kilométeren telautomatikus térközbiztosító berendezés váltja fel a vonatforgalom szabályozásának eddig elavult eszközeit, a tárcsás jelzőket, a távírót és a telefont. A széleskörű program és annak megvalósítása nagy feladatokat ró a szovjet vasutak illetékes szolgálati ágára.

Joggyakorlat – Elvi döntések

TANULÓ (tanonc) IDŐ BESZÁMÍTÁSA A MUNKAVISZONY FOLYAMATOSSÁGÁBA.

A munkaviszony folyamatosságának megállapításánál a tanuló (tanonc) időt is figyelembe kell venni, kivéve a felszabadulást követően állami (MTH), rendszerű, iskolajellegű tanulóképzésben töltött időt, ez az idő nem tekinthető „munkaviszony”-ban töltött időnek. — Ennek megfelelően pl. a vállalatnál 1930 december 20-án tanszerződést kötött az 1934. február 6-án segédvizsgát tett (felszabadult) dolgozó munkaviszonyának folyamatosságát 1930 december 20. napjától kezdődően kell számítani, feltéve, természetesen, hogy munkaviszonyra az Mt. V. 93. §. (2) bekezdésében foglaltak figyelembe vételével egyébként folyamatosnak tekintendő.

Nem szakítja meg a munkaviszony folyamatosságát az a tanulóidő sem, amely a munkaviszony létesítése után keletkezik (pl. a dolgozó segédmunkásként dolgozott s később ipari tanuló lett ugyanannál a vállalatnál). (Munkaügyi Minisztérium Munkajogi Önálló Osztály 9840/1961—(39) sz.)

Szakmunkásvizsgát tett ipari tanulók (fiatal szakmunkások) a vizsga évében munkaviszonyuk alapján rendes (fizetett) szabadságra nem jogosultak.

A szakmunkásvizsgát tett ipari tanulók a 857—55 1953. sz. MTH utasítás (MTH Közlöny 27. szám) rendelkezése alapján a szakmunkás vizsgát követően 24 munkanap szabadságra jogosultak. Ez a szabadság — épp úgy, mint a munkaviszonyban állókat megillető rendes (fizetett) szabadság — naptári évre (tehát január 1—december 31-ig terjedő időre) szól, ezért a szakmunkásként munkaviszonyba lépő volt ipari tanulókat a vizsga évében munkaviszonyuk alapján a vállalatnál már nem illeti meg szabadság. (Munkaügyi Minisztérium Munkaügyi Önálló Osztály 9840 1961—(56) sz.)

KIRÁNDULÁS EGERBE

Gyula állomás szakszervezeti bizottsága július 22-én és 23-án jól sikerült kirándulást szervezett Egerbe. A kiránduláson 50 dolgozó és családtagja vett részt. Többek között megtekintették a város nevezetességeit is és a híres egri várat.

A szakszervezeti bizottság elhatározta, hogy a jövőben az ország más városaiba is elviszi a dolgozókat.

Szilágyi István
Gyula

A kubai nép fegyveres szabadság- és függetlenségi harca kezdetének nyolcadik évfordulója alkalmából nagyszabású sportünnepélyt rendeztek Havanna főterén, José Martí kubai szabadsághős emlékműve előtt. A térre már jóval az ünnepély kezdete előtt, több kilométer hosszú oszlopokban, érkeztek az ország különböző tartományainak sportolói. A több mint 8 órán át tartó sportünnepélyen mintegy 75 000 kubai, számos külföldi vendég, köztük Jurij Gagarin, az első űrutas is részt vett.

Képünkön a felszabadult Kuba májusban hazánkban járt vasutasküldöttségének tagjai magyar vasutasokkal barátkoznak

Milyen új nagy tettekkel készül a szovjet vasutasszakszervezet a Szovjetunió Kommunista Pártjának XXII. kongresszusára

Írta: E. Cserednicsenko, a Szovjet Vasutasszakszervezet Központi Vezetőségének elnöke

A szovjet vasutasok és a vasúti szállítás építési dolgozói — akárcsak az egész szovjet nép — nagy lelkesedéssel készülnek a Szovjetunió Kommunista Pártja XXII. kongresszusának méltó fogadtatására. A folyó esztendő első öt hónapjának eredményei arról tanuskodnak, hogy a vasúti kollektívák többsége becsülettel tesz eleget kötelezettségeinek. *A vasutas dolgozók túlteljesítették a szállításokra vonatkozólag előírt feladatot, jelentékeny mértékben meggyorsították a kocsifordulót.* Az esztendő első 4 hónapjának eredményei alapján megállapítható, hogy a vasúti építkezések vonalán túlteljesítették az építési és szerelési munkálatok tervét.

A tervek és kötelezettségek teljesítéséért és túlteljesítéséért folyó és az egész szovjet népet átfogó harcban nem csekély szerep illeti meg a vasutas szakszervezeti bizottságokat, amelyek a pártszervek vezetésével nagyarányú szervező és nevelőmunkát végeznek a tömegek között, vezetik a vasutas dolgozók szocialista munkaversenyét, irányítják a vasutasok kezdeményezéseit napjaink legfontosabb feladatainak megoldására.

Sokféle és nagyok ezek a feladatok. Jelen cikk keretében e feladatok közül hármat kívánok foglalkozni. Ezek a következők:

1. a vasutas dolgozók részéről a mezőgazdaságnak nyújtott segítség a Szovjetunió Kommunista Pártja Központi Bizottsága januári plénumán hozott határozatok megvalósításában;

2) a vasutas szakszervezeti szervezetek részvétele a kommunista munka kollektívái és a kommunista munka élmunkásai címekért folyó munkaverseny további fejlesztésében, és végül

3. a társadalom szerepének növelése a termelés irányításában.

Segítség a falvaknak

A szovjet vasutak dolgozói végrehajtva a Szovjetunió Kommunista Pártja által hozott határozatokat — sok kezdeményezést tesznek a falu részére történő teherszállítások meggyorsítására. *Az Észak-Kaukázusi Vasútnál elsőnek alakítottak ki a vasúti szállítóbázisokat kolhozok és szovhozok csoportjainak ellátása céljából. Az állomások dolgozói és a mezőgazdasági dolgozók együttesen foganatosítják a szükséges intézkedéseket* a vasúti kocsik kirakásának meggyorsítása érdekében, a földek és az állattenyésztő telepek részére rendelt árurakományok szállításának meggyorsítása érdekében.

Derék kezdeményezésekkel állottak elő a *Délnyugati Vasút vasutasai és a Vinnyicai Népgazdasági Tanács dolgozói is.* Csaknem teljes mértékben gépesítették a gépjárművek kirakását, valamint a kolhozok és szovhozok részére érkező anyagok kirakását, úgyszintén az általuk feladásra kerülő árurakományok berakási munkálatait.

Nagy tapasztalatokra tettek szert a falu részére történő teherszállítások meggyorsítása érdekében folyó munkaverseny szervezése terén a *Kazani Vasút szakszervezeti bizottságai.* A fővonalak döntő jelentőségű állomásain számszámra alakítottak társadalmi ellenőrző őrhelyeket és azok brigádokat, amelyek ellenőrzik a mezőgazdasági rendeltetésű árurakományok kellő időben történő továbbítását. Az említett munkában különösen kiváló szakszervezeti bizottságok részére átnyújtják a *Vasút Területi Szakszervezeti Bizottságának és Kazahsztan Komszomol Szervezete Központi Bizottságának vörös vándorzászlaját.*

Sok jó eredményről és kezdeményezésről számolhatunk be más vasutaknál is. A *Baskír Vasúti Osztály* forgalomirányítói *Desztjatkin* és *Mitarev* elvtársak, a *Kartalinszki Vasúti Osztály* forgalomirányítói *Kuznyecov* és *Barhotkin* elvtársak állandóan biztosítják azon vonatok gyors áthaladását, amelyek a falu részére szállítanak árurakományokat. A *Moszkva—Kurszk* viszonylatban, valamint a *Moszkva—Rjazan—Kusztarevka* viszonylatban a kolhozok részére technikai berendezéseket és felszereléseket szállító vasúti szerelvények napi ezer kilométert is elérő sebességgel is közlekednek.

Hasznos kezdeményezés

A Szovjetunióban a vasutak egész hálózatát tekintve az árurakományok szállítási tervét — a szóban forgó rakományok tekintetében — jelentősen túlteljesítik. Az előirányzaton felül az esztendő elejétől fogva mezőgazdasági technikai felszereléseket és berendezéseket szállító vasúti kocsik ezreit indították útnak, terven felül több mint 200 ezer tonna mezőgazdasági üzemanyagot szállítottak. A szállított gabonafélék mennyisége kétszerese annak a mennyiségnek, amennyit az elmúlt esztendő azonos időszakában szállítottak.

(Folytatjuk.)

A BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG ÉLENJÁRÓI KÖZÜL

A budapesti igazgatóság területén mind több az olyan szolgálati hely, ahol a dolgozók nagy körültekintéssel, kiváló eredménnyel dolgoznak.

JÓZSEFVÁROSI PFT FŐNÖKSÉG

Az elsők között kell említeni a józsefvárosi pályafenntartási főnökséget. Az első félévben, a múlt évhez viszonyítva 25 százalékkal javult a vagányhálózat állapota a főnökség vonalain. Tervüket 102,2 százalékra teljesítették.

A terveljesítésben nagy része van a szocialista munkaversenynek, ezen belül a szocialista brigádmozgalomnak.

A főnökségnél 21 brigád küzd a szocialista cím elnyeréséért.

Eddig négy brigádnak sikerült elnyernie a címet, háromnak pedig az oklevelet.

Az újítómozgalmat sem hanyagolják el a főnökségnél.

Egy év alatt 27 újítási javaslatot nyújtottak be a dolgozók.

Kettőt kísérletre bevezettek, nyolcat eszmei alapon díjaztak, ötöt pedig utókalkulációs alapon fogadtak el. A megtakarítás több mint 500 000 forint.

HATVAN ÁLLOMÁS

Hatvan állomás dolgozói is jó munkát végeztek az első félévben. A tervet 103,48 százalékra teljesítették. Ezen belül a kocsikihasználásban 106,20 százalékos eredményt értek el. Feladatukat balesetmentesen, vonatveszélyeztetés nélkül végezték. Pedig a január 30-tól tartó vágányzár miatt sok nehézséggek kellett megbírkózniuk.

A hatvani vasutasok a szolgálat ellátása mellett a társadalmi munkából,

a termelőszövetkezetek megsegítéséből is derekasan kiveszik a részüket.

A hatvani Béke Tsz-t patronálják. Eddig 70 000 forint értékű társadalmi munkát végeztek a közös gazdaságban.

SZOLNOKI FŰTŐHÁZ

Eredményes munka folyik a szolnoki fűtőházban is. Az első félévben a szén és az anyagtakarékosságot illetően több mint 4 millió forintot írhatnak a számlájukra. Ezen belül a kiszisták 475 537 forintot takarítottak meg.

A szolnoki fűtőház a túlsúlyos vonatok továbbításában is élen jár. Hatvanöt brigád vesz részt ebben a munkában. Közülük Csizmadia Vilmos, József Ferenc, Horváth Sándor és Debreceni Gyula mozdonyvezető érte el a legjobb eredményt.

A folyamatos mozdonyfordulók bevezetésével szervezettebbé vált a vonatok továbbítása.

Az év első öt hónapjában a 424-es sorozatú mozdonyok 100 etkm. teljesítménye 128,2 százalékra emelkedett. Ez a szám jóval magasabb, mint az előző év hasonló időszakában volt.

Említést érdemel a fűtőház újítómozgalma. Az első félévben 86 újítási javaslatot adtak be a dolgozók. Ezek közül 74-et elfogadtak, sőt, 73-at már be is vezettek.

A bevezetett újításokból 344 622 forint haszon származik a népgazdaságnak.

A mozgalmi szervek eredményes felvilágosító munkáját dicséri, hogy sokan tanulnak és még többen veszik ki részüket a társadalmi munkából. Csupán a dieselmotoros oktatáson 38 dolgozó vett részt. A szolnoki úttörőváros építésénél 380 óra társadalmi munkát végeztek. Ezenkívül a szolnoki Lenin Termelőszövetkezetben több ezer forint értékű társadalmi munkával járultak hozzá az istálló és a csirkenevelő ólak építéséhez.

Láng Pál

ÖNKÉNTES VÉRADÓNAP

A Hajdu-Bihar megyei vérellátó állomás kérésére a szakszervezeti bizottság és a gazdasági vezetők segítségével véradónapot szerveztek a debreceni járműjavítóban.

Mint Koroknai Endre elmondotta, a július 12-én megrendezett véradónapon 441 dolgozó adott vért. Ilyen nagylétszámú jelentkezőre senkise n számított. A járműjavító dolgozóitól 125 liter vért vettek. Az önként adott vér értéke 62 500 forint.

Befejezéshez közeledik

A Budapest Építési Főnökség 1959-ben kezdte meg Balatonkenese és Füzfő között a vasútvonal Balatonba költöztetését. A 3200 méter hosszú vonalszakaszon azóta télen-nyáron dolgoznak a pályaépítők. A munkálatok a befejezéshez közelednek. A tervek szerint az év végére elkészül a vonal

Zele József 21 tagú szocialista brigádjának egy csoportja az új töltés bogárhát kiképzését végzi

Csuzi István 16 tagú brigádja az új töltés Balaton felőli oldalának kövezése közben

A szakavatott kezek mértani pontossággal illesztik egymás mellé a hatalmas terméskőveket

A MÁV Építési Géptelep 15 dömperrel, 2 kotrógéppel, 3 földnyesővel, egy földtolóval és egy úthengerrel dolgozik az új vonalszakaszon. Képünkön a lánctalpas vontatású földnyesők láthatók

(Hemző Károly riportja)

Fürdőszerelvényt kapnak a pályaépítők

Amikor pályaépítők munkahelyén járok, vagy a robogó vonat ablakából látom őket, amint modern gépek segítségével építik, korszerűsítik vonalainkat, önkéntelenül *Veres Péter: Pályamunkások* című regénye jut eszembe. Hol van már az az idő, amikor *Balogh János*, a regény főhőse és társai száraz kenyéren tengették magukat a nyári hónapokban és reggeltől napestig kézierővel végezték a legnehezebb vasúti munkát. Igen, csak a nyári hónapokban, mert késő ősszel hazaküldték a pályamunkásokat és csak tavasszal volt újból szükség rájuk.

Hol vannak azóta a rideg barakkok, a szalmaágyak, a rongyos takarók. A ma pályaépítői tiszta, gondosan, berendezett kocsikban, vagy téglából épített felvonulási épületekben laknak. Rádiójuk, televíziójuk, üzemi konyhájuk van. Munkájukat a gépek tucatja könnyíti.

A pályafenntartási munkák gépesítésével együtt állandóan javul a dolgozók szociális helyzete. A tisztálkodás könnyítésére még ebben az évben fürdőszerelvényeket kapnak a pályafenntartás dolgozói. A szerelvényeket a debreceni járműjavítóban készítik.

— *Milyen lesz az új fürdőszerelvény?* — érdeklődtem a napokban a járműjavító műszaki vezetőjénél.

— *A fürdőszerelvény két kocsiból áll* — válaszolta *Bihari Béla*, a kocsiosztály egyik műszaki vezetője — *Az első kocsi három részből, kazánházból, mosodából és zuhanyozóból áll. A kocsiban egyszerre tizenhatan tudnak zuhanyozni. A levegőcserét termoventillátor végzi. A mosodában egy mosó- és szárítógép áll rendelkezésre. A másik kocsiban lesz a pihenőhely és a ruhafogasokkal felszerelt öltöző.*

— Mikor készül el az első kocsi?

— *A prototípus már a múlt évben elkészült a 6. szakosztály részére. Az év első felében pedig a 7. C. osztály részére készítettünk egy szerelvényt. Úgy tudom azt a felsővezetékesek kapták. A 6. szakosztály megrendelésére még ebben az évben két szerelvényt készítünk. Újabb rendelést nem kaptunk.*

A másfélmillió forintos költséggel készülő fürdőszerelvényeket minden bizonnyal örömmel fogadják majd a dolgozók.

(ii)

Szavak helyett

Vámosgyörk állomáson jó az együttműködés a szolgálati ágak között. Jó példa erre az az eset is, amely július 17-én reggel történt.

Előző este léptem szolgálatba, mint forgalmi szolgálattevő. Lelépő elődöm közölte velem, hogy délután elromlott a szénszerelő daru és erről a jászapáti fűtőházat értesítették. A daru javítása ugyanis a jászapáti fűtőház lakatosaira tartozik.

Aznap nem jött senki, emiatt az esti órákban már nehézségek előtt álltunk. A szénszerelők kézi lapátolással próbálkoztak segíteni a bajon. Ez a módszer azonban nemcsak hosszadalmas, hanem fáradságos is volt.

A hajnali órákban már öt jászapáti és gyöngyösi mozdony várt szénszerelésre. Mármár úgy látszott, hogy a helyi vonatokat csak késéssel tudjuk közlekedtetni, amikor *Kosztya Ernő* mozdonyvezető leszállt gépéről és szó nélkül hozzáfogott a daru javításához. Mire megvirradt, elkészült a munkával.

Kosztya Ernő mozdonyvezető ezúttal is jó példáját adta, hogyan lehet elhárítani az akadályokat, hogyan kell a szolgálati ágaknak együttműködni a menetrendszerinti közlekedés biztosításáért.

Köszönet érte!

Juhász Pál
Vámosgyörk

Harcban a tűzzel

Július 12-én Boba állomáson dolgozott a Celldömölki Építési Főnökség 2-es számú építésvezetőségének huszonnégy dolgozója. Munka közben valaki észrevette, hogy az állomás közelében levő búzatábla mozdonyszikrától meggyulladt. A pályaépítők *Horváth József* előmunkással az élen azonnal a helyszínre siettek és hozzáfogtak a mind jobban terjedő tűz oltásához.

A brigád tagjai nem törődve a nagy hőséggel egy órán keresztül megfeszített erővel harcoltak a tűz ellen. A dolgozók közül többen szenvedtek kisebb égési sebeket, gumitalpú bakancsaikról leolvadt a gumi, de addig nem hagyták abba a munkát, amíg a tűz továbbterjedését meg nem akadályozták.

A vasutasok az időközben odaseregiett parasztok segítségével mintegy 40 hold búzát mentettek meg a lángok martalékától. Önfeláldozó munkájukért dicséretet érdemelnek.

Egyéves a vasútőrség

A forradalmi munkásparaszt kormány 14/1960. sz. határozatával az egész ország területén elrendelte az üzemrendészeti szervek felállítását. A rendelet megjelenése után a vasút területén is létre kellett hozni a vasútőrséget. Azóta egy év telt el. Vajon hogyan felelnek meg a követelménynek a vasútőrségek, milyen segítséget nyújtanak munkájukkal a szolgálati vezetőknek?

Mi a vasútőr feladata

A vasútőrök munkája szerteágazó. Foglalkoznak a megelőző tűzrendészettel és eredményesen vesznek részt az esetleges tűzkárok elhárításában. Több esetben árudézsmálásokat és a vasút területéről különféle anyagok, felszerelések eltulajdonítását akadályozták meg. Nem egy esetben mutattak rá utasításellenes szolgálatra, mulasztásból eredő hanyag szolgálat ellátására. Minden észlelt eseményt írásban jelentenek a helyi vasútőrparancsnoknak, aki ezekről jelentést tesz az állomásfőnöknek.

Sajnos, a szolgálati főnökök nem minden esetben úgy állnak hozzá a vasútőr jelentéséhez, mint kellene.

A vasútőr nem egyéni érdekből, nem öncélból fedi fel a szolgálatban tapasztalt hibát, hiányosságot. Észrevételeik alapján sok olyan hiba nyilvánosságra kerül, amit máskülönben elhallgatnának. Viszont ha rend van egy szolgálati helyen, akkor a vasútőr tevékenysége sokszorosan térül meg és nagyban növeli a szolgálati hely dolgozóinak fegyelmét is.

A szolgálati vezetők a jövőben sokkal jobban támaszkodjanak a vasútőrségre, a vasútőrparancsokkal naponta értékeljék a területükön előforduló hiányosságokat.

Többet kell foglalkozni a hanyag és felületes emberekkel, akik szolgálati helyükről eltávozva, gondatlanságból nyitva hagyják a helyiségek ajtaját, vagy bezárt helyiségben égve hagyják a villanyt, amiből nemcsak a vasútnak, de népgazdaságunknak is kára keletkezik.

Probléma is akad

Akad egy-két problémája is a vasútőrségnek. Nincs meg részükre az egyéni védekezési eszköz, pedig már előfordult, hogy megtámadták őket és csak a szerencsés körülményeknek tudható be, hogy komolyabb baj eddig nem történt. A nem egyenes úton járó emberek nem válogatnak az eszközökben, ha tetten érik őket, hogy elkerüljék büntetésüket. Attól sem riadnak vissza, hogy megtámadják az őket leleplező vasútőrt.

Nincsenek megkülönböztetve a többi vasutas dolgozótól. Ha erre szükség van, akkor miért nem intézkednek az illetékesek. Már pedig szükséges, hogy lássák a dolgozók — akár igazoltatás, akár más esetben —, vasútőrrel állnak szemben, nem hivatlan egyénnel.

Cs. J.

Két kitüntetett kecskeméti vasutas

Lőrincz Antal főintéző immár hat éve irányítja Kecskemét állomás munkáját. Köztudomású, hogy ez az állomás a zöldség- és gyümölcsszezonban nehéz feladatokat old meg. Ennek ellenére eddig hatszor nyerték el a kitüntető élüzem címet. Ebben nagy része van az állomásfőnök jó irányító munkájának is.

Lőrincz Antal, a szigorú, de igazságos szolgálati főnök, szakvonali elfoglaltsága mellett a tanulásra és a társadalmi munkára is szakít időt.

A napi munkát mindig az előző nap eredményeinek értékelésével kezdi, majd utána az aznapi feladatokat ismerteti a szolgálatba lépő dolgozókkal. A hivatalos eligazításokon túlmenően is foglalkozik beosztottjaival. A részortvezetőket például rendszeresen beszámoltatja. A párt-, a szakszervezet és a KISZ-szervezet vezetőivel is igen jó a kapcsolata.

Lőrincz Antal állomásfőnök munkáját a felsőbb szervek is elismerik. A jó munka elismeréseként a XI. vasutasnapon a *Szocialista Munkáért Érdeméremmel* tüntették ki.

★

Turi Antal vezető szakmester három éve dolgozik a kecskeméti fűtőházban. Mint ipari tanuló, Budapesten a Landler Járműjavítóban kezdte. Saját kérésére helyezték a kecskeméti fűtőházba, ahol mint armatura lakatos dolgozik. A többszörösen kitüntetett fiatal szakmunkás szorgalmával, szaktudásával, rövid idő alatt kivívta munkatársai szeretetét, elismerését. A kiváló szakmunkás a társadalmi munkából is kiveszi részét. Ő a fűtőház újítási felelőse, ezenkívül a kultúr- és sportmunkából is szívesen részt vállal.

Turi Antal, a XI. vasutasnapon jó munkájáért Érdemes Vasutas kitüntetésben részesült.

Cserháti József
Szeged

Kik nyerték a képzőművészeti kiállítás díjait

A XI. országos vasutas képzőművészeti kiállítás július 24-én bezárult. A látogatók számát tekintve, minden eddiginél nagyobb szabásúnak mutatkozott a vasutas képzőművészek idei seregszemléje. A vendégkönyvben a hazai látogatókon kívül szovjet, német, bolgár, amerikai, arab és egyéb beírások tanúskodnak arról, hogy jó úton halad a vasutas képzőművészet.

A korábbi évekhez hasonlóan a legjobb munkákat a zsüri döntése alapján a szakszervezet elnöksége az idén is díjazta.

Festészetben I. díjat nyert: *Bottyán János, Mozdonyszerelde;* II. díjat *Kecskeméti István, Vasalónő;* III. díjat *Gomola József Nagyanyó;* és *Tóth István Felsővezeték-javítók;* IV. díjat *Cziger Andor Olvasó lány,* V. díjat *Somogyi Győző Munkatársak* című képe. Az elnökség *Bálint Ildikó Műterem I., Swierkiewicz Róbert Ülő akt* és *Szegfü János Kovácsműhely* című festményét oklevéllel tüntette ki.

Szobrászatban az I. díjat *Sziklai Gyula Olvasó kislány,* a II. díjat *Botond Béláné Néger nő,* a III. díjat *Tar Ferenc Távirdász* című szobra nyerte.

Grafikában I. díjat nyert *Ficzere László Krampácsolók* című munkája. A II. díjat nem adták ki, III. díjat *Kerényi István Mozdonyvezető* című grafikájára kapott.

A gyermekmunkák közül *Grósz Péter Csendélet, Pék Marianna Guggolók* és *Sájár Péter Csendélet* című munkáját találta díjazásra alkalmasnak a bizottság.

Részlet a Nyugati pályaudvar kultúrvártermében megrendezett vasutas képzőművészeti kiállításról

Aki nem akar okulni

Történt pedig, hogy az egyik pesti állomáson a munkavédelmi felelős alapos leckét adott egy dolgozónak, aki könnyelműségéről volt híres: fittyet hány a szabályoknak, mozgó járművekre ugrál, szabálytalanúl bújik be a kocsik közé és mint egy cirkuszi akrobata csüng tolatás közben a kocsi oldalán.

A munkavédelmi felelős sorba szedte a szabálytalanságot. Példákat sorakoztatott fel, akik pórul jártak, mert hasonlóképpen cselekedtek. Az ember csak hallgatott búbánatosan, szeme fátyolos volt, feje csüngött, valósággal összezsugorodott a sok szánom-bánom súlya alatt.

Az intelem elhangzása után a munkavédelmi felelős talán egy kicsit meg is sajnálta a bűnöst és ezért barátságosabb arcot mutatva kezetfogott vele, szinte azt mondva: azért nincs olyan nagy baj, majd elbocsátotta a garázdát. Az kisomfordált az irodából... Egyre jobban szaporázta a lépteit, utána egy arra haladó gyorsmozgású kocsisorra felugrott, azaz felvágódott, mint egy féltégla — pontosan úgy mint egy féltégla, ugyanis majdnem lefordult a lelkiismeretét terhelő intelmekkel együtt.

Ezt követően már nem figyelmeztetést, hanem érzékeny büntetést kapott, mert nem akart okulni a szóból és a felsorolt példákból.

Iyf

Újból megjelenik a Munkásvédelem

A SZOT titkárságának határozata alapján újra kiadásra kerül a társadalombiztosítási, munkavédelmi és üdülési aktivisták, tisztségviselők munkáját segítő folyóirat: MUNKÁSVÉDELEM a szakszervezetek társadalombiztosítási, munkavédelmi, üdülési tájékoztatója címmel.

A képes, rajzos folyóirat a gyakorlati — főleg az alapszervi — munkához kíván segítséget nyújtani. Ezért elsősorban a jól bevált munkamódszereket ismerteti, hozzájárul a hasznos tapasztalatok elterjesztéséhez, tájékoztató, ismeretterjesztő írásokkal a felvilágosító, nevelő munkát segíti elő. A dolgozókról való gondoskodás elvi kérdései ugyancsak helyet kapnak folyóiratunkban.

A Munkásvédelem kiadásával a SZOT titkársága eleget tesz azon kívánságnak, hogy a néhány évvel ezelőtt megszűnt és erősen hiányolt Társadalombiztosítás, munkavédelem című lap pótlásáról gondoskodjék.

A Munkásvédelem negyedévenként jelenik meg, ez évben tehát három alkalommal. Előfizetési ára példányonként 3 forint, azaz az 1961-es évre összesen 9 Ft.

A példányszámok meghatározásakor figyelemmel kell lenni mind a társadalombiztosítással, mind a munkavédelemmel és az üdüléssel foglalkozó szakszervezeti aktivisták igényeire. Hívják fel az szb-titkár elvtársak a gazdasági vezetők figyelmét is az előfizetésre, mert a folyóirat hasznos tudnivalókat tartalmaz a vállalat megfelelő osztályain dolgozók részére is.

A Munkásvédelem Szerkesztő Bizottsága

A daru még ma is itt áll

A múlt év decemberében megírtam a szerkesztőségnek, hogy *Kaposvár* állomáson kihasználatlanul hever egy daru. Levelem *Árva daru áll magában* címmel meg is jelent a lap január 1-i számában.

Ennek hatására a darut és alkatrészeit rendbe kellett hozni, mert *Budapestről* látogatók jelezték érkezésüket. A vendégek meg is érkeztek. A daru is tetszett nekik, s amikor távoztak megígérték, hogy elviszik *Rákosrendezőre.* Örültünk, hogy végre megszabadulunk a raktárban nagy helyet foglaló darutól. Az örömbe sajnos üröm is cseppent, mert hosszú ideig felénk se néztek.

A nyár elején azután kaptunk egy rendelkezést: a darut készítsük elő átadásra, átveszi tőlünk a barcsi fűrészüzem. Az újabb átvevőkre azóta is várunk.

Így az értékes daru továbbra is ott vesztegel szétszedve a raktárban, ahelyett, hogy valamelyik szolgálati helyen, vagy a népgazdaság egyéb területén üzembe helyeznék.

Dőri János
Kaposvár

Nem csurog a csap

Ferencvárosban 1954-ben építették a kocsijavító műhelyt. Maga a műhely minden igényt kielégít. Szociális szempontból azonban annál több kívánnivalót hagy maga után. A jelenleg is meglévő víz-problémát már akkor észrevettük, amikor a javítóműhelyt átadták rendeltetésének. Észrevételünket azóta több ízben is közöltük az illetékesekkel. Sajnos, változás a mai napig sem történt.

Két évvel ezelőtt egy bizottság alakult a vízhiány megvizsgálására. A bizottságban ott volt a *Fővárosi Tanács,* a *Vízügyi Igazgatóság,* a közeli *Sertésvágóhíd* és a *budapesti igazgatóság* képviselője. A a kocsijavítóműhely a vizet a *Koppány utcából* kapja, egy 100 milliméteres nyomócsövön. Mivel a műhely előtt lévő üzemek sok vizet fogyasztanak, hozzánk alig jut víz. Erre a következő megállapodás született: a műhely vízhálózatát a *Mester utcai* nyomócsőre kell rákötni.

A megállapodást a szükséges indoklással együtt felterjesztették a KPM illetékes osztályához. A bizottság javaslatára a következő válasz érkezett:

„Sajnálattal közöljük, hogy a kocsijavítóműhelyt nem köthetik be a Mester utcai vízhálózatba, mert az mintegy 25—30 000 forint beruházással járna.”

Ez a probléma immár két éve húzódik, mert nincs rá beruházás. A nyári hónapokban nemhogy a tisztálkodáshoz, de még ivóshoz is kevés víz csurog a műhely csapjaiból. Az elmúlt napokban például egyáltalán nem volt víz. A dolgozók a tűzoltáshoz tárolt vízben kényszerültek mosakodni. Ez nemcsak szabálytalan, hanem az egészségre is káros. Ideje volna már a bajt orvosolni.

Krakkai Lajos

Tudják, de hagyják

Nyári melegben jólesik egy kis zuhany. Természetesen kizárólag strandon vagy éppen ezt a célt szolgáló zuhanyozóban, de semmi esetre sem vonaton. Márpedig azok az utasok, akik a Balaton északi partján utaznak és a 618-as nagy motorkocsiban foglalnak helyet, gyakran részesülnek ilyen áldásban. A motorkocsi víztartálya ugyanis rossz. Emiatt egyhangúan csordogál a víz a kocsi falán, rá az ülésre, vagy a melegben csendesen szunyókáló utasok nyakába.

Amikor ezt szóvátettem az egyik jegyvizsgálónak, a következő választ kaptam:

— Tudunk róla, hogy rossz a tartály, a kocsi így fut hetek óta.

Elég baj, hogy így van. Hiszen a nem kívánt zuhanyozás nemcsak az utasoknak okoz bosszúságot, hanem a kocsi berendezését is rongálja.

Bognár Károly
Tapolca

Vonaton történt

Tapolcáról utaztam az 1107-es gyorsvonattal. Kővágóörs-Répfülöp állomáson tizennégy lengyel turista szállt fel az első osztályú motorkocsiba. Napbarnított arcukról ítélve minden bizonnyal hazafelé tartottak. A társaság gyorsan elhelyezkedett és megindult a tere-fere. A vidám hangulatot néhány perc múlva ijedelem váltotta fel. Egyik lengyel turista 1500 forintos utazási jegye hogy-hogynem, belepottyant az ablaktokba.

Közben a jegyvizsgáló is odaért. Javaslatomra szólt a segédmotorvezetőnek, aki csavarhúzóval leszerelte a furnérlemezt és a süllyesztőből sikerült előkerítenie a drága utazási jegyet.

Hogy ez a nem mindennapi művelet milyen nagy sikert aratott, azt nem lehet szavakban kifejezni. Nemcsak a jegy gazdája, hanem a többi utas is köszönetét, elismerését fejezte ki a segédmotorvezetőnek és a jegyvizsgálónak.

B. K.

Munkavédelmi őrjárat

A munkavédelmi őrségek nélkülözhetetlenek a balesetek elleni harcban

A szakszervezeti bizottságok alapvető feladata, hogy elősegítsék a dolgozók munkakörülményeinek állandó javítását, a balesetek és foglalkozási megbetegedések számának csökkenését. E cél elérésének eszközei; a dolgozók és vezetők nevelése a munkavédelmi rendszabályok betartására, a dolgozók bevonása a munkavédelmi rendszabályok betartásának ellenőrzésébe.

Ha figyelembe vesszük, hogy még ma is hányan vannak, akik különböző okokra hivatkozva — ez vonatkozik vezetőkre, dolgozókra egyaránt — mellőzik az óvórendszabályok, utasítások, törvények betartását, láthatjuk, hogy az ellenőrzés és a nevelés elválaszthatatlan része a szakszervezeti munkának. Fontos tennivaló a maradiság felszámolása, a figyelem ráirányítása a helyes munkamódszerekre. El kell érni, hogy minden dolgozó részese legyen a balesetek elleni harcnak, mindenki a maga munkaterületén járuljon hozzá észrevételeivel, javaslataival a biztonságtechnika fejlesztéséhez. A szakszervezeti bizottságok feladata, hogy az adott szolgálati helyen kialakítsák az üzem, illetve szolgálati hely sajátosságainak legmegfelelőbb tömegmozgósító módszereket. Ennek egyik formája a munkavédelmi őrségek szervezése.

Hogyan működjenek a munkavédelmi őrségek

A munkavédelmi őrségek szervezése a szakszervezeti bizottság feladata. Az őrségek tagjai a szakszervezeti bizottság írásbeli megbízatása alapján működnek és annak számolnak be munkájukról.

Ennek kihangsúlyozása azért szükséges, mert kezdetben voltak szolgálati helyek, mint például a Miskolci Építési Főnökség, ahol a munkavédelmi őrségeket a biztonsági megbízott irányítása alá helyezték. Mindez abból fakadt, hogy a munkavédelmi őrségek létrehozása helytelen értelmezése folytán nem a szakszervezeti bizottság megbízatása, hanem a szakszolgálat rendelete alapján jött létre.

A munkavédelmi őrség eredményes munkájának előfeltétele [illegible] helyes kiválasztása. Az [illegible] tagjai olyan dolgozók legyenek, akik munkaterületüknek szakemberei és példamutató, fegyelmezett magatartásukkal hatni tudnak dolgozótársaikra. A munkavédelemnek tömegmozgalommá való tétele érdekében helyes, ha a munkavédelmi őrség tagjai félévenként váltják egymást.

Az eredményes munka érdekében az is szükséges, hogy a szakszervezeti bizottság szervezze meg a munkavédelmi őrség tagjainak oktatását. Biztosítsa az állandó továbbképzéshez szükséges irodalmat, határozza meg a munkavédelmi őrség feladatait.

A munkavédelmi őrség célja:

a dolgozók és vezetők nevelése, az óvórendszabályok, az utasítások előírásainak, a munkavédelmi törvényeknek, rendeleteknek betartására.

Munkájukat két fő szempont alapján végzik. Egyrészt nevelik a dolgozókat a helyes munkamódszerek betartására, a védőberendezések és védőfelszerelések használatára, másrészt ellenőrzik és megkövetelik, hogy a dolgozók az utasítások szerint végezzék munkájukat, majd műszaki ellenőrzéseket tartanak.

A munkavédelmi őrségek jelentős segítséget nyújtanak a szakvonali vezetésnek az adott szolgálati hely munkavédelmi helyzetének javításához, a munkavédelmi fegyelem megszilárdításához.

A munkavédelmi őrség tagjai az ellenőrzés tapasztalatait jegyezzék fel és juttassák el a szakszervezeti bizottságoknak. Jegyezzék fel azoknak a dolgozóknak a nevét is, akik ismételt figyelmeztetés ellenére szabályellenesen végzik munkájukat. Tegyenek javaslatot a szakszervezeti bizottságnak a fegyelmezetlen dolgozók felelősségre vonására. Ugyancsak jegyezzék fel a műszaki ellenőrzéseik során észlelt hiányosságokat és kérjék a szakszervezeti bizottságot az intézkedések megtételére. A [illegible] védelmi őrség tagjai az ellenőrzések során legyenek udvariasak és határozottak. A szakszervezeti bizottság pedig kísérje figyelemmel tevékenységüket, s azokat, akik kiváló munkát végeznek, részesítsék dicséretben vagy jutalomban.

NEM JEGYPOSTÁS – KÖZÖNSÉGSZERVEZŐ

Közönségszervezőink sok helyen meglehetősen magukra hagyatva dolgoznak. Ahol viszont élvezik a vezetők és a mozgalmi szervek támogatását, ott követésre méltó eredmények születnek. Mint például a MÁV Kórházban.

Pedig a közönségszervezőnek itt sincs könnyű dolga. A dolgozók érdeklődési köre, műveltségi foka meglehetősen különböző. A jól tájékozott és lelkes közönségszervező azonban megtalálja a módját, hogy ez a különbség kulturális vonatkozásban mindinkább elmosódjék.

Dolgozónként tíz jegy

Az 1960—61-es színházi évadban például a kórház fizikai dolgozói között 30 operai munkásbérlet tulajdonost találunk. S *Bősze Lajosné, Simon Imréné,* vagy *Iván Gyulánén* kívül — akik a legszorgalmasabb színházlátogatók közé tartoznak — még számtalan nevet felsorolhatnánk.

A közönségszervező munkáját a statisztikai adatok is jól tükrözik. Az elmúlt évadban a kórház dolgozói több mint 10 ezer színház-, opera- és hangversenyjegyet vásároltak, tehát minden dolgozóra átlagosan tíz jegy jutott.

A statisztika a minőséget illetően is kedvező. Ezt igazolja az eladott jegyek százalékos megoszlása: próza 35 százalék, opera 25 százalék, zenés műfaj 30 százalék, hangverseny 10 százalék.

A legtöbb jegyet — 200 darabot — *Brechtolt Brecht: Koldusoperájához* vásárolták. Az *Egy szerelem három éjszakáját* szazan, a *Pillantás a hídról* hetvenen, a *Barbara őrnagyot* ugyancsak hetvenen tekintették meg és százharmincan a *Szelistyei asszonyokat.*

A közönségszervező „módszerei”

Barna Piroska három év óta dolgozik társadalmi munkában — közönségszervezőként.

Ez alatt sikerült elérnie, hogy munkáját a vezetőszerveken kívül számos társadalmi aktíva is segíti. A jegyek árának beszedését például a fizetőtisztek vállalták.

Ez „apró munka”, de nagyonis jelentős, mert más helyeken éppen az ilyen apróságokon akad el a közönségszervezés.

Barna elvtársnő rendszeresen megnézi a színdarabok főpróbáit, hogy megismerje a darabot. A színházak által küldött tiszteletjegyeket gyakran átadja az aktíváknak is. Így széleskörű közvélemény alakul ki, amikor arról van szó, hogy érdemes-e megnézni egy-egy darabot, meghallgatni valamilyen előadást.

Nem hanyagolja el a hirdetőtáblákat és a plakátokat sem. Ezeken keresztül is rendszeresen tájékoztatja az intézmény dolgozóit arról, hogy hová lehet jegyeket váltani.

A közönségszervező munkája csak ott lehet igazán eredményes, ahol a szakmai vezetés és a szakszervezet is segítséget ad számára.

A kórház közönségszervezője nagy segítséget kap közvetlen főnökétől, *dr. Kuncz Andor* professzortól is. A neves orvostanár annyira megértő, hogy a közönségszervező távollétében még a jegyrendelést is felveszi.

A szakszervezet segítsége

Nagy könnyítés, hogy a vezetőség egy külön városi telefont is felszereltetett. A szakszervezeti bizottság is folytat közönségszervezői munkát. A múlt évadban például tizenkét bérletet váltott s ezeket jutalomképpen mindig más és más dolgozó kapta meg. Ezenkívül számos alkalomszerűen megvett jegygyel is segítik a közönségszervező munkáját. Nagyon sok olyan dolgozó van, aki éppen egy-egy jutalomjeggyel megtekintett színházi előadás élményének a hatására rendszeres színházlátogatóvá lett.

De a szakszervezet a jutalmazások más formáját, mint pénzjutalmak, előléptetések is felhasználja arra, hogy a közönségszervező aktíváinak munkáját elismerje.

Az 1961—62-es színházi évadra eddig 42 színházi és 142 opera-bérletet vásároltak a kórházban, de ez a szám minden bizonnyal növekedni fog.

(pusztai)

Eredmények és tervek a szakszervezet központi énekkarában

Nem érdemtelenül tüntették ki szakszervezetünk központi énekkarát a *Szocialista Kulturáért* jelvénnyel. Lelkes, odaadó munkának voltunk tanúi akkor is, amikor ellátogattunk az énekkar Rózsa Ferenc utcai otthonába. Éppen énekóra volt. A próbateremben szárnyalt a dal.

Cél: a szocialista dalkultúra terjesztése

— *Legfőbb célunk a szocialista dalkultúra terjesztése a vasutasok között* — mondotta *Rottek József*, az énekkar elnöke. — *Eddig számos vasúti csomóponton szerepeltünk, de a jövőben is szívesen megyünk a vasutasok közé.*

A központi énekkar 1947-ben alakult mint férfikar, majd 1951-től mint vegyeskar működik. Az énekkarnak 62 tagja van, valamennyien lelkesen vesznek részt a közös munkában. Az énekkar az idén részt vett a *balatonalmádi* vasutas ifjúsági találkozón, a XI. vasutasnap alkalmából a *Halászbástyán* és a *BVSC Szönyi úti sporttelepén* rendezett hangversenyen, valamint *Szolnokon* a vasutas, a közlekedési és a postás énekkarok találkozóján. Mind három hangversenyen nagy sikerrel szerepelt.

Augusztus 15—20-a között nagy események színhelye lesz *Debrecen*. A város fennállásának 600 éves évfordulója alkalmából nemzetközi kórusversenyt rendeznek, amelynek befejező részében sorrakerülő kétnapos dalünnepen a központi énekkar is részt vesz.

A kitüntetett vasutas énekkar jó híre messzire eljutott. A *Magyar Rádió* is felfigyelt tevékenységükre. A rádiószereplésen kívül számos hanglemez-felvétel is készült a kórusról. Sokan kedvelik ezeket a hanglemezeket. Ebben az évben ismét adnak önálló hangversenyt a rádióban.

A dolgozók körében ünnepnek számít, amikor a központi énekkar hangversenyeket ad valamelyik szolgálati helyen. Érthető, hogy egy-egy jól sikerült dalest után jobban megy a munka.

Emlékezetes marad a központi énekkar történetében, a *Német Demokratikus Köztársaságban*, a német vasutak 125 éves jubileuma alkalmából 1960 decemberében adott hangversenysorozat. Az együttes a többi között járt *Berlinben, Schwerinben, Magdeburgban, Potsdamban* és *Warnemündében*.

Tóth Béla és *Lukin László* karnagy nagy szeretettel foglalkozik az énekkarral. Ez a meggyőződésünk, amikor velük beszélgettünk.

Várják az érdeklődőket

Egyik kérdésünkre Toth Béla így válaszolt:

— *Énekkarunk fennállása óta énekel madrigálokat, klasszikus és romantikus műveket, régi és magyar szerzők mindenekelőtt Bartók és Kodály műveit, nem utolsósorban a magyar és a baráti népek dalait. A jövőt illetően is azt a célt tűzte maga elé, hogy az említett művekkel megismertesse a nagy közönséget. köztük a vasutasokat. Terveink között szerepel az is, hogy a létszámot tovább növeljük. Éppen ezért a vezetőség és a tagság szeretettel várja mindazokat a vasutasokat és családtagokat, akik kedvet és tehetséget éreznek az énekléshez és szívesen részt vállalnak a dalkultúra terjesztéséből.*

Lukin László karnagy az őszi tervekről beszélt. Az *Országos Filharmónia* kamaratermében ősszel hangversenyt adnak. Az énekkar a *Liszt—Bartók* emlékév ünnepségein is részt vesz és ebből az alkalomból a két nagy magyar zeneművész műveit énekli.

Gazdag program, munkás jelen, biztató jövő, ez jellemzi a szakszervezet központi énekkarát.

Halácsi Dezső

Szolidaritást vállalunk Vietnam népének igazságos harcával

Július 20-án múlt hét esztendeje, hogy a genfi értekezlet határozott Vietnam újraegyesítéséről. Mindeddig a határozat nem valósult meg, mert *az amerikai imperialisták a háborús politika bűvkörébe vonták Dél-Vietnamot.* Ez a politika rengeteg szenvedést hozott Vietnam déli részének lakóira.

Az évforduló alkalmából a Béke Világtanács határozata alapján a világ békeszerető emberei szolidaritási gyűléseken emelték fel szavukat a kettészakított Vietnam újraegyesítéséért.

Július 20-án reggel a *Landler Járműjavító* műhelyeiben is a vietnami nép iránti testvéri együttérzés jegyében rendezett rögyűléseket az üzem szakszervezeti bizottsága. A rögyűlések szónokai rövidben ismertették Dél-Vietnam népének jelenlegi nehéz helyzetét.

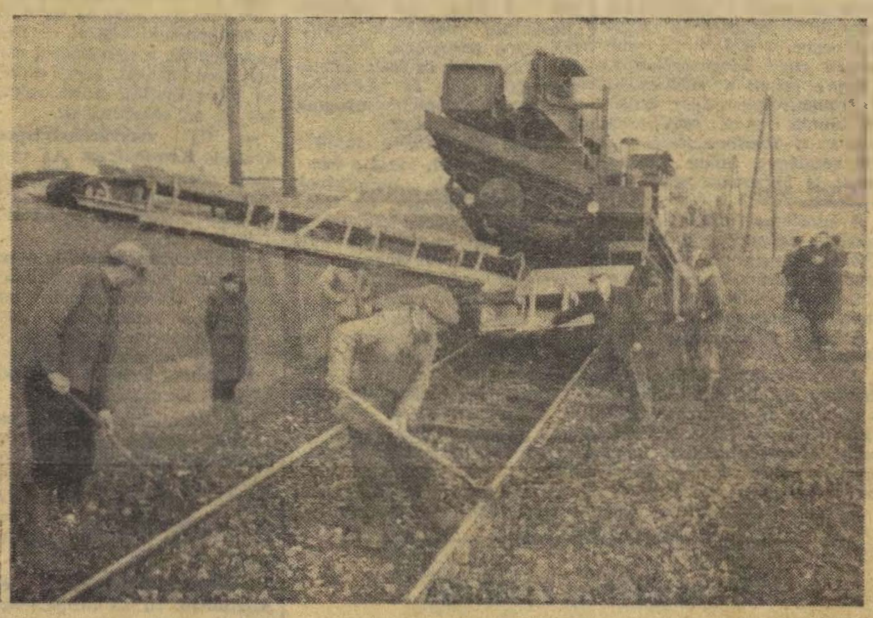
Ökölbe szorult a munkások keze amikor arról hallottak, hogy Dél-Vietnamban, amely azelőtt gazdag rizstermelő vidék volt, most rendkívül súlyos éhínség dühöng. A városokban a munkanélküliek száma elérte a másfél milliót. Az amerikai imperialisták és bérenceik a diemisták valóságos írtóháborút rendeznek az igaz hazafiak ellen, akik békét és függetlenséget követelnek és síkraszállnak Vietnam egységéért.

A járműjavító dolgozói a következő szövegű tiltakozó táviratot fogadták el:

„A Landler Járműjavító dolgozói mélyen együttéreznek Vietnam népével, amely igazságos harcot folytat hazája egyesítéséért. A világbéke megőrzéséért vívott harc jegyében tiltakozunk azellen, hogy Dél-Vietnam kormánya az Egyesült Államok imperialista köreinek támogatásával katonai támaszpontok létesítésével, vietnami hazafiak meggyilkolásával és bebörtönzésével próbálja megakadályozni a hazáját szerető Vietnami nép igazságos harcát!"

A szavazás után minden műhelyben kézről kézre járt a távirat szövege és minden dolgozó aláírta azt. Ahány aláírás, annyiféle munkáskéz nyoma, s a legtöbb betű szögletes, hiszen munkához szokott emberek írása. De az aláírások annál értékesebbek, hiszen a vietnami néppel együttérző munkásszív üzenete ez a távirat. Bátorítás és biztatás a hős népnek, amely ugyanúgy a szabadságra és a békére született, mint mi magunk!

A Landler Járműjavítóhoz hasonlóan a vasút csaknem minden szolgálati helyén felemelték szavukat a dolgozók a genfi határozat valóra váltásáért. Egy emberként hangoztatták, hogy a vietnami nép igazságos harcában bízton számíthat a magyar vasutasok szolidaritására.



Munkában a pályafenntartási dolgozók segítőtársa, az ágyazatrostáló-gép. Ez a korszerű gép naponta 160 pályamunkás helyett végzi el a kőzúzalék rostálását.

(MTI Foto, Bajkor József felv.)

Felvétel a szakszervezet központi zeneiskolájára

A szakszervezet központi zeneiskolája az 1961—62-es tanévre felvételt hirdet a következő tanszakokra: zongora, hegedű, gordonka, ének, zeneszerzés, fa- és rézfúvó hangszerek, harmonika, szolfézs, zenei előképző.

Beiratkozás: régi növendékek számára augusztus 28—31 között. (10—12, 14—19 óráig.)

Az újonnan jelentkezők felvételi vizsgája (kötelező képességvizsgálat) szeptember 1-én és 2-án, 1—12 és 14—19 óra között. **A felvételi vizsgán megfelelt új növendékek beiratkozása:** szeptember 4-én és 5-én.

A tandíj havi 40 forint. A vasutas szakszervezeti tagok és gyermekeik részére havi 20 forint. Beiratkozásnál egy összegben kell befizetni a szeptember—júniusi tandíjat. **Külön beiratási díj nincs.**

Dunakeszin, a Landler, valamint az Északi Járműjavító üzemben, a helyszínen külön tanfolyam indul.

Kitüntetések a XI. vasutasnap alkalmából

Kiváló vasutas

kitüntetésben részesültek Virágh Magdolna vez. pénzt., Szeged áll., Balassa Béla vez. főell., Dombóvár áll., Nagy József vez. pmest. Celldömölk Ép. Főn., Ujvári György vez. szakmest. MÁV Gépjavító ÜV., Fogarasi IL. István műsz. ell. Bp. Ferencváros Fth., Zele Antal műsz. munkamest. Füzesabony áll., Porcsalmi István műsz. főint. Békéscsaba Fth., Kósa József főint. Nyíregyháza áll., Hetényi László int. Celldömölk áll., Horváth Mária munkafelvigy. Nagykanizsa Fth. Főn.; Kiss István műsz. főint. KPM I/7., Fróna János szakmest. MÁV Misk. Ép. Főn., Madaras Kálmán ell. Karcag áll., Hegedüs L. Zoltán munkamest. Szajol áll., Rajnyák Fábián műsz. felügy. Székesfehérvár Fth., Gulyás József vez. szakmest. MÁV Jegynyomda, Kupai Lajos tan. KPM I/8., Gergely Róbertné kez. munkás Adatfeldolg. Főn., Domokos Antal csápvez. előmunkás Bp. Ferencváros Pft. Főn., Krausz Ágost főtelügy. GYSEV Ig., Gólya Sándor tiszt., Hatvan áll., Hódi Gyula vez. szakmest. Miskolc Fth., Kovács Béla főint. BVKH, Gulyás Ferenc vez. rakt. Szentes áll., Ujj György munkamest. Dombóvár áll., Pásztor Imre felügy. Miskolci Ig. Rontó Andor ell. Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV., Kövesi Miklós főint. Nagykanizsa Vonalfőn., Fogarasi József főtelügy. Rákosrendező áll., Aradi Istvánné ir. vez. Adatfeldolg. Főn., Sasvári Sándor főell. Beszerzési Főn., Drávucz Farkas munkamest. Sátoraljaújhely Pft. Főn., Szalai Géza műsz. főint. Székesfehérvár Jj. ÜV., Schuk Géza felügy. Bp. Nyugati pu., I. Tóth Sándor mozd. felvigy. Debrecen Fth. Főn., Szabó Sándor műsz. felügy. Kiskunhalas Pft. Főn., dr. Horváth László Gábor főtan. MÁV Pályaelk. Vizsg. Áll., László József vez. főmunkamest. Szombathely áll., Barta III. József műsz. vez. főell. Szolnok Fth., Nagy Gyula műsz. főint. Szeged Fth. Főn., Finta Kálmán főint. Szaksz. Csongrád Megyei Biz., Jámbor János vez. főell., Vill. Felsővez. Ép. vez., Csaba Lajos műsz. főtelügy. Épületfennt. Főn., Jánosi Józsefné ell. Nyíregyháza áll., Sárdi Lajos vez. főell. Pécs Gyárváros áll., Hanzmann Károly vez. főmérn. Tapolca Pft. Főn., Madai Tibor mozd. felvigy. Nyíregyháza Fth. Főn., Urbán József műsz. ell. Győr Pft. Főn., Dulin Jenő főtelügy. KPM I/3. Tóth János műsz. főint. Szombathely Fth. Főn., Balassa István tan. KPM., Bukovszky Sándor főell. Dunakeszi Jj. ÜV., Szokola János ell. Távközlő Bizt. berend. Ép. Főn.; dr. Papp György tan. Szeged Ig.; Varga György műsz. int. Szekszárd Pft. Főn., Mészáros Sándor műsz. főtelügy. Vasúttervező ÜV., Berdán József ell. Székesfehérvár Pft. Főn.; Hegedüs Lajos főtelügy. Szombathely Ig.; Parányi János műsz. int. Kaposvár áll.; Borostyán Gyula felügy. KPM I/8., Marosi Mihály vez. főmunkamest. Győr áll.; Fuchsberger János ell. Szaksz. Tolna Megyei Biz.; Varga József felügy. Várpalota áll., Csordás Károly műsz. int. Szentes Ép. Főn., Csutorás Márton főint. Szerencs áll.; Fekete József főint. Miskolci Ig.; Takács János vez. szakmest. Szombathely Fth., Főn.; Hortobágyi János főint. Kazincbarcika áll.; Tassi István főint. Szaksz. Zala Megyei Biz., Ruzsinszki Zoltán műsz. főell. Miskolc Fth. Főn.; Körmöczi Ede műsz. int. KPM I. Vas. Főoszt.; Vajda János főtiszt. Szaksz. Békés Megyei Biz.; Seres Károly műsz. főmérn. Anyagvizsg. Főn.; Király Albert főint. TBBF.; Móré Imre főtiszt. Záhony, Farsang László főint. Szeged Ig.; dr. Szabó Gyula főtan. KPM I. Fkv. Pásztor János vez. titk. Bp. Ig. P. B. titkár.

Barabás Tibor:

Génuai randevú

III.

Hollay professzor nem ment be az étterembe. A hajó tatja felé indult lassú, gépies léptekkel. Kofferjét maga elé tette, és ledőlt egy nyugágyra. Csillagos este volt és a holdfény megvilágította azt a százméteres vízfátylat, amelyet a hajó éjjel és nappal maga után vont. A hullámok ütemesen verték a hajótestet, amelyet a motorok egyenletes lüktetése olyan elevenné tett, mintha szíve lett volna. Valaki a fedélzeti kis kabinjában égve felejtette a villanyt és az ablakredőnyön át néhány fénycsík Hollay Frigyesre esett. A korlátnak dőlve bámultam a sötét víztömeget, játékos delfineket kerestem benne, de itt nem kísérték bukfencezve a hajónkat, mint az Égei-tengeren. Minden békét és nyugalmat árasztott, s ebben az egyhangú rendben megéreztem a visszatért ember ki nem mondott bánatát. Feléje fordultam, mert rekedt hangon így szólt:

— Köszönöm, hogy megvártak! Nem számítottam rá, de elhatároztam, hogy hajón vagy vonattal, mindenképpen utólérem magukat. Valóságos csoda, hogy még benn álltak. Talán valaki még számított rám?

Kérdésében összetört lelkének kinja égett. Nem feleltem, de talán láthatta rajtam, hogy megéreztem valamit abból, ami most benne zajlott. mert felém fordult és így szólt:

— Nem akarom elrabolni az idejét, de ha nincs más programja, elmondanék valamit önnek... Kinek beszélhetnék erről, ha nem egy írónak?

Rapszódikusan és önmaga iránti kegyetlen tárgyilagossággal kezdte. A tudós diagnosztikus mániájával, aki a maga sorsát is csak egy felsőbb erő kísérletének tartja. A tudomány tisztelete furcsán keveredett benne vallásos gyermekkorának megrögzött képzeteivel. Egész lelke egyetlen zűrzavar volt, nézetek és érzések teljes káosza. Hollay Frigyes ötvenöt éves volt. A felesége — akit forrón szeretett — tíz évvel ezelőtt autóbaleset áldozata lett. Ez a szerencsétlenség porig lesújtotta, és évekig a spiritizmusba kergette. Éva — az a gyönyörű, fekete lány, akivel a Via Cadorna sarkán találkozott — egyetlen gyermeke volt. Tízéves korától maga nevelte. Gimnazista korától egy új madame Curie-t akart nevelni belőle... Éva kiváló diák lett, és harmadéves volt a veszprémi vegyipari egyetemen 1956-ban. Egy tanársegéd lett első szerelme: Dr. Ács Viktor. Az ellenforradalomban Dr. Ács a lázítás élére állt, fegyverrel harcolt a veszprémi várban. Azután elmenekült és Éva vele szökött. Egy hónapig Bécsben éltek, egy este Ács levele várta a geyschlägergassei kis szálloda asztalán: „Csak úgy boldogulhatunk, ha elválunk. Megkaptam a beutazási engedélyt az USA-ba, a tiédet megtagadták... Ne haragudj... Igyekezz ki Olaszországba, ott még kevesen vannak..." És Éva Rómába ment. A válás, a családás összetörte, nem gondolt többé az egyetemre, a továbbtanulásra... Keresett valakit, aki megfogja a kezét, aki szereti, vagy legalábbis azt mondja neki, aki mellett kiheverheti az első, mindennél mélyebben sebző csapást... És megtalálta. A fiatalember jóképű volt és vidám. Fütyörésző pajtás, segítő cimbora, Ford római autóképviseletének ügyes ügynöke, aki jól verekedett a Fiattal a Taunusért, de semmi több... Nem Éva ébresztette fel benne a kultúra iránti vágyat, hanem ellenkezőleg, ő, Thorton Smith oltogatta ki Évából.

Éva disszidálása után Hollay Frigyesben állandóan nőtt az elkeseredettség. Nem annyira világnézete, mint inkább a sorsa miatt. Felesége halála óta befelé fordult, a szakma kérdéseire irányította minden figyelmét és Évára, aki egyetlen reménye lett... De Éva is elment. Elhagyta őt valaki miatt, akit még csak be sem mutatott az apjának... Hiába, nagy az első szerelem hatalma... S ettől kezdve minden, ami az egyetemen — ízlése vagy érdeke ellen — történt, elviselhetetlen lett számára. Azt akarta, hogy régi barátja, fia, Gecső Attila legyen a tanársegéde. Megakadályozta a kar! Szabó Józsefet küldték mellé, egy orosházi parasztfiút. Két hónapig nem beszélt vele, azután elkerülhetetlenné vált...

— Képzelje magát az én helyembe, még a tanársegédjét sem választhatja meg!

— Miért, professzor úr, mit gondol, itt, vagy Milánóban ön választotta volna meg az asszisztenseit? Vagy talán rosszabb tanársegédet kapott?

Kérdéseimre — amelyet még elevennek érzett sérelmei ellenére is felvetettem — hosszú hallgatás után „nem"-mel válaszolt... Mindegy, világossá vált, hogy vélt és valódi sérelmei mind csak arra szolgáltak, hogy lelki disszidálását igazolják, és szaggatott elbeszéléséből már csak a fordulat kérdése maradt nyitva. Ezért hát halkan mégis közbevetettem...

— Tanár úr, érlem, vagy legalábbis érzem, hogy miért akart elmenni, de azt még nem, hogy miért jött vissza?

Sokáig hallgatott, mint akinek önmagának is, önmagában is tisztáznia kell valamit. Azután lassan, a szavakat idegesítően tagolva, anélkül, hogy rám nézett volna, így válaszolt:

— Ott a kávéházban Éva bemutatta nekem a szerelmét, vagy nem is tudom már, minek nevezzem. Mindent elmondott. Nem kímélte sem magát, sem engem. Erre neveltem őt. És mindebből lassanként megértettem egy nagyon egyszerű és nagyon keserű igazságot.

— Aki most elhagyja a hazáját, annak nincs többé szabad akarata, azt ide-oda taszítják, annak lassanként elfogy az eszménye, elhomályosul a célja. Nem marad más, csak az az idegen akarat, amely rendelkezik vele és irányítja, egyik városból a másikba löki, s így egyre reménytelenebbé válik az élete. Visszahívtam. Nem jött. Ma sincs rajta kívül senkim, most odavan minden reményem. Azt hittem, olyan nőt nevelek belőle, akire felnéz majd a világ... Azt hittem, eleget tettem apai kötelességemnek. Hiszen idejében beavattam őt ambícióimba, és mindig a kultúra tiszteletében neveltem. De ezeket az eszményeket az én lányom két éve cserbenhagyta. Egy autóügynök szeretője lett. Igen, az ő példája rázott fel engem. Aki így lépi át a határt, elveszti függetlenségét, életcélját, eszményeit. Én pedig már nem élhetek anélkül. Túlságosan meggyőződésemmé vált, hogy valamit adnunk kell az emberiségnek. Nem, nem élhetünk üresen, tartalmatlanul. Életünk puszta fenntartása nem menthet ki minden energiánkat. Nem semmisülhet meg bennünk minden jó, ami egy általánosabb érdeket szolgálhat.

— Kérem, adja a becsületszavát — tette hozzá kis szünet után —, hogy itt a hajón minderről hallani fog. Sem a kapitány, sem Rebreanu nem kért tőlem magyarázatot, de valakinek el kellett mindezt mondanom.

— Ha egyszer úgy látja, hogy használhat a történtekkel, s meggyőzhet valakit még arról, mi a végzetes, mi a tragikus, nem bánom, ha megírja. A neveket változtassa meg — de az igazsághoz ragaszkodjék.

Kimerülten dőlt vissza a nyugágyra. A hajó a nyílt tengeren futott, maga mögött hagyva a hosszú, fehér, gyöngyöző uszályt. A hűvösödő éjszakában valami megnyugvásfélét láttam Hollay arcán. Csak annyit mondott, mint amikor keserves csalódás árán valamit újra kezdünk, amitől el nem szakadhatunk.

(Folytatjuk)

Sport

Gratulálunk

Sok nagy vívó csatából tért már haza győztesen Kamuti Jenő, a BVSC válogatott tőrvívója. Egyízben megnyerte a Martini és a Giovannini Kupát. Nevét gyakran hirdették nagy címbetűk a világ sportsajtóban. A párizsi VB-n is tagja volt a világbajnokságot nyert magyar tőrcsapatnak. Ez volt élete legnagyobb eredménye. A nagy világversenyek egyéni számában azonban nem sikerült neki eljutni a dobogóig.

A 24 éves orvostanhallgató a Torinói Vívó Világbajnokságra sem a legjobb körülmények között utazott el. A felkészülésben kissé vissza vetette sérülése és egyetemi vizsgái. Ő mégis bízott a jó szereplésben. Bízott, mert példátlan szorgalma, hallatlan akaratereje ezúttal is átsegítette a nehézségeken.

Kamuti Jenő a magyar versenyzők közül egyedül jutott be a legjobb nyolc közé. Bár a döntőben kiütközött rajta, hogy egészségileg nincs teljesen rendben. Ennek ellenére rendkívül szívósan, okosan versenyzett és ha a szovjet Zsdanovicstól nem szenved 5:4 arányú vereséget a dobogó legmagasabb fokára kerülhetett volna. Így azonban meg kellett elégednie az ezüst éremmel, amire mi felettébb büszkék vagyunk.

Az előkelő második helyezéshez, az ezüst éremhez gratulálunk Kamuti Jenőnek, a BVSC sokszoros válogatott versenyzőjének, a szerény, becsületes sportembernek, aki a nagy világversenyen dicsőséget szerzett egyesületének a magyar vívósportnak és hazájának egyaránt.

— v —

Jubilál a Soproni VSE

A Soproni VSE ebben az évben ünnepli fennállásának negyvenedik évfordulóját. A népszerű egyesület vezetői közgyűlésen emlékeztek meg az évfordulóról. A közgyűlésen méltatták az SVSE négyévtizedes múltját, eredményeit és meghatározták a jövő feladatait.

A jubiláló egyesületnek egyébként a labdarúgók kedveskedtek a legméltóbb ajándékkal. Az NB III. Északnyugati csoportjában bajnokságot nyertek s így jogot szereztek maguknak az NB II-be jutáshoz. Az őszi idény július 30-i nyitányától újból NB II-es mérkőzéseken buzdíthatják kedvenc csapatukat a soproni vasutasok és a város labdarúgást kedvelői egyaránt.

A jubiláló egyesületnek mi is kívánunk újabb sportsikereket, a labdarúgó-csapatnak pedig jó szereplést az NB II-ben.

A Kilián mozgalom hírei

Az elmúlt hetekben néhány budapesti vasúti szolgálati helyen megnéztük, hol tartanak a Kilián-mozgalomban. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy sportköreink, szakszervezeti bizottságaink nem sokat tettek a Kilián Testnevelési Mozgalomért. Vegyük csak sorra az üzemeket:

Északi Járműjavító

Az üzemben eddig 86 dolgozó fizette be a 10 forintot, közülük már többen szereztek pontokat. A szervezési munka folyamatos. Bár az első jól sikerült Kilián-verseny óta nem rendeztek újabb versenyt. Az Északiban egyébként igen élénk sportélet folyik, s az üzemi bajnokságokat is beszámítják a Kilián-mozgalomba.

Hídépítési főnökség

A Kilián-mozgalomban eddig 20 fő jelentkezett. Mint a sportkör vezetői és a szakszervezeti bizottság sportfelelőse elmondta: főnökségüknél nagyon nehéz a tömegsport szervezése, mivel a dolgozók az ország különböző részében szétszórtan végzik munkájukat. Ez igaz, de meg kell mondani, hogyha alaposabb felvilágosító munkát végeznek, sokkal többen jelentkeztek volna. Hiszen az üzemi bajnokságokban mintegy 100 dolgozó vesz részt.

Landler Járműjavító

A budapesti szolgálati helyek közül ebben az üzemben sikerült legtöbb fiatalt mozgósítani a Kilián Testnevelési Mozgalomban való részvételre. Eddig 150-en jelentkeztek. A sportkör vezetői, a szakszervezeti bizottság és a KISZ sportfelelőse az üzemi bajnokságok mellett is szerveznek olyan versenyeket, ahol a mozgalomban résztvevők gyarapítják pontszámukat.

MÁV Gépjavító Vállalat

Az üzemben rendszeresen megrendezik a házibajnokságokat. Ezenkívül a szakszervezeti és a kerületi bajnokságokban is indítanak csapatot. Az élénk tömegsportmunka ellenére sem tudtak jelentősebb eredményt elérni a Kilián Testnevelési Mozgalomban. Az üzemben 141 a KISZ-tagok száma. Ezzel szemben csak mintegy 70 fiatal jelentkezett a Kilián-jelvény megszerzésére. A jelentkezők számára is kevés versenyzési lehetőséget biztosítottak.

Keleti pályaudvar

A Keletiben tették eddig a legkevesebbet a Kilián-mozgalomért. Még csak a szervezésnél tartanak. Ez azért is meglepő, mert a különböző sportágakban kiírt üzemi bajnokságokban mintegy 400 dolgozó vesz részt. A szakszervezeti bizottság, a KISZ sportfelelősének az elkövetkezendő hetekben sokkal alaposabb felvilágosító és szervező munkát kell végezniük a dolgozók között.

Lakáscsere

— **Kisvárda állomáson** szoba-konyha, előszoba, éléskamrából álló vasúti lakásomat elcserélném Cím: Cseh Sándor Kisvárda, állomás.

— **Elcserélném Veresegyházán** az állomás mellett levő 2 szoba komfortos tanácsi rendelkezésű lakásomat hasonlóra. Lehetőleg Budapest Nyugati pu. környékén Dr. Matus 117—909. Érdeklődni hétfő, szerda, péntek délelőtt és kedd, csütörtök szombat délután lehet.

FAZEKAS LAJOS:

A harmonikázó katona

A vidám katona harmonikázott.
És körülállták a társai őt.
— Vonatra vártak; hát így töltötték el
indulásig az unalmas időt.

A váróterembe szép fiatal lány
jött be, virággal, s szótlan ültek ott
munkás férfiak, s falatoztak csöndben,
úgy hallgatták a harmonika-szót.

Hallgattam én is, könyvemet letéve,
— kintről mozdonyok füttye sem zavart.
A vidám katona harmonikázott,
s a többiek mind dúdolták a dalt...

Divatbemutató
a Nyugati-pályaudvaron

Bátran mondhatjuk, soha nem látott színes demonstráció szemtanúi voltak az utasok és szabadnapos vasutasok — július 26-án, Anna napján — a Nyugati-pályaudvaron.

Hadd szóljunk róla:

Sürgés-forgás jelezte az előkészületeket. A műszaki dolgozók — társadalmi munkában — csinos színpadot és a bemutató részére hosszú sétálót építettek a ceglédi váróteremben, ahol a falakon mikrofonok és hangszórók voltak elhelyezve. (Halottunk már jobban szóló hangszórókat is.)

Egyre teltek a széksorok... A Nyugati-pályaudvar dolgozó nőinek nagy találkozója volt ez a divatbemutató. De sok vendéget, főleg átutazó nőket is becsalogatott a jazz muzsika.

A hatalmas ablakokon át beszökő napsugár, a pirosba öltöztetett színpad, a csillogó zeneszerszámok, színházzá varázsolták a máskor zajos, füstszagú pénztárcsarnokot.

Aztán felgördült a függöny...

A konferanszié néhány barátságos szóval méltatta azt a valóban jó gondolatot, melyet közösen szült a Nyugati-pályaudvar szakszervezeti bizottsága és a Magyar Divatcsarnok vezetősége.

A műsor ismertetése után megkezdődött a manekenek felvonulása. Bizony nehéz helyzetben volt a szemlélő, nem mindig tudta, hogy a magyar ipar termékeit, a csinos, jóvonalú és meglepően olcsó ruhákat nézze-e, vagy a csinos lányokat? Fehér, kék, sárga, zöld, sima és mintás, kivágott és zárt, főleg rövid szoknyás női ruhák, három gombos rövid bőhátú férfi zakók, hajtóka nélküli divatos, de mégsem „huligános" nadrágok vonultak fel a színpadon. Négy-öt éves kislányok és fiúk, kék és rózsaszín, egy- és kétrészes gyermekruhákban topogtak végig a nézők előtt.

Aztán a „Görbe tükör"-együttes énekelt, majd a konfekció-áruházak kirakatainak panoptikumfiguráit mutatták be, valóban görbe tükörben. Balassa Tamás zenekara külföldi és népszerű magyar slágerekkel szórakoztatta a közönséget. Majd megint sok szép ruha következett: komplékat, fehér és színes kabátokat és ballonkabátokat mutattak be.

Egy színes csokor virág volt ez a divatbemutató. Hangulat, jókedv, szórakozás és hasznos propaganda. Gratulálunk mindazoknak, akik megvalósították és segítettek a rendezésben. — gergely —

Tetszett a kiállítás

A vasutasnap tiszteletére a *Nyugati pályaudvar* kultúrvárótermében megnyílt vasutas képzőművészeti kiállítás igen nagy hatást gyakorolt rám. Elismerés illeti a bírálóbizottság munkáját is, mert ilyen sok jó alkotás közül nem volt könnyű kiválasztani a legjobbakat.

Véleményem szerint *Tóth János Mozdonyszerelde* című képe valóban első díjat érdemel. De nagy figyelmet érdemel a *Felsővezetékjavítók* III. díjjal jutalmazott képe is. Nagyon tetszett *Langer Dezső Cséplés, Szegfű János Kovácsműhely, Ficzere László Krampácsolók, Bede István Kikötőrészlet* című festménye.

A kultúrváróteremben megrendezett kiállítás arról tanúskodik, hogy a vasutas képzőművészeknek jó irányítóik vannak. A magam részéről további sikereket, eredményes munkát kívánok azoknak a vasutasoknak, akik a munka után a képzőművészetnek szentelik idejüket.

Ifj. Bede Lajosné
Budapest

Viharos utazás

Július 13-án azon a bizonyos viharos napon utaztam Budapestről Tapolcára a 2104-es gyorsvonattal. Polgárdit elhagyva olyan viharba keveredtünk, hogy alig lehetett látni a sűrű porfelhőtől. Helyenként a vonat is lassan közlekedett, gyakran lehetett érezni, hogy a motorkocsi valósággal birkózik a viharral. Öröm volt látni, amint a megállóknál a jegyvizsgálók segítettek a leszálló utasoknak, nehogy baleset érje őket. Olyan esetet is láttam a vonat ablakából, amely szinte példanélkül áll. *Balatonakarattyánál a 15-ös őrház őre családjával együtt oltotta a töltés oldalán egy előzőleg elhaladt mozdony okozta tüzet.*

Dicséret illeti a motorvezetőt is, hogy a nagy vihar a sok nehézség ellenére a gyors menetrend szerint érkezett Tapolcára, a célállomásra.

Bognár Károly
Tapolca

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

Köszönet

A gyömrői vasutas nyugdíjas csoport elcserélne egy jó állapotban levő zongorát televízióra. Azok a kultúrotthonvezetők, tánccsoportok és kultúrcsoportok, akiknek szükségük lenne zongorára, a csere végett vegyék fel a kapcsolatot a gyömrői vasutas nyugdíjas csoport vezetőségével.

HÍREK

Hol lehet vizet inni?

A napokban érdekes párbeszédnek voltam fültanúja Győr állomáson.

Kora délután volt. A júliusi nap bőven ontotta fényét. A vágányokon indulásra váró vonatok. A második és a harmadik vágány közti peronszigeten az Utasellátó büféje mint egy ostromlott vár. A kiszáradt torkú utasok egymást taposták, hogy egy kis hűsítőhöz jussanak.

A Budapest felé induló személyvonat gyerekkocsija felől fiatal asszonyka igyekezett a tömeg felé. Egyik kezében üres üveg, a másikkal öt év körüli kislánya kezét fogta. Ő is hűsítőt akart venni az útra. De mivel a büfé megközelíthetetlen volt, az aluljárónál álló kapushoz fordult:

Tessék mondani, hol lehet itt vizet inni? — kérdezte udvarias hangon.

— Hogy hol lehet vizet inni? — ismételte a kérdést a borostás arcú kapus. — Ez fogas kérdés. Itt csak az Utasellátó büféjében van víz, de az most megközelíthetetlen. Ahhoz meg már nincs idő, hogy bemenjen a női WC vízcsapjához — már megbocsásson, hogy ezt mondom, de itt Győrben az utas számára máshol nincs vízivásra lehetőség.

Hát igen! Győrben megépült az új felvételi épület. Most átépítik, korszerűsítik a szigetperonokat, de arról megfeledkeztek, hogy az utasok részére ivóvizet biztosítsanak. Ezért ez a kérdezz-felelek játék — amelynek tanúja voltam —, naponta százszor megismétlődik Győrben, az új, szép, modern állomáson.

Kedves illetékesek, helyes ez?

Ivó

— **Szocialista szerződést kötött** a miskolci Erkel Ferenc vasutas művelődési otthon több környező üzemmel és termelőszövetkezeti községgel. Az üzemek segítik a művelődési otthon fenntartását, ezért cserébe látogathatják a szakköröket és az előadásokat.

— **Új utasváróhelyiséget avattak Keszthelyen.** Az utazóközönség, amely eddig szűk váróhelyiségben kuporgott, örömmel fogadta az új létesítményt.

— **Júliusban pótolták a lemaradást.** A Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-ben az első negyedévben lemaradás mutatkozott a tervteljesítésben. A dolgozók azonban a vasutasnapi ünnepi műszak alatt pótolták a lemaradást.

— **Harmincéves a hatvani Vasutasi zenekar.** Július 2-án jubileumi hangversenyen ünnepelte 30 éves fennállását a hatvani vasutas zenekar. A jól sikerült ünnepségen a zenekar régi tagjai is megjelentek.

— **Vasúti szerencsétlenség Angliában.** Július közepén egy kirándulókat szállító expressz Blackpoolnál belerohant egy a pályatesten álló tehervonatba. A szerencsétlenségnek hat halálos áldozata és százhúsz sebesültje volt.

— **A kulturált utazásért.** A Rákospalota — Veresegyház — Vác közti vonal állomásainak dolgozói szinte egymást múlják felül a felvételi épület környékének virágosításában. Különösen sokat tesznek a kulturált utazás megteremtéséért Veresegyház, Fót, Vácrátót és Őrszentmiklós vasutasai.

A szerkesztőség üzeni

Bognár Károly Tapolca, Csomor János Szolnok, Cseh Zoltán Szolnok, Ugiyai Sándor Miskolc, Juhász Pál Vámosgyörk, Dóri János Káposvár, Tótka Károly Szeged, Várnai László Pécs, ifj. Bede Lajosné Budapest, Cserháti József Szeged, Pintér Lajos Vácrátót Szentgáli István Gyöngyös, Behán Rózsa Kazincbarcika, Krakkai Lajos Budapest, Szládi Sándor Szeged. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Cserháti József Szeged, Pintér Lajos Vácrátót, Bódogh Mihály Dombóvár, Tóth Mihályné Budapest, Bognár Károly Tapolca. **Írásaikat hely hiányában közölni nem tudjuk.**

— **Rádiólránytású váltóállítást** próbáltak ki szovjet vasutakon. A váltókat, jelzőket egyelőre 200 méter távolságon belül tudják rádiójelekkel állítani.

— **Járási tsz-napot rendeztek** július 23-án Nógrád községben. A tsz-nap alkalmából a szakszervezet központi szimfonikus zenekara jól sikerült hangversenyt adott a községben.

— **Tiltakozó nagygyűlés Miskolcon.** A vietnami nép iránti testvéri együttérzés jegyében rendezett nagygyűlést a Miskolc Tiszai pályaudvar pártszervezete és szakszervezeti bizottsága az Erkel Ferenc vasutas kultúrotthonban. A nagygyűlésen mintegy 400 vasutas emelte fel tiltakozó szavát az amerikai imperialisták vietnami mesterkedései ellen.

— **Egymillió forintos költséggel** korszerűsítik Szigetvár állomást. A felvételi épület átépítésére nemcsak öreg volta miatt van szükség, hanem az állomás megnövekedett forgalma is szükségessé teszi. A tervek szerint a munkálatokat az év végére befejezik.

— **A szakma ifjú mestere.** Zalaegerszeg csomóponton a vasutasnap előtt tartották meg a szakma ifjú mestere mozgalomban részt vevő fiatalok vizsgáztatását. Az állomástól három, a fűtőháztól négy öt fiatalnak sikerült megszerezni a jelvény arany, ezüst, illetve bronz fokozatát.

— **Jól sikerült termelési tanácskozáson** értékelték az első félév eredményeit Szeged-Rókus állomás dolgozói, akik a kocsitartózkodásban 109, a kocsikihasználásban pedig 111 százalékos eredményt értek el.

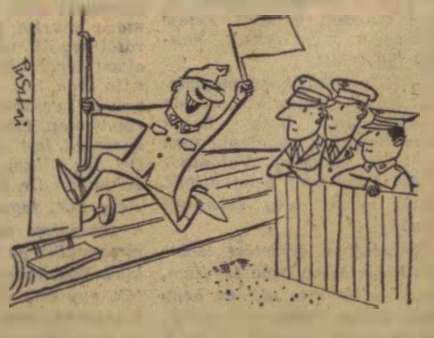
— **Balatonszentgyörgy állomás** dolgozói is segítettek az aratásban a balatonberényi Magyar Tenger Tsz-nek. A vasutasok jó munkát végeztek a tsz gabona földjein.

— **Új vasúti híd a Rinyán.** A hídépítési főnökség 23-as számú építésvezetőségének dolgozói építették át Bodvica állomás közelében a Rinyapatak vasúti hídját. A Somogyszob—Barcs között létesült új hidat már átadták a forgalomnak.

Talán túlzás

— Még kiszállni sem volt időm, olyan gyorsan tolták ki a szerelvényt az Állatkert mellé. Szerencsére volt, aki segítségemre sietett.

Ne ilyen nemzetközi versenyt



— Hát idefigyeljetek! Így tolat egy magyar kocsirendező!

(Pusztai Pál rajza)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. AUGUSZTUS 16.

AZ ŐSZI FORGALMI FELADATOKRÓL

Írta: Bangó Sándor vezérigazgatóhelyettes

Az őszi forgalommal kapcsolatos feladatok taglalásánál úgy vélem, helyes, ha az első félév eredményeiből indulunk ki.

Mindenekelőtt megállapíthatjuk, hogy az első félévben a meglevő hiányosságok mellett is számottevő eredményeket értünk el. *Áruszállítási tervünket teljesítettük* és ezzel eleget tettünk annak a követelménynek, melyet a népgazdaság a szállításra felkínált árumennyiség továbbításával kapcsolatban a vasúttal szemben támasztott.

Nem értünk el azonban megfelelő eredményt az üzemvitel gazdaságossága tekintetében. Eredményeinket még mindig magas üzemi ráfordítások jellemzik.

A személyszállítási terv erre az évre 318,9 millió fizető utas elszállítását írja elő. Ez 9,9%-kal magasabb, mint amelyet az elmúlt második félévben teljesítettünk. Meg kell jegyeznünk, hogy az első félévben ezt a tervtényezőt nem teljesítettük. Az őszi forgalomban sem szabad elhanyagolni az utasszállításnak, mind mennyiségi, mind minőségi vonatkozásban előttünk álló feladatait. Az áruszállításnál kifejtendő erőfeszítések mellett *mindenképpen biztosítani kell a kultúrált utazás feltételeit, az állomások és szerelvények tisztaságát.*

Nagyobb gondot a nemzetközi vonatokra

Az elmúlt félévben a személyszállító vonatok 97,84%-a közlekedett menetrend szerint. A második félévben is el kell érnünk, hogy a személyszállító vonatoknak legalább 97,5%-a menetrend szerint közlekedjen.

A személyvonatok közül különösen a nemzetközi vonatok közlekedését kell javítani. Ezeknél a vonatoknál szinte rendszeressé váltak a késések. A késéseket helytelen forgalom szabályozás, vontatási nehézmények, sebesség korlátozások és részben az átmenő utasforgalom növekedése okozta.

Az 1961. évi áruszállítási terv 98,6 millió tonna. Vállalásunk szerint azonban 102 millió tonna árut kell elszállítani. Figyelemmel a második negyedévi lemaradásra és arra, hogy az áruszállítás nagyobbik része az év második felére esik, *a második félévben közel 55,5 millió tonna árut kell elszállítani az első félévi 46,5 millió tonnával szemben.* Ez a mennyiség 13%-kal több, mint amennyit a múlt év második felében szállítottunk.

A szállítási feladatok ismeretében meg kell vizsgálnunk a szállítások lebonyolításával összefüggő üzemi munka gazdaságosságát, szervezettségét és eredményességét. Bár az üzemi teljesítmények alakulását erősen befolyásolja a szállítások volumene, a gazdaságos teljesítés mégis nagyrészt a vasutasok jó munkájától, a szolgálati helyek együttműködésétől, a fegyelmezett és tervszerű munkától függ. A szállításokat sok tényező befolyásolja, éppen ezért fokozottan fel kell készülni arra, hogy az őszi hónapokban ne maradjon elszállíttatlan áru a vasút hibájából.

Sajnos, az első félévben az elegy mozgás meglassult, az elegy továbbítás szervezettsége hiányos volt. Ennek következtében meglehetősen gyakori volt a csatlakozás mulasztás. Mindez fékezte a tehervonatok átlagos terhelésének további emelését.

Tehervonatoknál 75 százalékos menetrendszerűséget

Az elmondott hiányosságokra rávilágít a vonatközlekedési terv és a menetrendszerű közlekedés mutatóinak teljesítése is. 1961 első félévében a vonatközlekedési tervbe felvett — az abban kijelölt elegygyel és viszonylatban közlekedett vonatok aránya az összes közlekedett vonatokhoz viszonyítva 85,65% volt. Az első félévben a tehervonatok 72,85%-a, az előző év azonos időszakában pedig 74,96%-a közlekedett menetrend szerint. *A második félévben feltétlenül tovább kell fokozni az elegynek a vonatközlekedési terv alapján történő továbbítását és el kell érni, hogy tehervonataink 75%-a menetrend szerint közlekedjen.*

Az elegymozgás ütemére és tervszerűségére legkedvezőtlenebbül a szinte rendszeressé váló géprevárások hatnak. Az is igaz, hogy a géprevárások nagy része abból adódott, hogy rosszabbodott a tehervonatok menetrendszerűsége, így érkező gép hiányában a vonatokhoz nem lehetett a gépeket megfelelő időben kiállítani. A géprevárások számának emelkedése annak is következménye, hogy mind az elszállításra tervezett árusúly, mind az ezzel összefüggő mozdított rakott kocsik arányában a tervezettnél kevesebb mozdonyt üzemeltettünk.

A géprevárásokat gyakran alaptalanul azzal indokolják, hogy a személyszállító vonatok indításához az új menetrendben több gőzmozdonyt használunk fel, több tolómozdonyt igényel az egységes vonatterhelési norma szélesebbkörű alkalmazása, a rakodóhelyek gyakoribb kiszolgálásához, a rakodási idő csökkentése folytán több tolatómozdony szükséges, több mozdonnyal jár a menetirányítói tolatómozdonyok rendszerének alkalmazása. Az ilyen és hasonló indokok csak részben helytállóak.

Az elegy továbbításának nincsenek üzemgazdasági akadályai. Ehhez azonban elengedhetetlenül szükséges a személyszállításnál indokolatlanul lekötött nagyjeljesítményű gépek átcsoportosítása tehervonatok továbbítására, ugyanakkor a javításos mozdonyok műhelyi és fűtőházi átfutási idejét is csökkenteni kell.

A tehervonatok menetrendszerűségének további javítása és ezzel koordináltan a vontató járművek körültekintő gazdaságos felhasználása, a géprevárások számának csökkentése felvet egy másik központi kérdést, a tiszta tehervonati és kombinált mozdonyfordulók betartásának fontosságát. Az ezzel kapcsolatos célkitűzések értékelésével intézményesen csak ez év január 1-től foglalkozunk, de már az első félév eredményei alapján is megállapítható, hogy ennek a célkitűzésnek ösztönző jellege megfelel a várakozásnak.

Minél több irányvonatot

A folyamatos fejlődés tehát ezen a téren is mutatkozik, de a munka további eredményessége érdekében *nem lehet elhallgatni egyes igazgatóságoknak azt a helytelen eljárását, hogy a vonatközlekedési tervben kijelölt valamennyi tehervonatot befektetik a fordulókba.* Elfeledkeznek arról, hogy ezzel az eljárással — jól lehet a mutató értékelésénél a mozdonyfordulások betartása mellett figyelembe vesszük a fordulókba befektetett tehervonatok mennyiségét is — a kívánt célt nem lehet elérni, mert a tapasztalat azt mutatja, hogy a vonatközlekedési tervben szereplő vonatoknak még az őszi forgalom idején is 85—90%-a közlekedik le. Ezenkívül az sem elhanyagolható szempont, hogy a fentiek következtében emelkedik a gépmenetek száma, ami növeli az üzemi ráfordítások negatív jellegű eredményét.

(Folytatjuk.)

A VASÚT ÉLÜZEMEI

1961. I. félévének eredményei alapján a következő vasúti csomópontok, illetve szolgálati helyek nyerték el az élüzem címet, s az ezzel járó pénzjutalmat:

VASÚTI CSOMÓPONTOK

Hatvan, Debrecen, Komárom, Győr, Szeged, Celldömölk, Eger, Baja, Bátaszék, Kisterenye.

ÁLLOMÁSOK

Szob, Kőbánya-teher, Bp. Angyalföld, Vámosgyörk, Bánréve, Kisújszállás, Kunszentmiklós—Tass, Orosháza, Komló, Várpalota, Veszprém.

PÁLYAFENNTARTÁSI ÉS ÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉGEK

Tapolcai, Bp. Ferencvárosi, Bp. Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség, Szentesi Építési Főnökség, Hídépítési Főnökség, Magasépítési Főnökség.

EGYÉB SZOLGÁLATI HELYEK

Budapest Jobbparti TBFF., Miskolci TBFF, Szegedi TBFF, Budapest—Nyugati Szertár, Celldömölki Osztószertár, Nagykanizsa Szertár, Szolnoki Járműjavító ÜV.

Vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesülő szolgálati helyek

Budapesti Igazgatóság

Bp. Keleti-pu., Bp. Nyugati-pu., Bp. Déli-pu., Székesfehérvár állomás, Bp. Józsefváros állomás, Salgótarján külső állomás, Mosonmagyaróvár állomás, Kispest állomás, Budafok—Háros állomás, Bp. Nyugati Rakodási Főnökség, Balassagyarmat fűtőház, Villamos Felsővezeték Ép. Vez., Rákos Motorüzem, Bp. Terézvárosi Pft. Főn., Győri Pft. Főn., Esztergomi Pft. Főn., Hatvan—Salgotarjáni Pft. Főn., Székesfehérvári Pft. Főn., Bp. Balparti BBF., Távközlő Fenntartási Főnökség, Bp. Ferencváros Szertárfőnökség, Bp. Keleti Villamos Fenntartási Főnökség.

Miskolci Igazgatóság

Miskolc-Tiszai-pu., Diósgyőr-Vasgyár állomás, Berente szén-pu., Kál-Kápolna állomás, Sárospatak állomás, Gyöngyös állomás, Miskolc fűtőházi szertár.

Debreceni Igazgatóság

Nyírábrány állomás, Mátészalka fűtőház, Nyírbogdrog kisvasúti fűtőház, Debrecen Déli Pft. Főn., Debrecen Műhelyi Szakszertár.

Szegedi Igazgatóság

Szeged-Rókus állomás, Makó állomás, Hódmezővásárhely állomás, Kiskunfélegyháza állomás, Szentes állomás, Kiskunhalas állomás, Mezőhegyes állomás, Békéscsaba állomás, Makó fűtőház, Békéscsaba kisvasuti fűtőház, Kecskeméti Pft. Főn., Szentes fűtőház, Mezőhegyes fűtőház.

Pécsi Igazgatóság

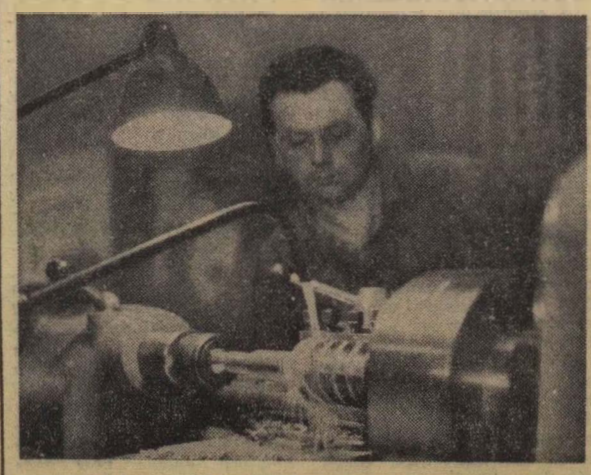
Pécs állomás, Balatonszentgyörgy állomás, Pécsbányarendező állomás, MÁV GV. Üzemfőnökség Hird, Kaposvár fűtőház, Nagykanizsa Pft. Főn., Somogyszob állomás, Szentlőrinc állomás, Szekszárd állomás, Gyékényes állomás, Dombóvár Szertár, Nagykanizsa állomás, Siófok állomás.

Szombathelyi Igazgatóság

Szombathely állomás, Tapolca állomás. Keszthely állomás, Körmend állom , Veszprém-külső fűtőház, Pápai Pft Főn., Szombathelyi TBFF, Zalaegerszeg fűtőház.

A vasúti főosztály felügyelete alá tartozó vállalatok és főnökségek

Szombathelyi Járműjavító ÜV., Utasellátó ÜV., Jegynyomda Főnökség, Országos Olajelosztó szertár.



Kiss Gyula, a Székesfehérvári Járműjavító esztergályosa mint szakszervezeti bizalmi is eredményesen dolgozik.

Éljen augusztus 20, alkotmányunk ünnepe!

Munka és kenyér

Érte fáradunk s keményedik izmunk,
míg hajlítjuk az érdes vasakat,
s azért tűrjük fel karunkon az ingujjt,
— így lesz a lendület is szabadabb.

A kenyérben a munka testestül meg,
s célok, mi az embernek jövőt ád.
— Kenyeret kér az anyjától a gyermek,
s az pirositja kerek mosolyát.

— Ó békétlenség kovásza: háború!
be fekete volt a te kenyered.
Csodáltam bár, mint tudatlan, kiskorú
gyermek, fönn a repülőgépeket.

A kenyér a föld s a béke aranya,
kincsnél féltettebb, mindennapra kell,
Melegit s életet ád, mint az anya,
mert munkából lett, s ami fölnevel...

Fazekas Lajos

ÉRDEMES VOLT

A balassagyarmati fűtőház dolgozói még az év elején célul tűzték ki az élüzem szintek teljesítését. Az elhatározást tettek követték. S az eredmény? Teljesítettük az élüzemszintet s mivel balesetünk nem volt az *első félévi eredményeink alapján vezérigazgatói elismerésben részesültünk.*

Dolgozóink a szolgálat mellett a társadalmi munkából is kivették a részüket. Nagyon sok segítséget nyújtottunk a *balassagyarmati Palócföld Tsz*-nek. Sok munkát vett igénybe a fűtőház környékének csinosítása is, de megérte, mert a gócponti szolgálati helyek közül az első helyen végeztünk. A fűtőház KISZ-fiataljai társadalmi munkában röplabdapályát létesítettek.

Rónási István szb-titkár
Balassagyarmat

DICSÉRETES DOLOG

A közelmúltban *Taktaharkány* állomás forgalmi irodájában jártam. A falon egy táviratot pillantottam meg, amelyben ez állt: *„Intézetünk iránt tanúsított előzékeny pontosságukért a vasutasnap alkalmából fogadják dicséretünket és hálás köszönetünket." Aláírás: Gyermek Otthon Igazgatósága, Megyasszó.*

Több hasonló jellegű táviratot is díszíti az iroda falát. Ez arra enged következtetni, hogy Taktaharkány állomás dolgozói a szolgálat ellátása mellett más szervek iránt előzékenyek, szolgálatkészek Dicséretes dolog.

Papp Tivadar

500 ezer forint megtakarítás

Befejezéshez közeledik *Pécs állomás* területén a *Jókai utcai* vízlefolyó vasúti vágányok alatti csőáteresznek építése. A munka befejező részét, a 17 tonnás csőátereszeket a MÁV 45 tonnás gőzdaruja végzi.

A több mint 1 millió 400 ezer forintos munkánál jelentős újítás született. *Molnár Miklós* műszaki főintéző újítása révén a szokásos provizórium megépítése mellőzhetővé vált. Ezáltal a kéthónapos 10 km/óra sebességkorlátozásra sem került sor. Mindez 500 ezer forint megtakarítást eredményezett.

Várnai László

VAN INGKABÁT, NINCS INGKABÁT!

Néhany évvel ezelőtt — egy jó gondolat és nagyon rossz szabók — ingkabátot rendszeresítettek a vasútnál. Ránc itt, ránc ott, kicsit rövid, kicsit hosszú, szorít vagy bő és kalimpál belőle a mezítelen kar.

Többeknek nem tetszett, de azért használni kezdtük és megszoktuk.

Egyszer csak valakik észrevették azt, amit a viselők az első pillanatban észrevettek és megtiltották az ingkabát viselését, azoknak akik felekkel, utasokkal foglalkoznak. (Főnök, forgalmista ügyeletes stb.)

Maradt a szép és nyáron nagyon meleg szövetzubbony. (Igényes valakinek ugyanis a vászonruha sem tetszik.)

Jó úton haladunk, mert a felsőbbség igényes a dolgozók külsejével kapcsolatban is. Nincs baj a ráfordítás, a ruhaellátás kérdésével sem.

De azt, hogy egy hasznos ruhadarab rosszul sikerült, nem volna jobb úgy megoldani hogy a gyártó céggel szemben is legyünk igényesek? Akkor lesz ingkabát, ha már van ingkabát! — lyf —

A szakma ifjú mesterei

A szegedi igazgatóság területen is megtartották a szakma ifjú mestere mozgalomban jelentkezett fiatalok vizsgáztatását. *A vizsgára jelentkezett 158 fiatal közül 75 felelt meg a követelményeknek.* Közülük tizenheten a jelvény arany, negyvenharman ezüst, tizenöten pedig bronz fokozatát szerezték meg.

A szakma ifjú mestere jelvényt, az okleveleket, a pénz- és könyvjutalmat az alkotmány tiszteletére rendezendő ünnepségen adják át a fiataloknak. **Sziládi Sándor** Szeged

850 millió forintos forgalom

Ilyen [illegible] egyenruhát kapnak az Utasellátó vonatokon szolgálatot teljesítő pincérei és mozgó árusai. (Gonda György felv.)

Az Utasellátó Üzemi Vállalat eredményeiről, az utasellátás fejlődéséről tartott sajtótájékoztatot augusztus 9-én *dr. Harsányi Zoltánné*, a vállalat igazgatója a *Magyar Sajtó Házában*. Elmondta, hogy jelenleg a pályaudvari vendéglátó hálózat 203 egységből, 124 söntes-büfé, 77 melegkonyha, ezen belül 25 kisvendéglő és 2 bisztróból áll. Ezenkívül 31 hálókocsi, 32 étkezőkocsi és 40 büfékocsi biztosítja az utazóközönség ellátását.

A hálózatot állandóan korszerűsítik, gépesítik.

1960-ban a vállalat több, mint 7 millió forint értékben szerzett be gépeket.

A Balaton menti egységekbe a legmodernebb termelő és kiszolgáló gépeket állították be.

Kelenföldön új büfét, *Hatvanban* és *Szolnokon* új büfépavilonokat létesített a vállalat. Augusztus 20-án *Kazincbarcika* állomáson nyílik új büfé. Ugyanezen a napon nyílik meg az átadásra kerülő új debreceni felvételi épületben az Utasellátó korszerű étterme, bisztrója és négy pavilonja. Még ebben az évben megszüntetik a *Nyugati pályaudvar* várótermében működő söntést. Helyébe új önkiszolgáló gyorsbüfét rendeznek be.

Fejlődik a hálókocsi-ellátás is.

A hálókocsi-kalauz már nemcsak italt szolgál fel hanem reggelit, teát, kávét és büféárut is ad a vendégeknek.

Az Utasellátó az idén 850 milliós forgalomra számít.

Az eddigi forgalomból arra lehet következtetni, hogy számításuk beválik. Még valamit: szeptember elejétől a nemzetközi vonalakon új, szürke egyenruhájú alkalmazottak, műanyagkosárban árusítják az italokat és ételeket.

NEMZETKÖZI élet

Az V. szakszervezeti világkongresszus elé

Nagy jelentőségű eseménye lesz a szakszervezeti világmozgalomnak a Moszkvában 1961. december 6-tól 14-ig megrendezésre kerülő V. szakszervezeti világkongresszus. A kongresszus méreteinél, összetételénél és célkitűzéseinél fogva a legnagyobbnak ígérkezik a szakszervezeti világszövetség életében.

A moszkvai kongresszuson öt világrész több mint 1000 küldötte vesz részt és tanácskozik a szakszervezetek és a szervezett dolgozók feladatairól, az egység megteremtéséről. A kongresszuson a haladó szakszervezeti mozgalom nagy nemzetközi felvonulásának, az erők felmérésének és a feladatok meghatározásának lehetünk tanúi.

Tanácskozni fog a kongresszus a szakszervezetek tevékenységének és szolidaritásának fokozásáról, a dolgozók gazdasági és szociális követeléseiért vívott harc, az általános és teljes leszerelésért, a gyarmati rendszer teljes felszámolásáért, a békéért vívott küzdelem módszereiről.

Ezek a kérdések létfontosságúak a magyar szervezett dolgozók — köztük a vasutasság — számára is. A magyar szervezett dolgozók mindenkor ott voltak, amikor a nemzetközi munkásösszefogásért, a békéért tenni kellett.

De éreztük a proletár szolidaritás erejét akkor is, amikor hazánkat ellenforradalmi támadás érte. A Szakszervezeti Világszövetség vezetősége már a legnehezebb napokban hazánkban járt és a magyar forradalmi erőket, a munkásosztályt támogatásáról biztosította. A világ szervezett dolgozói anyagi lehetőségeikhez mérten jelentős támogatást adtak a magyar szervezett munkásoknak. Ezért gondol soha el nem múló hálával a Szakszervezeti Világszövetségre a magyar munkásosztály és ezért üdvözli őszinte örömmel és tettekkel a moszkvai kongresszust.

Azok a célkitűzések, melyeket az SZVSZ képvisel, ma a világ valamennyi haladó emberének támogatását bírják. Ezért a magyar dolgozók sem kívánnak e nagy jelentőségű moszkvai kongresszusnak csupán tétlen szemlélői lenni. Ezért fontos, hogy szakszervezeti szerveink minden lehetőséget használjanak fel arra, hogy a vasutas dolgozók legszélesebb rétegei ismerjék meg a Szakszervezeti Világszövetség jelentőségét és harcát, melyet a munkásosztály felemelkedéséért, a békéért, a nemzetközi összefogásért folytat.

Legyen a Szakszervezeti Világszövetség V. kongreszusának előkészülete újabb állomása a szervezett vasutas dolgozók ama megnyilatkozásának, hogy szeretik nagy nemzetközi szervezetüket, azt munkájukkal, minden megnyilvánulásukkal készek támogatni.

Szakszervezeti szerveink a bizalmiaktól a központi vezetőségig mindent kövessenek el, hogy e nagy és nemes célokat hazánkban sikerre vigyük, és ezzel is biztosítsuk a Szakszervezeti Világszövetséget arról, hogy törekvésében ránk mindig számíthat.

125 tonnás vasúti kocsi

A *Szovjetunió* uráli vagonépítő üzemének kollektívája két, teljesen fémből készült, hegesztett kocsiszekrénnyel ellátott, nyolctengelyes önrakodó nyitott vagont épített kísérleti célokra. Az új vagonok kapacitása 125 tonna. A két közönséges, de [illegible]eralvázas kocsinak 22 kirakodó ablaka és két homlokajtaja van.

Ugyanebben az üzemben dolgozzák ki az alumínium kocsiszekrénnyel ellátott négy- és hattengelyes nyitott vagonok kísérleti példányait. Az alumínium használatával másfél tonnával csökkent a kocsik súlya.

Hordozható villanytelepek

A Szovjetunióban előállított és a szovjet vasutaknál bevezetett hordozható villanytelepek igen jó szolgálatot tesznek, különösen olyan helyeken, ahol a központi objektumoktól távol, éjjel kell dolgozniuk a brigádoknak.

Vasutaskongresszus Japánban

A *Japán Államvasutak* össz-japán szakszervezeteinek XXI. kongresszusát július közepén rendezték meg *Jamaguti* városban. A japán vasutasok a kongresszuson elfogadott program szerint tovább erősítik az állami vasutak dolgozóinak harcát a bérek emeléséért, a termelés tőkés racionalizálása ellen és a dolgozók életfeltételeinek javításáért.

A kongresszuson a sztrájkjog újbóli megszerzésére is határozatot hoztak. A sztrájkjogot az amerikai megszálló hatóságok vonták meg a dolgozóktól a háború utáni első években.

Vagontetők gyorshegesztése

A Német Demokratikus Köztársaság Gotha városkájában levő Wagonbau művekben új elektrogén hegesztő gépet állítottak be a vagontetők gyorshegesztésére. Az új gép a központi és az oldalvarratok mentén egyidejűleg végzi el a vagontető hegesztését. A hegesztőbrigád a gyors és minőségi munka mellett nagy mennyiségű időt takarít meg az új hegesztőgép segítségével.

Az egyeztető bizottságok gyakorlatából

A Debreceni Járműjavító ÜV. létszámába tartozó M. E. 1960. május 17-én segédmunkásként került a vállalathoz. 1960. június 15-én szolgálati érdekből bérelszámoló beosztásba tették. Ezt a munkakört látta el 1961. június 3-ig. Időközben március 13-tól május hó 8-ig betegállományban volt. A vállalat M. E.-t 1961. június 2-án orvosi felülvizsgálatra küldte a debreceni igazgatóság főorvosi hivatalához.

A főorvosi vizsgálat eredménye: — a Gy. 5. 1221/1961. sz. irat szerint — M. E. bérelszámoló vasúti szolgálatra alkalmatlan. „Tartós, jó szolgálat tőle nem várható."

A járműjavító vezetője 1961. június 3-án M. E. munkaviszonyát a Mt. 29. § 1 c pont alapján felmondta. Indoklás: „Államvasúti szolgálatra nem alkalmas."

M. E. a felmondás ellen panasszal fordult a vállalati egyeztető bizottsához. Előadta, hogy munkája ellen munkaviszonya alatt kifogás nem merült fel és hogy munkájának további ellátására alkalmasnak érzi magát. Az I. fokú egyeztető bizottsági eljárás során a vállalat becsatolta az orvosi véleményt.

A vállalati egyeztető bizottság a rendelkezésre álló adatok és az orvosi felülvizsgálat eredménye alapján M. E. panaszát elutasította.

Az elutasító határozat ellen M. E. fellebbezéssel élt a másodfokú egyeztető bizottsághoz.

A fellebbezési eljárás során a másodfokú egyeztető bizottság tudomására jutott, hogy a panaszos közben főorvosi felülvizsgálatot kért a KPM I/3. C. osztályától, ezért annak befejezéséig felfüggesztette az ügy tárgyalását, majd a főosztály főorvosi felülvizsgálata alapján megállapította, hogy panaszos bérelszámolónak vagy egyéb irodai munkára, továbbá más I. (első) csoportos munkakörre alkalmas.

A főorvosi vizsgálat eredménye és az összes körülmények mérlegelése után a másodfokú egyeztető bizottság helyt adott M. E. fellebbezésének, a vállalat felmondását és az elsőfokú egyeztető bizottság határozatát hatályon kívül helyezte és kötelezte a vállalatot M. E. munkaviszonyának helyreállítására. Elrendelte továbbá, hogy a panaszost eredeti munkakörébe helyezzék vissza és a távol töltött időre járó — átlagkeresetnek megfelelő — bért részére fizessék ki.

ELVI ÁLLÁSFOGLALÁS

Az évi rendes szabadságra való jogosultság

a) A dolgozót az évi rendes (alap és pót) szabadság minden munkaviszonyában megilleti, tehát jár a második állás és mellékfoglalkozás után is. Ha a dolgozó úgy veszi ki a szabadságát, hogy az alapvető munkaviszonya után, valamint a második állása, illetőleg mellékfoglalkozása után kivett szabadság különböző időpontra esik, úgy a dolgozó a szabadság ideje alatt is köteles ellátni a munkakörét abban a munkaviszonyában, amelyben szabadságot nem kapott. (Természetesen jogában áll a másik munkaviszonyában fizetésnélküli szabadságot kérni.)

b) Ugyancsak megilleti a dolgozót az évi rendes szabadság akkor, ha a törvényesnél rövidebb munkaidőre alkalmazták. Az eltérés csupán abból adódik, hogy a dolgozó mivel a munkaidejével arányos munkabért kap, a szabadságidőre járó munkabért is ennek megfelelően kapja (pl. ha a dolgozó napi négyórás munkaidővel heti huszonnégy órát dolgozik és egy hét szabadságot vesz ki, akkor az egy szabadságnapra eső átlagkeresete is a napi négyórás munkaidő munkabérének felel meg. *(Munkaügyi Minisztérium, Munkaiogi Önálló Osztály 9840/1961— (55) sz.)*

Milyen új tettekkel készül a szovjet vasutasszakszervezet a Szovjetunió Kommunista Pártjának XXII. kongresszusára

Írta: E. Cserednicsenko,
a szovjet vasutasszakszervezet központi vezetőségének elnöke

II.

A vasutas szakszervezeti bizottságok — feltárva és hasznosítva további kiegészítő tartalékokat a szállításokra vonatkozólag előírt feladatok túlteljesítése céljából — egyben közvetlen segítséget is szerveznek a mezőgazdaság részére. A *Kazah Vasút* vállalatainál például a társadalmi munka keretében több mint kétezer gépesítési szakembert és gépkezelőt képeztek ki a szovhozok és kolhozok számára. A mezőgazdasági üzemek felett védnökséget gyakorló vasutas dolgozók foglalkoznak a mezőgazdasági gépek és berendezések javításával, szükség esetén gabonaszárítókat és gabonatárolókat is építenek.

A Szovjetunió Kommunista Pártja Központi Bizottsága januári plénumának határozataival összhangban *két minisztériumunk Kazahsztan szűzföldes körzeteiben és más területein a mezőgazdaság részére bekötővágányokat, autóutakat, gabonaraktárakat, üzemépületeket és lakóházakat tartozik építeni, összesen 65 millió rubel értékben.* Az említett terv teljesítése érdekében a keleti körzetekbe irányítottak kiegészítőleg több építő és építőszerelő vonatszerelvényt, valamint a megfelelő gépi berendezéseket.

Rá kell azonban mutatni arra, hogy ezek a munkálatok lassan bontakoznak ki. A vasúti szakszervezeti bizottságoknak jobban kell szervezniök a vasúti szállítás építési dolgozóinak munkaversenyét a megépítendő létesítmények határidő előtti rendeltetésszerű használatba való átadása érdekében. A Szállítási Építésügyi Minisztériumnak pedig döntő intézkedéseket kell foganatosítania annak érdekében, hogy gyors ütemben pótolják a mulasztottakat.

Közeledik a vasutak szempontjából legmegfeszítettebb munka időszaka, az új termés tömeges szállításaival kapcsolatos munka ideje. A vasutas szakszervezeti szervezeteknek és az összes vasutas dolgozónak becsületbeli ügye kell legyen, hogy biztosítsák a terményszállítás gyors és veszteségmentes lebonyolítását.

Másfélmillió ember versenye

A Szovjetunió hétéves tervének határidő előtti teljesítéséért vívott harcban, a Szovjetunió Kommunista Pártja XXII. kongresszusa méltó fogadtatásáért folyó kezdeményezésekben a harcosok első soraiban menetelnek a jövő dicső építői. Gondolunk itt a vasút úttörő dolgozóira. Ezek az emberek szívós és álhatatos munkával egyre magasabb és magasabb termelékenységet érnek el és takarékosan gazdálkodnak az állam anyagi eszközeivel. *Egy esztendővel ezelőtt a vasúti szállítás területén a kommunista munka kollektívái és a kommunista munka élmunkásai megtisztelő címekért 400 ezer ember állott versenyben, jelenleg ebben a nagyszerű versenyben 1 500 000 ember vesz már részt.* Ez a lehető legkedvezőbb módon tükröződik vissza a vasúti szállítás egész tevékenységében.

A megtisztelő címet már megszerezte 376 vállalat, 26 460 brigád, műszak és műhely, amelyekben együttvéve körülbelül 300 ezer ember dolgozik.

Megtalálhatjuk a kommunista munka kollektívája címet viselő egységek sorában: *Moszkva Rendezőpályaudvar mozdonyszínét, Bolotnaja vasútállomást, a bakui vasúti kocsijavító üzemet.*

A termelésben élenjáró 66 830 dolgozó becsülettel viseli a kommunista munka élmunkása megtisztelő címet.

A vasutas szakszervezeti szervezetek általánosítják és terjesztik mindazt, ami jó a kommunista munka kollektívái és a kommunista élmunkásai címekért folyó munkaverseny vezetésének gyakorlatában. *A Szovjet Vasutas Dolgozók Szakszervezete Központi Vezetőségének Elnöksége* külön is megvizsgálta több ülésén azokat a tapasztalatokat, amelyeket ezen a téren az inszki mozdonyszín és az *észak-szibériai vasút* szakszervezeti szervezetei, a *vologdai* mozdony- és kocsijavító üzem, valamint más üzemek szereztek. A tapasztalatok általánosítása és terjesztése terén végzett munka részeként kell említeni azt is, hogy általános alkalmazásra javasolták Moszkva Rendezőpályaudvar mozdonyszíne *Sirokovij* szakszervezeti bizalmi elvtárs vezette szakszervezeti csoportjának munkatapasztalatait.

Nagy erőfeszítéseket tettek a jövő munkaversenynek fejlesztése érdekében az *Északi Vasút Kuloj* állomásának szakszervezeti bizottsága és *Szulima* elvtárs, a szakszervezeti bizottság elnöke. Itt a fő figyelmet a vállalt kötelezettségek teljesítésének megszervezésére és az emberek munkához való kommunista viszonyának nevelésére összpontosítják. Az említett állomáson rendszeresen összehívják a termelési tanácskozást a kocsigazdaság és a mozdonygazdaság dolgozóinak részvételével. Az eredmények összegezésének idején alaposan és behatóan elemzik a hiányosságokat, meghatározzák azokat az intézkedéseket, amelyek lehetőséget nyújtanak arra, hogy még gyorsabban haladjunk előre. Az állomás szakszervezeti bizottsága megszervezte a munkaverseny résztvevőinek normateljesítéséről és kötelezettségvállalás teljesítéséről szóló rendszeres napi tájékoztatást.

Nem kevés hasznos, tanulságos kezdeményezéssel és akcióval találkozunk a *Délurali Vasútnál*, az *Észt Vasútnál*, a *Taskenti Vasútnál*, a *Nyugatszibériai Vasútnál* és más vasutaknál. A munkaverseny szervezésében való segítségnyújtás céljából rendszeresen kiutaznak a vonalra a szakszervezeti funkcionáriusok és vezetők. A területi szakszervezeti bizottságok és a járási szakszervezeti bizottságok elnökségi ülésein megvitatják a szocialista kötelezettségvállalások teljesítésével kapcsolatos kérdéseket, a vasúti szállítás termelési dolgozóinak széleskörű részvételével. Tanulmányutakat és kirándulásokat szerveznek a kommunista munka kollektívája címet elnyert vállalatokhoz.

(Folytatjuk.)

Az 1960 szeptemberi párthatározatok végrehajtásáról tárgyalt a központi vezetőség

A szakszervezet központi vezetősége augusztus 8-án rendkívüli ülést tartott.

Végh Lajos elnök megnyitója után *Bangó Sándor* vezérigazgatóhelyettes tartott referátumot a Magyar Szocialista Munkáspárt Politikai Bizottsága 1960 szeptemberi határozatának végrehajtásáról. Bevezetőjében elmondotta, hogy tíz hónap elteltével megállapíthatjuk, hogy a határozatok végrehajtásában — a meglevő hiányosságok ellenére is — számottevő eredményeket értünk el. Nem szabad azonban elfelejteni — folytatta —, hogy az előttünk álló időszak sokkal nagyobb követelményeket állít a vasút vezetői és dolgozói elé, hiszen erre az időszakra esik az őszi forgalom lebonyolítása.

Ebben a munkában nagy feladat vár a szakszervezeti aktívákra, hogy a vasutas dolgozók legszélesebb tömegei előtt ismertessék az eredményeket, mozgósítsanak a hiányosságok felszámolására.

Naponta 16 000 kocsit kell megrakni

Ezután a vasúti közlekedés 1961. első félévének eredményeit taglalta. *Ebben az időszakban az áruszállítási terv teljesítés 100,7 százalék volt. A bázis időszakhoz viszonyítottan 6,3 százalékkal szállítottunk többet.* A tervteljesítés azonban nem volt egyenletes. *Az első negyedben 106,7 százalékos, a második negyedben viszont csak 95,8 százalékos eredményt értünk el.* Elmaradtunk a személyszállítási terv teljesítésénél is. *A vasút teljesítményi értéktervét 105 százalékra teljesítette. Kedvezőtlen viszont, hogy a költségszint alakulása 1,1 százalékos romlást mutat.*

A vasúti ipar első félévi teljes termelési értéktervét 101,4 százalékra teljesítette. A múlt év azonos időszakához képest 2 százalékkal magasabb üzemi eredményt ért el.

A fejlődés nagyjából egészségesnek mondható, de tudnunk kell, hogy az év második felében jóval nehezebb lesz a helyzetünk. *Ei kell szállítanunk 51 millió tonna árut és 190 millió utast. Az őszi forgalom idején naponta átlagosan 16 000 kocsit kell megraknunk.* A csúcsforgalmi hónapokban havonta közel 9 millió tonna árut kell szállítani, 6,8 százalékkal többet, mint a tavalyi hasonló időben.

Ezután a szakmai kollégium határozatainak levitelével, azok végrehajtásának szervezésével foglalkozott Bangó elvtárs. A határozatok végrehajtása során elért eredményeink annál inkább figyelemre méltóak, mert a vasút műszaki berendezéseinek fejlesztése nem tartott lépést a rohamosan fejlődő igényekkel. Igy a feladatok teljesítésében nagy szerephez jutottak a szervezési intézkedések és mindenek előtt a vasutas dolgozók jó munkája. A tavalyihoz viszonyítva, létszámuk nem emelkedett. Ez azt jelenti, hogy a dolgozóink munkája termelékenyebbé vált

Dolgozzunk jövedelmezőbben

A határozat végrehajtása már az 1960-as év jó teljesítését is segítette. Kedvezően alakult a vasút önköltsége. A többletnyereség folytán a vasutas dolgozók számára átlagosan 16,5 napnak megfelelő üzemi jutalékot tudtunk kifizetni. *Ahhoz, hogy az 1961-es év alapján a jövő tavasszal sor kerülhessen üzemi jutalék kifizetésére, pótolnunk kell a jövedelmezőségnél mutatkozó lemaradást és nyereségtöbbletet kell elérni.*

Ezután a párthatározat alapján hozott kollégiumi határozatok konkrét végrehajtásával foglalkozott az előadó. A gazdaságosság és az önköltségcsökkentés érdekében a mozdonyokat a szükségletnek megfelelően átcsoportosítottuk és átállamosítottuk — mondotta. — A kis forgalmú fűtőházak megszüntetésére programot készítettünk. Több vonalon a trakciós vonalak meghosszabbításával mozdonycsere nélkül továbbítjuk a tehervonatokat. Az üres kocsikat irányvonatként meghatározott vonatokkal továbbítjuk sok viszonylatban. Folyamatosan elvégeztük a megmunkáló gépek kihasználásának felmérését, selejtezését és átcsoportosítását. A járműjavítóknál a gépkihasználási óraszám 1960-tól 1961 májusáig 22,8 százalékkal emelkedett. 1962-ben új gépek beszerzését a járműjavítókban csak akkor engedélyezzük, ha a meglevő gépek napi átlagos kihasználtsága a 16—17 órát eléri.

Megkezdtük egyes nagy fontosságú vonalak és iparvágányok tengelynyomásának felemelését. *Dunakeszin* és *Debrecenben* bevezettük a kétműszakos munkáltatást. Dunakeszin ennek eredményeként a négytengelyű személykocsik felülvizsgálatát 31 nap helyett 24 napra tervezhettük, s ezt a dolgozók még egy nappal leszorították. A kocsijavítási átfutási idők csökkentésének másik döntő tényezője a szalagszerű javítás bevezetése. Ez idő szerint ezt a *Landler*, a *szolnoki*, a *debreceni*, a *miskolci* és a *székesfehérvári* járműjavítóknál vezettük be a legnagyobb darabszámú típusoknál. Ennek eredményeként az év első felében a normál teherkocsik fővizsgájának átlagos átfutási ideje 10 százalékkal csökken.

Valamennyi szakszolgálatnál bérmegtakarítás mutatkozik. Ezzel szemben az anyagköltség féléves szinten 107,3 millió forinttal emelkedett a tervhez viszonyítva. A pénzügyi eredményekre kedvezőtlenül hatott, hogy a második negyedben nem teljesítettük áruszállítási tervünket, ez abból ered, hogy a felkínált árumennyiség nem érte el a tervezett szintet. Ez a helyzet az előszállításoknál is.

A beruházásokról szólva elmondotta, hogy elsősorban a megkezdett beruházások befejezését irányozta elő a vasút. *Az első félévben a beruházási hitelkeretnek csak 31,1 százaléka került felhasználásra.* Az elmaradás oka, hogy a gépi beruházásokat főképpen a második félévben fogják teljesíteni és az új építési munkák nagy része csak áprilisban indult meg.

Az első félévben 114 személykocsit, 10 hálókocsit és 477 teherkocsit szereztünk be. Ez az ütem, sajnos, azt jelenti például a teherkocsiknál, hogy a kiselejtezetteket sem tudtuk pótolni.

A felújítási hitelkeret felhasználása az első félévben 43,8 százalékos volt. Ez általában kedvezőnek mondható. A műszaki fejlesztési alap felhasználási terveit március 25-én hagyták jóvá. Ebben szerepel az első hazai nagyteljesítményű aláverőgép prototípusának elkészítése. Ez meg is történt, sőt, az év folyamán még három ilyen gépet kap a pályafenntartás. Elkészült az első hazai gyártmányú zúzottkő-szállító kocsiból is három darab. A műszaki fejlesztési alap felhasználásával vasbeton aljú kísérleti pályaszakaszt építettünk, ahol a különféle típusú aljakat kísérleteztetjük ki. A vontatási szakszolgálat műszaki fejlesztési tervében is több jelentős kísérleti téma szerepelt, ezeket azonban az ipar nem megfelelő hozzáállása miatt nem tudjuk végrehajtani.

A dieselesítés terén az első félévben úgyszólván nem léptünk előre. Uj vontató járművek beszerzése nem történt, a meglevők felhasználása sem megfelelő, túl sok áll belőlük javítás alatt.

A vasúti közlekedésben az egy dolgozóra eső javított képzett tonna kilométerteljesítmény emelkedett. Bevezettük a tervszerűségi mutató alkalmazását, amely lehetővé teszi az igazgatóságok áruszállítási terveljesítésének reálisabb értékelését. Kidolgoztuk a rakottkocsi-áramlások viszonylati tervezési rendszerét. A tavasszal életbe léptetett menetrend is korszerű módszerekkel készült. Ennek tudható be, hogy a tolató tehervonatok utazási sebessége 8,21-ről 9,1 km/órára, az irányvonatoké 19,7-ről 20,26 km/órára, a gyorstehervonatoké 19,43 km/órárol 22,46 km/órára emelkedett.

Míg 1960 első felében a berakott árusúly 29,7 százalékát továbbítottuk irányvonattal, addig az idén már 41,5 százalékát. A vonatközdekelési tervünket a 80 százalékos célkitűzéssel szemben 86,82 százalékra teljesítettük. A személyszállító vonataink menetrend szerinti közlekedtetése a nemzetközi gyorsvonatokat kivéve tovább javult, de a tehervonatoknál csak 72,8 százalékos volt a teljesítés.

A vonóerő jobb kihasználása érdekében mozdonyainkat előre megtervezett fordulóban foglalkoztatjuk. Tovább fejlesztettük a módszeres elegyrendezést. Egyes vonalakon menetirányítói tartalékokat rendszeresítettünk. Csökkentettük a rakodási határidőket, új irányítási szabályzatot léptettünk életbe.

A verseny nem lehet öncélú

Ezután a szocialista munkaverseny kérdéseiről szólott Bangó elvtárs. Kifogásolta, hogy sok esetben a verseny öncélúsága kerül előtérbe és elsikkad az összvasúti érdek. Elmondotta, hogy *az elmúlt három évben közel 35 000 vasutas részesült kiváló dolgozó kitüntetésben*, majd a szocialista brigádverseny jelentőségéről szólott. *Országos viszonylatban 776 brigád kapta már meg a címet és 3212 versenyez annak elnyeréséért.* Célkitűzéseinek előrevitelét segíti a július elsejével indult nemzetközi munkaverseny, amelynek célja a nemzetközi személyszállító és a nemzetközi gyorstehervonatok menetrendszerű közlekedésének biztosítása.

Ezután a létszámgazdálkodásról beszélt az előadó. Ismertette azokat az intézkedéseket, amelyeket ebben a tekintetben hoztak. Mint megállapította, javult a dolgozók munkafegyelme, kevesebb a kiválás a vasút szolgálatából, mint a korábbi években volt.

A normarendezés problémáival kapcsolatban elmondotta, hogy azt a kitűzött határidőre a vasúton végrehajtották. A normaszigorítás átlagosan 11 százalékos volt, amelynek eredményeként az elmúlt év azonos időszakához képest termelékenységünk 6 százalékkal javult. El kell mondanunk a normarendezéssel kapcsolatban, hogy az a dolgozók keresetét általánosságban nem érintette. A vállalatok béralapját nem csökkentettük, béralapszigorításokat nem hajtottunk végre. Még ott sem csökkentek az átlagbérek, ahol a korábbi, túl laza norma miatt a felülvizsgálat átmeneti keresetcsökkenéseket okozott.

Egy tapasztalatot azonban le kell szűrnünk: *a veszteségidők feltárásában elsősorban azokat tárták fel, amelyek a munkások és nem a vállalatvezetés hibájából keletkeztek.* A kocsitartózkodási normákat az év második negyedében az előző év hasonló időszakának 19,5 órás statisztikai normájával szemben 15,9 órára teljesítettük, így a normacsökkentés mérve 24 százalékos volt. Az új normák bevezetése az év végéig valamennyi állomáson megtörténik.

Több önállóságot, kezdeményezést

Megállapítható, hogy a vasút többségében végrehajtotta a Politikai Bizottság határozataiból reá háruló feladatokat. Az intézkedések hatása megmutatkozik a műszaki-gazdasági mutatók alakulásában is. *A teherkocsik átlagos statikus terhelése az első félévben 16,6 tonna volt*, ami 3,5 százalékkal nagyobb az előző évben elért eredménynél. A tehervonatok átlagos terhelése 4 százalékkal növekedett. Csökkent a fajlagos szénfogyasztás is .

A határozat végrehajtása során javult a vezetés színvonala, kedvezően változott a dolgozók szemléletvilága, amely a magasabb termelékenységű munka végzésében is kifejezésre jut. Jelentős lépést tettünk előre a bizonylati fegyelem megszilárdítása terén. A határozatok végrehajtására azonban több esetben a politikailag rosszul alátámasztott adminisztratív intézkedések a jellemzők.

Helytelen, hogy a kollégiumi határozat egyes pontjai nem kerültek végrehajtásra. A középvezetőknél nem egy esetben megmutatkozik az üzemgazdasági ismeretek hiánya. Ugyanezt el lehet mondani a szakszervezeti funkcionáriusokra is. Javaslatok helyett a felsőbb szervek intézkedéseire várnak. Sajnos, a jelenlegi ellenőrzési módszerek még mindig lehetővé teszik az eredmények szépítgetését, nem eléggé segítik a hibák feltárását.

A határozatok végrehajtása még nem fejeződött be — mondotta befejezésül. — Vannak még olyan feladatok, melyekhez éppen csak hozzákezdtünk, de minden reményünk megvan arra, hogy a dolgozók összefogásával minden vonatkozásban teljesíteni tudjuk a párthatározatból a vasútra háruló feladatokat.

A dolgozók támogatták törekvéseinket

Bangó elvtárs beszámolója után *Gróf József* titkár elvtárs mondotta el a szakszervezet kiegészítő referátumát. Elöljáróban a feladatok és tennivalók meghatározásának mikéntjével foglalkozott. Elmondotta, hogy a kezdeti bizonytalanság után a szakszervezeti szervek megértették a határozatok szükségességét és minden erővel azok végrehajtásán munkálkodtak. Hibaként említette, hogy nem eléggé készítettük fel a végrehajtásra az üzemi szakszervezeti aktívákat, főleg a bizalmiakat.

A határozatok végrehajtásánál azért sikerült kedvező eredményeket elérni — mondotta —, mert például a normarendezés végrehajtása alapvetően eltért a korábbi évek gyakorlatától. Olyan módszereket alkalmaztunk, amelyekben számíthattunk a dolgozók támogatására. Az intézkedéseket helyesen kapcsoltuk a munkafeltételek kialakításával, a jobb munkaszervezéssel, a technológiák megváltoztatásával.

A normarendezés negatív hatása azonban néhány vállalatnál megmutatkozott. Elsősorban a 6. szakosztály vállalataira áll ez, ahol az egy jelenléti órára eső átlagkeresetek, ha kismértékben is, de csökkentek. De figyelmet érdemel a Fatelítő Vállalat példája, ahol a 0,8 százalékos bércsökkenés mellett az egy jelenléti órára eső termelési érték 11.9 százalékkal nőtt. Kifogásolta, hogy nagyon vontatottan halad a teljesítménybérezés szélesebb körű alkalmazása. Az erre vonatkozó rendeletet még ma sem adták ki. Véleményünk szerint a vontatottság alapvető oka néhány vezető konzervatív magatartása.

Jogosnak tartjuk a műszaki dolgozók bérsérelmeit, amelyet a lehetőséghez képest rendezni javasol a szakszervezet. Meg kell jegyezni — folytatta —, hogy a termelékenység tartalékainak feltárására és hasznosítására eddig csak azt a feladatot végeztük el, ami a munkaszervezés megjavítására irányuló munka alapját teremtette meg. A további feladatok végrehajtása az eddigieknél sokkal magasabb színvonalú munkát követel valamennyiünktől. *Vissza kell utasítani a helyenként még jelentkező helytelen nézetet, hogy a normák rendezésével befejezettnek tekintik a ténykedést. El kell érni, hogy a munkát a továbbiakban is komplex egésznek tekintsék.*

Küzdeni kell az olyan nézetek ellen, mely szerint a termelékenység emelése kizárólag új termelőberendezések beállításával biztosítható. Fel kell tárni a vállalatok belső tartalékait, elő kell segíteni a dolgozók aktivitásának kibontakozását, újításait, észszerűsítéseit, megvalósítását.

A határozat továbbra is kötelez

Rendkívül fontos a normarendezéseknél figyelembe vett veszteségidők megszüntetésére vonatkozó intézkedések gyakorlati végrehajtása, a fegyelmezett, termelékenyebb munka. El kell érni, hogy a technológiai előírásokat rögzítsék és azok betartását mindenkitől követeljék meg. Ez nagyon indokolt a 7. D. vállalatainál, mert sok a fűtőházak panasza a fővizsgás és főjavításos gépekre.

Az eddigiekben lényegében csak a munkanormák fejlesztéséhez szükséges alapokat teremtettük meg. A jövőben is feladat a műszakilag megalapozott normák készítése, a normák kezelése, azok állandó elemzése és egyéb teljesítménykövetelmények felülvizsgálata, amelyet a 22/1961-es kormányrendelet is előír.

Ezután a kollégiumi határozat alapján tett egyes intézkedésekről szólott. Kifogásolta, hogy a trakciós vonalak helyes meghosszabbítása nemegyszer gazdaságtalan vezényléseket takar. Az úgynevezett kötött fordulóban beosztott gépek meghibásodása is aránytalanul magas. Elmondotta, hogy a *Debreceni Járműjavítóban* bevezetett második műszakot kezdetben anyaghiány miatt le kellett állítani. *Dunakeszin* nyolc oran át étkeztetés nélkül akarják a második műszakot bevezetni. Ismertette a szakszervezet ellenvetését a túlzott béralap-megtakarítással kapcsolatban. Szóvá tette, hogy a szénjutalék-szabályzatot még most sem helyezték nyugvópontra. A szakszervezet javaslata a bérgazdálkodással kapcsolatban az, hogy a vasút munkaügyi szervei rendszeres elemzés alapján, időben dolgozzák ki bérpolitikai javaslataikat, hogy ezáltal rövidüljön az átlagbér-megtakarítások időtartama és az intézkedéseket a dolgozók minél előbb érezhessék.

Kifogásolható, hogy a beruházásoknál, az új létesítmények tervezésénél a dolgozók szociális és kulturális problémáiról a legtöbb esetben megfeledkeznek. Rövid említést tett a balesetek alakulásáról, s rámutatott arra, hogy a balesetek bekövetkezéséért a legtöbb esetben a vezető szervek felelősek, ilyen szinten azonban a felelősségrevonás a legtöbbször elmarad.

Felvetette, hogy ideje volna egyes helyes módszereket utasításban is rögzíteni, mert ezek jóval előbbre vinnék a vasút gazdaságosságát. Elítélte az olyan módszereket, hogy a tervek lazításának kérelmezéséhez a mozgalmi szervek is odaadják támogatásukat. Különösen az utólagos módosítások ellen vagyunk — mondotta.

A rövidesen megjelenő új MT—SZOT-határozat alapján felül kell vizsgálni a versenyrendszert, a jutalmazásokat és a kitüntetéseket. A verseny ténylegesen a minőségi munkára, a termelékenységre ösztönözzön.

A közeljövő legfontosabb feladata, hogy a pártszervezetek, a szakszervezeti bizottságok és a gazdasági vezetők hatékony együttműködésével olyan légkört teremtsünk, hogy mindenki megértse: a párathatározatokból adódó feladatok végrehajtása olyan szükséges módszer, amely lehetővé teszi a termelékenység állandó emelését — fejezte be beszédét Gróf elvtárs.

A középpontban az ember álljon

A vitában az első felszólaló *Bajusz Rezső* elvtárs, az MSZMP Központi Bizottsága ipari és közlekedési osztályának munkatársa volt. Bajusz elvtárs tudományos alapossággal és részletesen elemezte a népgazdasági tervmutatók és a vasút munkájának összefüggését. Adatokkal támasztotta alá, hogy mit jelent népgazdasági vonatkozásban a vasúti munka egyes tervtényezőinél való lemaradás. Élesen bírálta, hogy a párthatározat alapján készült kollégiumi határozat egyes pontjainak végrehajtására jóformán nem történt semmi. A párt nagyobb következetességet követel minden vezetőtől a saját maguk hozta intézkedések maradéktalan végrehajtása érdekében. Részletesen ismertette, hogy az elkövetkezendő időben milyen intézkedések szükségesek ahhoz, hogy a vasút gazdaságosságát negatívan befolyásoló hibák megszűnjenek.

Szabó Antal elvtárs, a szakszervezet főtitkára arra hívta fel a figyelmet, hogy a párthatározatok végrehajtása állandó jellegű feladatot képez. Ezeket csak úgy tudjuk végrehajtani, ha a mozgalmi és szakvonali szervek együttműködése tovább javul, ha ki-ki a maga munkaterületén a legnagyobb odaadással harcol a határozatok végrehajtásáért.

Ezután *Csóti István*, a számvizsgáló bizottság elnöke adott számot a szakszervezet féléves gazdálkodásáról, majd *Végh Lajos* elnök zárszavával a központi vezetőség ülése befejeződött.

Mint apa a gyerekeit

Tóth Ferenc, vagy ahogy szolgálati helyén nevezik Feri bácsi több mint 30 évet töltött már el a vasút szolgálatában. Jelenleg raktárnoki beosztásban dolgozik. Munkatársai úgy emlegetik, hogy a kisujjában van a kereskedelmi szolgálat. Hosszú szolgálati évei alatt sok fiatal raktárnokot nevelt és oktatott. Arra különösen büszke, hogy tanítványai mind megállják helyüket a munkában.

Feri bácsi nemcsak mint raktárnok, hanem mint a szakszervezeti bizottság aktívája is kitűnően megállja a helyét. Egyike a legrégebbi bizalmiaknak. A mindig csendes, szolgálatkész embert az elsők között választották bizalmijuknak a dombóvári vasutasok. Azóta is fiatalos lendülettel végzi bizalmi munkáját.

A szakszervezeti bizalmi megnevezés Feri bácsi esetében kevés. *Ő nemcsak bizalmija, hanem apja is a csoportjába tartozó dolgozóknak.* Ugy összefogja, irányítja, tanítja a csoportjába tartozókat, mint apa a gyerekeit. A problémák nagy részét személyesen oldja meg. A műhelybizottságot és az szb-t csak akkor keresi fel, ha egyedül nem tud megbirkózni a feladatokkal.

Csoportjában rendszeresen folytat politikai nevelő tevékenységet. *Nagy része van abban is, hogy elsők között kapcsolódtak be a szocialista brigád mozgalomba* és egy év eltelte után fáradozásuk eredményeként szocialista brigád oklevelet kaptak.

A csoportban rendszeressé vált a családlátogatás. Kezdetben csak Feri bácsi látogatta meg munkatársait. Ma már egymást is látogatják a dolgozók. Ezeknek a látogatásoknak sok a haszna mind a munkahelyen, mind a család körében.

Tóth Ferenc bizalmi idős ember létére a szolgálati idő után is rendszeresen vállal társadalmi munkát. Aktív tagja a járási népi ellenőrző csoportnak. De egyéb jellegű társadalmi munkákból is kiveszi a részét.

Dombóvár állomás szakszervezeti bizottsága büszke az 56 esztendős Tóth Ferencre, akinek példájából nagyon sok fiatal tanulhat.

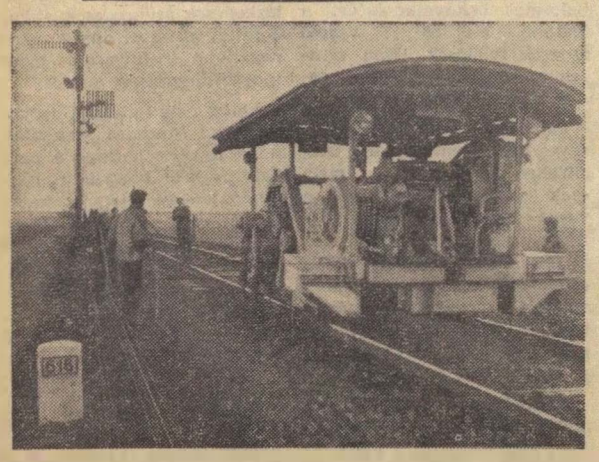
Bódogh Mihály
Dombóvár

Kitüntetések a XI. vasutasnap alkalmából

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetésben részesült: dr. Vaszkó Ákos tan., Tudományos Kutató, Gerendás Lajos v. főmérnök, Szabványosító Főn., Ander István főint., KPM I/2., Fekete István felügy., KPM I/2., dr. Tasnádi Imre tan., KPM I/2., dr. Faragó Ferenc m. főtan., KPM I/7., Bársony Istvánné csapatvezető előmunkás, MÁV G. H., dr. Bagossy Sándor tan. Jogügyi Hiv., dr. Novák Emil tan., MÁV Kórház, Tóth Béláné int.; Éjjeli Szanatórium, Szabó Sámuel v. főmunkamest., MÁV G. H., Gyurancsik Lajos cs. előmunkás, MÁV Házkezelő Főn., Kohrusz Károly m. tan., KPM I/6., Peták József m. tan. KPM I/6., Pölöske Mihály m. felügy., KPM I/6., Erdősi János ellenőr, MÁV Gépjavító ÜV., Szilágyi László cs. előmunkás, MÁV Fatelítő., Kovács Cizella cs. előmunkás, Gyöngyösi Kitérőgyár, Ócsai Lajos v. szakmest., Gyöngyösi Kitérőgyár, Puskás András ellenőr, MÁV Építési Géptelep Főn., Honti József m. főellenőr. Közp. Felépítményvizsgáló Főn., Czövek István m. főint., KPM I/7., Fenyvesi István főmérnök, KPM I/7., Viszt Mátyás v. szakmest., Landler Jj. ÜV., Fleszl János ellenőr, Dunakeszi Jj. ÜV., Tóth István v. szakmest., Debreceni Jj. ÜV., Kiss László ellenőr, Székesfehérvári Jj. ÜV., László István főellenőr, Székesfehérvári Jj. ÜV., Légrádi Ernő ellenőr, Szombathelyi Jj. ÜV.; Varga Ferenc ellenőr. Szombathelyi Jj. ÜV., Zsebe János ellenőr, Miskolci Jj. ÜV.; Baki Sándor v. főellenőr, Északi Jj. ÜV., Lehoczky József ellenőr. Északi Jj. ÜV., Kollath Ferenc ellenőr, Szolnoki Jj. ÜV.. Vas Lajos v. szakmester. Szolnoki Jj. ÜV., Szigeti Tibor int.. Dunakeszi Jj. ÜV., Oláh Károly m. int.. Székesfehérvári Jj. ÜV., Tóth Gyula v. főellenőr, Landler Jj. ÜV.. Molnár Ernő m. int., Szombathelyi Jj. ÜV., Virág Imre ellenőr. Északi Jj. ÜV., Varga Lénárd főint., Gyöngyösi Kitérőgyár, Pusztai Ferenc főint.; KPM I/8.; Fülöp Sándorné s. titkár, KPM I/8., dr. Bánki Jenő tan., KPM I/8.; Bakány Lászlóné int., KPM I/8.; Varga József főint., KPM I/8.; dr. Ráth Péter tan.; KPM I/8.. Szabados Henrik főfelügy.. BVKH. Loránd Rezső főint., BVKH. Györgyi Béla főellenőr. Jegynyomda, Gregor Lajos v. főellenőr. Autófuvarozási Főn.; Virág Györgyné int.; KM I/9.; Flettner Gyula üzemmérnök, TBÉF, Máthé Ferenc főellenőr; TBKF. Undi Antalné főszakmest.: TBÉF, Kátai István főellenőr. TBÉF, dr. Szegő István tan.; KPM I. Főkönyvelőség, Matlárházi Károly felügy., Közp. Számviteli Főn., Jutes József főszertárnok, Közp. Nyomtatványtár, Szemenyei Sándor főellenőr. MÁV Gépjavító ÜV. Szakszertár, Rothbauer György főszertárnok. Landler Jenő Jj. ÜV. Osztószertár, dr. Somfalvi István tan.; Anyagell. Igazg., Óvári János int.; Anyagell. Igazg., Schmidt József vez. szakmest.. Adatfeldolg. Főn.; Csiki Józsefné ir. kez.; Adatfeldolg. Főn.; Kárpáti János ellenőr, Adatfeldolg. Főn.. Gellért Márta int.. KPM I. Titkárság, Nagy Károlyné int., KPM I. Titkárság, Pathó Lászlóné int., KPM I. Titkárság, Illés Béláné int., Utasellátó, Szablics János előmunkás, Utasellátó, Ónodi Sándor felügy., Vasútforg. Technikum, Diákotthon. Kecskeméti Ferenc felügy., Vasútforg. Technikum, Szilágyi Ferenc főint., Vasútforg. Technikum, Gacsal Sándor int., Tisztképző Int., Dusza János üzemmérnök, MÁV Építési Főn., Bálint Péter vez. mozdonyfűtő, Bp. Ferencváros Fth. Főn., Csonka Miklós m. ellenőr, Távközlő Fennt. Főn., Debreceni József ellenőr, Szolnok Fth., Dobos Gábor fogalmazó, Bp. Ig. II. oszt., Farkas Sándor vez. munkás, Bp., Ferencváros Fth. Szertárfőn., Falta József v. szakmest., Vác Pft. Főn., Guba György csapatvez. előmunkás, Szolnok Pft. Főn., Hajdu Lajos csapatvez. előmunkás, Bp. Építési Főn., Horváth György műsz. munkamest., Érd áll., Kijácz József főint., Pusztaszabolcs áll., Kiss József András ell., Bp. Ferencv. áll., Karácsonyi Béla vez. főellenőr, Ferencv. Fth. Főn.; Miletics Géza v. szakmest., Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn., Németh Károly ellenőr, Hegyeshalom áll., Németh Mihály felügy.; Szolnok áll., Mezősi Gyula főell., Székesfehérvár Pft. Főn., Misinszki András munkamest., Hatvan—Salgótarján Pft. Főn., Pécsi Sándor int., Hámán Kató Fth. Szertárfőn., Pálmai István műsz. főfelügy., Bp. Magasép. Főn.; Pálfi György vez. pályamester, Esztergom Pft. Főn., Szabó Dezső műsz. főell., Bp. Keleti Fth. Főn., Sziklai Erzsi főint., Bp. Keleti pu., Szabó József segédmunkás, Angyalföldi Pft. Főn., Szabó László műsz. főell. Komárom Fth. Főn., Tarnai János főint., Bp. Ig. III. oszt., Tiszayei Lajosné műsz. munkafelvigy, Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Takács István műsz. vez. főellenőr, Bp. Keleti Fth. Főn., Török János vez. szakmest.; Angyalföldi Pft. Főn.; Tóth Dezső vez. szakmest., Győr Fth. Főn., Tölösi József munkamest.. Komárom áll.; Vágó László ellenőr, Nagykáta áll., Németh Julianna főkalauz, Bp. Déli pu.; Klinetz Mihályné vez. váltókezelő, Göd áll.; Szabados István műsz. ellenőr, Sárospatak Fth.; Főn.; Kocza József vez. főmunkamest.. Hatvan Pft. Főn.; Kruppa Béla ellenőr, Diósgyőr Vasgyár áll., Baranyi Istvánné int., Miskolci Ig.; Séra József mozd. felvigy.; Sátoraljaújhely Fth., Főn.; Makkai György vez. szakmest.; Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Molnár Zsigmond vez. kocsirend.; Diósgyőr Vasgyár áll., Simándi Lászlóné ellenőr, Misk. Ig. I. oszt.. Kovács Erzsébet áll. előljáró, Sajószentpéter áll.; Kocsis János vez. kocsirend.; Hidasnémeti áll.; Karádi Antal műsz. vez. főell., Miskolc Fth.; I. Nagy István vez. főmunkamester. Miskolc Tiszai pu.; Lengyel László vez. szakmester, Miskolc Ig. II. oszt.; Varga Ferenc vez. szakmest.; Ómiskolc Pft. Főn.; Veres Aladár tőváltókez.; Ózd áll., Csáki Mihály műsz. vez. főmunkamest., Eger Fth. Főn.; Román József vez. főell., Ózd áll., Varga János főmunkamest.; Szikszó áll.;

(Folytatjuk.)



Vasútvonalaink korszerűsítésénél mind több gép könnyíti a pályaépítők munkáját. A képünkön látható vibrátoros elven működő aláverőgép ötven munkás fizikai munkáját helyettesíti.
(MTI Foto, Bajkor József felv.)

munkavédelmi ügyeket

Nagyobb felelősséget a munkavédelmi előírások betartása iránt

Szakszervezetünk központi vezetősége június 23-án tárgyalta a vasút baleseti helyzetét. Megállapította, hogy népi államunk segítségével az elmúlt tíz év alatt a vasutas dolgozók munkakörülményei javításában jelentős mértékben haladtunk előre. Az eredmények azt mutatják, hogy helyesek voltak azok az intézkedések, amelyeket a párt iránymutatása alapján mind kormányunk, mind szakszervezeti vezető szerveink határozatai alapján tettünk.

A központi vezetőség megállapította, hogy az eredményeink mellett még mindig súlyos a MÁV baleseti helyzete, ezért további erőfeszítéseket kell tenni dolgozóink munkakörülményei állandó javítására, a biztonságtechnika, az üzemegészségügy fejlesztésére. Ennek érdekében el kell érnünk, hogy szakszervezeti aktivistáink a dolgozók munkakörülményeinek javítását mindennapos nevelőmunkával segítsék. Gazdasági vezetőinknek is fokozottabb gondot kell fordítaniok a dolgozók testi épségének, egészségének védelmére. A központi vezetőség határozata irányt mutatott a munka megjavítására, egyben megszabta a feladatokat.

A SZOT X. plénumának, valamint szakszervezetünk központi vezetőségének határozatát számos szakszervezeti bizottság taggyűlésen megvitatta és intézkedési tervet dolgozott ki. Az ellenőrzés során azonban kiderült az is, hogy *még akadnak szolgálati helyek, ahol a munkavédelem előírásait, a munkavédelmi törvényeket figyelmen kívül hagyják.* Ennek természetes velejárója a balesetek számszerű növekedése.

Nem érdektelen a *Fatelítő ÜV* munkavédelmi helyzetét értékelni. A vállalatnál — kivéve a *püspökladányi* üzemrészt, az 1961. évi baleseti helyzet rendkívül leromlott. A *dombóvári* üzemben az első félévet viszonyítva 1960 azonos időszakához 13, *Tokodon* 8 balesettel több az előfordulás. A balesetek nagy része a vagonok kirakásánál fordul elő: elsősorban a munka helytelen szervezéséből, az irányítás hiányából.

A balesetek bekövetkezésekor sem a művezetők, sem a csoportvezetők nem voltak jelen, így a munkálatok irányítás nélkül történtek. A művezetők és a csoportvezetők távollétüket egyaránt azzal indokolják, hogy túlzott az adminisztráció. Az óvórendszabályok előírják, hogy csoportos munkánál felelős irányítót kell kijelölni, de úgy látszik, ezzel mit sem törődnek.

Az *1960. évi 39. sz. Hivatalos Lap* rendelkezése előírja: az üzemek vezetői, ha a területükön halálos kimenetelű vagy tömeges baleset történik, a termelés közvetlen vezetői pedig, ha a vezetésük alatt álló területeken 30 napon túl gyógyuló vagy 25%-os rokkantságot okozó baleset történik, negyedévig nem kaphatnak prémiumot. Ilyen eset nagy számban fordul elő a Fatelítő Vállalatnál, mégsem történt meg a rendeletben foglalt elmarasztalás.

A 2080/25/1952. MT-SZOT-határozat értelmében minden egy napon túl gyógyuló sérülést fegyelmi úton vizsgálni kell. A mulasztókat fegyelmi úton kell felelősségre vonni. *1961-ben 44 esetben mulasztották el a vállalatnál a balesetek fegyelmi vizsgálatát.* Ezek arra mutatnak, hogy a Fatelítőnél nem sokat tesznek a munkavédelmi törvények betartásáért.

A mulasztó személyek felelősségre vonásának elmulasztása kihat a munkafegyelem lazulására, s azt eredményezi, hogy a termelés közvetlen irányítói továbbra is mellőzzék az óvórendszabályok betartását. Szükségesnek látjuk, hogy a Fatelítő központ vezetője eddiginél, érélyesebb kézzel irányítsa az üzemek munkavédelmi tevékenységét és vonja felelősségre a mulasztókat.

A hibákért felelős a szakszervezeti bizottság is, mert nem jár el kellő következetességgel a balesetek vizsgálatánál, a mulasztó személyek felelősségre vonásánál. Kifogásolható a nevelő, felvilágosító és ellenőrző tevékenysége is.

Budapesttől Sátoraljaújhelyig

Én is csak úgy, mint a többi utas, idegesen kapkodva értem az állomásra. Már mozdult is a vonat, amikor felléptem. Szemben velem egy anya ült — ölében 3—4 évesnek látszó kisfiával. Kis idő múlva felkerestem az étkezőkocsit.

Egy táblára lettem figyelmes: *„Étkezési idő 45 perc"* — olvasom. Vártam. Negyedóra is eltelt, mire jött a pincér, Izgatott voltam, mert szeretem betartani a rendet. Újabb negyedórát vártam, amíg megkaptam a párizsi sültet. Csörrent a tányér, villant a kés, de hiába! 10 perccel túlléptem a megengedett étkezési időt.

Felszállás akadályokkal

Közben szaladt a vonat. *Hatvan* után *Vámosgyörkön* álltunk meg. A hangszóró hangosan kiabált: *„Gyorsvonat indul a második vágányról Miskolc—Sátoraljaújhely felé!"* Derék dolog, hogy világosan tájékoztatják az utazó közönséget. Ekkor vettem észre, hogy az első vágányon hosszú tehervonat áll. A jól tájékoztatott utasok tájékozatlanul bámulták az akadályt és azon gondolkoztak, hogy a kocsik alatt bújjanak át, vagy keresztül másszanak rajtuk. Ki így, ki úgy csinálta!

Nyékládházán megint a hangszóróra lettem figyelmes. Kenetteljesen koppantak az intelmek: *„Felhívjuk az utazó közönség figyelmét, hogy a vonatablakon át égő gyufát, cigarettát ne dobjanak ki, mert ezzel tüzet okozhatnak".*

Amint ez elhangzott, a forgalmi iroda előtt beszélgetők közül egy köpcös fiú még utolsót szippantott a cigarettából, s aztán ujja közé szorítva a parázsló csikket ügyes mozdulattal nagy ívben elfricskázta.

A Miskolc-Tiszai pályaudvar úgy nézett ki, mint egy perzsavásár. Az árusok kiabáltak, az utasok csomagjaikkal küszködtek.

Múltak a percek... Már nem sok volt hátra a sátoraljaújhelyi vonat indulásáig. Csokoládét akartam vásárolni. Körbe futottam az állomást. Sehol egy pavilon, azaz volt bőven, de mind zárva. Egyetlen mozgó árussal találkoztam, de táblás csokoládét nem árult. Ejnye, ejnye.

Munkát kérnek

A pavilonban szabadnapos az elárusító — mondta az árus és cukorkát kínált.

Sátoraljaújhely szép, tiszta állomás. A vendégszobák is otthoni kényelmet nyújtanak. Érdekes jelenséggel találkozik az érdeklődő: *Sátoraljaújhelyen munkát kérnek.* Az a panaszuk, hogy az utazó közönség nem tudja azt, hogy Újhelyen át is lehet utazni a szomszédos *Csehszlovákiába.* Az az általános vélemény az állomáson, hogy az érdekelt vasúti fórumok sem tudják ezt, vagy ha igen, hát nem tesznek semmit azért, hogy a személyforgalom a két ország között meginduljon.

— *Pedig nagyobb határforgalmat is elbírnának* — mondja Végső László helyettes főnök. Így igaz, mert a CSD-vasúttal kötött komplexbrigádszerződés is ezt igazolja.

Feltűnt, hogy a vágányokon keresztül-kasul járkálnak az emberek. Igen, terjeszkedik a város. A vágányokon túl piros tetős házak sorakoznak. Az állomás vezetői többször kértek kerítést, amely megakadályozná az átjárást, de minden esetben az volt a válasz, hogy nincs hitel.

Talán majd legközelebb! S akkor már gyorsabb lesz a kiszolgálás a guruló étteremben. Vámosgyörkön sem gátolja tehervonat az utasforgalmat, nem fricskáznak tüzes csikket Nyékládházán, csokoládét is lehet vásárolni Miskolcon.

— g —

A BARACK ÁLLOMÁSA

Ha valaki az elmúlt hetekben *Budapestről—Szegedre* utazott, *Szatymazra* érve bizonyára szemébe tűnt a vágányokon várakozó sok-sok hófehér hűtőkocsi. Július közepén az állomáson keresztül robogó 1702-es gyors ablakából magam is csodálkozva néztem az iparvágányon hosszan elnyúló hűtőkocsi-sort és a körülötte szorgoskodó embereket. Még akkor elhatároztam, hogy alkalomadtán ellátogatok a zamatos, külföldön is mind jobban keresett őszibarack hazájába.

A látogatásra augusztus 3-án került sor. A riporter ezúttal arra volt kíváncsi, hogy a *barackállomás* dolgozói — így nevezik szűkebb hazájukban a szatymazi vasutasokat —, hogyan birkóznak meg a feladatokkal, hogyan győzik a rekordtermésű őszibarack elszállítását.

Félezer vagon barack

— *A nyári hónapokban nem könnyű a feladatunk* — így kezdi *Csókási Béla* állomásfőnök. — *Az emberek éjjel-nappal szinte megállás nélkül dolgoznak. Jó magam is több, mint 8 kilót fogytam a sok szaladgálás, idegeskedés miatt. Mert a barack nagyon kényes portéka. Ugy kell bánni vele, mint a hímes tojással. A rakodást gyorsan kell megszervezni és a kész vagonok továbbításával sem lehet késlekedni.*

— Hány vagon barackot raktak eddig?

— *Egészen pontosan megmondom* — válaszolta, miközben fiókjából kis könyvecskét vett elő. — *A mai napig 495 vagon barackot küldtünk exportra. Július 28-án volt a legerősebb forgalmunk. 59 hűtőkocsit raktunk meg és küldtünk el. S amire még sohasem volt példa, külön barack irányvonatot indítottunk Szobra.*

Hogy az állomásfőnök nem túlzott, azt a számok is igazolják. Az exportra küldött 495 hűtőkocsiból 432-ben 4459 tonnát egy hónap alatt, júliusban adtak fel *Csehszlovákiába, Lengyelországba,* az *NDK-ba,* a *Német Szövetségi Köztársaságba* és a *Skandináv államokba.* A barackszezon alatt szombaton és vasárnap is folyik a rakodás.

Ezután a dolgozók helytállásáról beszélt az állomásfőnök. Elmondotta, hogy az elmúlt években jól összekovácsolódott kollektívának nagy része van abban, hogy különösebb zökkenő nélkül, balesetmentesen végezték az őszibarack exportálását. Ehhez a munkához a szegedi igazgatóságtól is megkaptak minden segítséget. A szegedi fűtőház létszámába tartozó *Hamar Zoltán* kocsilakatost például a barackidényre Szatymazra vezényelték. A szorgalmas szakember a napi szolgálat után órákat töltött az állomáson és vizsgálta a rakodáshoz beállításra kerülő hűtőkocsikat anélkül, hogy a többiet munkáért túlórát kapott volna.

Jéggyár a csomagolóban

A beszélgetés után állomás bejárásra indultunk. *Csókási Béla* sorra megmutatta hol, és hogyan történik a kincset érő szatymazi őszibarack átvétele, osztályozása, berakása és szállítása. Az iparvágány mellett levő gyümölcscsomagolókban asszonyok és középiskolás diáklányok dolgoztak. Az asszonynép a válogatott, első osztályú barackot előbb selyempapírba csomagolta, majd exportládákba rakta. Az előkészített ládákat különleges motoros targoncákkal hordták az iparvágányra beállított gondosan előkészített hűtőkocsikba.

— *Nézze mennyi autó és lovasszekér várakozik mérlegelésre* — mutatott a nyári csomagoló előtti térségre az állomásfőnök. — *Ez így megy június eleje óta és tart addig, amíg a szőlőt le nem szüretelik. Tíz község, tizennégy termelőszövetkezete hozza Szatymaz állomásra a gyümölcsöt és egyéb mezőgazdasági árut. Ezenkívül mintegy 18 ipari vállalat termékét kell elszállítanunk. Az új korszerű csomagolóban egy másfél vagonos kapacitású jéggyár is működik.*

A jövőben még nagyobb forgalom várható, mert a tszek tovább fejlesztik a szőlő- és gyümölcskultúrát a vidéken — folytatta. — *Azt is beszélik az emberek, hogy konzervgyárat létesítenek Szatymazon.*

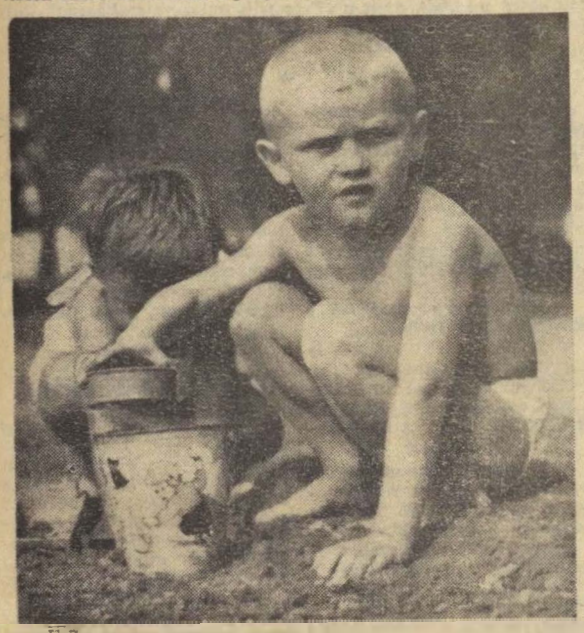
Ezzel arra is célzott az állomásfőnök, hogy a IV. csoportba sorolt Szatymaz állomás forgalmát tekintve máris túlszárnyalta a III. csoportba tartozó Kistelek és Dorozsma állomást. A jövőben pedig az ideinél is nehezebb szállítási feladatokat kell megoldaniok. Ez pedig a jelenlegi létszámmal nem lesz könnyű feladat.

Visi Ferenc

Kellemes napok a Balaton-partján

A nyári hónapokban a dolgozók tízezrei töltik szabadságukat a Balaton partján. A szakszervezet szántódi üdülőjében egy turnusban 110 felnőtt és 70 gyermek üdülhet. A felnőttek naponta négyszer, a gyerekek ötször étkeznek. A szülők különösen annak örülnek, hogy gyermekeikre — akik külön épületben nyernek elhelyezést — pedagógusok, nevelők ügyelnek. Napközben azonban együtt van a család.

A délutáni kellemes napsütésben legjobb a Balatonban. A sekély vízben kézről kézre száll a pettyes labda.



A két kis legény, Henczel Gáborka és Tóth Endre miközben szüleik a Balatonban fürödnek, önfeledten játszanak a homokozóban.

Akik már megelégelték a fürdést, a Balatont napfürdőre cserélték fel. A kényelmes nyugágyakban, fonott karosszékekben jólesik a pihenés.

A sok fürdés, lubickolás után bizony jólesik az uzsonna. Ezek a ... fáradhatatlan fogyasztják uzsonnájukat, miközben a lányok előtt vi... mesélnek élményeikről, csinytevésükről.

Foto: Hemző Károly, Szöveg: Vási Ferenc

Jó munkához jó szerszám kell

Az utóbbi termelési tanácskozásokon a dolgozók a minőségi munkával is sokat foglalkoztak. Többen felvetették, hogy sok baj van a pályamunkások kézi szerszámaival. A lapátok például nehezebb talajmunkánál elhajlanak, behasadnak, könnyen törnek. Az ilyen szerszámok hátráltatják a termelést. Hasonló panaszok hangzottak el a csákányok és a villák ellen is.

A növekvő feladatok eredményesebb munkát követelnek a dolgozóktól. Ez rendjén van, de a jó munka feltételeit is meg kellene teremteni.

Boldizsár Gyula

A hegyeshalmiaké maradt a zászló

Hegyeshalom és a szomszédos csehszlovák *Rusovce* állomás dolgozói között folyó versenyt félévenként értékelik. A szerződés szerint az az állomás győz, amelyik hat hónapon keresztül gyorsabban továbbítja a teherkocsikat.

Az első félévben a hegyeshalmi vasutasok dolgoztak eredményesebben. Ezzel harmadszor nyerték el a vándorzászlót, amelyet annak idején a csehszlovák vasutasok alapítottak.

A komáromiakon nem múlik

Komáromban áprilisban fogtak hozzá a felvételi épület átépítéséhez. Az építkezés miatt meglehetősen sok nehézséggel kellett megbirkózniuk a dolgozóknak. Közel négy hónapon keresztül a forgalom irányítását a felvonulási épületből végezték. Ott kaptak helyet a pénztárak és a váróterem is.

A komáromi vasutasok azonban az építkezés okozta nehézségek, a megnövekedett személy- és teherforgalom, valamint *Almásfüzitő* és *Tata* között a jobb vágányon egy hónapig tartó vágányzár ellenére is helytálltak. Az első félévben 104,36 százalékra teljesítették a tervet. Ezzel elnyerték az élüzem címet. A szomszédos komárnoi vasutasokkal folytatott vetélkedésből is győztesen kerültek ki.

A motor = a verseny

— Minek tulajdonítható a jó eredmény? — tettük fel a kérdést *Molnár István* állomásfőnöknek.

— *A helyesen szervezett, jól irányított versenymozgalomnak* — volt a válasz. — *Az első negyedévben három tizeddel elmaradtunk az élüzem szint mögött. A tervet csak 103,7 százalékra tudtuk teljesíteni. Hogy a második negyedben pótoljuk a lemaradást a dolgozókhoz fordultunk. A mozgalmi szervekkel közösen ünnepi műszakot szerveztünk április 4-e és május elseje tiszteletére. Az ünnepi műszakok alatt felélénkült versenymozgalom és a szocialista brigádok vetélkedése a vártnál nagyobb mértékben előrelendítette a munkát.*

Ezután a nemzetközi személyforgalomra terelődött a szó. Komárom egyike azoknak a határállomásoknak, ahol a nyári hónapokban a legerősebb a nemzetközi személyforgalom.

— *A naponta közlekedő két pár nemzetközi gyors és a két pár személyvonat mellett minden nap van egy-két rendkívüli vonat. A nagy forgalomra jellemző, hogy a Pannonia expressz gyakran közlekedik 80 tengellyel. Sí az sem ritka, ha két részben közlekedik.*

— Nem lépik-e túl a menetrendszerinti tartózkodást a nemzetközi gyorsvonatok a határállomáson?

— *A kilépő gyorsvonatok tartózkodási ideje egy óra, a belépőké 70 perc. Őszintén meg kell mondani, elég gyakori eset, hogy késéssel érkeznek hozzánk a vonatok és ha sok az utas, a tartózkodási időt is túllépik.*

Az állomásfőnök közben egy naplót vett elő, amelyben pontosan vezetik mikor érkezett, meddig tartózkodott Komáromban és mikor indult tovább a vonat. Találomra felütünk egy lapot.

Miért hosszú a tartózkodás

Augusztus 2-án az R4/7-es 30 perc késéssel érkezett Komáromba és 71 perc késéssel ment tovább. A vonaton 960 utas volt, emiatt az útlevél és vámvizsgálatot nem tudták időben befejezni. Július 26-án 823 utassal rendesen érkezett az R4/7-es, ennek ellenére 32 perc késéssel ment tovább. Július 23-án a R/R3-as 10 perc késéssel érkezett a Keletiből és 45 perc késéssel indult tovább.

A rendkívüli vonatokat sem mindig sikerül a menetrendszerinti tartózkodási idő alatt kezelniök a határőrizeti szerveknek és a vámhatóságoknak, pedig azokon a vonatokon kevesebb az utas.

Még egy érdekes statisztika. Fél év alatt a 181 alkalommal közlekedő *Pannonia* expressz kilépéskor 75, belépéskor pedig mindössze 57 esetben volt rendes. A tehervonatoknál lényegesen jobb a helyzet.

A komáromi vasutasokat régtóa foglalkoztatja az a gondolat, hogyan lehetne lefaragni a késésekből, hogyan lehetne tovább csökkenteni a vonatok tartózkodási idejét.

— *Nálunk nincs különösebb probléma. Mi a mozdonycserét és a fékpróbát 20 perc alatt elvégezzük. Még a téli hónapokban, amikor a fűtés, vagy egyéb okok miatt ki kell sorozni kocsit a szerelvényből is gyorsan tudunk intézkedni. Véleményem szerint a magyar és csehszlovák határőrizeti szerveknek és a vámhatóságoknak kellene jobban együttműködni* — mondotta az állomásfőnök.

Az együttműködés Komáromban megvan. Csakhogy az ő igyekezetük, verejtékes munkájuk, az egymásnak nyújtandó baráti segítség egymagában nem elegendő. A problémát kizárólag miniszteri szinten, a csehszlovák illetékes szervekkel pedig tárgyalások útján lehetne megoldani. A nemzetközi gyorsvonatok határmenti tartózkodásának továbbcsökkentése érdekében minden bizonnyal hamarosan sor kerül ilyen tárgyalásokra.

V. F.

Egy aggasztó statisztika

Az előző években a *szegedi igazgatóság* tűzkár statisztikája csökkenő tendenciát mutatott. A tűzesetek száma és a keletkezett kár talán a szegedi igazgatóság területén volt a legkevesebb. Éppen ezért feltűnő, hogy az idén ugrásszerűen megnőtt a tűzesetek száma és a károk összege.

A tűzesetek egyrésze a mezőgazdaságban keletkezett, de a kocsitüzek száma is feltűnően megnőtt. A gabonatüzek közül a *katonatelepi* volt a legnagyobb. Ott mintegy 100 mázsa árpa lett a tűz martaléka. A vizsgálat szerint a termelőszövetkezet többszöri figyelmeztetés ellenére sem végezte el a védőszántást.

A statisztika szerint a mozdonyok szikraszórásából keletkezett gabonatüzek mintegy 75 ezer forintos kárt tettek.

Elgondolkoztató a kocsitüzek keletkezése is. Július 12-én *Szabadszálláson* egy zárt textilanyagot szállító kocsi gyulladt ki. A dolgozók áldozatkész munkája árán sem lehetett megmenteni a több mint egymillió forint értékű árut. *Lökösházánál* áruval rakott kilépő kocsiban keletkezett tűz.

Minap egy *Lökösházán* belépett bolgár kocsi *Békéscsaba* előtt lángokban állt. A kocsit kisorozták, de érdemes megnézni mi lett a szerelvény további sorsa. A kisorozott kocsi helyére ugyancsak egy bolgár fedett kocsi került. A vasútőrparancsnok figyelmeztette a vonatvezetőt, hogy ez a kocsi is tűzveszélyes. A vonatvezető jelentette a szolgálattevőnek, aki „elfelejtett" intézkedni. A szerelvény elindul *Budapestre*, de *Gyománál* ez a kocsi is kigyúlladt...

Lehetne tovább sorolni a tűzeseteket, amelyek kivétel nélkül gondatlanságból és mozdonyszikrától keletkeztek. Az is kiderült, hogy a tüzet az esetek többségében a 411-es sorozatú mozdonyok okozzák. Mindez arra enged következtetni, hogy ezeknél a gépeknél baj van a szikrafogóval.

A tűzkárok csökkenését illetően sürgős intézkedésekre van szükség. A vasút egyetlen vezetője, dolgozója sem nézheti tétlen, hogy gondatlanságból milliós értékek pusztuljanak el.

Formádi Károlyné — kiváló vasutas

Ezúttal nem jegyért kopogtattunk a *Déli-pályaudvar* 8. sz. pénztárának ablakán. A pénztárost kerestük, *Formádi Károlyné* kiváló vasutast, aki az idei vasutasnapon kapta ezt a megtisztelő kitüntetést.

Az induló pont

— *Honnan indult el, hogyan jutott el idáig?* — kérdezzük.

— A kiinduló pont Tapolca, ott születtem. Az édesapám 36 évet szolgált a vasútnál. Most nyugdíjas. A háborús időkben otthon kevés lett a kenyér, munka után kellett néznem.

1943 januárjában kerültem a Déli-pályaudvarra, mint jegypénztáros. Úgy gondoltam, ha már távol vagyok, legalább azon a pályaudvaron dolgozzak, ahonnan a Dunántúlra, Tapolca felé mennek a vonatok.

Alig melegedtem meg a munkahelyemen, a pályaudvar szinte felismerhetetlenné vált a bombatámadásoktól. Azután ez is elmúlt, eltakarítottuk a romokat. És most a régi forgalomnak több mint a háromszorosát bonyolítjuk le.

1949-ben mentem férjhez. Először lakásunk sem volt. De hat év óta szép kettőszobaösszkomfortos lakásunk van. Ildikó, a kislányom 8 éves, Öcsi pedig ősszel megy iskolába. Velünk van a férjem édesanyja, aki 40 évig tanítónő volt, most az unokáira vigyáz, őket tanítja.

A legszebb élmény

— *A legszebb élmény?*

— A fogadás a parlamentben. Az, hogy kiváló vasutas lettem. Hogy férjemmel együtt táncolhattam az Országház kupolatermében. Úgy érzem, ezzel a kitüntetéssel nemcsak engem, hanem velem együtt, többi pénztáros kollégámat is elismeréssel illették. A mi munkánk nem látványos, de azért nem is olyan könnyű. Mindig adódik valami váratlan. Az idén pl. nincsenek IBUSZ-vonatok, s így nekünk kell jeggyel ellátnunk a hétvégi pihenésre utazókat.

— *A család hogyan szokta meg a folyton változó szolgálati beosztását?*

— Ó, a gyerekek szinte jobban számontartják mint én, hogy mikor leszek „hosszús", mikor kell kisegíteni és mikor vagyok „félnapos".

— *A kitüntetéssel járó pénzjutalalomnak megvan-e már a helye?*

— A férjem már kinézett számomra egy finom karórát. Nem is tiltakozhattam, vasutasnak kell a jó óra.

Anyu, gratulálunk

— *Mit szólt a család a kitüntetéshez?*

— A gyerekek most Tapolcán vannak. Levelet kaptam tőlök: „*Anyukám, nagyon örültünk, hogy ilyen szép kitüntetést kaptál, szívből gratulál az egész család*" — írták.

— *Ez volt az első kitüntetése?*

— Amikor a Déli-pályaudvar 100 éves fennállását ünnepeltük, kiváló dolgozó oklevelet kaptam, és nagyon kedves emlékem egy élmunkás-oklevél a felszabadulás utáni időkből.

Foki Jenő szb-titkár Formádinét sok kollégájával együtt még kislánykorából ismeri. Ezért csak *Csiszár Marikaként* emlegeti.

— Jó helyre került a kitüntetés — mondja. Már 45-ben, a felszabadulás után az elsők között jelentkezett Marika romtakarítási munkára és az elsők között jelent meg a pályaudvaron 1956 őszén is. Mindig készségesen vállalkozik arra, hogy szükség esetén beugorjon valaki helyett kisegíteni. A pályaudvar nőbizottságának munkájából is kiveszi a részét. Amikor felmértük, melyik pénztárosnőnek van a legnagyobb teljesítménye, akkor is ő lett az első.

Búcsúzóul megkérdeztük a kitüntetettet, hosszú volt-e ez a tizennyolc esztendő egy szűk pénztárban?

— Úgy tűnik, hogy nem is 18 év, hanem legfeljebb 4—5 év telt el azóta, hogy itt dolgozom —, volt a válasz.

P. H.

A nyári vakáció és terveim

Az iskolaév befejeztével Rákosrendezőn a pályafenntartásnál különböző iskolák diákjaiból brigádok verődtek össze. A mi brigádunk hét középiskolás fiatalból áll.

Valamennyien KISZ-tagok vagyunk. Vannak közöttünk olyanok is, akik mint ifjúsági vezetők, úttörő csapatoknál tevékenykednek.

Brigádunk jó kedvvel dolgozik. Jutka néni a csoportvezetőnk, már 11 éve dolgozik a vasútnál. Érthető, hogy sokat tud mesélni a vasutas életről. Az ő elbeszélései nyomán szerettem meg én is a vasutat, bár korábban más terveim voltak.

Mindig az volt a vágyam, hogy villamossági berendezéseket gyártó vállalathoz kerüljek. Úgy éreztem, hogy egy ilyen vállalatnál nagy lehetőség nyílik számomra érdeklődési körömben kielégítésére.

S most, hogy a nyári szünidőre a vasúthoz kerültem, vágyam teljesülésének új útját ismertem meg. Igaz, jelenleg nem olyan munkakörben dolgozom, ami ehhez segítene, de itt is sokat látok, tanulok, tapasztalok. Rákosrendező pályaudvaron például sokféle mozdony megfordul. A legrégibb típusú gőzmozdony még ma is éppen olyan fürgén lökdösi, tologatja a megrakott tehervagonokat, mint a fiatalabb, erősebb mozdonyok. Nagyon tetszenek az M 44-es tolató dieselmozdonyok is.

Akad Rákosrendezőn egyéb újdonság is. Itt dolgozik a pályamunkások nehéz, járásztó munkáját helyettesítő hidraulikus alávérőgép. Mindezek és az elektromechanikus jelző- és váltóberendezések meggyőztek arról, hogy a vasútnál is nagy szükség van szakemberekre. Éppen ezért úgy határoztam, hogy a gimnáziumi érettségi után. 1962-ben a vasúthoz megyek.

Jutka néni egy beszélgetés alkalmával azt mondta:

— *A vasút olyan, mint egy mágnes, vonzza az embert.*

Én máris érzem, hogy igaza van.

Kelemen Sándor
tanuló
Budapest

Sport

A Miskolci VSC 50 éves fennállása tiszteletére augusztus 5-én jubileumi közgyűlést tartottak. A képen a közgyűlés elnöksége látható.

Birkózóterem társadalmi munkával

Aki a közelmúltban a Szolnoki MÁV sporttelepén járt, csodálkozva állt meg néhány égnekmeredő vascső előtt. A laikus szemlélő, de még a hozzáértő is nehezen tudta volna elképzelni, hogy valaha birkózóterem épül itt. Szolnokon is csupán néhány lelkes sportember hitt ebben. De a sportszeretet és lelkesedés rövid idő alatt valóraváltotta az elképzeléseket.

Ma már állnak a falak és a sporttelep sarkában az uszoda mellett lassan kibontakozik a birkózók, ökölvívók új otthona, a terem, az öltöző, a fürdő.

Elmondjuk, hogy a szolnoki birkózók hogyan adták iskolapéldáját a terem építésénél az ötletességnek és társadalmi munkának. A városrendezésnél egy lebontásra ítélt épületet társadalmi munkában bontottak el és ennek fejében a tanácstól anyagot kaptak. Saját maguk szállították mindent a sporttelepre a honvédség segítségével.

Kaposvári Géza edző, Bokor János intéző lelkesedése gyorsan követőkre talált. A járműjavítóból Simon János és Kelemen József kőművesek vállalták, hogy munkaidő után szívesen segítenek. De a birkózók és ökölvívók is csaknem minden reggel és késő délután ott szorgoskodtak az épülő falak körül és ki-ki tudása és ideje szerint részt vállalt a munkából. A járműjavító igazgatója pénzösszeggel és a tetőborítással segítette az építkezést.

A sportolók és vezetők által végzett társadalmi munkáról naplót vezetnek és ma már a százezer forintot is meghaladja az eddig elvégzett társadalmi munka értéke. Még sok a tennivaló és szükségük lenne néhány ezer forintra. A terem fűtését a közeli uszoda melegvizének bevezetésével kívánják megoldani és hátra van még a villanyszerelés, a vakolás és az ezekkel járó egyéb munka is. Az egész létesítmény értéke a legszerényebb számítások szerint több, mint háromszázezer forint értéket képvisel.

Aki ismeri Kaposvári Gézát, a sportembert, az edzőt, az ügyes szervezőt, az biztosan tudja, hogy most, amikor már a munka dandárján túl vannak, a végleges befejezéshoz szükséges eszközöket és munkaerőt is előteremtik. Így az évek óta helyiség nélkül, de annál eredményesebben dolgozó birkózó-szakosztály mellett a sportkör ökölvívói is állandó otthonra lelnek az épület falai között.

Bíró Gyuláné

Útirány: Kijev—Moszkva—Leningrád

Szeptember 8-án 13 olyan vasutas ifjúmunkás és KISZ-vezető indult a Szovjetunióba jutalomutazásra, akik erre jó munkájukkal rászolgáltak. A fiatalok útjuk során megtekintik *Kijev*, *Moszkva* és *Leningrád* nevezetességeit. A jó munka elismeréseként *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója személyenként 1000 forinttal járult hozzá a fiatalok utazási költségéhez.

A társas utazáson a következők vesznek részt: *Tompa József* esztergályos, Nyugati pályaudvar, *Móricz János* szerelő, Északi Járműjavító, *Csapó János* kocsilakatos, Szolnoki fth., *Rábavölgyi László* géplakatos, pécsi fth., *Kékesi József* lakatos, szombathelyi fth., *Kiss Mihály* KISZ-titkár, Nyugati pályaudvar, *Vajna Ferenc* festő, Keleti Műszaki Kocsiszolg. Főnökség, *Balázs József* KISZ-titkár, Keleti pályaudvar, *Schatz György* lakatos, MÁV Gépjavító ÜV., *Riczu László* állomásfelvigyázó, Záhony, *Kántor János* műszerész, Landler Járműjavító, *Slezák István* szertáros MÁV Gépjavító ÜV., *Szabó Gyula* PB-titkár, Keleti pályaudvar.

A szerkesztőség üzeni

Cserháti József Szeged, Bódogh Mihály Dombóvár, Rónási István Balassagyarmat, Papp Tivadar Miskolc, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Sziládi Sándor Szeged, dr. Horváth Károly Budapest, Várnai László Pécs, Kelemen Sándor Budapest: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Pintér Lajos Vácrátót, Boldizsár Gyula Békéscsaba, leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Bognár Károly Tapolca, dr. Horváth Károly Bp., Szentgáli István Gyöngyös: **Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.**

Vasutas atlétikai bajnokság

Az 1961. évi országos vasutas felnőtt és ifjúsági atlétikai bajnokságot július 29-én és 30-án Szolnokon rendezték meg. Az idei bajnokságon, mind a felnőtteknél, mind az ifjúságiaknál, az esős időjárás ellenére is születtek átlagon felüli eredmények. Különösen figyelemre méltó az ifjúsági korban levő székesfehérvári Rábai 100 méteren elért 10.7-es ideje.

Eredmények. Felnőttek. Férfiak. 100 m: 1. Gyuricza (BVSC) 10.7. 2. Gémesi (Törekvés) 10.9. 200 m: Gyuricza 22.4. 2. Gémesi 23. 400 m: 1. Gyuricza 50.7. 1500 m: 1. **Bárkányi** (SZVSE) 4:03.2. 2. Révész (Pécsi VSK) 4:04. 400 m gát: 1. Oros (Szolnoki MÁV) 57. 2. Szécsei (PVSK) 58.4. 110 m gát: 1. Szécsei 16.6. 200 m gát: 1. Oros 24.9. 3000 m akadály: 1. **Fehér** (Nyiregyházi VSC) 9.37.8. 5000 m: 1. Huszár (Békéscsabai MÁV) 15:07.2. 2. Fehér 15:30.4. 10 km-es gyaloglás: 1. Novák (Békéscsabai MÁV) 48:08. 2. Ferenczi (Törekvés) 52.21. Magas: 1. Banna (PVSK) 180. Hármas: 1. Szigetvári (Debreceni VSC) 13.19. Diszkosz: 1. Katona (Szolnoki MÁV) 41.88. Kalapács: 1. Gulyás (Nyiregyházi VSC) 52.38. Távol: 1. Juhász (DVSC) 640. Rúd: 1. Sárkány (SZVSE) 360. Súly: 1. Katona 13 97. 2. Bognár (Szombathely) 13.79. Gerely: 1. Lukács (PVSK) 63.77. 2. Weber (PVSK) 61.96.

Nők. 100 m: 1. Such I. (BVSC) 12.4. 2. Császi K. (Szolnoki MÁV) 12.5. **200 m: 1. Such** 26.2. **400 m:** 1. Kazi A. (BVSC) 59.7. 800 m: 1. Kazi A. 2:21.4. 80 m gát: 1. Császi K. 13.2. Magas: 1. Cseh (Szolnoki MÁV) 153. Távol: 1. Császi K. 507. Gerely: 1. Legrádi (Békéscsabai MÁV) 43.42. Diszkosz: 1. Gömöri (DVSC) 37.09.

Ifjúságiak. Férfiak. 100 m: 1. Rábai (Székesfehérvári MÁV) 10.7. 2. Vargyas (Szombathely) 10.9. 200 m: 1. Rábai 22.7. 400 m: 1. Mogyorósi (Nyiregyházi VSC) 51.6. 800 m: 1. Takács (Törekvés) 2:00.2. 1500 m: 1. Pix (Törekvés) 4:12.8. 3000 m: 1. Pix 8:58.2. 2. Jaksó (SZVSE) 9:10. 110 m gát: 1. Ujj (Szolnoki MÁV) 15.5. 200 m gát: 1. Nagy J. (SZVSE) 26.1. 400 m gát: 1. Ujj 59.4. 1500 m akadály: 1. Takács 4:35.6. Távol: 1. Kundlya (Dunakeszi MÁV) 675. Rúd: 1. Gagyi (PVSK) 340. Súly: 1. Magyar (Ceglédi VSE) 12. Diszkosz: 1. Magyar 38.20. Gerely: 1. Börtsök (PVSK) 53.66. Nők: 100 m: 1. Csikós (Szolnoki MÁV) 12.9. 200 m: 1. Such M. (Békéscsabai MÁV) 27.3. 400 m: 1. Kazi V. (BVSC) 61.9. 800 m: 1. Kazi V. 2:26.8. 2. Nagy K. (Hatvani VSE) 2:27.1. 80 m gát: 1. Császi G. (Szolnoki MÁV) 12.5. Magas: 1. Szunyogi (Szolnoki MÁV) 145. Súly: 1. Veres (Szolnoki MÁV) 11.45. Diszkosz: 1. Marik (Albertirsai VSE) 33.72. Gerely: 1. Haluska (SZVSE) 37.61, 2. Magony (Szolnoki MÁV) 36.47.

A pontverseny végeredménye: 1. Szolnoki MÁV 218. 2. PVSK 188.5. 3—4. SZVSE és Törekvés 175—175. 5. BVSC 162.5, 6. Békéscsabai MÁV 124 ponttal.

Vasutas természetjárók a Zemplén hegységben

A Lokomotív Természetbarát Egyesület július 23-a és 29-e között a Zemplén-hegységben levő Kemence patak völgyében rendezte meg a vasutas természetjárók X. országos találkozóját. A találkozón 19 osztály mintegy 300 tagja vett részt. A festői környezetben felépített tábor kitűnő lehetőséget nyújtott arra, hogy lakói felkeressék és megismerjék e vidék turisták által is keveset látogatott gyönyörű tájait.

Nappal általában csendes volt a tábor. Mindenki igyekezett a rendelkezésre álló időt alaposan kihasználni. Csak a virágokat ápoló, táborukat csinosító naposok és az ízletes vacsorát készítő szakácsok maradtak otthon. A napi túrák, barangolások és a vacsora elfogyasztása után minden este a tábortűz köré gyűlt a táborozók apraja-nagyja.

Az utolsó napon érdekes esemény színhelye volt a tábor. Az egyesület versenybírói tanácsa kétszer három tagból álló vegyes csapatok részére jubileumi ügyességi és tájékozódási versenyt rendezett. A versenyen 13 csapat indult. Ezúttal a Törekvés csapata bizonyult a legjobbnak, második a soproni, harmadik pedig a budapesti osztály csapata lett.

A X. találkozón két figyelemre méltó határozat is született. Eszerint az egyesület legközelebbi csillagtúráján ünnepélyes keretek között emlékplakettet kapnak az első vasutas természetjáró találkozó szervezői és az idei egyhetes tábor vezetői, ugyanakkor a találkozó emlékére a tábor vízellátását biztosító forrást Lokomotív-forrásnak nevezik el.

A beszámolót díjkiosztó ünnepség követte. A csapatok ezúttal vették át az év közben rendezett egyesületi versenyek díjait. Ezután az osztályok között folyó tömegesítő verseny vándordíját és a helyezetteknek járó pénzjutalmat adták át az egyesület vezetői. Az üzemi kirándulások, tömegtúrák szervezésében a debreceni osztály végzett az első helyen a Testvériség és a szekszárdi osztály előtt.

Ünnepélyes külsőségek között nyújtották át az országos kék-túra emlékjelvényt annak a kilenc versenyzőnek, akik befejezték a kék-túra útvonalainak bejárását.

Sporthírek

Tehetséges birkozó. Így emlegetik a szakemberek ifjú Pintér Istvánt, a BVSC fiatal versenyzőjét, aki a másodosztályú magyar bajnokság megnyerése után július 22-én újabb nagyszerű fegyvertényt hajtott végre. Mint a magyar utánpótlás válogatott tagja, egy Szabadkán rendezett nemzetközi versenyen félnehézsúlyban az első helyen végzett. Ez a győzelem a magyar válogatott első helyezését is jelentette.

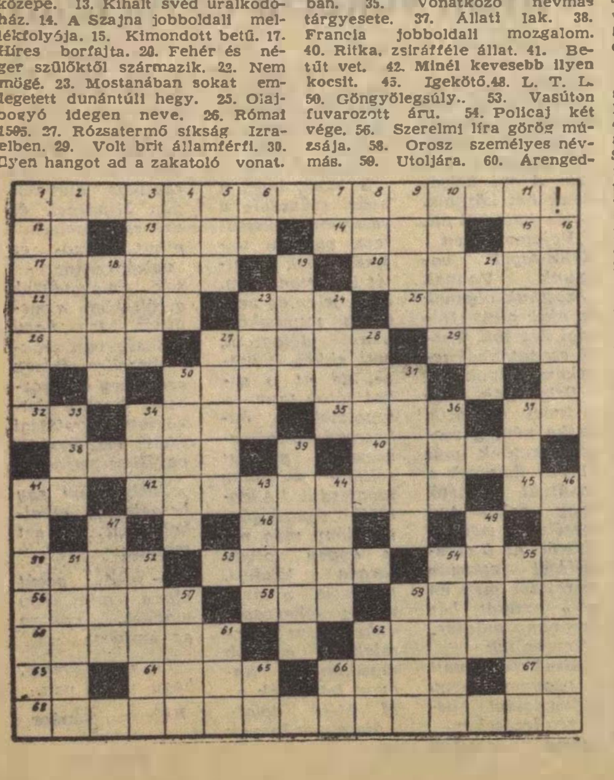
A magyar vizilabda válogatott nyerte Moszkvában a Trofeo Itáliát a szovjet válogatott előtt. A magyar válogatottban a BVSC három fiatal játékosa, Katona, Konrád I. és Konrád II. is helyet kapott. A fiatalok — különösen Konrád II. — végig kitűnő teljesítményt nyújtottak.

BVSC siker az országos ifjúsági úszóbajnokságon. A Nemzeti Sportuszodában három napon keresztül folyt a küzdelem a bajnokságok megszerzéséért. Az idei bajnokságon kitűnően szerepeltek a BVSC fiataljai. Különösen a még serdülő korú Lenkei Feri remekelt. Több számban nyert egyéni bajnokságot és a váltószámokban is jól úszott. A pontversenyt is a BVSC nyerte 300 ponttal az FTC, illetve az Újpesti Dózsa előtt. Az FTC 249,5 pontot szerzett.

Befejeződtek az országos kerékpáros pályabajnokságok. A BVSC fiataljai közül Orbán és Sleisz nyert bajnokságot illetve ért el helyezést a különböző számokban.

KERESZTREJTVÉNY

VÍZSZINTES: 1. **A vasutasok előtt álló nagy feladat.** 12. Alsó közepe. 13. Kihalt svéd uralkodóház. 14. A Szajna jobboldali mellékfolyója. 15. Kimondott betű. 17. Híres borfajta. 20. Fehér és néger szülőktől származik. 22. Nem mögé. 23. Mostanában sokat emlegetett dunántúli hegy. 25. Olajbogyó idegen neve. 26. Római 1505. 27. Rózsatermő síkság Izraelben. 29. Volt brit államférfi. 30. Ilyen hangot ad a zakatoló vonat. 32. Orosz folyó. 34. ... but not least — végül, de nem utolsó sorban. 35. Vonatkozó névmás tárgyesete. 37. Állati lak. 38. Francia jobboldali mozgalom. 40. Ritka, zsiráfféle állat. 41. Betűt vet. 42. **Minél kevesebb ilyen kocsit.** 45. Igekötő. 48. L. T. L. 50. Göngyölegsúly. 53. Vasúton fuvarozott áru. 54. Policaj két vége. 56. Szerelmi líra görög múzsája. 58. Orosz személyes névmás. 59. Utoljára. 60. Árengedmény idegen szóval. 62. Eseménydús kirándulás. 63. U. S. 64. Kúszó növény. 66. Elhúnyt színművész családi neve. 67. Y. É. 68. **Ennek teljesítésében az első félévben lemaradt a vasút.**



FÜGGŐLEGES. 1. Zenei műszó: eredeti ütem visszatér. 2. Katonák bére. 3. Európai ország. 4. Lárma-e? 5. Iskola a diák nyelvén. 6. Növény. 7. Fedd. 8. Szarvasfajta. 9. ...commodo — zenében, tetszés szerint 10. Balatoni üdülőhely. 11. Keverve vetem. 16. Betűpótlással a Parlament építőjének neve. 18. Búzaköteg. 19. A francia kártya egyik színe. 21. Verdi-opera. 23. Német idealista filozófus. 24 Borsod megyei község. 27. HCl. 28. Görög közigazgatási terület. 30. Török vilajet. 31. Beloiannisz keresztneve. 33. Délafrikai nép. 34. Altáj hangtalanul. 37. Idegen olaj. 39. Helybe való. 41. Sárgaság. 43. Könnyen párolgó. 44. Moszat. 46. Vegyületekre bomlás. 47. Keleti nép. 49. Ága fikerszava. 51. Régi hosszmérték. 52. Hatalmasban található. 54. Heves megyei községben lakik 55. Árnyéka (ék. fel.). 57. Kis Ottó tulajdona. 59. Beismer. 61. Edény. 62. Vasúti csomópont. 65. Kettős betű. 66. M. Á.

Beküldendő: vízszintes 1. 42. 68. **Beküldési határidő:** szeptember 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A normák karbantartásáról. Kétszáztíz óra.

Könyvet nyertek: Zentai Gyula. Bp., X.; Szállás u 16/b. II. 34. Fabók Irén, Albertirsa állomás. Joó Imre Bp., I.; Batthyány L. u. 53. fsz. 5.

HÍREK

„Nem az én leltáramba tartozik"

A cím csengése mintha ismerős lenne. A vendéglátóiparban gyakran találkozunk olyan pincérekkel, akik a kiszolgálásra türelmetlenül váró vendégeknek csak úgy foghegyről odavetik: nem az én asztalom!

Ez a felelősség elhárítását kifejező mondat némi változatban már a vasúthoz is belopta magát. A napokban Kelenföldön jártam és ott hallottam az alábbi esetet.

A Duna-parti elektromos kitérőben dolgozó kelenföldi vasutasok részére meglehetősen sok huza-vona után fabódéból egy WC-t létesítettek, amelyet a közelmúltban tisztítani kellett. A pályaudvar vezetői szóltak a IV-es pályamesteri szakasz pályamesterének. A válasz ez volt:

— Mi nem tisztítjuk ki, mert a WC nem a mi leltárunkba tartozik.

Talán majd a III-as szakasz kitisztítja — gondolták a vezetők. De oda is hiába fordultak. A III-as szakasz pályamestere a IV-esre hárította a felelősséget a következő kísérőszöveggel:

— A WC nem az én leltáramba tartozik! A IV-esnek kell tisztíttatni.

Mivel a kérdéses WC-t így nem lehetett használni, s a nyári nagy meleg miatt az ott dolgozók egészségét is veszélyeztette, Kelenföld pályaudvar vezetői a közeli szervestrágya üzemhez — melyet ők szolgálnak ki — fordultak segítségért. Ők, a kívülálló szerv, minden további nélkül elvégezték azt a munkát, amit a IV-es pályamesteri szakasznak kellett volna elvégezni vagy elvégeztetni.

Nem különös eset?

*

— **Elektronikus számológépek a MÁV-nál.** A közelmúltban két új elektronikus számológépet kapott a MÁV Gépesített Adatfeldolgozó Főnökség. Egy-egy ilyen gép a bérelszámolásnál 150, a fuvardíjak kiszámításánál pedig 20 dolgozó munkáját takarítja meg.

— **Kimagasló eredmények a püspökladányi fűtőháznál.** Az első félévben 3145 tonna szenet takarítottak meg, az üzemeltetési költséget 10 százalékkal csökkentették. Ez mintegy 800 000 forintos megtakarítást eredményezett.

— **Záhonyi vasutasok Szolnokon.** Minden évben kölcsönösen meglátogatják egymás szolgálati helyét a záhonyi és a szolnoki mozdonyvezetők. A záhonyiak július végén jártak Szolnokon. A szolnokiak augusztusban viszonozzák a látogatást.

— **529 tonna szenet takarítottak meg az első félévben a** mátészalkai fűtőház dolgozói.

— **Nyílt utcán megtámadták az angol vasutak egyik gépkocsiját** vasrudakkal felszerelt álarcos banditák az angliai Ramstageban, amelyben a vasút két tisztviselője az alkalmazottak bérét, mintegy hatezer fontot szállított. A tetteseket nem sikerült elfogni.

— **Ünnepi műszakot kezdeményeztek augusztus 20 tiszteletére** a nagykanizsai vasutasok. A húsz napig tartó műszak alatt az állomás dolgozói napi két túlsúlyos vonat indítását, a fűtőháziak pedig az önköltség csökkentését vállalták

— **A tervezett 480 000 tonna helyett 667 200 tonna túlsúlyt továbbítottak az első félévben** a székesfehérvári fűtőház mozdonyai. A túlsúlyos vonatok továbbításából úgyszólván valamennyi mozdonyvezető kivette a részét.

— **A japán vasutak ötéves fejlesztési tervében** — a többi között — 1800 kilométer hosszúságú vonal villamosítása, 1100 kilométeren a vonal kettősvágányúvá történő kiépítése, 1800 diesel-motoros kocsi 2200 villamos-motoros kocsi 500 diesel-motoros és számos teherkocsi beszerzése szerepel.

— **Nemzetközi tervpályázatot írt ki a tuniszi új központi vasúti és autóbusz-pályaudvar terveinek elkészítésére** a tunéziai államvasutak igazgatósága. A tervpályázaton több száz, nemzetközileg is elismert építész vett részt. A nemzetközi zsüri döntése alapján a második díjat Kelemen László építész, az UVATERV tervezőmérnöke nyerte.

Tiltakoznak az angol vasutasok

Az angol vasutasok országos szakszervezete *Edinburghban* megrendezett konferenciáján 44 szavazattal 33 ellenében az angol kormány úgynevezett védelmi politikája ellen szavazott és követelte az amerikai Polaris rakétatámaszpontok felszámolását. Állást foglaltak az ellen is, hogy nyugatnémet csapatok részére kiképező támaszpontokat létesítsenek Anglia területén.

LAKÁSCSERE

Elcserélném 1 szoba, előszoba, csukott veranda, éléskamra, mosdófülke. WC-ből álló, Budapest, IX., Gyáli úti I. emeleti MÁV-lakásomat hasonló lakásért. Tel: 492—709, üzemi: 27—35. Kissné.

Debrecen, II., Kosztolányi Dezső u. 38. sz. alatt levő, 1 szoba, konyha, kamrás, 100 n. öles kertes lakásomat elcserélném Budapesten vagy környékén hasonlóért. Érdeklődni lehet: Ágoston József, Északi Jj. ÜV. Tel: 339—097.

A Hivatalos Lapból

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

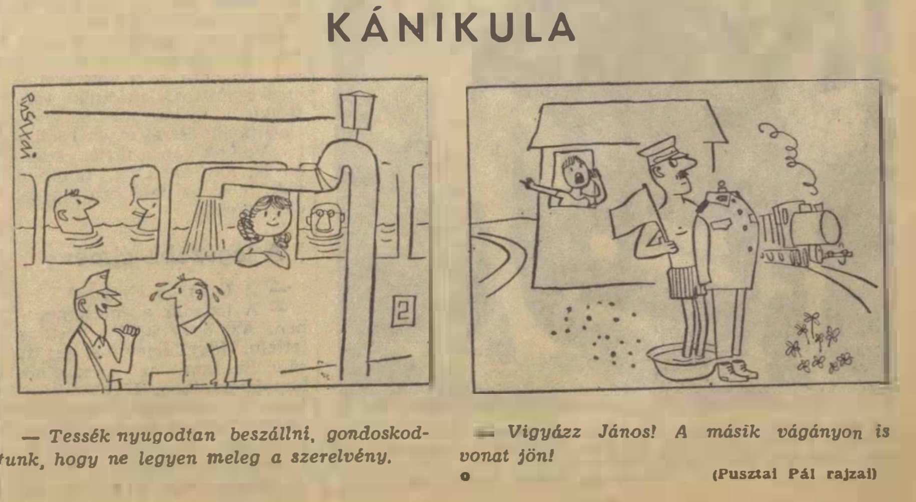
30. számból: 117 599/1961. I/8. A személykocsik takarítása és tisztántartása, valamint a közvetlen járatokba besorozandó kocsik kiválasztása.

31. számból. 118 709/1961. I/2. C. Pályázati felhívás az 1962. évi szovjet aspiranturára.

118 23/1961 I/3. A. Killián mozgalom szervezése

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

KÁNIKULA



— *Tessék nyugodtan beszállni, gondoskodtunk, hogy ne legyen meleg a szerelvény.*

— *Vigyázz János! A másik vágányon is vonat jön!*

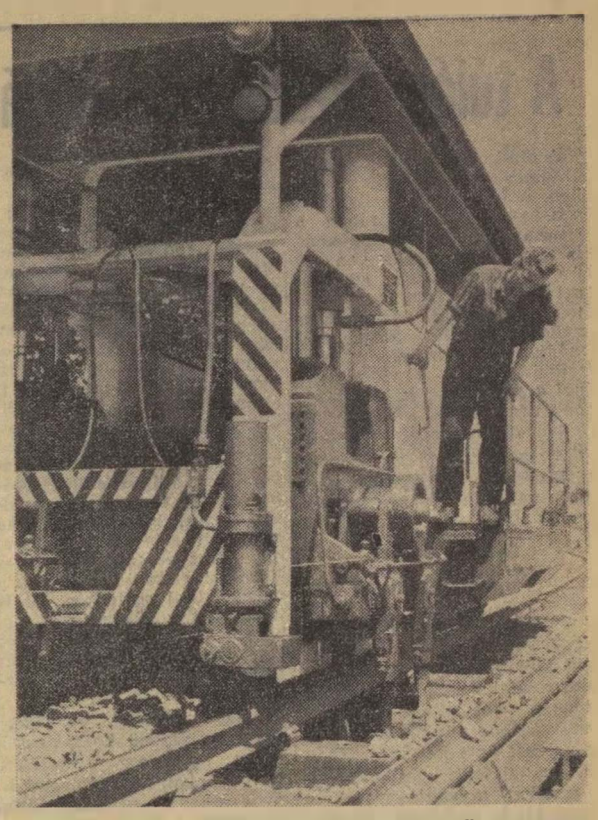
(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. SZEPTEMBER 2.



Ezt a korszerű aláverő gépet a MÁV Gépjavító Ü. V. dolgozói készítették Ez az első magyar gyártmányú aláverő gép.
(Gonda György felv.)

AZ ŐSZI FORGALMI FELADATOKRÓL

Írta: BANGÓ SÁNDOR vezérigazgatóhelyettes

II.

Az elegy továbbítás szervezése terén egyik legfontosabb követelmény, hogy minél több irányvonatot közlekedtessünk. Az év első felében mind a rakodással, mind a rendezéssel képzett irányvonatok mennyisége növekedett. A kocsiigényes szállítás 5,7%-kal magasabb volt, mint az előző év azonos időszakában, ugyanakkor a rakodással képzett irányvonatok száma is 47%-kal emelkedett. A múlt év első felében berakott árusúly 29,7%-át, az idén 41,5%-át továbbítottuk irányvonatokkal. A 11,8%-os emelkedés 5,3 millió tonnának felel meg.

A javulás figyelemre méltó, még sem lehetünk elégedettek. Az előttünk álló szállítási feladatok megoldásához még kiterjedtebb mértékben kell hasznosítani a lépcsőzetes és a több csoportos irányvonatok előnyeit.

A tolató tehervonatoknak az összes tehervonati vonatkilométerhez viszonyított aránya az év első felében a múlt évi 33%-ról 30%-ra csökkent. Ezzel párhuzamosan az utazási sebesség 8,6-ról 8,8 kilométerre emelkedett. A tolató tehervonatok menettartama azonban még mindig nagy, utazási sebessége még mindig alacsony. Ennek egyik oka, hogy az igazgatóságok a menetrendek összeállításánál az állomásokon való tartózkodásokat lazán állapították meg. A tolató tehervonatok utazási sebességének növelésére igen jó eszköz az alternatív menetrendek alkalmazása.

Sok javítani való van még a menetirányítók rendelkezése alatt álló vonali tartalékok munkáján is. Nem kielégítő a vonali tartalékok elegy átvétele és átadása a tolató tehervonatokhoz. Megfelelő szervezéssel, vagy, ha a szükséges menetrendek módosításával ezen a területen is el kell érni a közlekedés gyorsabbá tételét.

A teherkocsik statikus terhelése 4,2%-kal, a dinamikus terhelés pedig csak 3%-kal haladta meg az előző év azonos időszakában elért szintet. Ezek a számok azt mutatják, hogy a fejlődés üteme a kocsik szállítóképessége kihasználásának fokozása szempontjából nem kielégítő. A jövőben a nagy raksúlyú kocsiknak nagyobb távolságra történő megrakásával biztosítani kell a statikus terhelés emelése mellett a dinamikus terhelés párhuzamos javulását is.

A kocsiforduló további meggyorsítása érdekében további feladatunk mielőbb befejezni a nagy állomások műszaki, gazdasági, kocsitartózkodási normáinak megállapítását és ezzel párhuzamosan állandóan vizsgálni a középállomások vonatkozó eredményét.

Az érem két oldala

A kocsiforduló időnek a rakodási idők leszállításával történő csökkentését szolgálják azok az intézkedések, melyeket az év elejével a rakodási idők módosítása érdekében vezettünk be. Meg kell azonban jegyezni, hogy az intézkedések a kitűzött célt csak részben érték el. *1961 februártól május végéig a grafikonosan kiszolgált iparvágányokon több mint 1 millió órát, a közforgalmi rakodóhelyeken pedig közel 900 ezer órát takarítottunk meg. Ugyanakkor a kihúzásoknál több mint félmillió órát elvesztettünk.*

A kocsigazdálkodás területén központi kérdés a javításos kocsik mennyiségének minél kisebb mértékre való leszorítása. Az őszi forgalom ideje alatt az üzemi állaghoz viszonyított 5%-on aluli célkitűzés teljesítése egyik legfontosabb feladatunk. E cél elérése érdekében *feltétlenül csökkenteni kell a javításos kocsik műhelyi átfutási idejét.* Persze, ennek egyik előfeltétele a műhelyek folyamatos kiszolgálása, illetve kapacitás kihasználásuk biztosítása.

Az idegen kocsik felhasználása

A szállítási tervek teljesítésében — a második fél évben, de különösen az őszi forgalom ideje alatt — szükség lesz az idegen kocsik fokozottabb felhasználására. Ezért az őszi hónapokban — amikor saját kocsiparkunk raksúly kapacitásának idegen kocsikkal való növelése a népgazdaság szempontjából is megelőzi a devizagazdálkodás ezzel összefüggő érdekeit, gondosan ügyelni kell arra, hogy az export szállítási igények kielégítése a lehetőséghez képest elsősorban idegen kocsikkal történjen.

Az őszi szállítási feladatok sikeres végrehajtásának igen fontos feltétele az állomási és vonatási szakszolgálatnak, de nem kevésbé az építési- és pályafenntartási szolgálatnak a megfelelő együttműködése. Az építési- és pályafenntartási szolgálat már az első félévben is arra törekedett, hogy a szállítások lebonyolításához minél nagyobb teljesítőképességű pálya álljon rendelkezésre. Ezt a törekvést jellemzi, hogy a béralap betartása mellett a második félévben esedékes munkák egy részét előrehozták.

Az elkövetkezendő időben a távközlő és biztosító berendezési szolgálattal együtt az legyen a legfőbb célkitűzésük, hogy a kapacitás bővítést célzó építési-, fenntartási és az ezekkel járó biztosító berendezési munkák helyes szervezésével a vágányzárak és sebességkorlátozások helyének és idejének körültekintő megállapításával, azok átmeneti kedvezőtlen üzemi kihatásait mérsékeljék.

A szállítási tervek teljesítése megköveteli a vasút és a fuvaroztató felek harmonikus együttműködését. A vasút és a fuvaroztató kölcsönös támogatásának leghatékonyabb eszköze a komplexbrigád-mozgalom továbbfejlesztése.

Minél gazdaságosabban

Összegezve a leírtakat, megállapítható, hogy a vasút területén még sokat lehet és kell is tenni az üzemvitel gazdaságossága, a takarékossági szempontok fokozott érvényesítése érdekében. *Hathatós intézkedések szükségesek ahhoz, hogy a vasútnál is minden tekintetben megvalósítsuk pártunk politikai bizottságának a takarékosságról és a gazdaságosságról szóló határozatait.*

A felső- és középvezetőknek egy percig sem szabad megfeledkezni arról, hogy az őszi forgalmi versenyek és annak keretében a verseny valamennyi formájának — de különösen a vasút üzemeltetésére legátfogóbban jellemző igazgatóságok egymásközötti versenyének — eredményessége egyértelmű a munka legmagasabbszintű szervezésével.

Pártunk és kormányunk a szállítási tervek jövedelmező teljesítése esetén ebben az évben is biztosítja a vasút dolgozóinak anyagi érdekeltségét. Ez annyit jelent, hogy a múlt évihez hasonló üzemi jutalék kifizetésére az idén is megvannak a lehetőségek. Természetesen ehhez az szükséges, hogy a népgazdaság által támasztott szállítási igényeknek a vasút időben és minél gazdaságosabban megfeleljen.

Komlótól – Budapestig

UTASUNK VOLT AZ ELSŐ ŰRUTAS

Régen fogadtak vendéget nálunk olyan túláradó szeretettel, mint ahogyan *Gagarin* őrnagyot, a világ első űrutasát fogadta a magyar nép. A *Dunántúl* népének — az igazi hős és kedves szovjet ember iránt tanúsított — lelkesedéséről beszélt *Lőrincz József* vonatvezető, *Dévényi Pál* és *Szakáll Benő* motorvezető. Ők továbbították ugyanis augusztus 20-án *Komlóról Budapestig Jurij Gagarin* és kíséretének különvonatát.

— Amikor szerelvényünkkel Komlóra délben megérkeztünk — mondja Lőrincz József —, a nagygyűlés még tartott. A fiatal, szocialista városon meglátszott, hogy a hármas ünnep lázában ég. *A komlóiak nemcsak az alkotmány napját, hanem városuk születésének 10. évfordulóját is ünnepelték. Növelte az ünnep jelentőségét a híres vendég látogatása.* Az egész lakosság kikísérte őt az állomásra.

— Miután az űrhajós beszállt a vonatba, és az ablakból búcsút intett, még akkor is sokan kértek autogramot tőle. Az aláírás osztogatásának a vonat indulása vetett véget. *Pontosan 14 óra 45 perckor indultunk el Komlóról.*

— Godisáig csökkentett sebességgel haladhattunk a pálya átépítése miatt — veszi át a szót Dévényi Pál. — És később is többször kellett alkalmazkodnunk a lassújelekhez. Természetesen egy pillanatig sem gondoltunk arra — teszi hozzá mosolyogva —, hogy földi sebességgel kápráztassuk el az „egek hajósát". A vasút messze van a kozmikus sebességtől. *Feladatunk volt, hogy pontosan betartsuk a különvonatnak készített menetrendet,* s mi ezt a kötelességünket a büszkeség érzésével teljesítettük.

— Meglepett bennünket és ma is csodálkozunk rajta, hogy a vasútvonal mentén mindenütt tömegek integettek. Zászlókkal, virágcsokrokkal várták vonatunkat valamennyi állomáson és megállóhelyen.

— *Először Dombóváron álltunk meg* — meséli tovább az utazás élményei Szakáll Benő. — A tömeg hatalmas éljenzéssel fogadta a kocsi ajtajában megjelenő Gagarin őrnagyot. Mi persze nem nagyon figyelhettük a fogadás pillanatait, mert minden idegszálunkat a szolgálat kötötte le. Behaladás közben megfigyeltük, *hogy a dombóváriak szőnyeget terítettek arra a helyre, ahol az űrhajós kiszállását várták.* Az ilyen megállás pedig soha sem könnyű, tökéletes együttműködést kíván a vonat személyzetétől.

— Itt mindössze öt percig tartózkodtunk volna, de egyik perccel megajándékoztuk a dombóvári közönséget. Enyhivel ugyanis sikerült korábban érkeznünk. Az esős időben való nagyszerű fogadtatásért megérdemelték ezt a lelkes várakozók.

— *Útban Sárbogárd felé továbbra is az integetők sorfala között robogtunk. Sárbogárdon ajándékokkal halmozták el utasunkat. Irigykedve nézte mindenki a lelkes, fiatal postást, amikor táviratával Gagarin őrnagyhoz lépett. Itt, ha más nem is, de ő autogramhoz jutott, mert a címzettnek alá kellett írnia az átvételi elismervényt.*

— Én is szívesen aláírattam volna a menetlevelet — tréfálkozik a vonatvezető.

— Kelenföldre pontosan, a menetrendben meghatározott időpontban érkeztünk. A béke és a szocializmus kiváló diplomatáját visszahoztuk a fővárosiaknak. K. J.

Sárbogárd állomáson hatalmas tömeg fogadja Gagarin érkezését.
(MTI Foto — Vigovszki Ferenc felv.)

Takarékos fiatalok

A szolnoki fűtőház fiataljai az év első felében 1 millió 42 ezer forintot takarítottak meg. A vasgyűjtéstől a szénnel való takarékosságig minden alkalmat megragadtak arra, hogy növeljék takarékossági számlájuk összegét.

A második fél évben is szeretnének hasonló eredményeket elérni. Augusztusi tervükön felül például egy gőzmozdony javítását végezték el. A fűtőháznál több mint százan vesznek részt az *Ifjúság a szocializmusért mozgalomban.* De szép számmal vettek részt különféle szaktanfolyamokon és a *Szakma ifjú mestere* mozgalomban is.

Köszönjük a bizalmat és a gondoskodást

Három évi szorgalmas tanulás után, a forgalmi és a kereskedelmi tisztképző tanfolyam 187 levelező hallgatója a közelmúltban vette át az oklevelet. Az „öreg fiúk" legtöbbje 15—20 évvel ezelőtt kezdte meg a vasúti szolgálatot. Nekik még akkor nem juthatott osztályrészül a tanulás, de a gyakorlat, a munka szeretete által jó szakemberek lettek.

Felsőbb vezetőségünk elismerése nyilvánult meg abban, hogy lehetőséget adott az elméleti felkészülésre. Szolgálatuk ellátása közben, levelező hallgatóként tanulhattak.

Most, a sikeres vizsga után köszönjük vasútunk vezetőinek bizalmát, tanáraink fáradozását, Pallaga Pál tagozatvezető tanárunk gondoskodását. Jó munkával fogjuk bizonyítani, hogy nem voltunk érdemtelenek.

Lelti Ferenc
Pécs állomás

Az 1961. évi őszi forgalmi verseny célkitűzései

Az őszi szállítások lebonyolítása minden évben fokozott követelmények elé állítja a vasút dolgozóit. 1961. szeptember 1-től december 31-ig — éves vállalásainkat figyelembe véve — mintegy 3 millió tonnával több árut kell elszállítani, mint az előző év azonos időszakában. Az állandóan fejlődő ipar és mezőgazdaság szállítási igényei a vasút számára azt jelentik, hogy minden tekintetben tervszerűen kell a feladatokat végrehajtani. Egyébként ez az előfeltétele a termelékeny munkának és a gazdaságos üzemeltetésnek is. Mindezek megvalósítását segíti az őszi forgalmi verseny, amelynek célkitűzései általában megfelelnek az eddig jól bevált versenyformák feltételeinek. Eltérés csupán az, hogy

a vonó- és vontatott járművek minél gazdaságosabb felhasználásával őszszefüggő célkitűzéseket az őszi forgalmi verseny keretében kiemelték!

A célkitűzések teljesítése jelentősen hozzájárulhat az üzemi többleteredmény létrehozásához, ennek alapján az üzemi jutalék kedvező alakulásához. Ezenkívül az őszi forgalmi versenyben céljutalom kitűzésével anyagilag közvetlenül is érdekeltté válik a vasút arra érdemes dolgozói.

Az őszi forgalmi verseny jutalmazása:

I.	helyezett, vasútigazgatóság	céljutalma	150 000 Ft
II.	„	„	130 000 „
III.	„	„	110 000 „
IV.	„	„	100 000 „
V.	„	„	80 000 „
VI.	„	„	65 000 „

A teherkocsik átlagos statikus és dinamikus kihasználásánál, a vasár- és ünnepnapi rakodásoknál legjobb eredményt elérő három vasútigazgatóság céljutalma 100—100 ezer forint. A mozdonyok gazdaságos felhasználásánál és a mozdonyfordulók betartásánál legjobb eredményt elérő első három igazgatóság ugyancsak 100 ezer forint céljutalomban részesül.

A MÁV járműjavító üzemi vállalatok céljutalma 55 000 forint, a MÁV Autófuvarozási Főnökség céljutalma pedig 10 ezer forint,

A Hivatalos Lap 32. száma, amely egyébként részletesen közli az őszi forgalmi verseny célkitűzéseit külön foglalkozik a járműjavító vállalatok őszi forgalmi célkitűzéseivel.

Az őszi forgalom ideje alatt a szolgálati vezetők és a szakszervezeti bizottságok fordítsanak még nagyobb gondot a vasutasok munkakörülményeinek további javítására. *Az őszi forgalom befejeztével az eredményeket és ezen belül a céljutalomban részesült szolgálati helyek névsorát a Hivatalos Lap és a Magyar Vasutas is közölni fogja.*

A túlóragazdálkodás néhány problémája

A statisztikai adatok szerint a túlórák száma egyre csökken. A túlórák ilyen általánosan kedvező alakulásában a szakszervezeti bizottságoknak is tevékeny szerepük van. Az üzemi tapasztalatok azonban azt mutatják, hogy a vállalatok egy részénél nem megnyugtató a túlóraigénybevétel módja, több félreértés tapasztalható e téren. *A vállalatoknál a szakszervezeti bizottságok nem ismerik kellően az idevonatkozó szabályzatokat és a helyes gyakorlatot.*

E cikkben néhány hibával, s ezek megszüntetésének módjával foglalkozunk.

A túlórakeret és felhasználása

A vállalatok többségénél túlórakeret-gazdálkodás van. Ez azt jelenti, hogy a felügyeleti szerv általában a tervvel egyidőben megadja forintban vagy órában a túlórakeretet is, amelyből az adott időszakban a vállalatnak gazdálkodnia kell. Ezt a vállalatok előre nem látott problémák áthidalására használhatják fel, mint például: hirtelen bekövetkezett nagyszámú megbetegedés, a rendszerestől eltérő rakodási munkák, géptörés, vagy profilváltozás okozta átmeneti munkáshiány, stb.

Egy dolgozó havonta csak 8 túlórát dolgozhat. Ennél magasabb túlóraszükséglet esetén a túlóra igénybevételéhez a vállalatnak a felügyeleti szervétől és a felettes szakszervezeti szervtől kell esetenként engedélyt kérni. Sajnos vannak vállalatok, amelyek ezt elmulasztják és 8 órán felül is elrendelnek túlmunkát anélkül, hogy erre a felügyeleti szervek engedélye előzetesen már megvolna. *A személyenkénti havi 8 órán felüli túlórához akkor is szükséges a felsőbb szervek engedélye, ha azok kifizetését a túlórakeret egyébként lehetővé teszi.* A felügyeleti szerv az engedély megadásával egyidőben azt is közli, hogy a túlóra keret terhére a vállalat egyes dolgozói vagy csoportjai egy hónapban mennyit (hány órát) túlóráztathatnak.

A szakszervezeti bizottságnak nem szabad hozzájárulni ahhoz, hogy egy dolgozóval egy hónapban több túlórát dolgoztasson a vállalat, mint amennyit a felügyeleti szerv egy főre engedélyezett. *Nem egy vállalatnál a túlórakeretet a szakszervezeti bizottságok hozzájárulása nélkül használták fel.* Ez helytelen, hiszen a vonatkozó rendelkezések egyértelműen kimondják, hogy a vállalat igazgatója — a rendkívüli eseteket kivéve — csak a szakszervezeti bizottság előzetes hozzájárulásával rendelhet el túlmunkát. Ahol ilyen jelenség van, azt azonnal meg kell szüntetni. Megemlítjük a túlórák megítélésében tapasztalt hiányosságokat is.

Több vállalatnál a túlóra indokoltságának megítélésével csak a szakszervezeti bizottság titkára foglalkozik. Ez a módszer nem mondható egészen helyesnek. A rendkívüli állapotok hatásai elsősorban az üzemrészekben jelentkeznek, kézzelfogható, hogy itt lehet dönteni arról, hogy a túlóra igénybevételére szükség van-e vagy sem. Helyesebb tehát, hogy a vállalatoknál a szakszervezeti bizottságok decentralizáltabban foglalkozzanak a túlóraigénylésekkel, azok indokainak elbírálásával. Ennek egyik módja — amelyet több üzemben tapasztaltunk —, hogy minden olyan körülményről, amely esetleg a dolgozók túlóráztatását vonja maga után, *az üzemvezetők, művezetők, mindenekelőtt a dolgozó bizalmiját tájékoztatják.* A szakszervezeti bizottság megbízottja pedig csak a bizalmi véleményének meghallgatása után dönt a túlóra indokoltságáról.

Majd minden üzemben vannak olyan munkahelyek, ahol rendszeres túlóráztatások vannak. Szükséges lenne, hogy a szakszervezeti bizottságok ezeken a területeken nemcsak a túlórák indokoltságával, hanem — és főképpen — a rendszeres túlóráztatások felszámolásával foglalkoznának. Ha például a forgácsoló üzemrészben a szűk kapacitás miatt rendszeresen túlóráznak, azt csak a kapacitás bővítésével, vagy különböző szervezési intézkedések megvalósításával lehet megszüntetni. *(Több gép beállítása, a munkák specializálása, képzettebb munkaerők beállítása a kézi munkák csökkentése, az anyagellátás javítása, a felesleges várási idők felmérése és megszüntetése, megfelelő mozgási körzet biztosítása, a kapcsolódó műveleteknél az egyes műveletek ütemidejének felülvizsgálata és egyenletes elosztása, műveletek párhuzamosítása, stb.)* Mindezek eredményeképpen tovább csökkennének a túlórák és megszűnne egyesek túlzott igénybevétele is.

Lovász Dezső

(Folytatjuk.)

Joggyakorlat — elvi döntések

Ha a dolgozót a munkájával kapcsolatos hiányosságok miatt figyelmeztetik, ez önmagában nem lehet munkaügyi vita tárgya.

Gyakran előfordul, hogy a dolgozót a munkája irányításával megbízott vezető a tervek teljesítése, a hivatali munka színvonalának emelése stb. érdekében a munkájával kapcsolatos hiányosságok miatt figyelmeztetésben részesíti. Az ilyen nevelő jellegű kifogásolás naponta többször is megtörténhet, különösen az olyan dolgozóval szemben, aki a szakmával összefüggő ismereteket még nem sajátította el. A figyelmeztetések célja tehát az, hogy a dolgozó a munkáját javítsa meg, a munkafegyelem megsértésétől tartózkodjék, stb. A jobb munkára nevelés, ösztönzés említett formája azonban jogkövetkezményekkel nem jár, sőt előfordulhat, hogy a dolgozó a figyelmeztetések eredményeként a munkája elvégzése során előmenetelt tanúsít, melyre tekintettel a vállalati igazgató megjutalmazza. *(Munkaügyi Minisztérium, Munkajogi Önálló Osztály 9840/1961 (55.) sz.*

Köszönjük az intézkedést

Az elmúlt napokban a *gyöngyösi vasútállomás* szertáránál jártam, hogy téli tüzelőmet beszerezzem. Kérdésemre közölték, hogy nem kell fuvarosról gondoskodnom, mert a szertár gondoskodik a tüzelő hazaszállításáról.

Az előző évben szerzett rossz tapasztalataink után, a gyöngyösi vasutasok nevében köszönöm felsőbb vezetőink intézkedését. Az új szállítási rendszer sok bosszúságtól, felesleges időtöltéstől kímél meg bennünket.

Szentgáli István
Gyöngyös

NEMZETKÖZI *élet*

A nemzeti függetlenségért, a békéért és a szocialista haladásért

Írta: S. Chatterjee a Közlekedési, Kikötői, Halászati Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége főtitkára

Négy hónap múlva, december 4-én kezdődik a Szakszervezeti Világszövetség V. Kongresszusa Moszkvában, a Szovjetunió fővárosában. Ezen a kongresszuson azokat a problémákat tárgyalják, amelyek az egész világon foglalkoztatják a dolgozókat, de meg fogják határozni a szakszervezetek fontosabb feladatait is a jelenlegi helyzetben éppen úgy, mint az utakat és módozatokat a dolgozók életfontosságú érdekeiért vívandó hatásos küzdelemhez.

Ez a kongresszus szélesre tárja kapuit minden dolgozó és szakszervezet előtt, tekintetnélkül annak más árnyalatú felfogására. Képviselőiknek egyformán joguk lesz részt venni a kongresszus munkájában, megszövegezni és megszavazni azokat az okmányokat, amelyeket a kongresszus elé terjesztenek.

A kongresszus szabad és demokratikus szónoki emelvényről hallani fogjuk a világ munkászosztályának erőteljes hangját, hogy egységben harcol igazságos ügyének győzelméig a béke ügyéért, a nemzeti függetlenségért, demokráciáért és a szociális haladásért.

A Szakszervezeti Világszövetség V. Kongresszusa oly időben ül össze, amikor a szocialista államok és a világ munkásosztályának erős szövetsége, a nemzeti függetlenségi mozgalom és minden erő, amely a békéért és haladásért harcol, jelentősen megváltoztatták a nemzetközi helyzetet a munkásosztály javára.

A Közlekedési, Kikötői, Halászati Dolgozók Szakszervezetei Nemzetközi Szövetsége nagy jelentőséget tulajdonít a kongresszusnak, amely sokat tesz azirányban, hogy növelje és megerősítse a nemzetközi munkásosztály akcióegységét és szakszervezeti egységét.

A dolgozók ereje egységükben rejlik és ez jogaikért és életérdekeikért folytatott igazságos harcuk sikerének legbiztosabb záloga.

Biztosak vagyunk abban, hogy a Szállítási, Kikötői és Halászati Dolgozók minden csatlakozott és baráti szakszervezetei a Szakszervezeti Világszövetség V. Kongresszusa céljait a legszélesebb körben fogják ismertetni és minden lehetőt meg fognak tenni, hogy üzemeikben a munkásokat a közös harcra mozgósítsák a közös ellenség, a kapitalista monopóliumok, az imperializmus, a háború és a reakció ellen.

Testvéri üdvözleteinket küldjük és kívánunk sok sikert a dolgozók érdekeiért, a munkásosztály egységének megvalósításáért és megerősítéséért folytatott munkájukhoz, a békéért, a demokráciáért, a nemzeti függetlenségért és a társadalmi haladásért vívott küzdelmükhöz.

Pályaudvarbővítések Skóciában

A skóciai Glasgowban és Edinburghban a megnövekedett vasúti forgalom miatt bővítik és korszerűsítik a személypályaudvarokat. Mint a *The Times* című angol lap írja, a pályaudvarok területének bővítése érdekében mindkét városban több lakóépületet bontanak le. Szerepel a tervben az is, hogy a pályaudvarok előterében mintegy 900 gépkocsi részére parkírozó helyet létesítenek.

Alagút a La Manche-csatorna alatt

Franciaország és Anglia között a *La Manche* csatorna alatt hosszú évtizedek óta tervezett alagút ügyében sok parlamenti képviselő interpellációt intézett a kormányhoz. Az alagút építése azonban egyelőre csak terv. Még az erdekelt hatóságok éttekezletére sem került sor. A francia és az angol kormány között eddig csak diplomáciai úton folynak tárgyalások. Az angol szállítási miniszter is kitérő válaszokat adott a parlamenti képviselőknek az alagút építését illetően.

Seebohm már Togóban is vezényel

A bonni állam 1961 első félévében 3.2 milliárd nyugati marka devizatöbbletet ért el. Ez az összeg mutatja, hogy a gyarmati üzlet az úgynevezett fejlesztési segítség címe alatt jól virágzik. A bonni Szövetségi Vasút is kiveszi részét ebből. *Seebohm*, a revánsvágyó közlekedésügyi miniszter erre vonatkozóan nemrég közlekedési újságírókkal folytatott beszélgetésében sok mindent elárult. Ő mondta, hogy minisztériuma is részt vállal ebből a munkából. Mielőtt azonban a segítséget megadják a „különválasztást es feltételt" kell megszerezni.

Ezalatt természetesen nem mást mint magasabb profit iránti garanciát és politikai befolyást kell érteni. Hogy miről is van tulajdonképpen szó azt Seebohm megjegyzése is jellemzi: *„Röviden a Szövetségi Vasút két tisztviselője át fogja venni Togóban a vasút vezetését".*

Togó azelőtt német gyarmat volt. A német imperialistáknak már régen tüske a szemükben, hogy ez a gyarmat elveszett. A fejlesztési segítségen keresztül most ezt a fejlődést helyesbíteni kell. *A Nyugatnémet Szövetségi Vasút képviselői jelenleg az Egyesült Arab Köztársaságban, Pakisztánban, Jordániában, Indonéziában és Etiópiában működnek.*

Mindezek a törekvések arra irányulnak, hogy a sérült angol—amerikai gyarmatosítást más alakban Nyugat-Németországon át fenntartsák. Seebohm és a Szövetségi Vasút vezetősége szintén ennek a politikának kötelezték el magukat.

K. H. Gummich
a Fahrt Frei főszerkesztőhelyettese

Miért állították le az építkezést?

Ötmillió font költséggel Anglia legnagyobb rendezőpályaudvarát építik *Kingmoorban*. Az építkezésen mintegy 400 munkás dolgozott. A munka kétharmadrészével már elkészültek, *amikor az Angol Vasutak igazgatósága bejelentette, hogy leállítják az építkezést.* A munka nélkül maradt építőmunkások kérdésére az angol munkaügyi minisztérium azt a felvilágosítást adta, hogy a kormány anyagi nehézségei egyelőre nem teszik lehetővé az építkezés befejezését.

A rendezőpályaudvar építése egyébként két éve folyik. Ha elkészül 70 mérföld hosszú pályateste, 150 kitérővágánya lesz és naponta 5000 kocsi irányítását, rendezését is elvégzi.

Automatikus váltózsírzó

A váltók zsírzása és karbantartása, különösen a nagy állomásokon, pályaudvarokon mindig figyelmes munkát igényel. A *Német Demokratikus Köztársaság* több nagyobb átbocsátó állomásán automatikus zsírzóval ellátott új típusú váltókat szereltek fel. Ezek a zsírzók csak akkor működnek, amikor vonat halad át rajtuk. *A nyomás hatására működésbe lép egy kis készülék, amely a váltó minden részébe eljuttatja a zsírt.*

Az automatikus váltózsírzó télen is használható. A készülék működését egy különleges rendszerű fűtőberendezés biztosítja. A váltók rendbetartásával megbízott pályaőr csupán a készülék feltöltését és ellenőrzését végzi.

Egészségügyi brigád

A Szovjetunió délkeleti vasúti fővonalának otrozsszki osztálymérnökségénél működik egy bizottság, amely nagy gondossággal foglalkozik az emberek mindennapi életének problémáival. A bizottság minden kezdeményezése meleg támogatásra talál a közösség részéről. A vasutasok irodái, lakásai azóta tisztábbak, kulturáltabbak.

A közelmúltban az otrozsszki kórház orvosai jelentkeztek új kezdeményezéssel. Elhatározták, hogy bejárják a vonalmenti állomásokat, őrházakat. Az egészségügyi brigád két napig dolgozott a 70 kilométer hosszú *Maszlovka—Bodyjevo* szakaszon. Egyformán érdekelte őket a felnőttek és a gyerekek egészségügyi állapota, a lakások tisztasága, az ivóvíz minősége. A brigád belgyógyász, gyermekorvos és tisztiorvos tagjai hasznos tanácsokat adtak a vasutasoknak és családtagjaiknak a különböző betegségek megelőzésére vonatkozóan.

Milyen új tettekkel készül a szovjet vasutasszakszervezet a Szovjetunió Kommunista Pártjának XXII. kongresszusára

Írta: E. Cserednicsenko, a szovjet vasutasszakszervezet központi vezetőségének elnöke

III.

A Szovjetunió Kommunista Pártja XXII. kongresszusának tiszteletére folyó munkaverseny fejlesztésében a legjobb munkatapasztalatok bemutatásában és terjesztésében tevékeny részt vesznek a klubok, kultúrházak és kultúrpaloták, a könyvtárak és kultúrtermek sok ezer főre tehető aktivistái. Ugyanakkor azonban arra is rá kell mutatni, hogy az említett aktivisták közül sokan még elmaradnak az élettől, továbbra is bizonyos fokig a termeléstől elszakadva dolgoznak. A szakszervezeti bizottságok pedig olykor beletörődnek ebbe és nem nyújtanak kellő segítséget a kulturális intézményeknek. Fontos feladat, hogy mindenütt javítsák a politikai nevelőmunkát, amely azt a célt hivatott szolgálni, hogy növelje a vasutasok felelősségérzetét, neveljen az öntudatos fegyelemre.

Jutalom a legjobbaknak

A Szovjet Vasutas Dolgozók Szakszervezete Központi Vezetőségének Elnöksége és az érdekelt minisztériumok határozatot hoztak arra vonatkozólag, hogy felújítják a legfontosabb szakmák dolgozóinak ágazati munkaversenyét. *Az említett verseny győztesei számára díszoklevelet és pénzjutalmakat osztanak majd ki, nevüket feljegyzik a szakmák dicsőségkönyvébe.* Ilyen munkaversenyt széles körben szerveznek majd a vasút, a vasúti osztály, az építési trösztök és igazgatóságok között.

Az alkotó kezdeményezés mindenütt súlyponti jelentőségű és utat tör magának. Ma már nem elegendő arra szorítkozni, hogy általánosítjuk és terjesztjük egyes munkások vagy brigádok tapasztalatait. *Az élet megköveteli, hogy komplex módon, sokoldalúan általánosítsuk és hasznosítsuk mindazt a jót ami az egyes vasúti vállalatoknál, az egyes vasutaknál és vasúti építkezéseknél születik.* Ma már nem az a feladat, hogy egyes tökéletes és élenjáró eljárásokat vezessünk be a termelésbe, hanem a termelésbe komplex, korszerű technológiát vezessünk be amely a termelési újítók és élenjáró dolgozók legjobb tapasztalatainak sokoldalú általánosításán alapszik. A mondottakkal kapcsolatban növekszik a mérnökök és technikusok szerepe, a vasutak és a főigazgatóságok vezetőségének szerepe.

Fontos, hogy a vasutas szakszervezeti bizottságok és a gazdasági szervezetek tervekkel rendelkezzenek a legjobb tapasztalatok, az élenjáró, a legkorszerűbb technológia bevezetését illetően.

A termelés lendítője

A termelési tervek és a szocialista kötelezettségvállalások sikeres teljesítésében nagy szerep vár az állandóan működő termelési tanácskozásokra. A vasút vállalatainál és a vasúti szállítási építővállalatoknál az állandóan működő termelési tanácskozások munkájába bevontak sok ezer élenjáró munkást, mérnököt, technikust, alkalmazottat az üzemi pártszervezetek, szakszervezetek és Komszomol-szervezetek képviselőit. A termelési tanácskozásokon megvizsgálásra kerülő kérdések köre jelentős mértékben kibővült. *Fokozódott a termelési tanácskozások résztvevőinek aktivitása, egyre több és több az olyan javaslat, amely a termelés szervezésének megjavítására, a munkaversenyben részt vevők segítésére irányul.* A jövőben tovább kell tökéletesíteni az állandóan működő termelési tanácskozások munkamódszereit.

Napjainkban nagymértékben növekszik a társadalom szerepe a termelési haladásért vívott harcban. Egyik fényes megnyilvánulása ennek a napjainkra jellemző folyamatnak: *a Vasutas Műszaki Tudományos Egyesület tevékenysége.* Egyre aktívabb és nagyobb szerep vár a tudományos egyesületre abban, hogy segítséget nyújtson a munkaversenyben résztvevőinek.

A termelés fejlesztése és megszilárdítása vonalán a Vasutas Műszaki Tudományos Egyesület tagjai részvételének hatékony formája: *a társadalmi munka elvei alapján működő tervező- és szerkesztőirodák munkája. Ma már több mint ezer ilyen önkéntes alkotói társulás tevékenykedik a vasúti szállítás tudományos problémáinak megoldása érdekében.* A Taskenti Vasút, a Moszkvai Vasút, a Szalálnói Vasút, a Lett Vasút sok vállalatánál a vállalati műszaki-termelési tanácsok funkcióit (ez utóbbiak az adminisztratív apparátus szervei) teljes egészben átadták a társadalomnak, pontosabban a tudományos egyesület tanácsainak.

(Folytatjuk.)

Nyárvégi csúcsforgalom a Nyugati pályaudvaron

Mi történik, ha késik a bukaresti gyors?

— Hallóóó! Hogy szalad az 509/a? Mennyit?... Hatvan percet?...

— No, fiúk a mai nap is jól kezdődik — mondja hangjában némi keserűséggel Kertész Ferenc felügyelő, tornyos forgalmi szolgálattevő. S a következő percben megszólalnak a pályaudvar hangszórói:

— A Várna, Constanza, Bukarest felől érkező gyorsvonat előreláthatólag 60 percet késik...

A Nyugati pályaudvar I-es tornyában vagyunk. Innen a vezérlőállomásból figyeljük a pályaudvar kora délelőtti forgalmát. Arra vagyunk kíváncsiak, hogy a Nyugati dolgozói hogyan állnak helyt a munkában, hogyan végzik a nemzetközi gyorsvonatok rendezését, összeállítását.

— Ma jókor jöttek — mondják a toronyban. — *Az 509 a késése miatt meleg percek várnak ránk.*

A késés láthatóan bosszantja a dolgozókat. A szolgálattevő izgatottan jár-kel az íróasztal előtt. Kiss Gyula térfelvigyázó és Hóka Sándor az ablaknál állnak s tekintetükkel valósággal búvölik a teret. Talán éppen azt latolgatják, hogyan és főként hová fogadják majd az egy időben érkező vonatokat.

A fürge mozgású diesel tolatómozdony és füstös címborája ugrásra készen állnak az Elmunkás-híd alatt. A kocsirendezők is a téren tartózkodnak. *Berze Sándor* kocsimester néhány beosztottjával a nemzetközi gyorsok helyből induló kocsijait szemlélgeti.

Engedélyt kért a Miska

— Ehhez mit szóltok? Engedélyt kért a Miska — töri meg a pillanatnyi csendet Kertész felügyelő. — *Úgy látszik még tárol ran a gyors.*

A Miskát, a kecskemét—lajosmizsei személyvonatot becézik így a Nyugatiban, már reg elfelejtették, amikor az elsonek érkező bukaresti gyors, amelynek menetrend szerint 7.55-kor van az érkezési, 8.40-kor pedig az indulási ideje, engedélyt kért.

— Munkára fel, kezdődik! — hangzik a parancs.

A táblán piros, sárga és zöld fények jelzik a vonatok útját. A térfelvigyázók váltószámokat diktálnak. A váltókezelők pedig úgy kapkodják a hébliket, hogy alig győzzük szemmel követni. A szolgálattevő asztalán csörögnek a telefonok, néhány lépéssel arrébb pedig, mint párját hívó gerle, úgy búgnak a biztosítóberendezéseket elforgató kilincsek.

— Figyelem! Gyorsvonat érkezik Várna, Constanza, Bukarest, Biharkeresztes felől a csarnok harmadik vágányra! A vágányok mellett kérjük vigyázni! — tájékoztatja az utazóközönséget a hangosbemondó.

A tájékoztatás végén indokolt a figyelmeztetés, mert ilyenkor az utasok és a várakozók egész tömege lepi el a peronokat. Az 509 a számú gyors éles füttyszóval 9.08 órakor, tehát 73 perc késéssel érkezik a csarnok harmadik számú vágányára. Két perc sem telt el, a csarnok negyedikre befutott a 909-es szófia—belgrádi, a hatodikra pedig az 509-es bukaresti.

Az addig aranylag csendes pályaudvar pillanatok alatt „bábellá" változott. Mindenfelé kiáltások, orosz, német, cseh, lengyel, jugoszláv, román, bolgár és magyar üdvözlések. Ezekben a percekben úgy tűnik, mintha nemzetközi randevú színhelye lenne a Nyugati pályaudvar.

— Kérem, mikor indul a moszkvai gyors?... Melyik a berlini kocsi?... Ez a kocsi Prágába megy?... Hol találom a varsói kocsikat?...

Szórakozott utasok

A vasutasoknak ilyen és hasonló kérdésekre kell válaszolniuk, miközben gyors ütemben végzik a szerelvények összeállítását. Az utasok pedig a hosszú utazás és a nagy meleg miatt türelmetlenek, sőt szórakozottak is.

— Sprechen Sie deutsch? — kérdezi egy csinos 20 év körüli kreolbőrű hölgy a mellettünk álló ügyeletes tiszttől, mire az igennel válaszol.

A hölgy tovább kérdezősködik s az ügyeletes szépen, nyugodtan válaszol. Miután véget ért a diskurzus a németnek vélt hölgy hamisítatlan pesti magyarsággal közölte a beszélgetés eredményét barátnőjével. S a barátnő ugyancsak magyarul nyugtázta, hogy mindent ért.

Az ügyeletes tiszt és a két pesti lány erre összenéznek és a következő percben hangos kacagás csattan fel. Kiderült ugyanis, hogy a *lányok szórakozottságukban azt hitték Prágában vannak.* Van ez így néha.

Közben a kocsirendezők a két tartalékmozdonnyal megkezdték a szerelvények rendezését. Új vonat készül *Prága—Berlin* és *Varsó—Prága* felé. A moszkvai gyors is kiegészül a belgrádi gyorsból, majd összezár és várja a szabad jelzést. A varsó—prágai szerelvényt a csarnok első vágányra állítják össze. A szerelvények mellett a kocsilakatosok is ott szorgoskodnak. A kerekeken sűrűn koppan a hosszúnyelű kalapács.

Valóban meleg percek ezek. Érthető, hiszen a feladat nem kisebb, mint gyorsan, balesetmentesen elvégezni a vonatok rendezését, hogy mielőbb tovább indulhassanak. A moszkvai útrakészen áll. A prága—varsóinál is fekoldást ker a műszaki szolgálat.

— Ezek már rendben vannak — mondja az ügyeletes tiszt — mos pedig nézzük meg mi van a prága—berlinivel.

Jókor érkeztünk. A kocsivizsgálók éppen azt igyekeztek megmagyarázni az utasoknak, hogy a *Szófia—Berlin* és a *Szófia—Prága* járatú bolgár kocsikból szálljanak ki, mert azok műszaki hiba miatt kisorozandók. A németül beszélő ügyeletes is segített a bajon. Hogy gyorsabban menjen a munka a vasutasok is segédkeznek a csomagok kirakásában.

Amikor három kocsi problémát okoz

Miközben a kocsimester azon törte a fejét honnan pótolja a két sérült kocsit, újabb harminctagú külföldi csoport érkezett. Vezetőjük kézzel-lábbal magyarázta, hogy nekik első osztályra szól a jegyük, párnás kocsit kérnek.

— Most mit tegyünk, honnan vegyünk három kocsit? — vakarja a fejebúbját Berze Sándor kocsimester.

Lám, három kocsi beállítása milyen nagy problémát okoz. Ez is mutatja, hogy személykocsi-parkunk még mindig nem kielégítő. A probléma azért megoldást nyert. Mégpedig úgy, hogy kiegészítették a hiányt az esti vonatok fordulókocsijaiból...

A csarnok első vágányán már szabadot mutat a jelző. Is ..asba len...l az indítótárcsa és a 202/a számú gyors elindul. Néhány perc múlva a moszkvai gyorsot is indítja a k ..ós forgalmi szolgálattevő. A hosszú szerelvény — 66 tengely — méltóságteljesen hagyja el a pályaudvart. A peronon hosszú sorban áll...k a búcsúztatók, színes kendők lengenek. A vonat ablakaiból a Szovjetunióba utazó magyar turisták, üdülők és hazautazó szovjet katonák intenek búcsút Budapestnek.

Néhány perccel később a prága—berlini gyors is kijárt. A kocsirendezők verejtékező homlokukat törölgetik. Az egyes toronyban is fellélegzettek az emberek. Érthető, hiszen rövid idő alatt — beleértve a nemzetközi gyorsokat is — kilenc gyorsvonat és több személyvonat járt be és ki. A váltókezelők mintegy négyszázszor állították váltót.

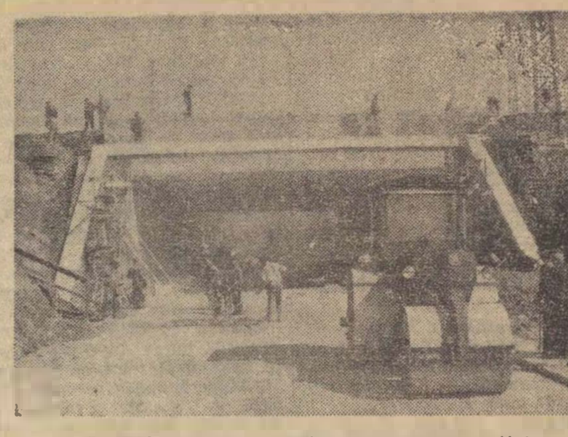
Ez a hatvanöt perc a mai napon is kemény munka elé állította a Nyugati pályaudvar dolgozóit.

visi — gergely

Vasúti csendélet. Egy festő bizonyára ilyen címet adna ennek a képnek. Ezt a kisteljesítményű személykocsit Tatabánya-Alsón, a nemzetközi fővonal mentén láttuk. A rozoga lakolmány, amelynek ablakait nádpadlókból készítették, a kocsirendezők otthona. Amikor lencsevégre kaptuk, a három dolgozó éppen déli pihenőjét töltötte előtte.

(MTI Foto Lajos György felv.)

Betartották ígéretüket



A hídépítők az utolsó simításokat végzik az aluljárón.

(MTI Foto Lajos György felv.)

Két évvel ezelőtt, 1959. október közepén fogott hozzá a MÁV Hídépítési Főnökség 2-es építésvezetősége az új nemzetközi műút aluljárójának megépítéséhez Tatabánya-felső állomás szomszédságában. *Varga István* építésvezető és *Evess Antal* mérnök irányításával 65 hídépítő dolgozott az aluljárón. Amikor munkához kezdtek, vállalták, hogy az 1961. december 31-i határidőt előrehozzák szeptember 1-re.

Az aluljáró építésének határidejét ez év tavaszán tovább csökkentették a hídépítők. A felszabadulás 16. évfordulója tiszteletére tett vállalásaik között ugyanis az is szerepelt, hogy az alkotmány ünnepére befejezik a munkát.

Augusztus 20-a előtt három nappal jártunk Tatabánya-felsőn. Az aluljárót, amelyen az utolsó simításokat végezték, Evess Antal mutatta be.

— Három fázisban végeztük az aluljáró építését — mondotta. — *Előbb a két védőfalat építettük meg. Mivel zárt hídról van szó, az esetleges beomlások megelőzésére különleges védőszerkezeteket alkalmaztunk. Fentről pedig folyamatosan bontottuk meg a pályát, hogy a forgalomnak ne okozzunk különösebb zavart. Így a 40 kilométer/órás sebességkorlátozást végig sikerült betartanunk. Itt szeretném még azt is megemlíteni, hogy a munkálatok során 15 000 köbméter földet kellett megmozgatni, ezenkívül 180 tonna gömbvasat és mintegy 2300 köbméter betont építettünk be.*

Hogy ezt a modern, zárt vasbetonszerkezetű vasúti aluljárót az alkotmány ünnepén, 18 héttel a tervezett határidő előtt átadhatták rendeltetésének, mindenekelőtt a 2-es építésvezetőség dolgozóinak jó hozzáállását, szorgalmát dicséri.

Szegedre került a Vasúti Főosztály és a szakszervezet vándorzászlaja

A szegedi igazgatóság dolgozói nagyszerűen álltak helyt az első félévben. Ennek elismerését jelentette az augusztus 19-én Szegeden megtartott ünnepség: *A Vasúti Főosztály és a szakszervezet központi vezetősége vörös vándorzászlóját vehették át a jó munka jutalmaként.*

Rácz Kálmán, a szakszervezet megyei bizottságának titkára nyitotta meg az ünnepséget, majd *Borsodi János*, az igazgatóság vezetője számolt be a végzett munkáról. Elmondotta, hogy a szolgálati helyek dolgozói — alkotmányunk törvényeinek szellemében — közös erőfeszítéssel, a különböző szolgálati ágak egymást segítve tettek eleget a szállítási feladatoknak.

Jelentős mértékben segítették a tervek teljesítését a szocialista címért küzdő brigádok. **A 314 brigád közül eddig 148 nyerte el a szocialista brigád címet, 21 pedig már a címmel járó oklevelet.** Az igazgatóság vezetője megemlékezett azokról a fiatalokról is, akik a szakma ifjú mestere cím elnyeréséért versenyezve, segítették az idősebb dolgozók munkáját.

Számottevően növelte az eredményeket az a 36 szolgálati hely, amely most az élüzem cím tulajdonosa lett, vagy vezérigazgatói, illetve igazgatói elismerésben részesült. Dicséret illeti a közös magyar—román határállomás és a „600-as vonal" dolgozóit, mert a kezdeti nehézségek ellenére is jó munkát végeztek.

Németh József miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója köszönetét fejezte ki az igazgatóság dolgozóinak, majd további helytállást és sok sikert kívánt.

Gróf József, a vasutas szakszervezet titkára a balesetmentes szolgálatra hívta fel a figyelmet. Hangsúlyozta annak szükségességét, hogy vezetők és dolgozók minden támasszák alá politikai neveléssel a gazdasági munkát.

Zsiga Lajos, a miskolci igazgatóság helyettes vezetője a miskolci igazgatóság dolgozóinak üdvözletét tolmácsolta, s a zászlót e szavak kíséretében adta át:

— Sok sikert kívánunk a szegedi igazgatóság dolgozóinak. Vigyázzanak a zászlóra! Számoljanak azzal, hogy az igazgatóságok között folyó versenyben, az őszi forgalom alatt kemény munka következik. A miskolciak visszahódítani, a többi igazgatóság pedig szeretné megszerezni a vándorzászlót.

Sziládi Sándor
Szeged

Mozaikok a Gagarin-brigád életéből

Decemberben lesz két éve, hogy a Landler Járműjavító kocsiosztályán dolgozó Lencsés Károly jek- és tengelyágyjavító brigádja bekapcsolódott a szocialista brigád mozgalomba. Azok a célok lelkesítették őket is, amelyek a többi új útra lépett brigádot: szocialista módon élni, dolgozni, tanulni. A 15 tagú Lencsés-brigád áprilisban Jurij Gagarin, a világ első űrhajósa nevét vette fel és most a negyedik vállalást teljesíti. Az alábbiakban a kitűnő kollektíva életéről szeretnénk képet adni az olvasóknak.

1.

A Gagarin-brigád abban a kocsiosztályi részlegben, a G III-ban dolgozik, ahol a négytengelyes különleges kocsikat javítják. Keménykötésű, fiatal lakatosok a brigád tagjai. Nem egyhamar ijednek meg a munka nehézségeitől. Talán frázisként hangzana, ha az igazgatóság megállapítás nem tanúskodnának a brigád teljesítményeit bizonyító számok.

Idei első féléves tervüket 109.7 százalékra teljesítették. Havonkénti vállalásuk 106 százalék volt. Júliusban mintegy 10 százalékos normarendezés volt náluk, ezután 101 százalék elérését vállalták. Legutóbbi eredményük 103,2 százalék volt.

— Minden feladatot szívesen vállal a Gagarin-brigád. Szakterületükön kívül is dolgoznak. Júliusban például 32 darab különleges kocsi alvázjavítását is elvégezték. Sok ilyen csoport kellene! — Így vélekedik a brigádról Szabó István művezető.

2.

A Gagarin-brigádban elevenen él a közösségi szellem. Nemcsak az ünnepekre tartogatják egymás megbecsülését, hanem mulasztják el a felköszöntést a brigádtagok születés- vagy névnapja alkalmából. A nehéz munka közben is törődnek egymással, hogy senkit se érjen baleset. Korábbnyik Ferenc, a brigádvezető helyettese így nyilatkozott erről:

— Nálunk már nincs széthúzás. Amióta szocialista brigád lettünk, minden ember együtt tartozik. Ha például az egyik munkatársam szól nekem, hogy segítsek felrakni egy lökhárítót, máris ott vagyok mellette. Itt nincs viszálykodás, osztozkodás a munkában. Ez azért jó, mert így több vagont tudunk megjavítani és nyugodt légkörben, baráti hangulatban folyik nálunk a munka.

S tegyük hozzá mindjárt: megvan ennek a brigádtagokra nézve a kedvező anyagi oldala is. Szépen keresnek, és a jutalmazások alkalmával sem felejtik el őket.

3.

Sok vihart kellett kiállnia a brigádnak, amíg így összekovácsolódott. Hiszen ezek a lakatosok is emberek és a jó tulajdonságok mellett hordoznak magukban rosszat is. A munka során, ahogy minél jobban megismerték egymást, is ütköztek ezek a hibák.

Volt például, aki keresetét nem adta haza rendesen a családjának. Pénzének nagy részét italra költötte. Nem volt könnyű beleavatkozni ebbe, hiszen ez már üzemen kívüli dolog, mondhatnánk magánügy. Mégis, mivel az illető saját érdeke és a kollektíva érdeke ezt kívánta, „kezelésbe vették" ezt a fiatal növembert. S hogy ez mennyire sikerült, arra bizonyíték az a nyílt és őszinte hang, ahogy Borbély Gyula beszélt megváltozásának történetéről.

— Sok bajt okozott nekem a szeszesital és talán sohase tudtam volna leszokni róla, ha a fiúk nem segítenek. Először megigértem nekik, hogy nem fogok többet inni, de az ígéretemet nem tudtam megtartani. Így aztán elrunokúrára jelentkeztem és az orvosi kezelés használt nekem.

Megváltozását a brigádvezető és az egész brigád örömmel fogadta, hiszen Borbély Gyula nagyon ügyes lakatos, gyorsan és pontosan tud dolgozni.

4.

A brigád tagjai mindannyian részt vesznek a politikai oktatásban. Egyesek pártszemináriumokra, mások a Munkásakadémiára jártak a múlt oktatási évben. Két olyan tagja is van a brigádnak, akiknek nincs meg a VIII általános iskolájuk. Priléli Gusztáv a dolgozók általános iskolájában fogja elvégezni a VI. osztályt. Pintér Mihálynak a VIII. osztályba kellene beiratkozni, s hogy ez valóban megtörténjék, még akkor kell néhány beszélgetés...

A Gagarin-brigád életének egyik jellemző vonása, a közös szórakozás. Havonta egyszer közösen mennek mozba, negyedévenként pedig színházba megy az egész brigád családostul. Augusztus 19-én a Fővárosi Nagycirkusz előadását látták.

Ilyen alkalmakkor a brigádtagok feleségei is találkoznak egymással. Az asszonyok is jól ismerik már egymást, hiszen találkozásukra a félévenként rendezett családi estek is jó alkalmat jelentenek. Itt bizony szóbakerül minden, még a férjek otthoni viselkedése is. S akire panasz van, nem kerüli el a „fejmosást".

5.

Lencsés Károly, a 29 éves, mozgékony lakatos valamennyi gondját, baját a szívén viseli ennek a brigádnak. Ő szervezi a munkát és gondoskodik arról, hogy minden feladatot időben elvégezzenek. Az irányítást azonban nemcsak egyedül végzi. A brigádtagok maguk is részt vesznek abban. Vanicsek György és Galbács István például a társadalmi munkákat szervezi. Havonta minden brigádtag 4 óra társadalmi munkát végez. Ez főleg vasgyűjtésből és a munkaterület — ez elég kiterjedt — takarításából tevődik össze. Nagy Miklós, a legfiatalabb, a brigád pénztárosa. Havonta mindenki 2 forintot ad a közös kaszába és ezt a pénzt kulturális céljaikra fordítják. Korábnyik Ferenc a pontos munkakezdésért és befejezésért felel. Lengyel Ödön a kulturos, ő gondoskodik a mozi- és a színházjegyekről.

Sokat jelent a brigád fejlődése számára, hogy tagjai között számít Szabó István művezető és Németh János reszortvezető is. Az előbbi rendszeresen tart műszaki tájékoztatókat a brigádnak, az utóbbi pedig politikai fejlődésüket segíti. Legutóbb például a brigád névadójának, Gagarinnak életéről tartott nekik egy nagyon érdekes kis előadást.

— Mi csak a földön járunk, de azért példaképünknek tekintjük Gagarint, a hős szovjet űrhajóst, aki olyan nagy dicsőséget szerzett hazájának — ezekkel a szavakkal fejezte be előadását Németh János.

L. J.

Forgóváz nélkül is futhat hosszú kocsi

Elhagytuk már Győr állomást. Túl vagyunk a pályaudvar váltóin és mivel előttünk szabad a pálya, egyre gyorsuló sebességgel fut velünk a vonat. A személykocsi, amelynek folyosóján többen is állunk, a Bam 4117-es jelzést viseli magán. Futása sima, egyenletes. Nem is vennénk észre, hogy már száz kilométeres sebességgel robogunk, ha nem látnánk, hogy milyen gyorsan „szaladnak" el az ablak előtt a fák és a villamosvezeték tartóoszlopai.

— *Jól szalad a kocsi* — jegyezte meg Bun József műszaki főtanácsos, a sebességi próba vezetője. — *Kezdetnek ez igazán szép eredmény* . . .

Valóban érdemes megjegyezni az előbb említett kocsiszámot, hiszen ez az első olyan hosszú személykocsi — nemcsak hazai viszonylatban —, amely *forgóváz nélkül négytengelyes futóművel szalad.* Vasutasok számára nem kell magyarázni, hogy mi az a forgóváz. A múlt században találta fel egy *Pullman* nevű amerikai mérnök, aki saját gyárában valósította meg találmányát. Azóta rengeteg féle forgóváz készült világszerte, de Pullman találmányának lényegét mindenütt változatlanul megőrizték. S most ezt változtatta meg *Jordán Imre* és *Benedek János*, a MÁV két műszaki főelőadója.

Hogyan született meg a találmány?

Jordán Imre a vasúti kocsik alapos ismerője, aki már 33 éve dolgozik a vasútnál, így nyilatkozott a találmány megszületésének körülményeiről:

— *Tavaly májusban a második gépipari hét keretében „vasúti kocsikonferencia" volt Győrött. Ezen a konferencián egy nemzetközi hírű külföldi professzor, elismert kocsiszakértő részletesen foglalkozott a pullman kocsik műszaki problémáival, a megváltoztatására irányuló eddigi kísérletekkel. A professzor megállapította, hogy a jelenlegi forgóvázas rendszer véglegesnek tekinthető. Ez a megállapítás felkeltette érdeklődésünket a probléma iránt és Benedek barátommal azon kezdtük törni a fejünket, hogyan lehetne mégis megváltoztatni a hagyományos pullman rendszert.*

Ezután elmondta, nemcsak arról volt szó, hogy újfajta megoldást találnak, hiszen ez önmagában semmit sem jelentene a jól bevált forgóvázakkal szemben. A cél az volt, hogy olyan műszakilag tökéletes, könnyebb súlyú és olcsóbban előállítható futómű készüljön, amely a legjobban megfelel a modern, könnyű kocsiszekrények viteléhez. *Világszerte tért hódít az a törekvés, hogy a vontatott járművek lehetőleg minél kisebb súlyúak legyenek.* hogy a szerelvényekben növelni lehessen a hasznos súly arányát. A Jordán—Benedek-féle forgóváz nélküli többtengelyes futómű jól szolgálja ezt a célt a súlykönnyítés szempontjából is. *A prototípusként kipróbált Bam 4117-es személykocsi 24 méter hosszú és 16.5 méter volt az eredeti forgócsap távolsága.* A két forgóváz 11 tonna súlyú volt. Az új futóművel mintegy öt tonnás súlycsökkenést sikerült eddig elérni, s amint a feltalálók mondják, ennél jobb eredmény is elérhető.

Több millió forintos megtakarítás

A találmány jelentőségét tekintve igen nagy reményre jogosít. Bizonyosra vehető, hogy ha majd üzemszerűen, széles körben fogják alkalmazni ezt az új futóművet. akkor *sok száz millió forint megtakarítható a népgazdaságnak.* Egy kocsinál például az 5 tonnás súlycsökkenés révén 35—40 ezer forint értékű szénmegtakarítás érhető el évente. Az új futómű üzemszerű gyártása csak feleannyi anyagot és költséget igényel majd, mint a hagyományos forgóvázak gyártása.

Az újítók és mindazok, akik részt vettek a prototípus elkészítésében, úttörő munkát végeztek. *Merész vállalkozásba kezdtek*, de az első próbák tanúsága szerint helyes úton járnak. S tegyük mindjárt hozzá, hogy helyesen látta meg az újítás jelentőségét *Tölgyes Lajos*, a 7. szakosztály vezetője is, aki a tervek áttanulmányozása után gyors intézkedéseivel lehetővé tette a gyakorlati munka zavartalan megindulását.

Külön érdekessége a dolognak, hogy az új futómű nem valamelyik gyárban, vagy nagy járműjavító üzemben készült, hanem a *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség javítóműhelyében.* Az ott dolgozó szakemberek *Gál Sándor* vezetésével szívvel-lélekkel dolgoztak, hogy sikerre vigyék ezt a kísérletet. Büszkék arra, hogy ilyen érdekes újítás megalkotásának részesei lehetnek. *Lengyel* reszortvezető, *Lovas* főművezető, *Draskovics* és *Balázs* tapasztalt lakatosok és a többiek tekintete valósággal ragyogott az örömtől, amikor az első „udvari" próbán látták, milyen szépen működik az új futómű a kanyarokban és a váltók között.

Persze az újítók is rengeteg munkát végeztek és sok álmatlan éjszakájukba került, amíg elkészítették a terveket. Hivatali munkájukon kívül nagyon sokat dolgoztak az új futómű elkészítésén. Végül sikerült bebizonyítaniuk: *futhat hosszú kocsi forgóváz nélkül is!*

Jordán Imre és Benedek János, a két újító a maguk érdemeiről nem szívesen szól. Annál jobban dicsérték beszélgetésünk alkalmával a *Landler Járműjavító* megmunkáló osztályának vezetőit és dolgozóit, mert lelkiismeretesen és a vártnál előbb készítették el a megrendelt alkatrészeket.

A kísérletek még folynak, de az eredmény már nem lehet vitás. Nincs messze az az idő, amikor a Pullman-féle forgóvázak „kimennek a divatból" és átadják helyüket egy korszerű, új berendezésnek.

Lőrincz János

Munkavédelmi őrjárat

Fokozzuk az öntevékenységet a balesetek megelőzésében

Őrjáratunk cikksorozatai számtalan esetben mutattak rá azokra a ma még tapasztalható hibákra, lazaságokra, nem egy esetben vétkes mulasztásokra, amelyek megszüntetése a vasút baleseti helyzetének további javítását szolgálja.

Mint említettük, a balesetelhárítási tevékenység legjelentősebb feladatát maga az elhárítás, a megelőzés szolgálja. Másodlagos, de nem kevésbé fontos tevékenység és mondhatjuk, szintén a megelőzést szolgáló ténykedés, a megtörtént esetek vizsgálata, jelentése és helyes taglalása.

A megelőzés kérdése is rendkívül széles skálájú tevékenységet kíván valamennyi dolgozótól, vezetőtől, amelyek többsége kötelességszerűen, egyrésze humanitásból hárul valamennyiünkre.

Ezúttal azokkal a feladatokkal kívánunk foglalkozni, melyek hivatali kötelességként jelentkeznek elsősorban a szolgálati vezetők számára.

A MT nagy jelentőségű 2080/25/1952. számú határozata kötelességévé teszi a szolgálati vezetőknek üzemükben, szolgálati helyükön a balesetek megelőzésének megszervezését.

Mit kívin tehát szolgálati vezetőinktől ez a rendelkezés?

Elsősorban nagyfokú öntevékenységet, a rendeletek végrehajtásának fokozott ellenőrzését, a munkavédelmi helyzet alapos ismerését és a jelentkező hibák elhárításában határozott, gyors és alapos intézkedést.

Szolgálati vezetőinknek nem szabad olyan szemléletet vallani, hogy a balesetelhárítási előírások megkövetelése, betartása a termelőmunka rovására megy. Feltétlen fel kell, hogy ismerjék a baleset megelőzésének, a balesetelhárításnak a termeléstől való elszakíthatatlanságát, miután *a szállítási feladatok végrehajtásához ép, egészséges dolgozókra van szükség.* Erre való hivatkozásunkat az teszi szükségessé, hogy még mindig gyakran találkozunk olyan szolgálati vezetőkkel, akik a dolgozókat veszélyeztető hiányosságokat különböző okokra való hivatkozással, csak ismételt figyelmeztetések után és nem egy esetben felelősségre vonás alkalmazása után szüntetik meg. *Olyan is előfordul, hogy a megszüntetettként bejelentett hiányosságot fel sem számolták.*

A felszámolás elmaradására felhozott indokok általában ugyanazok, így többek között: *anyag, munkaerő, illetve beruházási hitel hiánya.*

A dolgozókat veszélyeztető hiányosságok fennntartásához egyik okot sem lehet elfogadni.

Jól tudják ezt szolgálati vezetőink is és a tapasztalatok azt igazolják, ezek az okok nem minden esetben felelnek meg a valóságnak. Jó néhányszor tapasztaltuk azt a körülményt, hogy egy mindenki által közismert baleseti veszélyforrást az illetékes szolgálati vezetők azonnal megszüntették, azonnal előkerült a szükséges költség, anyag és munkaerő, amikor ebből baleset származott. De előkerültek ezek az eszközök akkor is, amikor a szolgálati vezető szigorú felelősségre vonását helyeztük kilátásba.

Munkavédelmi felügyelőink az államunktól kapott hatósági jogkör gyakorlása során az általuk észlelt hiányosságok záros határidőn belüli megszüntetésére hívják fel az illetékes szolgálati vezetőket.

Az úgynevezett műszaki kiírások közvetlenül baleseti veszélyt képező hiányosságok felszámolására való nyomatékos felhívások tartalmazzák azt a figyelmeztetés is, hogy végre nem hajtás esetén *a munkavédelmi felügyelőnek bírságolás alkalmazásához kell folyamodnia.* Maga az a tény, hogy a munkavédelmi felügyelő, aki egy-egy szolgálati helyen csak esetenként jelenik meg és ilyen figyelmeztetést kénytelen kiadni, azt igazolja, hogy a szolgálati hely vezetője nem tett meg mindent a balesetek megelőzése érdekében. *Számtalan olyan hibát tárnak fel a kiadott műszaki kiírások, melyeket lelkiismeretes munkával a helyi vezetőknek már korábban észre kellett volna venniök, illetve meg kellett volna szüntetniök.*

A dolgozók biztonságos munkáltatásához szükséges feltételek megteremtéséért elsősorban a szolgálati hely vezetője felelős.

S ha az intézkedéseket elmulasztották, azok megtételére hatósági úton is kötelezhetők. Helyesen kell tehát értelmezni a műszaki kiírások felhívásait, és szakszervezeti bizottságaink ellenőrző tevékenységén is javítani kell. mivel a műszaki kiírások egy példánya az ő birtokukban is megtalálható. Feladatuk tehát. hogy a hiányosságok megszüntetésének határidejét, megtörténtét kísérjék figyelemmel s követeljék meg azok maradéktalan teljesítését. Ezen keresztül nagymértékben elősegíthetik a dolgozók biztonságos munkafeltételeinek minden területen történő megvalósítását.

Ha a szolgálati vezetők betartják, illetve betartatják a munkavédelmi előírásokat s a szolgálati helyeken nem tűrik meg a lazaságokat lényegesen csökken a baleseti veszély.

Virágos megállóhelyek

Szeged állomás dolgozói az úgynevezett „senki földjé"-ből virágzó parkot létesítettek. Példájukat a megállóhelyeken szolgálatot teljesítő vasutasok is követték.

Vonaton utazva, Vilmaszállás-on egy víg nótákat fütyörészö vasutasra figyeltem fel. *Takács János szabadnapos pályaőr jókedvűen gereblyézte a virággal szegélyezett, vörös kavicscsal beszórt peront.* Utitársaim elismerésüket fejezték ki a csinosan és rendben tartott megállóhely láttán. Később megtudtam, hogy Takács János váltótársát, *Vér Antal* pályaőrt is dicséret illeti a virágok gondozásáért, a peron tisztaságáért.

Összeszék megállóhely pályaőre, *Völgyesi György* jóelőre tudta, hogy a nyáron nyugdíjba megy. Mégis lelkesen munkálkodott *Farkas Andrással és Borbola Györggyel* azon, hogy a megállót virágossá tegye. Szorgalmuk nyomán az utasok elismeréssel beszélnek erről a megállóhelyről is.

Lassan beköszönt az ősz. A szegedi igazgatóság területén levő állomások, megállóhelyek dolgozói gondot fordítanak arra, hogy ezután is tisztán, csinosan tartsák szolgálati helyük környékét

Sz. S.

Kellemes időtöltés a kultúrvárótermben. A vonat indulására váró két idős utas sakkozással tölti idejét.
(Hamző Károly felv.)

A közbeváltó rendszer bevezetését kérik Kelenföldön

Reggel 6 óra. A kelenföldi pályaudvar pénztárait és a felvilágosító irodát szünet nélkül ostromolják az utasok. A várótermekben és a peronon is sokan várják a Déliből vagy a Keletiből induló vonatjuk érkezését.

Állok a tömegben és figyelem a pályaudvar hétfő reggeli forgatagát. A fiatal, nyurga szolgálattevőnek egy perc megállása sincs. S még így sem győzi egyedül a menesztést. Ha egyszerre több vonat fut be a pályaudvarra, a naplózó segít neki.

Nincs megállás

Jellemző a nagy forgalomra, hogy 6.56-tól 7.03 óráig, tehát hét perc alatt hat személyvonat járt be vagy ki az öt fogadó, illetve átmenő fővágányon. És még azt mondják, hogy Kelenföld kis pályaudvar. Ha a méreteit nézzük valóban kicsi és korszerűtlen. Forgalmát tekintve azonban igazi nagy pályaudvarrá lépett elő az utóbbi években. A megnövekedett forgalomról azonban hadd valljanak a számok.

— *Reggel 5 és 9 óra között 47 személy- és mintegy 50 tehervonatunk van* — mondja Vinkóczi Károly állomásfőnök helyettes. — *A vidékről befutó és oda induló vonatokkal utazók száma, csak azokat veszem alapul, akik Kelenföldön szállnak fel vagy le 25 ezerre tehető. A hét végén szombaton és vasárnap ennél jóval nagyobb az utasok száma.*

— A pályaudvar forgalmát illetően szolgálhatunk egyéb adatokkal is. Jó magam a korábbi években itt Kelenföldön voltam forgalmi szolgálattevő. *Abban az időben, ha 12 óra alatt százhúsz vonatunk volt az már nagy eseménynek számított. Ma 12 óra alatt kétszázharminc, 24 óra alatt négyszázhatvan vonat sem ritka.*

— A dolgozók bírják a nagy iramot?

Emberfeletti munka

— Nehezen — volt az őszinte válasz. — Túlzás nélkül mondhatom az idei nyári forgalom nagy próbatétel a pályaudvar személyzetének. Bizony sokszor emberfeletti munkát kell végeznünk. Ott vannak például váltókezelőink. Valamennyien munkához szokott emberek, mégsem akad közöttük olyan, akit sérvvel ne operáltak volna, vagy ne lenne viszeres a lába, a nehéz, megfeszített fizikai munkától. *Képzelje el, hogy van olyan menet, amelyhez 27 váltót állítanak. Tudja mit jelent ez? Ha csak átlagosan 27 kilogrammal számolom a héblivel emelt váltók súlyát, néhány perc alatt 350 kilogrammot kell emelniök. S ez így megy egész nap.* Nincs az a rakodómunkás, aki 8 órai munkaidőben többet emelne, mint a mi váltókezelőink.

— *A szolgálattevők sem bírják sokáig* — kapcsolódott a beszélgetésbe Csiba Ferenc főintéző, ügyeletes tiszt. — *Egy szolgálattevő és egy engedélyes távirász idegei már felmondták a szolgálatot.* Idegileg fáradtak a többiek is. Sokan el sem tudják képzelni mi megy itt Kelenföldön a reggeli és a délutáni vonatcsoportok idején. Egyik vonatot egészen a kijárati jelzőig kell előrehuzatni. A másikat a felvételi épülettel szemben. vagy még hátrább állítjuk meg. S miközben ezekről a vonatokról a leszállók rohannak a járművekhez, vagy ellenkezőleg, a csarnokból igyekeznek az utasok, hogy mielőbb felszálljanak, az első vágányon vonat halad át. Fantasztikus látvány ez, s szinte csodálatos, hogy nem történik baleset.

Valóban nem mindennapi jelenség, amikor az első vagy a második vágányon áthaladó gyorsteher utat vág magának a tolongó tömegen. S mivel a jövőben mind a személy-. mind a teherforgalomban további növekedés várható, a balesetek megelőzése végett Kelenföldön feltétlenül tenni kell valamit. De vajon mit?

— *A közbeváltó rendszer bevezetése sokat segíthetne rajtunk* — vette át újból a szót az állomásfőnök helyettes — Csökkenne a dolgozók igénybevétele, lényegesen több idő jutna, pihenésre, tanulásra, szórakozásra. Persze az igazi segítség az lesz, ha majd egyszer sor kerül a pályaudvar korszerűsítésére, bővítésére és a személyforgalom lebonyolítására aluljárós szigetperonos kiképzést kap a pályaudvar.

— Székesfehérvárott és Ferencvárosban már bevezették a közbeváltó rendszert — vetettem közbe.

— Igen, Székesfehérvárott megoldották saját létszámukból. Ferencváros pedig kapott némi béralapot. *Mi kizárólag csak béralappal tudnánk bevezetni.* Nekünk ugyanis sem kezelőink, sem vonatkísérőink nincsenek. akik közül bizonyos átszervezéssel — mint ahogy ezt a fehérváriak is tették — házon belül megoldhatnánk a problémát.

A kelenföldi vasútasoknak segítségre van szükségük. Segítségre. mert ilyen körülmények között nem sokáig lehet balesetmentesen dolgozni. Azok a dolgozók pedig igazán megérdemlik a segítséget. a közbeváltó rendszer bevezetését. akik fizikai erejüket és egészségüket is feláldozzák a vasútért.

Visi Ferenc

Alkotmány ünnepi műszak a békéscsabai kisvasútnál

Békéscsabán az alföldi kisvasút dolgozói szoros összhangban végzik munkájukat a nagyvasútiakkal. Az együttműködés szellemében, a szállítási feladatok maradéktalan elvégzése érdekében határozták el a kisvasút főnökségének dolgozói. hogy augusztus 7-től ünnepi műszakot kezdenek az alkotmány tiszteletére.

A műszakban 26, a szocialista brigád címért versenyző kollektíva is részt vett.

A hét hétig tartó verseny méltó folytatása a vasutasnapi műszaknak. Az eredményeket tíznaponként értékelik, a szakszervezet termelési bizottságának bevonásával.

Borbíró Lajos Békéscsaba

Kettős ünnep Egerben

A miskolci igazgatóság területén elsőnek *Eger csomópont nyerte el az élüzem címet.* Éppen ezért augusztus 16-án az egri vasutasok kettős ünnepet ültek.

A szakszervezeti székházban rendezett ünnepségen megjelentek *Soproni József*, a vasutas szakszervezet titkára. *dr. Pásztor Pál.* az igazgatóság vezetője. a csomóponti, a városi és a megyei pártbizottság képviselői, a helyi mozgalmi és a szakszolgálati vezetők, az állomás és a fűtőház dolgozói, valamint azok családtagjai.

Az igazgatóság vezetője beszédében ismertette az eredményeket. Első fél évi tervüket 105.3 százalékra teljesítették az állomás dolgozói és a fűtőháziak is 104 százalékos eredményt értek el. A jó munka jutalmaként *19 kiváló dolgozó jelvényt és 12 oklevelet osztottak ki, majd 155 dolgozó kapott pénzjutalmat.*

A termelékenység emelkedik, a kocsihiány növekszik Záhonyban

— KY-kocsikat? A 12-esre nem tudtam semmit hozni. Befulladok ezzel a szénnel. Az „S”-kocsikat deszkával... Van „Sándor”-kocsink is... Négy kocsin, de huszonkettő kellene. Huszat eredeti állapotban kell visszaállítani. Huszonöt pedig megy a vasércre. A kocsivizsgálók mennek. Érted, Géza?

Az lehet, hogy a Géza érti, de egy kívülálló nemigen tudja mire vélni ezt a beszélgetést, amely a záhonyi állomásfőnök irodájában zajlott le. A beszélgetésből az mindenesetre kitűnik, hogy itt serény munka folyik.

256 új lakás, korszerű üzemi konyha, gyér kulturális lehetőségek

Hatalmas perspektíva előtt áll Záhony. A közelmúltban készült el egy korszerűen berendezett, gyönyörű, 1000 személyes étterem. Épül már a 400 fős mosdó, öltöző. A statisztika bizonyítja, hogy az elmúlt néhány esztendő alatt 256 új lakást adtak át és 150-et pedig a második ötéves tervben építenek fel. Ezzel a törzsgárda lakásproblémája megoldódik.

— Milyenek a kulturális lehetőségek?

— Arról bizony beszélhetnénk — mondja az szb.-titkár. A beszélgetésből kitűnik, hogy az egész községnek egyetlen mozija van, illetve volt. Hamarosan lebontják. Most folyik a vita a Művelődésügyi Minisztériummal, a megyei tanáccsal, a KPM-mel, mert hiszen tűrhetetlen az olyan állapot, hogy egyetlen kulturális lehetőségről sem gondoskodnak a felsőbb szervek. Azzal, hogy kell kulturális létesítmény, mindenki egyetért. Csak az nem tisztázódott még, hogy ki építse. Véleményünk szerint annak kellene, aki a jelenlegit lebontja.

— Azt mondták, menjünk be Kisvárdára, van ott mozi — folytatta. — *Az igaz! De kinek van kedve 23 kilométernyi távolságra moziba járni. Legutóbbi szakszervezeti taggyűlésünkön még társadalmi munkát is felajánlottunk. A szakszervezet is támogat bennünket.*

— A régi, lebontásra kerülő debreceni felvételi épület tégláiból gyönyörű kultúrotthont építhetnénk — mondja az egyik rakodómunkás, aki egyben bizalmi is.

Gépesített rakodás

A munkakörülmények további javítását jelenti a nehéz fizikai munkák gépesítése. *A befutott árumennyiség átrakását mintegy 60 százalékban gépesített úton oldják meg.* De még megmaradt a 40 százalék nehéz, verítékes fizikai munka. Igy például a deszkaátrakodás, a kén. só, szuperfoszfát stb. A szakszervezeti bizottság az állomás vezetőivel már többször megbeszélte a tennivalókat, ennek eredménye egyébként, hogy a meglevő gépek kapacitásának kihasználása 74,4 százalék. Bizony, más iparágakban is szívesen dicsekednének ezzel az eredménnyel. A kokszcsúzda kihasználása 72,3 százalékos. *Az előző évhez viszonyítva ez év első felében az átrakási teljesítmény 14,5 százalékkal emelkedett.*

— Kocsikihasználásunk a 19,4 tonnás régi eredménnyel szemben ma 20,2 tonna, s még lehetne több is — mondja az *állomásfőnök.*

Bizony lehetne. De akadály a kocsihiány. Záhonyban naponta átlag 200—300 kocsival kellene több a jelenleginél. Az igazgatóságon objektív akadályokra hivatkoznak. Pedig nem mindegy, hogy a beérkező árumennyiség mennyi idő alatt jut el az üzemekbe. Nem kisebbről, mint az anyag forgási sebességéről van szó.

Meg kell említenünk még a politikai nevelőmunka fontosságát. A környéken különböző rémhírek keltek szárnyra. Ezekre éppen a vasutasok tudnának legjobban rácáfolni. A szakszervezeti bizottságnak, a pártszervezet vezetőségének mielőbb össze kell ülnie és ki kell alakítaniuk a népnevelő gárdát. Fontos ez, mert hiszen a környék munkásosztályát elsősorban a vasutasok képviselik. Hajlandók ebben segíteni a szakszervezeti bizalmiak is, csak éppen meg kell szervezni őket erre a komoly feladatra.

Záhonyban szinte óráról órára változik a kép és velük együtt az emberek, a vasutasok is. A ma problémái holnap ugyan megszűnnek, de holnapután újabb akadályok jelentkeznek. A záhonyi vasutasok bizonyára azokat is leküzdik. Főként ha a felsőbb szervek több segítséget adnak nekik, és több megértést tanúsítanak irántuk.

Bérces György

—— ■ ● ■ ——

Egy elutasított javaslat

Több újító kérte már, hogy a godisa—komlói vonal 62—85-ös számú szelvényében lévő sorompót kössék be *Magyarhertelend* állomásra. Ennek megvalósítása után jelentős bért lehetne megtakarítani. A korszerűtlen, deszkából tákolt szolgálati helyiség ugyanis megérett már a lebontásra, s a pályafenntartáshoz tartozó *sorompóőrök* sem lennének idekötve 24—24 órára.

A javaslat elutasítását ezzel indokolták: *„Az útátjáró ívben fekszik, a közút pedig bevágásban. Az állomás azért nem kezelheti a sorompót, mert a kezelési helyről sem a közút, sem a sorompó nem látható.”*

Csak éppen arró feledkezett meg az indoklás szövegezője, hogy a sorompóőrhely akadályozza a szabad látást. Lebontása után megszűnik a baleseti veszély.

M.

Az alkotmány ünnepén átadták rendeltetésének Debrecen állomás új felvételi épületét

Az új felvételi épület forgalmi irodája.
(MTI Foto Lajos György felv.)

Augusztus 20-án, az alkotmány ünnepén *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója adta át rendeltetésének *Debrecen állomás új felvételi épületét.* Ezen a napon hármas ünnepet ültek a debreceni vasutasok. Az első fél évben végzett eredményes munka alapján ugyanis mind a fűtőház, mind az állomás teljesítette az élüzem feltételeket. Így a debreceni csomópont elnyerte a kitüntető élüzem címet.

Az új felvételi épület előtti téren mintegy ötezren gyültek össze és hallgatták meg a miniszterhelyettes avató beszédét. Az ünnepség után pedig már az utazóközönség is birtokába vehette az új épület modern várótermeit.

Mint már lapunk július 31-i számában megírtuk, az irodákat, a lakásokat és a laktanyát már korábban birtokukba vették a vasutasok. Az alkotmány ünnepét megelőző napokban a forgalom közvetlen irányítói és az Utasellátó is beköltözhetett új otthonába.

— Milyen érzéssel vették birtokukba az új forgalmi irodát? — kérdeztük Takács Imre rendelkező szolgálattevőtől.

— Összehasonlíthatatlanul jobb itt dolgozni, mint a régi forgalmi irodában — mondotta. — *Egyrészt azért, mert a legmodernebb felszerelést kaptuk, másrészt olyan tökéletes a hangszigetelés, hogy külön meg kell szokni a csendet, a nyugalmat.*

— 10 éve vagyok az állomás bemondója — vette át a szót Nagy János bemondó. — *Túlzás nélkül mondhatom, hogy az új forgalmi iroda valóságos szanatórium a régihez képest.*

A forgalmi iroda egyik sarkában elhelyezett bemondóasztalkán kettős mikrofon áll. Egyik a külső, másik a felvételi épület belső hangszóróiba sugározza a közleményeket. *Nagy János* felettébb büszke új készülékére, de méginkább arra, hogy a korábbi tízzel szemben most mintegy 200 hangszóró segítségével tájékoztathatja az utazóközönséget.

A forgalmi szolgálattevők is új, modern forgalomirányító asztalt kaptak. Ha beszélni akarnak valamelyik szolgálati hellyel, vagy jelzést akarnak adni, nem kell felugrálniok, az asztal jobboldalán ott áll a jelzéstadó automata, baloldalán pedig a távbeszélő készülék. Egy gombnyomás és a 28 közül azzal a szolgálati hellyel beszélhetnek, amelyikkel éppen akarnak.

A debreceni vasutasok örömmel vették birtokukba az új felvételi épületet, amelyben nemcsak a munkakörülmények, hanem a szociális helyzet is összehasonlíthatatlanul jobb, mint a régiben volt. Itt jegyezzük meg azt is, hogy a második világháborúban súlyos bombakárokat szenvedett régi épület bontása teljes erővel folyik. Az épületet november végéig eltávolítják s helyét egyenlőre parkosítják. A tervek szerint azonban a második ötéves terv végére a régi épület helyén aluljárórendszerű, szigetperonos vágányokat létesítenek a személyforgalom részére.

— i — c

KAZINCBARCIKÁN ÍGY LÁTJÁK A NÉMET KÉRDÉST

Állomásunkon örömmel olvastuk a varsói szerződésben részt vevő kormányfők közös nyilatkozatát. A nyilatkozat minden sorából érezzük, hogy a szocialista országok vezetői a német kérdés békés rendezésére törekszenek. Az NDK kormányának intézkedései minden bizonnyal a tárgyalóasztalhoz kényszerítik a nyugatiakat.

Mi is nagyon szeretnénk, ha végre megszűnne a feszült hangulat a Nyugat és a Kelet között. Jól tudjuk azonban, hogy a józan és reális javaslatok nem tetszenek az imperialistáknak, mert céljuk a hidegháborús hangulat fokozása. Ha csak rajtuk múlna, attól sem riadnának vissza, hogy az emberiséget pusztitó világháborúba sodorják.

De fáradozásuk hasztalan, mert egyre nagyobb és hatalmasabb lesz az a tábor, amely a szocializmust, a kommunizmust választotta. A szovjet tudomány és a technika utat tört a csillagok világába. A kommunizmus erejét hirdeti Gagarin és Tyitov őrnagyok űrrepülése.

Éppen ezért reméljük, hogy a német kérdést zöld asztalnál, békés eszközökkel sikerül rendezni.

Behán Rózsa
Kazincbarcika

Kitüntetések a XI. vasutasnap alkalmából

Érdemes vasutas kitüntetésben részesült:

Tálas József főáll. elöljáró. Jászladány áll., Juhász István vez. munkás, Miskolc Fth. Főn., Hlad János munkafelvigy., TBFF. Sarlai Bertalan műsz. int., Ep. Főn., Szücs Pál munkamester. Kazincbarcika áll.. Perge Mária áll. elöljáró. Szarvaskő áll., Tóth László vez. pmester, Kisújszállás Pft. Főn., Korponai László főáll. elöljáró. Püspökladány áll., Halász Ferenc üzemmérnök Nyiregyháza Fth. Főn., Kerekes Sándor m. munkamest., Kisújszállás Pft. Főn., Tőzsér Andor vez. főell., Baktalórántháza áll., Ferge László főint., Debrecen Ép. Főn.. Kengyeli József főint.. Debrecen áll.. Mátyás István vez. főmunkamest.. Debrecen Pft. Főn., Csekei Lajos műsz. főint., Mátészalka Pft. Főn.. Farkas Piroska vez. raktárnok. Nyíregyháza áll., Szendrei Sándor munkás, Debrecen Rakodási Főn.. Dávid Antal vez. kalauz, Mátészalka áll., Envedi István főtiszt, Záhony áll., Ilyés Sándor előmunkás. Debrecen áll., Gara István int.. Debrecen áll.. Szentpéteri György főmunkamester. Püspökladány áll., Toldi Julianna vez. váltókez.. Békéscsaba áll., Lengyel Péter műsz. int.. Szegedi Ig. II. oszt., Bodor Ferenc főkalauz. Szeged áll., H. Tóth Lajos műsz. főfelügy., Szeged Ig. IV. oszt., Petrás Pál ellenőr, Szeged Pft. Főn.. Katona Albert főint.. Makó Fth. Főn., Remes Jenő felügy.. Szeged Igazg. III. oszt., Kurucz József ellenőr. Kiskunhalas Pft. Főn. Iványi Károly főint.. Kiskunhalas áll.. Török József főint.. Szeged Igazg. Turi Antal vez. szakmest.. Kecskemét Fth., Sánta István vez. szertárnok. Szeged Rendező pu.. Szlovák István tiszt, Kiskunhalas MSZMP Csomóponti PB.. Monda Sándor ellenőr. TBFF. Vizvári Albert üzemmérnök, Szeged Fth. Főn., Andrasy Gyula műsz. v. főellen.. Kiskunhalas Fth.. Majzik Sándor főint., Mezőhegyes áll.. Langstadler Ottó csapatvez. előmunkás. Kaposvár Pft. Főn.. Máté István főint.. Balatonszentgyörgy áll.. Fábián Lajos vez. pályamester. Pécs Pft. Főn.. Márfi József mozd. felvigy.. Sztálinváros Fth. Főn.. Várady Károly főint.. Mezőkeresztúr áll., özv. Gelencsér Istvánné munkás. Nagykanizsa Pft. Főn., Csáki István ellenőr. Pécs Fth. Főn.. Márton Margit ir. vez.. Siófok áll.. Kelle István főint.. Pécs Ig.. Szakállas Vendel műsz. int.. Pécs Ig.. V. oszt.. Kovács Sándor főint.. Pécs áll.. Kovács József főir. kez.. Sztálinváros Pft. Főn.. Katona János munkás. Kaposvár áll.. özv. Fery Lajosné ir. vez.. Dombóvár Ép. Főn., Eisenberger István előmunkás Dombóvár Ép. Főn., Horváth Sándorné ir. vez., Dombóvár Fth. Főn., Samu József műsz. főfelügy., Pécsi Ig. III. oszt. Szigeti György ellenőr, Celldömölk áll.. Tuczai István főint., Celldömölk áll.. Varga Ferenc felügy.. Szombathely Ig. I. oszt.; Ball Máté vez. váltókez.; Zalaegerszeg áll., Mészáros Sándor főint., Veszprém külső vonalfőn., Tóth János ir. vez.. Pápa Pft. Főn., Németh Antal főmunkavez.. Tapolca Fth. Főn. Kuricz András munkamest.. Szombathely Pft. Főn., Kovács Jenő vez. főmunkamester. Celldömölk áll., Iváncsik Dénes vez. munkás. TBFF. Csizmazia József vez. mozd. fűtő, Veszprém-külső Fth., Molnár II. Ferenc műsz. főellenőr. Zalaegerszeg Fth. Főn.. Gondi Sándor főellenőr, Pápa Szertárfőn.. Montag László műsz. főtiszt, Zalaegerszeg Pft. Főn., Molnár József főint.. Hajmáskér áll., Ratatics Gusztáv munkamest., Fertőszentmiklós áll., Hegedüs József főmunkamester, Csorna áll., Kovács III. József főkalauz. Sopron áll.; Ari István int., Debrecen Ép. Főn.. Beniczky Istvánné ir. vez.; Szaksz. Közp., Kovács Antal műsz. főell., Szolnok Fth. Főn., Munkácsi József főell.. Miskolc Ép. Főn., Hegedüs Károly vez. szakmest., Szaksz. Közp., Keszei László felügy.. Szaksz. Közp.. Tihovszky István főtiszt. Szaksz. Budapesti Bizottság. Szabó Miklós főint.. Szaksz. Vas megyei Bizottság. Kasza Lajos főint., Szeged áll., Bognár Emilné vez. titkár. Bp. Vasutas Sportklub. Jéger József int., BVSC. Horváth Ferenc ellenőr. Szaksz. Közp., Laky Károly műsz. főfelügy., BVSC. Somogyvári Ferenc főint., Cegléd áll.. Varga Zsigmond int., Landler Jenő Jj. ÜV.. Szabó Lajos főáll.. elöljáró. Kelenföld áll., Horváth János ellenőr. Kőbányafelső áll.. Patkovszki Béla főint., Bp. Józsefváros áll.. Szabó Rózsa tiszt. Anyagellátási Ig., Kiss Elemér főint.. Anyagell. Ig., Feies Istvánné főtiszt. Anyagell. Ig., Kellner Katalin főtiszt. KPM I. Főkönyvelőség. Solymosi Elemér műsz. felügy.. Bp. Ig. Tervoszt.. László József főellenőr. Bp. Ig. Könyvelőség, Badacsonyi Imre főtiszt. Nagykanizsa Pft. Főn., Bertus József főellenőr. Balatonfenyves áll.. Molnár János műsz. int.. Nagykanizsa áll., Varga László főint.. Nagykanizsa áll., Káldi István főint.. MÁV Tüdőgyógyintézet. Veczell József munkamest. Várpalota áll.. Kiss Dezső főáll. elöljáró. Várpalota áll., Hidegkuti József műsz. felügy.. KPM I.7.. Szücs Lajos int.. BVSC. Sthall Jenő főmunkamester BVSC Bakó Sándor tan., MÁV Magasép. Főn.

„Bányásztársaim nevében köszönöm“

Egy bátor mozdonyvezető hőstette

Augusztus 6-án, vasárnap reggel végzetes kimenetelű vasúti szerencsétlenséget akadályozott meg a Tatabánya alsó—oroszlányi vonalon *Hollósi János* mozdonyvezető, akit hőstettéért 3000 forint jutalomban részesítették...

Hogy is történt az eset? Erről beszélgettünk a napokban a komáromi fűtőház fiatal mozdonyvezetőjével.

— A 7920-as személlyel menetrend szerint 4.40-kor indultunk Tatabánya-alsóról Oroszlányba. A kocsikban vasárnapi műszakra utazó bányászok és néhány női utas tartózkodott. Az éjszakai szolgálat után ez volt az utolsó fordulónk. Szép csendes vasárnap reggel volt. Környéről és Kecskéd-alsóról is *rendesen mentünk tovább*, Kecskéd-alsó után a 45—46-os szelvényben erős ívben, 7 ezrelékes emelkedőbe épült a vasút. Egyik oldalon Harangozó Anti, a fűtőm. a másikon pedig én figyeltem a pályát. A gép egyenletesen dolgozott. A sebesség 25 kilométer/óra volt. Már az ív közepére értünk, amikor a bevágásban velünk szemben mintegy ötszáz méterre felbukkant egy tehervonat, élén a *Bobóval.*

Hát ez hogy került ide, amikor mi menetrend szerint közlekedünk — villant át agyamon a gondolat. Töprengésre azonban nem volt idő, cselekedni kellett. Erős üzemi fékkel megálltam. majd nyomban a gőzsíphoz nyúltam és vészjeleket adtam. Erre az utasok egy része riadtan ugrált ki a kocsikból.

— Hééé emberek! Álljanak meg, megyünk vissza! — kiáltottam hátra, majd az emeltyűt előre hajtottam. mert fordított állásban vittük a vonatot és fokozatosan felgyorsulva indultam vissza. Körülbelül 150—200 métert haladhattunk amikor a lejtőn mind jobban felgyorsult Bobó utolért bennünket.

— Egyik kezem a szabályzón volt, a másikkal erősen kapaszkodtam — folytatta kis szünet után. — *Amint az ütközés megtörtént, lezártam a szabályzót, majd ráfékeztem, de közben azt is figyeltem, hogy nem lesz-e valami komolyabb baj. Megítélésem szerint száz méteren belül sikerült megállni.*

Leugrottam a gépről és a Bobóhoz rohantam. Felléptem és a legnagyobb ámulatomra szembe találtam magamat a vezetővel.

— Hogy történhetett ez? — kérdeztem tőle.

Ő azonban az ijedtségtől, a meglepetéstől nem tudott szólni. Ezután leugrottunk a Bobóról. Én az első teherkocsihoz léptem és meghúztam az oldó zsinórt. A szerelvény levegővel jött.

Mire visszamentem saját gépemhez, már özönlöttek oda az utasok és körülfogtak. Egy pillanatig szótlanul néztük egymást. Aztán kilépett a gyűrűből egy markáns arcú 50—60 év körüli amolyan vezetőféle bányász és kezet nyújtott.

— Soós Mihály vagyok — mutatkozott be. — *Gratulálok és bányásztársaim nevében köszönöm, hogy megmentette az életünket! Ez bátor cselekedet volt.*

— Ennyit mondott Soós Mihály. S ez nekem olyan jólesett.

Tulajdonképpen ezután kezdtem magam is ráeszmélni, hogy mi is történt. Nyugodtságom egyszerre elvesztettem. Kissé ideges lettem. és folyton az járt az eszemben, hogy mi történhetett volna, ha akkor, amikor a velem szembe rohanó tehervonatot megláttam, nem vagyok olyan nyugodt. Csak az járt az eszembe, hogy *megmentsem az utasok életét.* Azzal tisztában voltam, hogy itt nem szembe menesztésről van szó. Ezért álltam meg üzemi fékkel. mert *ha a gyorsfékhez nyúlok, sok időt vesz igénybe, míg feloldanak a fékek.* Az sem lett volna jó megoldás, ha előbb adok vészjeleket és csak utána állok meg. A vészjelzésre egészen biztos, hogy valamelyik jegyvizsgáló vagy esetleg utas meghúzta volna a vészféket. *És akkor kész a katasztrófa.* Ha a Bobó a 16 vagon szénnel álló helyzetben rohan belénk, nem úsztuk volna meg ilyen simán. Hiszen a szerelvény teljesen gazdátlanul szaladt, a vezető csak az összeütközés pillanatában ébredt fel.

— Hogy indulhatott így el a szerelvény? Vagy talán a mozdonyvezető útközben aludt el?

— Nem! — volt a válasz. — *Oroszlány állomásra 30 szénnel rakott kocsi érkezett a bányából. A szerelvényt az M 44—023-as Bobó vitte volna Tatabánya-alsóra.* A mozdonyvezető társa bement a forgalmi irodába. A fáradt vezető pedig. aki már 23 órája szolgálatban volt elaludt a felvételi épület előtt álló szerelvény gépén. Időközben a forgalmi szolgálattevő utasítást adott a gépkísérőnek, hogy *a tizenhetedik kocsi nem mehet tovább*, ki kell sorozni a szerelvényből. Állítólag egyidőben a váltókezelőket is értesítette.

A gépkísérő odament a jelzett kocsihoz, leakasztotta, majd csendesen hátrabandukolt a szerelvény végébe a kocsirendezőkhöz, akikkel közölte, hogy a tartalékkal soroztassák ki a sérült kocsit. A tartalék rá is járt a szerelvényre és a nyomás következtében az erősen lejtős pályán *a Bobó szép lassan elindult a tizenhat kocsival.* A váltókezelő először azt hitte, hogy tolatás történik és csak akkor hívta fel a forgalmi irodát, amikor a mindjobban felgyorsuló szerelvény már meghaladta a tolatási határt. Ekkor már nem lehetett tenni semmit. sem a megfutamodott szerelvényt, sem minket nem lehetett megállítani, mert mi is kijártunk már Kecskédalsóról...

Eddig a történet. S mindezt olyan egyszerű szavakkal, olyan szerényen mondta el a 37 esztendős pirospozsgás arcú, kétcsaládos mozdonyvezető, mintha nem százak életét és két szerelvény épségét mentette volna meg bátor cselekedetével, hőstettével.

★

Amint értesültünk, ez már sorrendben a harmadik ilyen eset Oroszlányban. *De úgy látszik, az állomás vezetői és dolgozói nem tanultak a három esetből.* Ha tanultak volna, akkor éberebben ügyelnének a szerelvények és a kocsik megfutamodására, jobban biztosítanák az indulásra váró tehervonatokat.

De nem tanult a felettes szerv sem. Mert nem elég csak kivizsgálni az ilyen szerencsés kimenetelű összeütközéseket és felelősségre vonni néhány olyan dolgozót. akik a hosszú fárasztó szolgálat miatt elernyednek. Egyszer már ideje lenne levonni a tanulságokat azoknak is, akik a legtöbbet tehetik azért. hogy hasonló esetek ne ismétlődhessenek meg Oroszlányban.

V. F.

A Hídépítési Főnökség III. számú szerelőcsoportja végzi a Kapos vasúti hídjának átépítését. A hídszerkezetet Csongor Károly brigádja a tervezett négynapi vágányzár helyett három nap alatt szerelte össze.

(Mező László felv.)

A MUNKÁSVONATON

Eljött megint a péntek este.
Vibrál az Állomás tarka fénye;
sziszeg a mozdony, s váltót keresve
elindul a messzi, halk vidékre.

Libegnek a megszokott arcok
álmosan a reszkető homályban.
Sikerek, vágyak és kudarcok
keveregnek heves szócsatákban.

A sarokban csattog a kártya.
Térdükön táska, rögtönzött asztal.
Hangjuk sincs s gondjuk a világra:
A tökász elbusít, s megvigasztal.

Ablaknál egy munkás merengve áll.
Csavarodik a füst körötte.
Fejében forr, mozgolódik a táj:
talán az otthont illeszti össze?

Szemben egy leány könyvet olvas;
egy férfi arcát támasztva ül.
Árnyékok futnak odakinn, s odvas
szilvafák ágán szél hegedül

Állomás jön. Csattog a váltó.
Fények rohannak, — kutyaugatás.
Azután csend, elfutó pár szó
s engem is elaltat a ringatás.

Irtó Gyula

HÍREK

A vasutas és az amerikaiak

Nem üzleti ügy, vagy rémtörténet következik. Csupán egy érdekesség a nyári nemzetközi forgalom eseményeiből.

„Este van, este van ki-ki" nyugtalan. Sok utas és még több kísérő várakozik a pályaudvaron a Berlin, Prága felől érkező és Bukarest, Várna, Constanza, Belgrád, Szófia felé induló gyorsvonatokra.

Az ügyeletes tiszt ott jár-kel a vágányok között. Számtalan ideges kérdés hangzik szlovák, bolgár, román és német nyelven. Néha válaszol, néha megoldást keres...

Egyszercsak egy matróna szalad utána a pesti divattól eltérő ruhaféleségben, fején nagyszélű szalmakalappal.

Liheg és furcsán beszél angolul...

A vasutas néhány szóból — hiányos ismereteivel is megállapítja, hogy a hölgy amerikai. Hegyezi a fülét, de csak szófoszlányokat ért meg és az ideges gesztikulációt látja.

Külföldi — mondja magában — és megy utána az érkező vonat egyik kocsijába. A fülkében egy jenki ül. Lapos sapka fedi a hajtalan koponyáját, sárga fogai közül csibuk csüng.

Potyognak a szavak a csibuk mellől és a csomagtartóban levő, három jókora bőröndre mutat. Az ügyeletes riadtan körülnéz... Sehol egy hordár! Mit tehet? A két nagy bőröndöt ő, a kisebbet a csibukos fogja és indulnak az IBUSZ-iroda felé.

Ahogy mennek az ügyeletes nagyokat nyög, amazok beszélgetnek, dicsérik a magyar hordárokat.

Végre célhoz érnek... Lepakolnak. A jenki nagyokat fúj, az ügyeletes jólszabott zubbonyát és karszalagját igazgatja. A matróna egy ezüstözött retikülben tapogat — csillogó fémpénzeket kotor elő — és nyomkodná a készséges segítő kezébe. Az szabadkozik, zavartan töri a szavakat és a karszalagjára mutat. A nő tovább kínálja a pénzt.

A jenki erősen anyagias lehetett — így szólt: hagyd! hagyd! barátságosak, jólelkűek Magyarországon a hordárok, de sohasem fognak meggazdagodni!

Törődjünk többet a kisállomásokkal

Alig akad az országban olyan vasúti csomópont, ahol a felszabadulás óta ne került volna sor a felvételi épület, vagy a vágányhálózat korszerűsítésére. Nemcsak a fővonalakon, hanem a kisebb forgalmú szárnyvonalakon is ez tapasztalható. Bár e tekintetben még sok a tennivaló. Főként a mezőgazdasági vidékeken.

Ahol megállt az idő

Ott van például a *Pápa—Csorna* közti vonal. Különösen a mezőgazdaság szocialista átszervezése óta nőtt meg a vonal személy- és teherforgalma. De az állomásokon és a megállóhelyeken úgyszólván alig történt változás.

Hogy szemléltetőbb legyen a példa, nézzük meg *Marcaltő* állomás helyzetét. Öt termelőszövetkezet község, *Marcaltő, Újmalomsok, Ómalomsok, Egyházaskesző* és *Várkesző* veszi igénybe az állomást, amely régen kinőtte már kereteit. Mindenekelőtt azért, mert a forgalmi irodán és egy kis várótermen kívül más nem található ott

Az emeletes felvételi épületet és a raktárakat 1945-ben a németek felgyújtották. A felszabadulási években hozzáláttak ugyan a kis állomás újjáépítéséhez. A felvételi épület alapjait lerakták, de csak az említett forgalmi irodát és a várótermet építették újjá, az állomásvezetői lakást és a raktárakat nem. A rakodóra ideiglenesen elhelyeztek egy kiselejtezett teherkocsit. A rozoga tákolmány, amely mindennek nevezhető, csak éppen raktárnak nem, ma is ott díszeleg.

Az állomáson még ma is petróleumlámpa pislog. De más probléma is akad. Az állomás vezetője, aki az őrházban lakott, a közelmúltban nyugdíjba ment. Utóda, — akinek a községben levő lakásából ki kellett költözni az őrházba — arra kérte a pályamestert, hogy mielőtt kiköltözik, végezzék el a lakás belső tatarozását, illetve festését. Beruházási keret hiányában erre a mai napig sem került sor.

Lépjen előre a vasút is

Szólni kell a kis állomás dolgozóinak áldozatkész munkájáról is. Amikor a vasútnál a 24/24 teljes megszüntetéséről beszélünk, *Marcaltőn, Egyed-Rábacsanakon* és máshol is, alig jut szabadidőhöz az állomás vezetője. Marcaltőn ugyanis mindössze ketten teljesítenek szolgálatot. Amikor az állomás vezetője szabadnapos lenne, a nagy forgalom miatt segédkeznie kell az egyetlen szolgálattevőjének.

A napokban a szovjet vasutasok lapjából, a *Gudokból* kezembe került egy cikk, amelyben arról olvastam, hogy a szovjet vasutasok milyen nagy gondot fordítanak a mezőgazdasági vidékeken levő kisállomások korszerűsítésére, milyen nagy segítséget nyújtanak az ott dolgozó vasutasoknak a szállítások megszervezésében, a személy- és teherforgalom lebonyolításában. Tegyünk mi is többet az egyre nagyobb forgalmat lebonyolító kis állomásokért.

— V —

A szerkesztőség üzeni

Bogmár Károly Tapolca, Mező László Dombóvár, Sziládi Sándor Szeged, Borbíró Lajos Békéscsaba, Behán Róza Kazincbarcika, Tolka Károly Szeged, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Kovács János Orosháza, Ugiyai Sándor Miskolc: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Gara István Debrecen: Debrecen állomás, élüzem ünnepségéről és az új felvételi épület átadásáról küldött tudósítás lapzárta után érkezett. Egyébként erről munkatársunk riportban számol be.

Boldizsár Gyula Békéscsaba: Csatári István rokkantsági nyugdíj ügyében írt levelére szakszervezetünk társadalombiztosítási osztálya közölte, hogy a MÁV Nyugdíj Hivatalban ezzel a névvel nem találkoztak, amennyiben névelírásról van szó, mert Csatári Ferenc nevű egyén szerepel a Nyugdíj Hivatalban akkor a közelmúltban lesz MÚCSÚ orvosi vizsgálatra berendelve

Távgyaloglás Kilián pontokért

A Miskolc Tiszai pályaudvar dolgozói nemcsak a termelésből, hanem a sportolásból is kiveszik a részüket. Augusztus 13-án 88 KISZ-fiatal 20 kilométeres távgyalogló túrán gyarapította a *Kilián*-pontok számát.

Augusztus 28-án pedig a forgalmi és a kereskedelmi tanfolyam résztvevői *labdarúgó villámtornán* növelték a Kilián pontjaik számát. Külön érdekessége volt a villámtornának, hogy a női haligatók is helyet kaptak a csapatokban. Nem hiányoztak a csapatokból az idősebbek sem. Az 57 éves *Lengyel Ferenc* öt mérkőzésen vett részt, ezenkívül mint játékvezető is közreműködött.

A villámtorna szervezéséért dicséretet érdemel *Tasnádi András* tanfolyamvezető és *Lévai Sándor* labdarúgó edző, a szakszervezeti bizottság tömegsport felelőse.

Uglyai Sándor
Miskolc

A hivatalos lapból

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

32. számból: 118 197/1961. I/2. B. Az 1961. évi őszi forgalmi verseny célkitűzései.

33. számból: 117 076/1961. I/B. A közlekedés- és postaügyi miniszter 35/1961. (Közl. Ért. 19.) KPM számú utasítása a munkanormákról (617 672/1961.).

113 987/1961. I/2 B. Fordulószolgálat szerint foglalkoztatott dolgozók munkaszüneti napon végzett munkájának díjazása.

116 912/1961. I/3. A. Rokkantsági nyugdíjban részesülők szolgálatfelmondása esetén követendő eljárás.

107 964/1961. I/3. F. Az F. 9. számú vonatkísérő utasítás módosítása és a vonatkísérői oktatási órák elszámolása.

— Nagy népszerűségnek örvend Békéscsabán a szocialista brigádmozgalom. Az állomáson tizenhét vonatkísérő, hat állomási és három kereskedelmi brigád küzd a megtisztelő címért.

— Lelkes munka folyik a Gyöngyösi Kitérőgyártó Ü. V. MHS alapszervezetében. Az alapszervezet lövészcsapata a megyei bajnokságon részt vett 14 csapat közül a negyedik helyen végzett.

— A legutóbbi tíz évben 10 ezer kilométerrel növekedett a vasútvonalak hossza a Kínai Népköztársaságban. Jelenleg 37 ezer kilométerre tehető a vonalak hossza. Tíz év alatt a vasúti teherforgalom is megtízszerezódött.

— Miniatür mozdonyokat készít Békei Vilmos nyugdíjas mozdonyvezető. A 327-es sorozatú mozdony, sűrített levegővel működő 20 kilogramm súlyú modelljét két évi munkával készítette el. A mozdony valóságos iparművészeti remekmű.

— Súlyos közlekedési szerencsétlenség történt augusztus 14-én Madridban. A magasvasút két szerelvénye két állomás között egy alagútban összeütközött. A kisiklott szerelvényekből az utasok az ablakon át menekültek ki. Az összeütközésnek 111 sebesültje volt.

— Az első fél évben végzett eredményes munka nyomán az idén első ízben nyerték el az élüzem címet az orosházi vasutasok.

— A politechnikai oktatást segítik. A tapolcai fűtőház szakszervezeti bizottságánál tartott rovancsolás közben egy selejtezésre kerülő mikrofon is előkerült. A mikrofont, amelyet a leltári utasítás szerint használhatatlanná kellett volna tenni, az egyik nyugdíjas dolgozó javaslatára átadták a helybeli általános fiúiskolának politechnikai oktatás céljára.

— 187 brigád tűzte célul a szocialista brigád cím megszerzését a Zala megyei vasúti szolgálati helyeken. A brigádok az első fél évben 107,2 százalékra teljesítették a termeléssel kapcsolatos vállalásukat.

— A takarékosság, az önköltség csökkentése és a minőségi munka mellett a szolgálati helyek tisztaságára is nagy gondot fordítottak a békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói az alkotmány tiszteletére szervezett ünnepi műszak alatt. Ebben az időben a KISZ-fiatalok egy hét alatt 30 mázsa ócskavasat gyűjtöttek.

— A Rába-Balaton motorvonat *második típusát módosított formában készítik a Győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban. Az új típusú motorvonaton több újítást és ésszerűsítést alkalmaznak a gyár mérnökei, technikusai.*

— Az angliai Leedsben augusztus közepén az állomásról kiinduló motorvonat a közeli vasúti felüljárón összeütközött egy diesel-mozdonnyal. A mozdony és az első kocsi áttörve a híd betonkorlátját lezuhant. A vezető és az első kocsi utasai, többnyire fiatal gyerekek, súlyos sérüléseket szenvedtek. Halálos baleset nem történt.

— A szegedi MÁV Petőfi kultúrotthon színjátszói nagy sikerrel mutatták be a Tavaszi keringő című háromfelvonásos zenés vígjátékot. A darabot Mentes József, a szegedi Nemzeti Színház művésze tanította be.

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

A jegypénztárosnő nem tudja...

A recski vonat nyögve, szuszogva futott be Kál-Kápolna állomásra. A levegő fullasztó, a hőség szinte kibirhatatlan. Az utasok közelharcot vívnak egy korsó sörért az állomás éttermében.

Életemben először utaztam ezen a vonalon, de egyébként is ritkán utazom vonaton. Azzal tisztában voltam, hogy jegyet kell váltani Budapestig, azt is mondták az üdülőben, hogy egy óra múlva indul a személy, amelyről Hatvanban átszállhatok a gyorsra, ha előbb akarok hazaérni. Csomagjaimat magammal vonszoltam a pénztárig, ahol elővigyázatosságból előbb megkérdeztem:

— A negyedötkor induló személyvonat mikor érkezik Budapestre? — A telt idomú jegypénztárosnő a hőségtől bágyadtan így válaszolt:

— Nem tudom.

— És a salgótarjáni gyors? Mert Hatvanban átszállnék, ha az korábban fut be a Keletibe.

— Nem tudom, én csak jegyeket adok.

— Így én sem tudom megmondani, milyen jegyet vegyek.

— Amilyet akar — hangzott a türelmetlen válasz.

Kértem egy jegyet a személyvonatra Budapestig és egy kiegészítőt a salgótarjáni gyorsra Hatvantól Budapestig. Kaptam egy zöld és egy fehér színű jegyet és fizettem 64 forintot. Csomagjaimmal ezután lassan kicammogtam a peronra. Néhány perc múlva egy félkarú kapus állt meg mellettem. Megszólítottam. Tanácsot kértem, melyik vonattal menjek.

— A gyors 6 óra 55 perckor, a személy pedig 7 óra 4 perckor érkezik a Keletibe, — hangzott az udvarias válasz.

Akkor én nagy szamárságot csináltam, kilenc percért kár volt gyorsvonati pótjegyet váltani. Visszamentem a pénztárhoz, gondolván, sikerül visszaadni a felesleges pótjegyet. A jegypénztárosnő barátságtalanul fogadott és izgatottan kiabált, miközben hangsúlyozta, hogy neki nem kötelessége tudni a vonatok érkezését, indulását. A jegyet azért visszavette, és 18.50 forint helyett 16 forintot visszafizetett:

Alig indult el a vonat Kál-Kápolnáról, megjelent a jegyvizsgáló. Kezébe vette a jegyemet, vizsgálgatta, majd rámnézett és így szólt hozzám:

— Ez a jegy első osztályra szól, miért utazik fapadoson?

— Első osztályra? — Álmélkodtam, hiszen én nem kértem első osztályú jegyet. Nekem a fapados is megfelel.

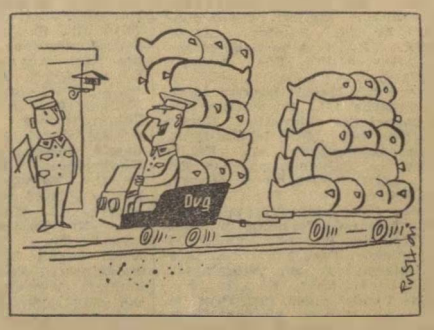
— Ahogy gondolja az utas. — Mondta a kalauz és mosolyogva tovább ment. Én pedig ott maradtam irulva-pirulva útitársaim előtt. Nem elég, hogy feleslegesen vettem pótjegyet a salgótarjáni gyorsra, a pénztárosnő ráadásul egy első osztályú jegyet is a nyakamba sózott.

Ha már a kál-kápolnai jegypénztárosnő jóvoltából párnás jegyet vettem, miért ne utazzak párnás kocsiban, gondoltam magamban. Hat kocsin mentem keresztül, míg elértem a párnásba. A fülkék zsúfoltak voltak, sőt még a folyóson is álltak utasok. Gyorsan visszafordultam, nehogy közbe elfoglalják kényelmes helyemet a bőrüléses fapadosban...

Alföldi Erzsébet

ŐSZI FORGALOM VAN!

— Fiatalember, ne szórja a pénzét! Jöjjön inkább éjszakai kocsirakodáshoz.



— Mi is kivesszük részünket a nagy szállításokból! (Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. SZEPTEMBER 18.

Varga Jolán főtiszt a 100 éves Déli-pályaudvar első nőirendelkező forgalmi szolgálattevője. S mint a pályaudvar vezetői elmondották róla, az idei nyári személyforgalom alatt nagyszerűen megállta a helyét. Az idei nőnapon nem érdemtelenül kapott Kiváló vasutas jelvényt.

FELHÍVÁS AZ ŐSZI FORGALOM SIKERES LEBONYOLÍTÁSÁRA

Népgazdaságunk állandó fejlődése következtében az elszállítandó áruk mennyisége évről évre növekedik. Bányászatunk, iparunk és szocialista mezőgazdaságunk termelvényeinek elszállítása különösen az őszi csúcsforgalom idején a vasút részére minden előző időszaknál nagyobb feladatot jelent.

Figyelembe véve azt, hogy a vasúti gördülőanyag, pálya- és állomási berendezések kapacitása kisebb mértékben növekedett, mint a szállítási feladatok, ezért az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében a rendelkezésre álló kapacitás minél nagyobb mértékű kihasználására kell törekedni.

A kocsik jobb kihasználására nemcsak a terhelés növelésével, hanem a tartózkodási idők csökkentésével is törekedni kell. El kell érni, hogy az új csökkentett rakodási időket túl ne lépjék. Azokon az állomásokon, ahol az új rakodási időket tartani nem tudják, meg kell vizsgálni, hogy helyesen állapították-e meg azokat.

A tolatóvonatok közlekedésének meggyorsítása végett — ha az indokolt — vonali tartalékokat kell bevezetni. Az irányvonatok számát növelni kell, különösen a több csoportos rendezői irányvonatok számának fokozására kell törekedni.

Mind a vontató, mind a vontatott járművek jobb kihasználása végett a vonatközlekedési terv megtartását, a tehervonatok menetrendszerinti közlekedését biztosítani kell.

A mozdonyok jobb kihasználását elsősorban a mozdonyforduló szerinti közlekedéssel lehet elérni. Törekedni kell a javítási állag csökkentésére. A műhelyi javításra váró mozdonyok száma a lehető legkisebb legyen. Ezért a futójavításokat lehetőség szerint a vontatási műhelyekben végezzék, a hiányzó alkatrészeket cserejavítás keretében pótolják.

A mozdonyok meghibásodásának megelőzése végett fokozott mértékben kell ügyelni a kazán belső tisztaságára. A vízlágyítási előírások szerint kell a kazánvizet szódázni, elcsurgatni és lefúvatni. A kocsijavítások átfutási idejét mind a járműjavítóban, mind a vontatási műhelyekben csökkenteni kell.

Az őszi forgalom megindulása előtt felhívom a vasút összes dolgozóit, hogy teljes erejükkel és tudásukkal az őszi forgalom zavartalan lebonyolítására törekedjenek és ezzel vasútunk jó hírnevét tartsák meg. Ennek érdekében elsősorban a munkafegyelmet kell továbbra is megszilárdítani. Meg kell előzni, hogy — főleg kötelességmulasztásból, hanyagságból — balesetek keletkezzenek. Igen fontos feladat a társadalmi tulajdon védelme. Igénybe kell venni a párt és a szakszervezeti bizottságok munkáját és segítségét.

Bízom abban, hogy a vasutas dolgozók ebben az évben is teljesíteni fogják az őszi forgalomban reájuk háruló feladatokat.

Németh József,
miniszterhelyettes,
a MÁV vezérigazgatója

Hogyan segíti a vasút őszi forgalmát a Szombathelyi Járműjavító?

Tra-ta-ta... Tra-ta-ta-ta... Mintha géppuskák kelepelnének, olyan fülsüketítő zajt csapnak a présléglkalapácsok a Szombathelyi Járműjavító kocsiosztályának szerelőcsarnokában, ahol ezekben a napokban különösen serény munka folyik. A dolgozók nagy igyekezettel végzik a sérült teherkocsik javítását. Így van ez rendjén. Hiszen az őszi forgalom zavartalan lebonyolításához a vasútnak mind több és több jó állapotban lévő teherkocsira van szüksége.

— *A forgalomnál hivatalosan szeptember 1-én, nálunk viszont már nyár derekán, a harmadik negyedév kezdetével beköszöntött az idei őszi forgalom* — mondotta *Hajós Sándor*, a kocsiosztály vezetője.

Adósság mentesen

— A harmadik negyedévben hány kocsit kér a vasút a kocsiosztálytól?

— *A terv alapján 780 teherkocsi és 90 tartálykocsi fővizsgáját, valamint 1070 teherkocsi középjavítását kell elvégeznünk* — hangzott a válasz. — *Eddig 527 teher- és 63 tartálykocsi fővizsgáját, 665 kocsi közép- és futójavítását már elvégeztük. Minden reményünk megvan rá, hogy a hátralévő időben a többivel is elkészülünk s az első félévhez hasonlóan, a harmadik negyedévet is adósságmentesen zárjuk.*

Arra a kérdésre: mi a jó eredmények titka, a kocsiosztály vezetője elmondotta, hogy sikerült gyümölcsöző kapcsolatot létesítenünk a mozgalmi szervekkel. Havonta a párt és a szakszervezet vezetőivel és az aktivistákkal közösen beszéljük meg a feladatokat. Ugyanakkor a tervet, amelyet a művezetők részére is napokra felbontanak, a dolgozókkal is ismertetik. Mint érdekességet megemlítjük, hogy a kocsiosztályon a művezetőknek külön versenytáblájuk van. Ezen a havi terv mellett naponta ott áll, hogy melyik művezető hogyan áll a terv teljesítéssel. A módszernek nagy ösztönző hatása van.

A Szombathelyi Járműjavító az első félévben teljesítette az élüzem címet és vezérigazgatói elismerésben részesült. A sikerhez a kocsiosztály is jelentős mértékben hozzájárult. Teherkocsi fővizsgából például a tervezett 1740 helyett 1787, középjavításból 1670 helyett 1690, tartálykocsiból 75 helyett 124 darab készült el az első félévben.

A termelékenység 102%-ra emelkedett. Az emelkedést nem a létszám növelésével, hanem jobb munkaszervezéssel, a munkaidő jobb kihasználásával és a takarékosság útján érték el. Havonta mintegy 50 köbméter OH faanyagot építenek be, hogy csak egy példát említsünk. Az OH anyagot a selejtezett kocsik kíméletes bontásából nyerik.

A teherkocsik fővizsgájánál eredményesen alkalmazzák a szalagszerű javítást. Ez a gyakorlatban annyit jelent, hogy folyamatosabbá válik a munka és ami ennél is lényegesebb, csökkent a kocsik átfutási ideje. *A fővizsgás kocsiknál a kiszabott 9,3 napról 8,2 napra, a középjavításos kocsiknál pedig 6,5-ről 6,4 napra csökkentették az átfutási időt.*

18 brigád a szocialista címért

Amikor a termelékenység növekedésének mozgató rugói után kutattunk, az újító-mozgalom és a szocialista brigád címért folyó versenymozgalom is szóba került.

A kocsiosztályon tizenöt újítót tartanak nyilván. *Hajós Sándor* osztályvezető és *Módos Imre* féldarabos személyében két bronzérmes újítóval is büszkélkedhetnek. Az év legjelentősebb újítása, a gőznyomás alatti tartálytisztítás is a kocsiosztály két dolgozója, *Hajós Sándor* és *Molnár Ernő* reszortvezető nevéhez fűződik. Ezzel az újítással évi 300 ezer forintot lehet megtakarítani.

A szocialista brigádmozgalomról csupán annyit, hogy a kocsiosztályon dolgozó öt*en brigád közül tizennyolc tűzte célul a szocialista brigád cím elnyerését. Eddig öt brigádnak már kétszer, háromnak pedig egyszer sikerült a címet és az oklevelet megszerezni.*

Első a mozdonyosztály

A kocsiosztályhoz hasonlóan a mozdonyosztályon is jól halad a munka. Eddig minden javítási nemben sikerült teljesíteniük a darabszámot. A fővizsgás és a főjavításos mozdonyoknál pedig 10%-kal sikerült lerövidíteniük az átfutási időt. *Termelési tervüket 102,4%-ra teljesítették és az első helyen végeztek az osztályok között folyó versenyben.*

Hol tart a terv teljesítéssel a mozdonyosztály most a harmadik negyedévben?

— *Az őszi forgalom idején azt a feladatot kaptuk, hogy a mozdonyokat ütemesen adjuk át a forgalomnak* — mondotta *Koroknai Gyula*, a mozdonyosztály vezetője. — *A terv egy hónapra tizennégy 275, 375 és 376 sorozatú mozdony fővizsgáját és főjavítását írja elő. Ennek a követelménynek eddig maradéktalanul eleget tettünk. Remélem, a jövőben sem lesz különösebb fennakadás.*

A Szombathelyi Járműjavítóban tett látogatásunk során az anyagellátás is szóba került. Annál is inkább, mivel ezen a területen még akadnak problémák. A 2 mm-es vaslemezt például rendszertelenül kapják. Az elektróda-ellátás sem kielégítő. Gyakran hiány van az acélvázas kocsikhoz szükséges krómozott csavarokból.

Ha az Anyagellátási Igazgatóság és a szertárak folyamatosabban biztosítanák a javításoknál nélkülözhetetlen anyagféleségeket, minden bizonnyal csökkenne a járműjavítókban a hóvégi hajrá és a dolgozók sem boszankodnának annyit. S ami a legfontosabb, elérhetnénk, hogy a mozdonyok, a személy- és teherkocsik javítása egyenletesebbé, folyamatosabbá váljon. Ez nemcsak az üzemeknek, hanem a vasútnak is jót tenne.

V. F.

Három óra alatt hidat cseréltek a Kapos folyó fölött

Dombóvár csomópont dolgozói nagy érdeklődéssel várták szeptember 12-én reggel a *Kapos* folyón átívelő régi vasúti híd kicserélését. A Pécs felé vezető útvonalon 9,55 órakor rendelték el a vágányzárat, miután áthaladt a hídon a reggeli gyorsvonat. A régi, 25 méter hosszúságú oszlopos rácsozású alsópályás hídon csak 25 kilométeres sebességgel haladhattak keresztül a vonatok.

A hídépítők fáradozásai révén most elkövetkezett az a perc, amikor a régi híd átadja helyét az újnak.

Hatvanöt tonnás híd a levegőben

Szikrázva szórta sugarait a nap a felhőtlen égen, s az új híd üdezöld színben ragyogva állt a vastag cölöpökre ácsolt állványon a régi mellett. Két vége alá síneket és görgőket raktak, hogy oldalirányban könnyen mozduljon majd, ha kell. A hídcserét a *MÁV Hídépítési Főnökség* hídműhelyének dolgozói hajtották végre, *Pataki László* vezetésével. Minden a legnagyobb rendben, az ütemterv szerint történt.

Két nagyerejű gőzdaru állt a híd két végéhez. Az egyik 45, a másik 65 tonnás volt. Oldalról is kitámasztották őket, nehogy elmozduljanak emelés közben. Vastag drótköteleket fűztek át a régi híd alatt és hurkaikat beleakasztották a daruk vaskos emelőhorgaiba. Mindez szinte hang nélkül történt.

Minden szem a hídra szegeződött, amikor Pataki László jelt adott az emelésre. Dohogva megindultak a gőzdaruk gépei. Hangosan pattogva feszültek meg a drótkötelek. Azután néhány erős reccsenés következett és a régi híd engedelmesen a magasba emelkedett. Ekkor a két csörlő kezelői is akcióba léptek és a gerinclemezes, alsópályás új híd 65 tonna súlyú teste szép lassan csúszni kezdett a helyére. Amikor ez már a régi híd alá ért, a gőzdarukkal óvatosan ráeresztették az addig levegőben tartott régi hidat.

Az első szállítmány a régi híd

Ezután a *sasdi III. pályafenntartási szakasz* percei következtek. A hídra előre felszerelt síneket összekapcsolták a töltés vágányaival. Félóra sem telt el, s már újra szorosan kapcsolódtak a sínek. Közben az egyik gőzdaru, amelyik a híd Dombóvár felőli oldalán volt, egy mozdonnyal visszagördült a közeli állomásra. Két pőrekocsit kapcsoltak a gőzdaru elé. Ezeket a kocsikat rátolták az új hídra, a régi alá. A daruk ekkor ismét megemelték az öreg hidat. A kocsikra vastag gerendákból állványokat raktak és ezekre ereszték vissza az „utazó" hídszerkezetet.

S már indulhatott is az új hídon az első szállítmány: a régi híd.

Először történt hídcsere ilyen módszerrel. A kicserélésre kerülő hídszerkezeteket eddig csak oldalirányba szokták kihúzni megfelelő állványra. Itt célszerűbb volt a régi híd egyben való kiemelése és elszállítása. A cserélt híd alatt ugyanis egy másik híd is van, amelyen a *bátaszéki* deltavágány vezet keresztül. Sok cövekelésre, állványépítésre nem volt lehetőség. Az először alkalmazott ötletes technológiával sok munkát — pénzt takarítottak meg a hídépítők.

Néhány perccel 13 óra előtt már teljesen befejeződtek a hídcsere munkálatai és a Pécs felől jövő gyorsvonat némi késéssel ugyan, de akadálytalanul haladhatott keresztül az új hídon. Aki a reggeli gyorssal utazott Pécsre és most jött vissza, ugyancsak csodálkozhatott a gyors változáson: *hová tűnt a régi híd?*

L—cz

Lapzártakor érkezett:

Szeptember 15-én megindult a forgalom a Balatonba épült vonalszakaszon

A magyar tenger *Balatonkenese* és *Füzfő* között két évig látta vendégül a vasútépítőket. Mint már korábban beszámoltunk róla, ezen a szakaszon a hegycsuszamlások miatt veszélyesen forgott a vasúti pálya. Ezért eredeti helyétől 120 méterrel a Balaton medrében kellett az új vonalszakaszt megépíteni. A *Budapesti Építési Főnökség* dolgozói a Balatontól hódítottak el egy sávot. A vizet a meder felé szorították és a 150 000 négyzetméternyi területet feltöltötték.

A munkálatokat annak idején három évre tervezték. A Vasútépítők azonban — télennyáron mintegy 110 munkás dolgozott a több mint 3 kilométeres vonalszakasz építésén —, hat hónappal a tervezett határidő előtt elkészültek a munkálatokkal.

A munka méreteire jellemző, hogy a töltés mintegy 200 000 köbméter kőből készült és 30 000 köbméter sódert használtak fel. A földet az a hegy adta, amely eddig rombolt, pusztított. Az építkezéshez napi ezer tonnás teljesítménnyel külön kőbányát nyitottak *Pálkövén*.

A Balatontól „elvett" területet befásították. A tervek szerint a jövő években feketefenyő ligeteket létesítenek ezen a területen.

Az új pályaszakaszt szeptember 15-én ünnepélyes külsőségek között adták át rendeltetésének.

Kétütemű vágányfektetés Füzesabony és Kál-Kápolna között

A 6. szakosztály vezetői szeptember 1-én *Kál-Kápolna* és *Füzesabony* között pályakorszerűsítési bemutatót tartottak az NDK szakembereinek és a sajtó képviselőinek. A bemutatón *Papp Károly* szakosztályvezető tartott tájékoztatót a korszerű vasútépítés gépesítéséről.

A tájékoztató után a gyakorlatban is bemutatták a kétütemű vágányfektetés legújabb módszerét, amelyet hazánkban ezen a vonalszakaszon alkalmaznak először. Ennél a munkánál az eddig alkalmazott emberi munkaerőnek csak egyharmadára van szükség. A régi vágányok felszedése, illetve az új hézagnélküli sínszálak lefektetése úgyszólván egyidőben történt. A közel egy kilométer hosszú pályaszakaszon mindössze egy órát vett igénybe a hosszú sínek lefektetése.

Bemutatták a legkorszerűbb aláverőgépet is, amely nyolc óra alatt 150 pályamunkást helyettesít. A gép teljesítménye óránként 300 talpfa aláverése.

Tatabánya-felső állomáson évek óta nagy gondot fordítanak az irányvonatképzésre. Havonta 220—250 színnel, cementtel és mészszel rakott irányvonatot indítanak. Képünkön Koródi Sándor kocsimester megbeszéli brigádjával a tennivalókat, mielőtt a gép felhú a gurítóra

Az V. Szakszervezeti Világkongresszus napirendje:

A Szakszervezeti Világszövetség Végrehajtó Bizottsága a Főtanács XI. ülésszakától kapott megbízatásának eleget téve, 22. ülésszakán jóváhagyta a *Titkárság* jelentését az V. Szakszervezeti Világkongresszus összehívásáról és megszervezéséről, amely az alábbi napirendi pontokat javasolja a kongresszusra:

1.) *A Szakszervezeti Világszövetség tevékenysége és a szakszervezeti szervezetek jelenlegi feladatai a békéért, az imperializmus ellen, a békés egymás mellett élésért, az általános és teljes leszerelésért, a dolgozók gazdasági és szociális követeléseinek védelméért vívott harcban.*

2.) *A szakszervezeti szervezetek tevékenységének és szolidaritásának erősítése a gyarmati rendszer felszámolásáért folytatott küzdelemben.*

3.) *A pénzügyi ellenőrök beszámolója.*

4.) *A Szakszervezeti Világszövetség vezető szerveinek megválasztása.*

Automatikus vagonmérlegek

A Szovjetunió új, hatalmas erőművei naponta sok tízezer tonna szenet fogyasztanak. A szén mérlegelése eddig nehézkesen történt.

Nemrég, a Szovjetunió népgazdasági eredményeinek kiállításán, bemutatták az új automatikus vagonmérleget, amelynek segítségével lényegesen gyorsabban történhet a mérlegelés. Az AVV—2 típusú elektronikus készülék papírszalagon regisztrálja a súlyt és a szükséges többi adatot.

Az új automatikus vagonmérleg konstrukcióját a „Moszenergo" központi laboratóriumaiban és kísérleti műhelyeiben dolgozták ki.

Az NDK-ban egyre több fiatal választja élethivatásul a vasúti szolgálatot. (Foto: Gumich.)

NEMZETKÖZI *élet*

Felforgató tevékenység napi 6 markáért

A berlini vasútigazgatóság elnöke, *Otto Arndt* a közelmúltban arról tájékoztatta a hazai és a külföldi újságírókat, hogy az S vasút ellen milyen provokációkat hajtottak végre Nyugat-Berlin területén a huligánok. (Az S vasút — magas vasut — a Német Demokratikus Köztársaság kezelésében van. A szerk.)

Augusztus 13-a óta a város szenátusa és a jobboldali DGB vezetősége koncentráltan folytatja támadásait Nyugat-Berlin legkedveltebb és legolcsóbb közlekedési eszköze, az S vasút ellen. Szándékuk az, hogy a berlini helyzetet kiélezzék, az S vasút forgalmát letörjék és saját kezelésbe vegyék.

A bojkottól a nyílt terrorig változatos eszközöket alkalmaznak. Szervezett huligáncsoportok augusztus 13 óta 270 kocsit rongáltak meg. A kár 320 000 márka. Százas bandákba verődve vonultak a pályaudvarok megállóihoz, ahol gorombán sértegették a vasutasokat és utasokat, szétrombolták a pénztárakat és berendezéseket. A rendőrség csak a legritkább esetben avatkozott be. A huligánok napi 6 márkát kapnak, amiért hajlandók részt venni a provokációban.

Willy Brandt bojkottra hívó jelszava azonban hiábavaló volt, mert a nyugat-berliniek továbbra is igénybe veszik az S vasútat. Kudarcot vallott a jobboldali Német Szakszervezeti Szövetség (DGB) abbeli reménye is, hogy a maguk szekerébe fogják az NDK vasutasait. A 7500 nyugat-berlini vasutas továbbra is felelősségteljesen látja el szolgálatát.

RÉZ HELYETT BÁDOG

A vasúti személykocsik víztartályaira vonatkozólag új technológiát dolgoztak ki a drajevoi Andrej Zsdanov vagongyárban. (Bulgária). A drága réz helyett bádogot használnak, amit horgannyal vonnak be. Az éri megtakarítás 240 000 leva. A javításoknál eddig alkalmazott, ugyancsak költséges ónozás is nélkülözhető. Az új eljárás olcsó és megbízható.

Szállítási rekord Ausztráliában

Az ausztráliai *Uj Dél-Wales Kormányvasutak* 1960—61-ben a teherszállításban minden idők rekordját érték el. Előzetes költségvetés szerint 1 860 000 font veszteségre számítottak. Ezzel szemben 25 246 ausztráliai font tiszta nyereséget értek el. Ez az eredmény azért figyelemre méltó, mert 1957-ben még 8 millió fontos deficittel dolgozott ez a vasút.

A javulás fő oka: a kedvező szezonszerű feltételek, a sok export szén és búza, valamint az új üzletek megszerzésére irányuló vasúti kampány.

„Tovább erősítjük a francia—magyar barátságot"

Szakszervezetünk központjának KISZ-alapszervezete tíztagú, francia fiatalokból álló delegációt látott vendégül. A vendégek hazánk sok szép táját megismerték, láthatták népünk szocializmust építő munkáját.

Elutazásuk előtt *Gabriel Jacomet*, a delegáció vezetője, a többi között így nyilatkozott élményeikről:

— Nagyon jó tapasztalatokat szereztünk Magyarországon. Eredményeik forrását abban látjuk, hogy itt már megszűnt az embernek ember által való kizsákmányolása. Bizonyosra vesszük, hogy szocializmust építő második ötéves terveket is sikeresen megvalósítják. Látogatásaink során mindenütt kedves vendégszeretettel vettek körül bennünket. Jártunk a gyönyörű Sztálinvárosban is. A kapitalista rendszerben elérhetetlen, hogy ilyen ragyogó város épüljenek a munkásoknak.

Nálunk még a kapitalisták kezében van a vezetés — folytatta Gabriel Jacomet. — *De mi, munkások barikádot emelünk a háború erői elé és arra fogjuk késztetni a kormányt, hogy törekedjék a német kérdés békés rendezésére. A fegyverkezés és az algériai háború az életszínvonal romlását eredményezi Franciaországban. Ezért is nehéz a munkások helyzete.*

Szíves vendéglátásukat hálásan köszönjük. Igérjük, hogy otthon igyekszünk majd megismertetni elvtársainkat és barátainkat a magyarországi tapasztalatokkal, s ezáltal is tovább erősítjük a francia—magyar barátságot — mondotta végezetül.

A fiatalok a mielőbbi viszontlátás reményében búcsúztak. Jövőre ugyanis a vendéglátók lesznek a franciák vendégei.

A világ szakszervezeteinek kongresszusa

Írta: G. Casadei, az SZVSZ titkára

Öt hónappal a világ szakszervezeteinek V. kongresszusa előtt, a föld bármely pontjáról érkező legapróbb hír is élénk érdeklődést vált ki a munkások és dolgozók körében és a szakszervezetekben szerte a világon.

És ezen senki sem csodálkozik. Egy cél van most csupán — az V. kongresszus, mely kivételes és fontos pillanata lesz a szakszervezeti mozgalomnak, feladatainak végrehajtása és fejlődése szempontjából.

Az általános világhelyzet egyrészt a szocialista tábor sok irányú, hallatlan ütemű előrehaladása, másrészt a kapitalizmus válsága jellemzi,

mely az élesedő ellentéteknek, a gyarmati rendszer összeomlásainak, az elnyomott népek imperializmus elleni harcainak a leszereléséért, a békés együttműködésért és a békéért folytatott küzdelemnek természetes következménye.

Napjainkban a kapitalista országok munkásainak hatalmas erőfeszítései a jobb megélhetésért, és munkalehetőségekért, a demokratikus és szakszervezeti szabadságjogok elismeréséért, a múltban soha nem tapasztalt arányokat öltenek.

Valójában egy, a maga nemében egyedülálló, a munkásöntudatra támaszkodó monumentális harcról van szó, mely a dolgozók egyre nagyobb tömegeit sodorja magával.

E küzdelem alapvető célja, hogy előrelendítse a társadalom átalakulásának történelmi folyamatát,

az igazság, a szabadság és az igazi demokrácia magasabb formája, a szocializmus felé.

100 országból 1200 küldött

Az V. kongresszus országonként elemzi majd a mozgalommal kapcsolatos tapasztalatokat, kísérleteket és tanításokat, hogy végül is feltárja a követendő utat és rámutasson az elkövetkező évek legfőbb tennivalóira.

Száz ország 1200 küldötte jelentette be részvételét a kongresszuson. E tényből következik, hogy a kongresszus legfőbb jellemzője és értéke a demokratizmus.

A mi feladatunk nem az, hogy legfelsőbb szinten, szűk körben tárgyaljunk, ahol hatalmi szóval, a dollár erejével eleve minden elhatároztatott, az ilyen összejövetelekről a munkásosztály mindig kívülreked.

A Szakszervezeti Világszövetség a mi kongresszusunkat egy régóta megkezdett és véget nem érő áldozatos munka magasrendű eredményének tekinti.

A kongresszuson a vezetők mellett, a vezetőkkel egyenlő rangban foglalnak majd helyet a harcostársak, munkások, dolgozók, az üzemek, a vidék és hivatalok küldöttei. Ők a „Kongresszus". Biztos, hogy az ő vitáik, kísérleteik, javaslataik nyomán, — mint ahogy az szakszervezeteinkben történni szokott — bontakozik majd ki a mindenki számára közös és legjobban járható út.

A kongresszus demokratikus lényege valójában a határozat kidolgozásában rejlik, mely eredetét és ötletét a tömegek harcából, a tanítások összesítéséből meríti.

Minden dolgozó kongresszusa lesz

A kongresszust a demokratizmus és az egység szelleme jellemzi. Ez a kongresszus nem a Szakszervezeti Világszövetséghez csatlakozó szervezetek kongresszusa. Ez a világ szakszervezeteinek kongresszusa, mely foglalkozástól és világnézettől függetlenül a világ bármely országának részvételével zajlik le.

Moszkvában decemberben testvéri egyetértésben ülnek össze a szocialista és kapitalista országok, az elnyomott nemzetek képviselői és mindazok, akik a gyarmati rendszer szétzúzásáért küzdenek.

A szakszervezeti mozgalom történetében elsőízben lépnek a kongresszus szónoki emelvényére a hosszan tartó elnyomásban sínylődött népek küldöttei és végre első ízben szabadon hallatják szavukat.

Ki más, ha nem a Szakszervezeti Világszövetség hivatott arra, hogy az egyetemesség, az egység és a demokratizmus nevében hívjon össze kongresszust? Ki más, ha nem ő képes egyedül a munkásszolidaritás, a közös harc, a testvéri együttműködés szellemével áthatni és lehetővé tenni, azt, hogy akár a gyarmattartók kizsákmányoltjai, akár a gyarmati országok munkásai, egyszóval minden szabadságért, haladásért és békéért harcoló nép képviselője részt vehessen a kongresszuson?

Moszkvában, a haladás és a béke világító tornyában székel a világ leghatalmasabb szakszervezetének központja.

A kongresszus mindazok kongresszusa lesz, akik eszméik megvalósulását keresik a mindennapok tetteiben, akik a dolgozók és a munkásosztály elidegenithetetlen jogáért küzdenek.

A Szakszervezeti Világszövetség hagyományaihoz híven a kongresszus részvevőinek mindenkor biztosítja a szabad kifejezés és együttműködés jogát, s ez, a szervezetnek nemcsak hagyománya, hanem lényege is. A Szakszervezeti Világszövetség titkársága egy szabályzattervezetet fogadott el, melyet jóváhagyás végett a kongresszus elé terjeszt, s amely mindenki számára teljes egyenlőséget biztosít a nyilvános üléseken éppúgy, mint a szövegek kidolgozásával foglalkozó bizottságokban, s természetesen a szavazásnál is.

Azt akarjuk, hogy az V. kongresszus valójában a világ összes szakszervezetének kongresszusa legyen. Ez így is lesz.

Világszerte készülődnek

A kongresszusi előkészületek számos országban megkezdődtek. Minden törekvés arra irányul, hogy összetételben a lehető legtökéletesebb, tehát egységes delegációt hozzanak létre. Brazília és Japán szándéka az, hogy a legkülönbözőbb foglalkozási ágakból gyűjtse össze a küldötteket. Mások az előirányzottnál nagyobb csoportok létrehozásán dolgoznak. Szerte a világon, üzemekben, a legkülönbözőbb munkahelyeken, a központi probléma a kongresszus és annak előkészületei. Uruguay, a Vietnami Népi Demokratikus Köztársaság, a Máli Köztársaság, Kuba és több más ország számára, a kongresszusi előkészületek fontos feladatok megoldását jelenti. Világos, hogy az elkövetkező hónapokban az V. kongresszusra való készülődés egyre nagyobb mereteket ölt.

A dolgozó tömegek és a szakszervezetek kezdődő mozgósítása ösztönző erővel hat abban a mindennapos küzdelemben, melyet e tömegek az osztályellenség, s legfőképpen az elnyomás legerősebb gazdasági gyökerét alkotó monopolisták ellen vívnak. Ez a harc az elnyomás minden formája, az imperializmus, a kolonializmus, a dolgozó tömegek kis csoportok által történő könyörtelen kizsákmányolása ellen irányul.

Az V. kongresszus kivételes pillanata lesz annak a harcnak, melynek győzelmes kimenetelében a munkásosztály nem kételkedik.

A győzelem kézzelfogható és világos biztosítéka maga a Szovjetunió, ahol ez a győzelem már 44 év óta az életet magát jelenti.

Milyen új tettekkel készül a szovjet vasutasszakszervezet a Szovjetunió Kommunista Pártjának XXII. kongresszusára

Írta: E. Cserednicsenko, a szovjet vasutasszakszervezet központi vezetőségének elnöke

IV.

Egyre szélesebben fejlődik és bontakozik ki a feltalálók és újítók mozgalma. *A vasutas feltalálók és újítók versenyben vannak egymással a Szovjetunió Kommunista Pártja XXII. kongresszusának méltó megünnepléséért.* A vasutas feltalálók és újítók nagymértékben járulnak hozzá a technológia tökéletesítéséhez, a munkaigényes munkaműveletek gépesítéséhez és automatizálásához, az anyagok, a tüzelőanyagok és villamos energia megtakarításához.

Ékesszólóan tanúskodnak erről az alábbi számok: *az első negyedévben a vasutasoktól 13 ezerrel, vagyis 25 százalékkal több javaslat érkezett be, mint az elmúlt esztendő negyedik negyedévében.*

Mint ismeretes, tovább folyik a vasúti szállítás gyökeres műszaki rekonstrukciója. Ma már a szállítások felét dieselmozdonyokkal és villamos mozdonyokkal bonyolítják le. Sok ezer kilométer hosszúságú vonalat látnak el automatizált térközbiztosító és jelzőberendezéssel. De egyes ágazatokban még nem kielégítő a munkák gépesítése. Ez fékezi a termelékenység növekedését. A pályafenntartásban a munkák csupán 13 százalékban gépesítettek. Itt az ideje, hogy a *Pályafenntartási Főigazgatóság* gyökeresen változtasson ezen.

A *Vasutas Műszaki Tudományos Egyesület* szervezetei szintén fokozhatnák a munkaversenyben részvevők segítését. Ezt nehezíti, hogy ezek ma még nem eléggé tömeges szervezetek.

Akadnak hiányosságok a *Feltalálók és Újítók Társaságának* tevékenységében is. Az üzemi szakszervezeti szervezetek számos esetben nem nyújtanak kellő segítséget a társaság tagjainak, különösen az elfogadott javaslatok bevezetésénél.

A szakszervezeti bizottságoknak javítaniuk kell azt a munkát, amelyet a *Műszaki Tudományos Egyesület* és a *Feltalálók és Újítók Társasága* szervezetei irányában kifejtenek.

A szocialista mnkaversenyben részvevők számára nagy segítséget nyújtanak a vasúti szállítás területén működő tudósok, tudományos kutatók. Különösen ki kell emelnünk a *Szovjetunió Vasúti Tudományos Kutatóintézetét és a Vasúti Mérnökök Moszkvai Egyetemét.*

A *Moszkvai Vasútnál* a tudományos munkatársak bevonásával valósítják meg azt a széleskörű programot, amely a legkülönbözőbb szakmájú dolgozók műszaki oktatására és az élenjáró, legkorszerűbb technológia bevezetésére irányul.

A *vasutasszakszervezet* üzemi bizottságai — a vasúti szállítási főiskolák vezetőivel együttműködve — tovább folytatják azt a munkát, amelynek célja: a főiskolák összes professzorainak és oktatóinak bevonása ebbe a hasznos tevékenységbe, valamint a tudományos kutatóintézetek bekapcsolása az említett munkába. A tevékenység célja ezenkívül a termeléssel való kapcsolat megszilárdítása, műszaki tudományos kérdések komplex kidolgozása. Mindez nagymértékben elősegíti a vasúti szállítás munkájának további javítását.

A szovjet vasutas dolgozók és a vasúti szállítás építési dolgozói szilárdan tömörülnek a *Szovjetunió Kommunista Pártja* és annak *Központi Bizottsága* körül, minden erejüket és energiájukat latba vetik annak érdekében, hogy méltó tettekkel fogadják szeretett kommunista pártjuk XXII. kongresszusát, biztosítsák a vasutak munkájának további fellendítését.

(Vége.)

Félmillió ember marad vasút nélkül?

Az Angol Szállítási Igazgatóság (British Transport Commission) azt javasolta, hogy Dél-Wales monmouthshirei grófságában a Western és Eastern Valleys-ban futó személyvonatokat állítsák le. Erről az érdekelt vasutasokat senki sem kérdezte meg. Éppen ezért a szakszervezetek megfelelő nyilatkozattal válaszolnak az intézkedésre. Az a véleményük, hogy ez a rendszabály nagyon sérelmes lenne a terület mintegy félmilliónyi lakosára. Igaz, hogy a BTC a tulajdonosa a vasutak helyébe lépő autóbusztársaságok részvényei zömének, ez azonban nem sokat változtatna a vasutasok és az utazóközönséget sújtó intézkedésen.

A szakszervezet első félévi gazdálkodásáról

Véget ért az első félév, népgazdaságunkban mindenütt jóváhagyták már a mérlegbeszámolókat. Szakszervezetünk tagjai is joggal igénylik a tájékoztatást a gazdasági munkáról.

Összesített éves bevételi tervünket június 30-ig 51 százalékra teljesítettük.

Ez igen biztató eredmény, mert ha a második félévben csak az előirányzatot érjük el, akkor is biztosítva van a terv teljesítés.

Bevételeink zöme a tagdíjból adódik, amelynek féléves előirányzatát 1,7 százalékkal teljesítettük túl. Itt szeretnénk megemlíteni, hogy a tagdíjbélyeg vételezés még nem elég egyenletes. A félévén belül több mint 10 százalékos különbségek vannak az egyes hónapokban vételezett bélyegmennyiségek között.

A kiadási tervet 46,3 százalékra teljesítettük.

Ezen belül a központ és a megyei szervek 44,3 százalékát, az alapszervezetek 47 százalékát adták ki az előirányzatnak. Ez azt jelenti, hogy

a tagsággal közvetlen kapcsolatban levő alapszervezetek a tavalyi 70,4 százalék és az idei tervezett 71,7 százaléknál is többet használtak fel a szakszervezet bevételeiből.

Nézzük meg, mire használták fel a szakszervezeti bizottságok a rendelkezésükre álló összegeket. A beérkezett beszámolójelentések szerint a felhasználásokból:

különféle segélyre	27,5
kulturális célokra	25,3
függetlenített funkcionáriusok bérére és ezek járulékaira	21,7
ügyvitelre	11,9
szociális célokra	10,9
sportcélokra	2,7

százalékot költöttek.

A felhasználási arányok helyesek, a sporttal azonban még mindig nem foglalkoznak szakszervezeti bizottságaink jelentőségének megfelelően.

Az első félévben került sor Budapesten a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Nemzetközi Konferenciájára. Ennek költségeit a Közlekedési Szakszervezettel együtt biztosítottuk. Balatonkenesén berendeztünk egy 240 személyes sátortábort, megépítettük a szükséges melléképületeket. A nyári gyermeküdültetés egy részét — közel 800 gyerek — már Balatonkenesén bonyolíthattuk le. Ezen kívül 2400 vasutas fiatalnak teremtettünk lehetőséget egyhetes balatonkenesei táborozásra.

Eddigi gazdálkodásunk megteremtette a biztos alapot a második félév feladatainak végrehajtásához is.

Szilágyi Sándor

Biztató eredmények

A pécsi igazgatóságon értékelték az első hét hónap eredményeit. Amennyiben azután sem lesz visszaesés, akkor az év végén kitűnő eredményekről adhatunk majd számot.

Az áruszállításban 729 096 tonnás túlteljesítést értünk el, s így biztosítottnak látszik az év végéig vállalt 1 millió tonnás túlteljesítés. A teherkocsik gazdaságos kihasználása 0,43 tonnával, a tehervonatok átlagos terhelése 9 tonnával volt nagyobb a vállalásnál.

Javult a széntakarékosság is. A személyvonatok menetrendszerűsége a vállalt 98,7 százalék helyett 99,23 százalékos volt. Az állomások üzemi önköltsége a vállalt 3 százalék helyett 4,2 százalékkal, a vontatás önköltsége 4 százalék helyett 4,1 százalékkal csökkent. Túlteljesítette vállalását az anyagszerkezelési és a távközlő szolgálat is.

V. L

Minden rendben, futhatunk tovább...

PRÓBAÚTON A „LEÓVAL"

Az első magyar gyártmányú Ward—Leonard típusú villamos mozdony 1958. november elején kezdte meg próbaüzemeltetését. A gép 37 ezer kilométert futott, majd javításba került. A második 1959 januárjában kezdte meg a futópróbát. Ez már jobban birta az igénybevételt. A gép 30 ezer kilométeres tehervonati próba után személyvonatot továbbított és 116 ezer kilométert futott.

A két mozdony „nyúzó" próbáján szerzett tapasztalatok alapján 1960. decemberében a *Klement Gottwald Villamossági Gyárban* megkezdték a sorozatgyártást. A Klement Gottwald és a Ganz-MAVAG — az utóbbi üzem készíti a mozdony egyes alkatrészeit — már erre az évre hat gép szállításáról kötött szerződést a MÁV-val. A szerződés értelmében az új gépeket az év második felében átadják rendeltetésének.

★

Az első, V. 41—503. sorozatú gép szeptember 8-án kezdte meg hivatalos gyártási és átadási futópróbáját. Első útján egy négytengelyes személykocsit vontatott. A vezetőállásban ott voltak a két gyár üzemmérnökei, szerelői, a 7.C. osztály megbízottjai, valamint a vezető és a gépkezelő.

A *Keleti-pályaudvar* külső forgalmi szolgálattevője 9,30 órakor adott engedélyt az indulásra. Torbágyig óvatosan, mindössze 50 kilométeres sebességgel haladtunk.

— *Torbágyon megállunk és rövid műszaki ellenőrzést tartunk* — közölte *Barsi László* mozdonyátvevő, a 7.C megbízottja. — *Onnan már nagyobb sebességgel robogunk tovább egészen Mosonmagyaróvárig.*

A gép *Torbágyon* a szerelőaknára járt és következett az első műszaki vizsgálat. A szakemberek az aknában zseblámpák segítségével alaposan szemügyre vették a gépet. Különösen a csapágyakat vizsgálták alaposan.

— *Nem észleltünk rendellenességet* — jelentették a vizsgálás után a szerelők.

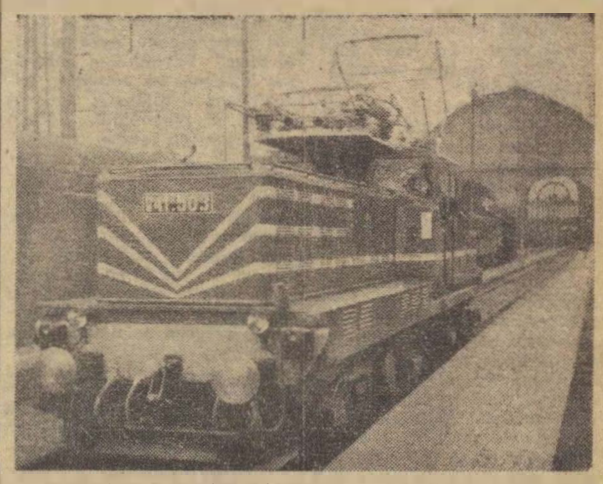
— *Ha minden rendben, akkor futhatunk tovább* — hangzott az utasítás. — *Reméljük, a forgalom enged bennünket.*

Villan a jelző. Szabad az út. *Molnár József* vezetőnek engedelmeskedve, a gép nekiiramodik. A megállókon, állomásokon 70—80 kilométeres sebességgel robogunk át. Az utasok bámulják a szeptemberi napfényben csillogó, különleges testű, búzavirágkék mozdonyt. A szakemberek pedig örömmel nyugtázzák, hogy milyen nagyszerűen viselkedik, milyen könnyen szalad a „Leó".

★

Tulajdonképpen milyen is a Ward—Leonard típusú mozdony?

Műszaki körökben meglehetősen sok vita folyt és folyik ezekről a gépekről. Az egyik álláspont szerint ezek a mozdonyok már nem korszerűek. Kétségtelen, hogy nem vehetik fel a versenyt a szilícium egyenirányítós mozdonyokkal, de mivel a MÁV-nak sürgősen szüksége van korszerű fővonali mozdonyokra, hazánkban nagyon megfelelnek a célnak, mert kis teljesítményük ellenére is korszerűbbek a gőzmozdonyoknál. Itt kell szólni arról is, hogy *Kandó* és a *BoCo* a felsővezeték feszültségének növelése szempontjából — ami a korszerű villamos mozdonyoknál elengedhetetlen követelmény — megkötöttséget jelent. Ezzel szemben a *Ward—Leonard* mozdonyok már magasabb feszültségű vonalakon való üzemeltetésre is alkalmasak.



Az új mozdony útra készen áll a Keleti-pályaudvaron

Vontatási szempontból azonban azt nyújtják, amit a Kandó...

★

Komárom előtt, a 31-es térközőrhelynél megfogtak bennünket. *Ácson* a szolgálattevő kitérőbe engedett. *Győrszentiván* állomáson megállított a jelző vörös fénye. Előttünk egy tehervonat döcögött.

A szerelők ezúttal sem mulasztják el a műszaki ellenőrzést. Körüljárják, alábújnak. A vezér és *Olajos Béla* gépkezelő is követi a szerelőket. Nézegetik, símogatják a mozdonyt. Mivel ezúttal sem találtak rendellenességet, indulhatunk tovább.

Győrig simán futottunk, ott azonban bosszúságot okozott a forgalom. Elengedett előttünk egy tolatós tehervonatot. Így alig hagytuk el a pályaudvart, máris vörös jelzés állta utunkat. Fél óráig álltunk a vonalon. *Abdán, Öttevényben* és *Horvátkimlén* újból megfogtak bennünket. Így a *Győr* és *Mosonmagyaróvár* közti 35 kilométeres távot két óra alatt tettük meg.

Győrig visszafelé jövet is döcögtünk, utána azonban szépen futottunk egészen addig, míg utól nem értük a 23-as személyt.

★

Az 1300 lóerős villamosmozdony első gyártási és átadási futópróbája kitűnően sikerült. A „Leó" a szakemberek szerint beváltja a hozzáfűzött reményeket. S ha társai is kiállják a próbát és az év végére bekapcsolódnak a rendes forgalomba, nagy segítséget nyújtanak a vasút 1961. évi őszi forgalmának zökkenőmentes lebonyolításához.

Visi Ferenc

Az üzemszemle már a téli felkészülést szolgálja

Néhány nap múlva hivatalosan is beköszönt az ősz, s vele egyidejűleg számolni kell az időjárásváltozással.

A jó gazda gondossagával és előrelátásával idejében hozzá kell fogni a várható zord időjárás okozta nehézségek áthidalásához, s mindent el kell követni a dolgozók egészségi állapotának megvédése érdekében.

Ezért idejében hívjuk fel valamennyi szolgálati vezető, mozgalmi szerv figyelmét a téli felkészülés fontosságára. A zord időjárás az embert, a gépet, az anyagot fokozottan igénybeveszi. Nagyobb a baleseti és megbetegedési veszély. Mondani sem kell, hogy a magas betegszázalék mily nehéz feladatok elé állíthatja a szolgálati vezetést, s jelentős mértékben befolyásolhatja a vasút előtt álló szállítási feladatok végrehajtását. Nem utolsó sorban a betegek helyettesítése, a helyettesítést végző dolgozóra nézve is nagy megterhelést jelent.

A téli felkészülés sikeres végrehajtása érdekében szükséges, hogy az október hónapban megtartandó üzemszemlék már a téli felkészülés jegyében történjenek meg.

A teli felkészülés terjedjen ki a műhelyek, szolgálati helyiségek, s nem utolsó sorban a várótermek ablakainak, ajtajainak rendbehozatalára, a fűtésre, tisztaságra.

Biztosítani kell, hogy minden dolgozó rendszeres melegítő ital ellátásban részesüljön, amint a hőmérséklet átlagos hőfoka +4 Celsius fok alá süllyed. Ezt annál is inkább szükséges hangsúlyozni, mert az elmúlt évek tapasztalatai azt tanúsítják, hogy ezen a téren sok hiba történt.

A szakszervezeti bizottságok a szolgálati vezetéssel közösen tegyenek intézkedést a biztonságos és egészséges munkafeltételek megteremtésére és az ellenőrző munka fokozásával biztosítsák a tervezett intézkedések megvalósítását.

ELSŐ A BORSOS-BRIGÁD

A pécsi igazgatóság területén az év elején versenyt hirdettek a legjobb ifjúsági brigádok között. A verseny első félévi értékelésére a közelmúltban került sor.

A legjobb ifjúsági brigád címet, a vele járó 3000 forint pénzjutalommal a *Borsos brigád (Nagykanizsa állomás)* nyerte. A második helyen *Komló* állomás, harmadik helyen pedig *Bataszék* állomás KISZ-brigádja végzett. Mindkét brigád 2500 forint jutalomban részesült.

Miért nem lett élüzem Dombóvár

Dombóvár a tavalyi eredmények alapján elnyerte a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját. Dolgozóink tudták, hogy további jó eredményekre kötelez ez a szép kitüntetés. Igyekeztek is a legjobb munkát végezni. Termelési eredményünk az első félévben 105,7 százalék volt. Ez ilyen nagyforgalmú állomásnál igen jó.

De közbejött a vasút selejtje: a baleset. Nem voltak súlyos baleseteink, de ahhoz elegendők, hogy az állomást, illetve a csomópontot elüssék az élüzem címtől. Levontuk a tanulságot és most már sokat foglalkozunk a balesetek megelőzésével. Intézkedési tervet dolgoztuk ki, amelyet előbb aktivaértekezleten vitattunk meg, majd széles körben ismertettünk.

Dolgozóink megértették a kezdeményezés jelentőségét és ma nagy elővigyázattal folyik nálunk a munka. Sokat segítenek a munkavédelmi őrsegek, amelyek feltárják a balesetveszélyeket. Oktató termünkben baleseti kiállítást rendeztünk. Képekben mutatjuk be a helytelen és helyes mozzanatokat és azt, hogy milyen nagy kárt okoz a népgazdaságnak egy-egy gondatlanságból előidézett baleset.

Reméljük, erőfeszítéseink az év végére meghozzák a kívánt eredményt, s az élüzem cím visszaszerzésében nem gátolnak bennünket balesetek.

Bódogh Mihály
Dombóvár

Akikről keveset beszélünk...

Rákosrendezőn — a szüntelenül ki- és bejáró vonatok ezerkocsis birodalmában — ahol mindig füstölögnek a mozdonyok, olajos por és korom száll a levegőben — úgy hat a vizsgálólakatosok körlete, mint sivatagban az oázis. Virágoskert közepén áll az irodájuk, egy régi hálókocsi szekrény. Ebben a tiszta és világos helyiségben beszélgettünk *Horváth Lajos* reszortvezetővel és néhány munkatársával.

Augusztusban több tizezer kocsit vizsgáltunk meg — kezdte a reszortvezető — *és kiválogattuk, osztályoztuk a javításra szoruló kocsikat. Kisebb hiba esetén az itteni kisműhelybe, nagyobb hibával a Landler Járműjavítóba küldjük a kocsikat.*

— *Komoly munkát jelent a kocsik „exportálása" is* — jegyezte meg *Kántor Ferenc* kocsivizsgáló. — *Az export áruval induló kocsikat ugyanis előzetesen rendkívül alaposan kell megvizsgálnunk.*

Jobb félni, mint megijedni

A kocsivizsgálók a gurítónál is állandóan szolgálatot teljesítenek. Olyan szempontból ellenőrzik a gurítást, hogy kocsi és áru meg ne sérüljön, s a féksaruk üzemképes állapotban legyenek.

Állandóan négy kocsivizsgáló várja a Rákosrendezőre érkező vonatokat. Éles szemmel figyelik a kocsik alvázszerkezetét és gumigyűrűs kalapácsukkal végigkopogtatják az alkatrészeket. Alapos vizsgálattal igyekeznek megelőzni az üzemzavarokat, a kocsik menetközbeni meghibásodását.

Jenet István és *Lengyel György* kocsivizsgálók léptek be az irodába és fegyelmezetten jelentették a reszortvezetőnek, hogy rakminta alatt megvizsgálták az egyik vascsónakokkal megrakott kocsit. A rakomány balesetveszélyesnek látszott, de kiderült, hogy nincs baj. *„Jobb félni, mint megijedni!"* — jegyezte meg mosolyogva Lengyel György.

Közben megszólalt a telefon. A *Landler Járműjavítóból* érdeklődtek a javításra küldendő kocsik felől. Azután egy olajosképű lakatos jön és jelentést tesz egy rakományigazításról. Néhány perccel később egyszerre két vonat is befut a pályaudvarra. A kocsivizsgálók — akikről keveset beszélünk — indulnak a szerelvényekhez, hogy tovább őrködjenek a vasútüzem biztonsága felett.

Dicséret helyett felelősségre vonás

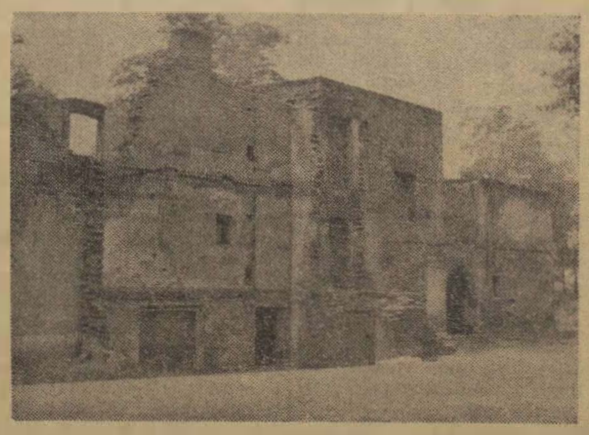
Öntevékenység, az előírások betartása jellemzi a kocsivizsgálók munkáját. De van ennek egy másik vonatkozása is. Öntevékenyen építettek maguknak egy kerékpármegőrzőt. Emiatt felelősségre vonták őket, pedig szabadidejüket áldozták és hulladékanyagokat használtak a fészer építésénél. Sérelmezik is ezt a felelősségre vonást.

Munkájuk gördülékenyebbé tétele megkívánná, hogy telefonnal kapcsolják össze a kocsivizsgálók munkahelyeit. Öltözőjük, fürdőjük tiszta és rendes, de szűk már a 90 embernek.

Érdeklődtünk a munkavédelemről is.

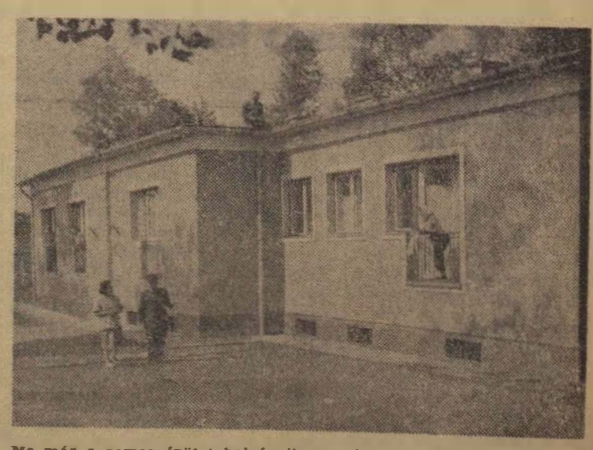
— *Ezzel jól állunk* — mondta *Nagy Béla* művezető, munkavédelmi felelős. — *Rendszeresen tartunk elméleti és gyakorlati oktatást, s így hosszú idő óta nem volt nálunk baleset.*

Egy évvel ezelőtt...



Egy évvel ezelőtt még két vasutas család lakott ebben a romos épületben Tatabánya-alsó állomáson. A képet lapunk múlt év július 15-i számában közöltük és szóvá tettük, hogy miért nem tüntetik el ezt a háborús maradványt

...és most



Ma már a romos épület helyén ilyen szép lapostetős családi ház áll, amelyben három család lelt otthonra

A túlóragazdálkodás néhány problémája

II.

A fekete túlórákról és a csúsztatásról

A fekete túlóráztatásnak az a jellemzője, hogy a ledolgozott órákért a dolgozók nem kapják meg a Munka Törvénykönyve szerinti díjazást. A vállalatok egyrésze ezeket nem tartja nyilván, *így azt sem lehet mérlegelni, hogy melyik dolgozó a tárgyhónapban mennyit túlórázott.* A fekete túlórát a vállalat a dolgozóval vagy lecsúsztatja, vagy valamilyen jutalmazás alkalmával veszi azt figyelembe, legrosszabb esetben semmi díjazást sem ad.

A fekete túlórával elkövetett törvénysértés annál is súlyosabb, mert nem ad reális képet a gyártmányok normaóraszükségletéről és elferdíti a teljesítményszázalékot is. *A fekete túlórák miatt a normákról is téves következtetést vonhatnak le.*

Az úgynevezett fekete túlórázások megszüntetése érdekében az egyik vállalat szakszervezeti bizottsága brigádot hozott létre, amely munkaidő után megvizsgálta az egyes üzemrészeket, irodákat. Mikor a dolgozóktól elkérték a túlórabizonylatokat, *kiderült, hogy egy részüknek nem volt engedélye a túlmunkához részben a művezető szóbeli utasítására, részben önszorgalomból maradtak ott „rádolgozni" egy kicsit.* Másnap megbeszélték az igazgatóval a tapasztalatokat, aki utasítást adott az ilyen gyakorlat megszüntetésére.

Ez csak egy módszer a sok közül. A lényeg, hogy a szakszervezeti bizottságok — a törvényesség betartása érdekében — *követeljék meg a fekete túláztatások megszüntetését.* Szükség szerint még a felsőbb szakszervezeti szervet is vegyék igénybe.

Több probléma tapasztalható meg a csusztatás és az egyenlőtlen munkaidő értelmezésében és alkalmazásában is. Nem egy vállalatnál ezeket összetévesztik és helytelenül alkalmazzák.

Csusztatásról beszélünk akkor, amikor a vállalat a rendes munkaidőn felül teljesített órákért — helytelenül — ott sem fizet túlóradíjat, ahol azt *a Munka Törvény előírja.* Ehelyett a dolgozó részére — a már ledolgozott túlórák helyett — egy másik napon szabadnapot biztosít. A Munka Törvénykönyve pedig egyértelműen kimondja: *„A túlmunkért túlóradíjazás jár. A díjazás pihenőidővel nem váltható meg."* Egyenlőtlen munkaidő alkalmazása esetén a dolgozó nem a túlóradíj helyett kapja a pihenőidőt, hanem azért, mert a rendes munkaidejét — pl. a havi 210 órát — előre úgy osztották be, hogy egyik napon többet, másik napon kevesebbet, illetve egyes napokon ne dolgozzon. Az így megállapított napi munkaidő képezi a dolgozó rendes munkaidejét. *(Természetesen, ha az ilyen munkakörben foglalkoztatott dolgozó valamely napon több órát teljesít, mint a részére megállapított rendes munkaidő, itt a túlóradíjazásra vonatkozó szabályokat kell alkalmazni.)* Az egyenlőtlen munkaidőt csak olyan dolgozók részére lehet meghatározni, akiknek munkakörében rendszeresen megismétlődő időszakos munkatorlódás fordul elő, például bérelszámolók, könyvelők. Véleményünk szerint a szakszervezeti bizottságoknak a fogalmak helyes értelmezése mellett, a törvénytelen csusztatásokat meg kell szüntetni.

A túlóra bizonylatok körül sincs minden rendben. Nincs még egységesen kialakítva a túlórák bizonylati rendje. Sokszor a munkahely, a vállalat központi szervétől távol esik. Ez a túlórabizonylat kiállítását még bonyolultabbá teszi. Ott, ahol ez a rendszer nincs megoldva, sem a vállalat vezetősége, sem a szakszervezeti bizottság nem képes a túlórát megfelelően ellenőrizni, az előírt túlóraigénybevételi rendszert alkalmazni. **Szükséges, hogy a globálisan nyilvántartott túlórafelhasználás mellett,** *az egyes dolgozók által havonta teljesített túlórákról a vállalatok egyéni nyilvántartást vezessenek,* amely tartalmazza a dolgozó nevét, a túlórázás idejét, az órák számát és az indoklást, az űrlapot a túlóranyilvántartó írja alá.

Az ilyen rendszerű nyilvántartás egyrészt a tárgyhónapban ledolgozott túlórákról ad képet, másrészt ellendokumentuma is a bérjegyzékben elszámolt túlóráknak.

Ha a túlórabizonylatok körül nem teremtünk rendet, a túlórák elrendelésénél nem lehet a törvények szerint eljárni. Ezért a szakszervezeti bizottságok követeljék meg a vállalati gazdasági szervektől a helyes rendszer kiépítését, *ők maguk is készítsenek megfelelő nyilvántartást.*

A túlóragazdálkodásnak egyéb problémái is vannak. Erre ebben a cikkben nincs módunk kitérni. Megállapítható azonban, hogy a szakszervezeti bizottságok *határozottabb munkával, a dolgozók fokozottabb bevonásával nagymértékben elősegíthetik a túlórák csökkentését,* a túlóragazdálkodásban fellelhető helytelen gyakorlat felszámolását.

Lovász Dezső

Munkavédelmi őrjárat

A füzesabonyi baleset tanulságai

Megrázó hírt közöltek július 29-én megyei bizottságunkkal. *Füzesabony* állomáson a hegesztőpadon felrobbant egy benzineskanna. A robbanás következtében öt dolgozó égési sebeket szenvedett. A három súlyosan sérült közül az egyik később belehalt sérüléseibe.

A súlyos baleset körülményei olyan tanulságokkal szolgálnak, amelyeket fontos ismertetni a dolgozók előtt.

Művezető nélkül

Mi történt? — A baleset napján jelen volt a munkánál *Dankó Béla* főmérnök, aki azt az utasítást adta, hogy a megadott hosszúságú sínek összehegesztését mindenképpen el kell végezni. A következő hajnalon be akarták építeni a pályába a tervezett 720 méter hosszúságú sínt. A munkát gyorshegesztési közbeöntéses eljárással végezték. A fontos munkához ekkor kevés dolgozó állt a pályafenntartás rendelkezésére, mert szabad szombatra sokan eltávoztak. Így beosztásától és felelősségétől függetlenül minden dolgozó fizikai munkát végzett. A felelős munkahelyen a művezetői beosztást senki sem látta el.

Géppel végezték a hegesztések lecsiszolását. A csiszológéptől mintegy másfél méterre volt egy párolgó benzineskanna. Ezt robbantotta fel a kösörülő szikracsóvája.

Sorozatos mulasztások

Megállapítható, hogy a szervezetlenségen és a munka mindenáron való elvégzésén kívül más hibák is okozták a balesetet és a robbanás már csak következmény volt.

Mi okozta a balesetet?

1. Nem volt elég dolgozó, mégis erőltették a munkát és ugyanakkor nem biztosították a szükséges feltételeket.

2. A dolgozók egy részét nem a szakképzettségüknek megfelelő munkakörben foglalkoztatták. Erre Dankó Béla adott külön utasítást.

3. A tűzrendészeti szabályokat nem tartották be és azokat nem is ismerték. A benzines kannát előírásszerűen fél méter magasan és a munkahelytől 10 méternél távolabb kellett volna elhelyezni.

4. Az időszakos munkavédelmi szemlén megállapították ugyan a szerszámok hibáit, de javításukról nem gondoskodtak. A melegítő pisztolyok például nem voltak megfelelőek.

5. A dolgozókat túlzottan igénybevették. Volt, aki egyfolytában 23 órája hegesztett. A fáradt emberek mellőzték a szükséges óvatosságot.

6. Nem mérték fel előzetesen egyes munkamozzanatok veszélyességét és nem gondoskodtak az esetleges veszélyek elhárítására óvórendszabályokról. Ennek az óvórendszabálynak az új hegesztési munkamódszer üzemszerű alkalmazásakor már a dolgozók rendelkezésére kellett volna állni. Ezt ismerve és alkalmazva elkerülhették volna a súlyos kimenetelű balesetet.

Szigorúan követeljék meg az előírások betartását

A fentiek bizonyságtételei annak a cikknek, melyet a Munkavédelmi őrjárat rovatban a szakszervezeti központ munkavédelmi osztálya közölt a vezetők felelősségéről, a 2080. sz. rendelet ismeretéről, a dolgozók oktatásáról, az üzemi szemlék helyes megtartásáról stb.

A felsorolt hiányosságok és a baleset arra intenek, hogy mindenütt határozottabban kell megkövetelni a munkavédelmi rendelet végrehajtását. Sehol sem tűrhetjük meg, hogy bárnilyen címen bárki kockáztassa a dolgozók testi épségét.

Dolgozóinknak világosan kell látniuk, hogy a munkavédelmi törvények betartása az ő érdekük. Ez az eset is arra int, hogy komolyabban kell venni a rendszeres baleseti oktatást. Ha a művezetők biztonsági szempontból jobban ismerték volna a munkát, akkor bátran elutasíthatták volna a főmérnök jogellenes utasítását.

Szocialista társadalmunk senkitől sem kívánja azt, hogy testi épsége, élete árán teljesítse a tervet. A munka az emberért van — s aki ezt szem elől téveszti, az súlyosan vét törvényeink ellen.

Utrata Tibor
Miskolc

Jó együttműködés — figyelemre méltó eredmények

— Az Épületelemgyártó Főnökség elsőrendű feladata, hogy a MÁV beruházási és felújítási munkáihoz elvégezze a szükséges fémipari és betonipari munkákat, elkészítse a nyílászáró szerkezeteket — mondotta Sándor József, a főnökség vezetője, amikor meglátogattuk a Kőér utcában szekelő telepet. *— Négy üzemrészünk van. Itt a Kőér utcában az asztalosok, fémiparosok és betoniparosok dolgoznak. A fűtésszerelő üzem dolgozóit az ország különböző részein foglalkoztatjuk. Ők nemcsak beruházási és felújítási munkát végeznek, hanem karbantartják a MÁV valamennyi épületében a központi fűtés berendezéseit.*

A Vosztok-brigád három tagja: Trabach György, Berki János és Nagy László a betonipari üzem dolgozói

Főnökségünk gyakran segíti a Magasépítési Főnökséget. Felajánlásainkat mindig az együttműködés szellemében tesszük meg, illetve teljesítjük. Ha néhány évre visszatekintünk és összehasonlítjuk eredményeinket, szembetűnő a fejlődés.

1955-ben 14 millió forint értékű munkát végeztünk. Az idei első félévben pedig termelésünk értéke mintegy 15 millió forintot tett ki, tehát félév alatt túlszárnyaltuk az 1955. évi termelési értéket. Ha ehhez figyelembe vesszük azt is, hogy 1955-ben 365 fős létszámmal dolgoztunk, most viszont 268 fővel, az eredmény még értékesebbé válik.

MIT MOND AZ SZB-TITKÁR

Ahhoz, hogy a munka jól menjen egy üzemben, feltétlenül szükséges a szakszervezeti bizottság mozgósító ereje. Az Épületelemgyártó Főnökség szakszervezeti bizottságáról Major József SZB-titkár ezeket mondja:

— 1956-ban dolgozóinknak 40 százaléka sem volt tagja a szakszervezetnek. Ma pedig száz dolgozó közül alig akad egy, aki ne tartozna közénk. Ezt úgy értük el, hogy aktivistáink jól végezték a felvilágosítást, és a bizalmi értekezleteken rendszeresen megbeszéljük a feladatokat. A versenyhirdető, a dicsőségtábla, a hangosbemondó mind-mind a jobb munka céljait szolgálja.

A szakszervezeti bizottság mellett újítási bizottság is működik. Ez nemcsak ellenőrzi az újítások intézését, hanem közvetlen segítséget nyújt az újítóknak az újítás elkészítésénél, kivitelezésénél. S mindez, nem hiábavaló. A H-típusú kerítéselemek gyártásánál alkalmazott újítás után például 20—30 százalékkal emelkedett a termelékenység. De lehetne sorolni tovább *Gozdag Alajos, Pálmai István, Mikolai Lajos, Tordai Miklós* és mások újítása nyomán született eredményeket.

— Nagyon sokat segít a munkában a szocialista brigád címért folyó verseny. Eddig négy brigád szerezte meg a címet. A brigádok között legjobb a vasbetonszerelőké. A tizenöt főből álló kollektívát *Barna Mátyás* vezeti, s ez a brigád a napokban vette fel a Vosztok nevet. Vállalta, hogy kifogástalan munkát végez mégpedig selejtmentesen és a betonacél felhasználásában 2 százalékos megtakarítást ér el. A segédmunkások továbbképzésére is kötelezettséget vállaltak a brigád tagjai.

Lukács József pártitkár arról beszélt, hogy a pártszervezetnek jó a kapcsolata a szakszervezeti és a szolgálati vezetőkkel és természetesen — a dolgozókkal is. Minden problémát, feladatot közösen oldanak meg. A pártszervezet segítsége legutóbb a munkafegyelem megszilárdításánál nyilvánult meg.

Lám, a jó együttműködésnek az Épületelemgyártó Főnökségnél is megvan az eredménye.

H. D.

Kevesebb, de súlyosabb balesetek a pécsi igazgatóság területén

A második negyedév eredményei azt mutatják, hogy külszolgálati főnökségeink sokat tettek a munkavédelemért. Az első rátekintésre szép képet mutat a statisztika. *Az igazgatóság területén 73-ról 58-ra csökkent a balesetek száma.* Kétség nem, hogy jó eredmény ez a 21 százalékos csökkenés.

Sajnos, ugyanakkor *a balesetek súlyossága 30 százalékkal emelkedett. Az egy balesetre eső átlagos munkakiesés 25,9* napról *33,9 napra nőtt.* Megállapítható ebből, hogy munkavédelmi tevékenységünk még mindig egyoldalú, s nem elég mélyreható. A munkanapkiesések növekedése miatt több munkaóra vész el és több táppénzt kell kifizetni.

Mindent el kell követnünk, hogy a súlyos balesetek még ritkábban forduljanak elő. Ez egyébként is elválaszthatatlan a termelési eredményektől. Több szolgálati hely — köztük *Dombóvár* és *Nagykanizsa* — tapasztalhatta ezt a saját kárán. Nem lehettek élüzemek a balesetek miatt. Fontos tehát, hogy fegyelmezettebb munkával, újításokkal, munkavédelmi őrségek szervezésével és minden egyéb módon törekedjünk a balesetek megelőzésére.

VÁRNAI LÁSZLÓ

Felelősségre vonás baleset miatt

Nálunk, a *Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-nél* az első félévben húsz esetben szabtak ki fegyelmi büntetést baleset miatt. De egyetlen esetben sem hibáztatták a műszaki vezetést.

Azt jelenti-e ez, hogy a műszaki vezetők már mindent megtettek a munkavédelemért? — Korántsem, de tény, hogy már többet törődnek a balesetelhárítással, mint korábban. A szerszámellátást megjavították, a gépek jobb karbantartásáról és a korszerűsítésről is gondoskodni kellene viszont. Ha ezt is megtesszük, akkor nemcsak őket, de másokat sem kell majd felelősségre vonni . . .

Szentgáli István

Két állomás között

A gyorsvonat 15 kilométeres sebességgel rohan Budapest felé. Az utas a gyalogosok átlagteljesítményével tört a hátsó kocsik egyikéből a folyosókon keresztül a büfékocsi irányába. Természetesen az ajtókat tárvanyitva hagyja, hisz ha becsukja, legalább egy perccel később jut rég áhított söréhez.

Az egyik kocsiban a kalauzba ütközik, aki végignézve az utas mögött tátongó bűnjeleken, megállítja és kéri, hogy ne hagyja nyitva az ajtókat.

A válasz azonnal kész, az elfoglalt, sietős ember hangján: — Azért van itt magát

A jegyvizsgáló udvarias modorban felvilágosítja:

— Én azért vagyok itt, hogy az utasokat figyelmeztessem, hogy az ajtót annak kell becsukni, aki kinyitotta.

Az utas előbbi véleménye mellett marad és sértődötten fűzi hozzá: — Minek néz egy utast?

A vita megfellebbezhetetlen lezárásául a kalauz csak annyit mond:

— Azzal, hogy így beszéltem, utasnak néztem, mert szabályaink egészen más intézkedést írnak elő a parázda emberekkel szemben.

A többi utas rászegeződő tekintetének hatására barátunk továbbmegy és az ajtót csendesen behúzza maga után.

F. K.

Nagy sikere van a vasutas operabérlet akciónak

A Magyar Állami Operaház Igazgatósága a Vasutasok Szakszervezetével történt megállapodás alapján vasutas bérletet bocsátott ki a következő színházi évadra. A bérleti előadások az Erkel Színházban kerülnek megrendezésre.

Országszerte örömmel fogadták a vasutasszakszervezet kultúrnevelési- és sportosztályának kezdeményezését. A bérletre magasszínvonalú és népszerű műsort állítottak össze, s ez méltán tartott igényt a fővárostól távol dolgozó vasutasok érdeklődésére is Meg nincs végleges adat.

eddig 1314 bérlet igénylés érkezett a szakszervezethez.

Ez jóval meghaladja a szervezés kezdetekor tervezett számot és bizonyítja, hogy a vasutas dolgozók ma már mindenütt részt kérnek a zenei művelődésből is.

Különösen jóleső érzés a jelentkezők névsorának olvasása.

Olyan dolgozók fognak az új idényben operába járni, akik eddig csak a rádióból ismerték Verdi és Erkel zenéjét.

Az opera igénye bizonyára megvolt már tavaly és előbb is, de a fővárostól távol levő szolgálati helyekről hosszú az út az Erkel Színházig. Vagy talán mégsem olyan hosszú?

Úgy látszik, hogy nem *Kelebia* állomásról, a határról, rendszeresen tizennégyen fognak feljarni az opera előadásokra. *Kaposvárról* 30, *Szentesről* 6. *Tapolcáról* 57, *Kisújszállásról* 8. s a távoli *Dévaványáról* 12 operabérletet kértek. Örvendetes adatok ezek. Nemcsak anyagi gyarapodásunkat tükrözik, de kulturális felemelkedésünknek is kézzelfogható bizonyítékai.

Az igényelt bérleteket szakszervezetünk megyei bizottságai osztják szét az igénylések szerint az egyes szolgálati helyekre. Szeptember végén és október elején mindenhová eljutnak a megrendelt bérletek. Szakszervezetünk kultúrnevelési és sportosztálya egyébként azt tervezi, hogy a bérleti előadásra Budapestre érkező vidéki vasutasok és hozzátartozóik számára

az előadások után városnézést, múzeum- vagy tárlatlátogatást rendez.

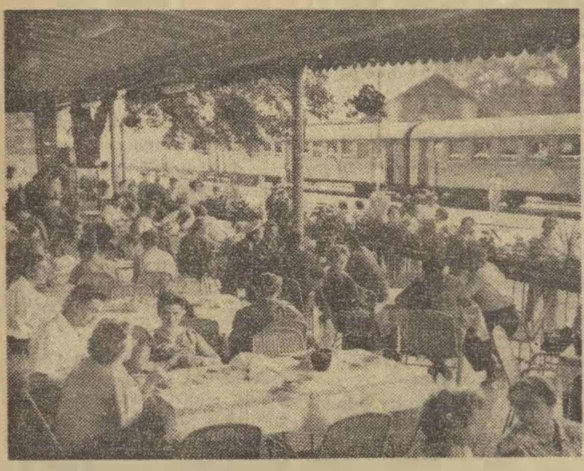
Itt adunk hírt a szombathelyiek kezdeményezéséről is. Ott elhatározták, hogy a bérlettulajdonosok számára az operaelőadás előtti héten TIT-előadás keretében ismertetni fogják a bemutatásra kerülő mű lényegét, megszületésének érdekes körülményeit. Ezzel kívánják segíteni a szombathelyiek zenei műveltségének fejlődését.

L. J.

Nyárvége Siófokon

Véget ért a nyár. A balatoni üdülők egymás után zárják kapuikat. Még néhány nap és a magyar tenger partja, ahol a nyári hónapokban tízezrek pihenték ki a munka fáradalmait, úgyszólván teljesen elnéptelenedik

Ezek az utasok Siófokon várják a vonat érkezését. Még azzal sem törődnek, hogy a perronon melegen tűz a szeptemberi nap



A szemfülesebbek az Utasellátó terraszán egy fekete, vagy hűsítő mellett töltik a várakozás perceit

S amikor befut az első vonat, megindul a népvándorlás. Ha már letelt a kellemes nyaralás, legjobb mielőbb hazatérni

Magasba lendül az indítótárcsa és a délutáni vonatcsoport utolsó szerelvénye is elhagyja Siófokot

(Hemző Károly riportja)

Fém helyett műanyaggyűrűk

A 23—1059 számú gőzmozdonyok dugattyúszelencéi rosszul tömítettek. Ez arra késztette a schwerini (NDK) fűtőház dolgozóit, hogy műanyag gyűrűkkel kísérletezzenek. A dolgozók fém- és műanyag gyűrűk használatbavételére gondoltak. Kívül műanyagot, a gőz felől pedig fémet alkalmaztak.

Az eredmény felülmúlta a várakozást. 1960. július 20-tól 1961. január 4-ig 71 186 kilométert futottak ezek a gőzmozdonyok kifogás nélkül. Az olajréteg rendben volt, az elhasználódás egyforma. A dugattyúvizsgálat után kicserélték a gyűrűket. Az új gyűrűkkel azóta újabb 80 000 kilométert tettek meg. Az újítás bevezetésével jelentős megtakarítást értek el.

Szombathelyen szerepeltek a szegedi dalosok

A Szegedi Petőfi Sándor Kultúrotthon „Hazánk” énekkara augusztus végén *Szombathelyen* vendégszerepelt. A száztagú énekkar tagjai nagy örömmel és igyekezettel készültek erre a szereplésre, s csak növelte lelkesedésüket, amikor a szombathelyi állomáson ünnepélyesen fogadták őket a járműjavító énekkarának tagjai.

Felejthetetlen emlékük marad a három Szombathelyen töltött nap. A vendéglátók figyelmesen gondoskodtak róluk. A két énekkar tagjai kicserélték tapasztalataikat. Közös szereplésük igen nagy sikert aratott. Alkalmuk volt *Kőszeg* megtekintésére is. A sikeres szereplésért a kar vezetőjét, *Erdős János* énektanárt és helyettesét, a fiatal *Szönyi Katalint* külön is dicséret illeti.

A szegedi dalosok köszönik a szíves vendéglátást és viszonzásul örömmel várják a szombathelyieket.

T. K.

Dombóvári dolgozó diákok

— *Szívesen tanulnak a mi dolgozóink* — állapította meg *Fuchsberger János* szakszervezetünk *Tolna* megyei bizottságának elnöke, amikor az idei beiskolázás eredményeiről kérdeztük. Hamarosan meggyőződhettünk arról, hogy szavaiban nincs semmi túlzás. A *dombóvári fűtőházban* maguk a dolgozó diákok mondták el véleményüket a tanulásról.

Szeptember 11-én délután tartották a tanévnyitó ünnepséget a dombóvári általános iskola esti tagozatán. Több munkatársával együtt ott volt az ünnepségen *Szatmájer Béla*, a fűtőház kazánkovács brigádvezetője is. Újra beült az iskolapadba, hogy elvégezze a VII. osztályt. Harminkilenc éves és a kisebbik lánya is most járja a hetediket.

Akinek életszükséglet lett a betű

— *Szívesen tanul?* — kérdeztük.

— *Igen* — mondta, de némi szünet után hozzátette: — *Ne gondolja, hogy a múlt iskolaévben könnyű volt elvégezni az V. és a VI. osztályt. Elszoktam én a tanulástól még mielőtt hozzászokhattam volna. Alig voltam 13 éves, de már napszámba kellett járni az iskola helyett. Most próbálom pótolni a mulasztottakat.*

Olajos, izmos keze a nagykalapács nyelének szorításához edződött. Fekete haja már itt-ott őszül. Próbáljuk őt elképzelni, amint az iskolapadban ül és az áltörtekkel bajlódik a számtanórán. Tiszteletre méltó dolog ez. S az is, amiért csinálja.

— *Távolabbi céljaim nincsenek a tanulással* — mondta mosolyogva — *mert nem akarok én már nagyobb ember lenni. De érzem, hogy hasznos a tanulás. Amióta újra diák lettem, nekem is életszükséglet a betű. Már mindennap elolvasom az újságot. Jobban látom a világ dolgait.*

Németh János 31 éves kazánkovács, a fűtőház KISZ-titkára. Tagja a Szatmájer-brigádnak. Most járja a VIII. osztályt. Ő miért tanul?

— *Nálunk követelmény a tanulás. A szocialista brigád cím elnyeréséért versenyzünk és magunk vállaltuk, hogy mindannyian elvégezzük az általános iskolát. A brigádból Fodor János is velem jár a VIII. osztályba. Meg aztán tudja — a feleségemnek meg van a nyolc általánosa, s nem akarom, hogy azt mondja: ő az okosabb ...*

Ritka példamutatás

Nem mondta, de sejtjük, hogy nemcsak azért tanul. Belső parancsra is is teszi, hiszen KISZ-titkár — illik példát mutatnia ... Mint ahogy *Várhegyi Antal*, a fűtőház kultúrfelelőse sem azért végezte el két éve a nyolcadik osztályt, mert feltétlenül kellett. Hiszen megvolt neki az már rég. De ő szervezte a több bieket a dolgozók általános iskolájába és jól tudta azt, hogy a legmeggyőzőbb érv a példa. Legalább felfrissítette a tanultakat.

A munka mellett iskolába járni nem könnyű dolog. Hetenként kétszer öt óra az iskolapadban és a készülés otthon a házkörüli munkától, a pihenéstől meg a szórakozástól veszi el az időt. Mégis sokan, egyre többen vágnak neki a tanulásnak. A fűtőháztól 31, a pályafenntartástól több mint 50 dolgozó jár az általános iskolába. Hasonló a helyzet az állomás és a fatelítő dolgozói körében is. Végleges adatok még nincsenek, hiszen van, aki csak ma határozza el magát a tanulásra, van, aki holnap. Most még elfogadjak a beiratkozást.

Segíteni akarja a dolgozók általános iskolájában tanulókat a dombóvári vasutas kultúrotthon is. *Bence János*, a kultúrotthon igazgatója elmondotta, hogy konzultációs szobát létesítenek, ahol esténként egy-egy tanár foglalkozik majd azokkal, akik nem értik eléggé a tanyanyagot, vagy éppen a szolgálat miatt hiányoztak az óráról. Szeretnék ugyanis elérni, hogy az idén a dolgozók általános iskolájában necsak a létszám, de a színvonal is növekedjék.

Szabályos szabálytalanság

A feleségem és a fiam *Budapestre* utaztak augusztus 24-én reggel a *Rákoscsaba-Ujtelepről* 6,28 órakor induló vonattal. Feleségemnek bérlete volt, fiamnak pedig egy 50 filléres személyzeti jegyet kellett váltania. Ezért idejekorán kimentek az állomásra. Hiába siettek azonban, mert a pénztár csak 6,35 órakor nyitott, hiszen a pénztáros csak azzal a vonattal érkezik ide, amelyikkel ők indulni akarták.

Ilyen esetekben a jegyvizsgáló ad menetjegyet, természetesen a rendes pénztári áron. *Podmaniczky László* hatvani jegyvizsgáló nem alkalmazta ezt a szabályt. Ehelyett a *Keleti pályaudvaron* leadta az utast. Ott jobban ismerték a helyzetet és közölték a jegyvizsgálóval, hogy eljárása helytelen volt.

Úgy hittük, ezzel az ügy elintéződött. Tévedtünk. Néhány nap múlva megérkezett szolgálati főnökségemre kísérőirattal a jegyzőkönyv, az utazási jegy és egy 5,50 forintra kiállított utánfizetési csekk.

Tehát büntetést kellene fizetnem. Vajon miért? Szerintem mi nem követtünk el szabálytalanságot. De úgy vélem, szabályos szabálytalanság lenne, ha a késői pénztárnyitás miatt minket buntetnének. Nincs szó nagy buntetésösszegről, nem ezért, hanem a bürokrácia miatt írtam ezt meg.

Balatoni Henrik

KÖSZÖNJÜK

Most, amikor kisebbik lányunk, Évike is elhagyta a Hámán Kató napköziotthont, ezúton is köszönetet mondok az Északi Járműjavító szakszervezeti bizottságának, hogy lehetővé tette két kislányunk elhelyezését, neveltetését. Öt éven keresztül jártunk felségemmel együtt a napközibe a gyerekekért. Ez idő alatt egyszer sem hangzott el ajkukról, hogy nem akarnak oda menni. Sőt, alig várták, hogy a napközibe menjenek.

Hogy a gyerekek szerettek a napközibe járni, szerették nevelőiket, mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy esténként alig győztük hallgatni meséiket, és azokat a verseket, amelyeket a felnőttektől tanultak. Az óvodásdi játékba nem egyszer bennünket, felnőtteket is bevontak.

Ebből is látszik, hogy a Hámán Kató napköziotthonban igen jó nevelő munka folyik.

Köszönjük a szerető gondoskodást, köszönjük a gyerekek ballagásakor kapott iskolai csomagot.

Sárkány József és felesége
Budapest.

KÖSZÖNJÜK A NYARALTATÁST

Ezúton mondanak köszönetet azok a Békés megyei vasutas szülők, akiknek gyermekeit a szakszervezet nyaraltatta.

Örömmel tapasztaltuk, hogy gyermekeink szórakozása, pihenése és ellátása kifogástalan volt. Gyermekeink ma is gyakran emlegetik a nyaralás kellemes élményeit.

B. Gy.
Békéscsaba

A Keleti-pályaudvar ajándéka

Olvasószoba a vonatkisérőknek

— *Ajándéknak, meglepetésnek szántuk ezt az olvasószobát ...* — mondta *Viss Lajos* állomásfőnök, amikor a Keleti-pályaudvar laktanyajába kalauzolt bennünket, ahol az első emeleti folyosó végében nyílik az új olvasószoba csipkefüggönnyel díszített fehér ajtaja.

A déli fekvésű szobának öt ablaka van, bőven jut ide a nap fényéből. Modern csillár és falilámpák szolgáltatják az esti és éjszakai világítást. A mennyezet fehér, a falakat halványzöld, fehérmintás festés borítja. A kőpadlót piros kókusz-szőnyeggel tették meleg, otthonos hangulatúvá.

A hat kerekasztalon jól mutatnak a kék asztalterítők. Rajtuk a virágvázák friss, piros szegfűvel. Az asztalok körül csővázas székek. Egy könyvszekrény és képeslapokkal megrakott kis asztalka egészíti ki a szoba berendezését. Az ablakokat sárköz mintás függönyökkel és virágos oldalkárpittal díszítették.

Kedvet kap az ember, hogy egy órácskára beüljön ide, egy jó könyv társaságában ...

Az olvasószoba berendezői elsősorban az idegen telepállomásokról érkező vonatkísérőkre gondoltak, akik két-három órát töltenek a pályaudvaron. Igazán kulturált körülmények között várhatják itt szolgálatuk folytatását.

— *Akkor jutott eszünkbe az olvasószoba létesítésének ötlete, amikor az idei vasutasnap alkalmából versenyfelhívást intéztünk a kulturált utazás biztosítására, a többi állomáshoz* — hallottuk *Tóth III. Andrástól*, a pályaudvar szakszervezeti bizottságának titkárától. — *Saját erőnkből, főként társadalmi munkával valósítottuk meg ezt az elképzelést. Van itt ötven kötet könyv, három sakk-készlet. Gondoskodunk arról is, hogy a legfrissebb újságok és folyóiratok mindig itt legyenek.*

Bizonyos, hogy nagy „forgalma” lesz ennek az olvasószobának, hiszen naponta átlag 450 vonatkisérő fordul meg a Keleti-pályaudvaron.

L—cz

Tudósítás helyett

Az abonyi nyugdíjas vasutasokról

Kedves meghívásra utaztam *Abonyba*, ahol szeptember 6-án a vasutasszakszervezet abonyi nyugdíjas csoportja nagygyűlést tartott a tanácsháza dísztermében. Eredetileg tudósítást kellett volna írnom erről az eseményről. De úgy érzem, amit Abonyban tapasztaltam, csak közvetlenebb élménybeszámolóban mondhatom el igazán.

Abonyban 107 szervezett nyugdíjas vasutas él. A mostani volt a kilencedik idei nagygyűlésük, tehát havonta rendszeresen megbeszélik a legfontosabb problémáikat. Olyan érdeklődéssel hallgatták *Somogyi István* abonyi tanácselnök előadását a világ dolgairól, mintha nem is lenne a hátuk mögött hat-hét évtized munkája, gondja, bánata és öröme.

Tudják, hogy milyen drága a béke

Az előadó a békéről beszélt. Elmagyarázta, miért fenyegetik a békét a német kérdéssel kapcsolatos nyugati mesterkedések. Kissé hosszúra nyúlt az előadás, de az öregek nem bóbiskoltak a széksorokban. Lankadatlanul figyeltek. Jól tudják, milyen fontos, milyen drága a béke, hiszen átélték már két világháborút. Gondjuknak érzik tehát a béke fenntartását a maguk nyugodt öregségéért, aggódnak gyermekeikért, unokáikért — a jövő nemzedékek és a világ sorsáért.

Ezt a gondot és tettrekészséget éreztem a nyugdíjas csoport vezetője, *Skribek Janka* lelkesehangú beszédéből is. Kifejtette, hogy 107 millió tagot számlál a Szakszervezeti Világszövetség. Ők itt Abonyban csak 107-en vannak és éppen milliomod részét képezik a békért harcoló hatalmas munkástömegnek. Parányi rész ez, de nagy önbizalmat ad ehhez a végtelen erőhöz való tartozás tudata.

Megható az a figyelem és odaadás, amellyel a szűkebb közösség, Abony község dolgai iránt is viseltetnek ezek a derék öregek. Mivel sok szabad idejük van, a község vezető szerveinek hasznos segítséget tudnak adni a megfelelő közhangulat kialakításához. Az utóbbi napokban Abonyban is több só fogyott a boltokból ... A tapasztalt, szervezett dolgozók megnyugtató hangja jól csillapíthatja a vásárlási láz tüneteit. Bizonyos, hogy segíteni fognak, mint ahogy az idei nyáron az aratás munkájában is segítettek a termelőszövetkezeteket.

Anyagi erőink végesek

Nem mellőzhetem az itt hallott aggodalmaskodó és néha türelmetlen hangokat sem. Így merült fel az özvegyi nyugdíjak felemelésének igénye és általában a nyugdíjrendezés problémája. Abban igazuk volt a felszólalóknak: jó lenne, ha javulna a nyugdíjasok anyagi helyzete. Erre törekszik kormányzatunk is. De anyagi erőink ma még végesek, s egy cseppet sem növeli azokat a türelmetlenség ... Némelyik azon aggódik, hogy nem veszik-e majd el az utazási kedvezményt. Pedig, akinek nem üzérkedésre használja a szabadjegyet, annak igazán nincs miért aggódnia.

Megnyugtató és nagyon hasznos, ahogy összetart és részt vesz a társadalmi életben, szakszervezetünk életében a nyugdíjas vasutasok abonyi csoportja. Külön helyiségük, biliárdtermük, társalgójuk és televíziós szobájuk van a község kultúrotthonában. Rendszeresen találkoznak itt egymással és kellemes szórakozással töltheti öreg napjaikat. Bizony, hasznos lenne, ha más községek és városok nyugdíjas vasutasszakszervezeti csoportjai is követnék az abonyiak példáját.

Lőrincz János

Sport

Lenkei befutott a felnőttek közé

Az 1961. országos felnőtt úszóbajnokság kellemes megle-petése a fiatalok előretörése. Számunkra különösen örvendetes a BVSC fiatal úszóinak várakozáson felüli sikere. közülük is a serdülőkorú, nagyon tehetséges Lenkei szereplése. Ez a 15 esztendős, jó felépítésű szőke fiú, aki eddig csak az ifjúsági versenyeken tarolt és döngette a csúcsokat, a felnőtt bajnokságon is kitett magáért. A 100 méteres gyorsúszásban 57.6-ot úszott és a harmadik helyen végzett, 100 mellen 1:14.1-es idővel nemcsak első lett, hanem az országos rekordot is beállította. Ezenkívül 200 méteres mellúszásban is aranyérmet szerzett.

Lenkei Feri ezzel a teljesítményével betört a felnőttek közé.

Lenkei után Bodóki Csaba következik a sorban. A fiatal versenyző a szakemberek megle-petésére megnyerte a vegyesúszást, az 1500 méteres gyorsúszásban pedig Katona mögött a második helyen végzett. A BVSC fiataljai közül említést érdemel még Száll 100 gyorson elért 58,5-ös ideje és a 4x100 méteres vegyesváltó eredménye. Bár ebben a számban a harmadik helyen végeztek. 4:33,4 perces eredményükkel országos ifjúsági csúcsot javítottak. Ez az eredmény azért is figyelemre méltó, mert a váltóban egy ifjúsági és három serdülő versenyző úszott. A BVSC férfi 4x100-as gyorsúszó váltója a második helyen végzett.

A BVSC műugrói is szépen szerepeltek. A férfi műugrásban Konkoly az első Gerlach pedig a harmadik helyen végzett. A toronyugrásban Konkoly ezüst érmet szerzett. A női műugrásban Szabó Teréz első, toronyugrásban pedig második lett.

A Kilián Testnevelési Mozgalom hírei

Jó kezdés után gyenge folytatás

Az Északi Járműjavítóban idejében hozzáfogtak a Kilián-mozgalom szervezéséhez. Négy hónappal ezelőtt, május közepén már nagyszabású pontszerző versenyt rendeztek a Törekvés sporttelepén. Az első verseny, amelyen mintegy 140 fiatal vett részt jól sikerült.

A jó kezdés után azonban *elmaradt a folytatás.* Május óta üzemünkben nem rendeztek olyan versenyt, ahol lehetőség nyílt volna a fiatalok számára, hogy gyarapítsák a Kilián-pontok számát. Bár igaz, hogy a tömegsportélet a nyári hónapokban sem szunnyadt. A hagyományos házibajnokságokban labdarúgásban tizenhárom, asztaliteniszben tíz, sakkban pedig húsz csapat mérte össze tudását. Labdarúgásban ezekben a napokban játsszák a döntőket.

Az *Ifjúság a szocializmusért mozgalomban* 490 fiatal vesz részt az Északiban. Hogy a negyedik pontot teljesíteni tudják, a KISZ-szervezet *Kőszegre* és *Esztergomba* szervezett kirándulást. A kőszegi kirándulóson 46, az esztergomin jóval többen vettek részt.

Az üzem sportvezetői úgy tervezik, hogy szeptemberben újabb Kilián-versenyt rendeznek. Reméljük, ez a terv megvalósul.

Kancsura György

A füzesabonyi villamos vonalfelügyelőségnél mindenki részt vesz a Kilián mozgalomban

Igen jó kollektív szellem alakult ki a füzesabonyi villamos vonalfelügyelőség vezetői és dolgozói között. Ahogy mondani szokás, jóban, rosszban együtt vannak.

A Kilián testnevelést mozgalomban is valamennyien részt vesznek. Kecskés László főmérnök és Fejes András irodavezető fejében született meg elsőnek ez a gondolat. Amikor javaslatukat a dolgozók megismerték, úgy határoztak, hogy kivétel nélkül bekapcsolódnak az új testnevelési mozgalomba.

A felhívást követő harmadik napon valamennyien befizették a 10 forint részvételi díjat.

170 jelentkező a Szombathelyi Járműjavítóban

Évek óta élénk tömegsportélet folyik a Szombathelyi Járműjavítóban. Az üzemi bajnokságokat például minden évben élénk érdeklődés közepette bonyolítják le. Az idén is öt sportágban — labdarúgás, röplabda, sakk, asztalitenisz és teke — rendeztek bajnokságot az osztályok között. Ezenkívül Sopronba, Keszthelyre, Szegedre és Kőszegre szerveztek temetőtúrát.

Az üzem sportvezetői — élükön Kökényesi István tömegsport felelőssel — az idén a Kilián-mozgalom jegyében rendezték meg a bajnokságokat. Az üzemben gondos szervező munka előzte meg a mozgalom májusi nyitányát. Ennek nyomán 170 dolgozó jelentkezett. Ebből 146-an már a 10 forintot is befizették. S ami a legfontosabb, a jelentkezők többsége szépen gyűjtögeti a pontokat. Nagyon sokan akadnak olyanok, akik több mint 50 pontot gyűjtöttek össze.

Hogy a télen se maradjanak sport nélkül a dolgozók, a tömegsport-bizottság úgy tervezi, hogy a téli hónapokban tekében, sakkban és asztaliteniszben terembajnokságot rendez a mozgalom keretében.

Többet ér a mozgó kocsi, mint a kocsiálláspénz

Igazgatóságunk székhelyén a meghívottak és a nagyobb állomások vezetői előtt *Lindner József* szakosztályvezető a teherkocsik gazdaságos kihasználásáról tartott előadást. Legfontosabb feladatul jelölte meg a teherkocsik gyorski- és berakását, jó kihasználását, gyors továbbítását.

Lindner elvtárs bevezetőjében az utóbbi évek szállítási volumenének emelkedését ismertette. Hozzáfűzte, hogy *az évről évre emelkedő teljesítmény csak a szállítás jobb szervezésével vált lehetségessé.* Régebben az volt a gyakorlat, hogy egyes állomásokon nem a vasutas dolgozók, hanem a szállíttató felek válogatták ki a küldeménynek és a távolságnak megfelelő kocsikat. Így sok volt a téves intézkedés.

Napjainkban csak a vasutasok végzik ezt a teendőt. Így messzemenően érvényesül a teherkocsik jobb kihasználásának követelménye. A legnagyobb terhelésű kocsikkal a legtávolabbra küldött árukat szállítjuk. Ez nemcsak az adott szolgálati hely, vagy igazgatóság versenyeredményeit javítja, hanem a népgazdaság számára is hasznos. *Tavaly például csupán a kocsik gazdaságos kihasználásával 110 millió forint többletnyereséget értünk el országos viszonylatban.*

Júliusban a szegedi igazgatóság 101,12, augusztusban 100,69 százalékot ért el a kocsikihasználásban. *Különösen gyenge még a gyűjtőkocsik kihasználása.* Ezeknél az 5,2 tonnás tervvel szemben eddig csak 3,83 tonnát teljesítettünk.

Az őszi forgalommal kapcsolatos megbeszélések eddig nem mindenütt hoztak megnyugtató eredményt. Értékelés szerint *Algyőn* 70, *Kötegyánon* 79,8, *Mezőhegyesen* csak 98,5 százalékra teljesítették a kocsikihasználási tervet. De vannak már jó eredményt elérő szolgálati helyeink is: *Kiskunhalason* 125,7, *Szentesen* 105,3, *Kecskeméten* 103,7 százalékot értek el a kocsikihasználásban. Különösen dicséretre méltó munkát végeztek *Békéscsaba* állomás dolgozói, akik a havonként helyi feladásra kerülő közel kétezer kocsi mellett is 109 százalékra teljesítették kocsikihasználási tervüket.

Nagyon fontos tényező a kocsifordulók gyorsítása is. Az őszi forgalom során igazgatóságunk területén is több kocsira van szükség. Nem szabad megtűrni, hogy olyan sok kocsiálláspénz merüljön fel, mint *Szegeden*, ahol havonta több mint ötszáz kocsi után fizetnek. Sok a kocsiálláspénz *Kiskundorozsmán, Mezőhegyesen, Nagykőrösön, Hódmezővásárhelyen, Kecskemét-Alsó* állomáson is. A vasútnak nem kocsiálláspénzre, hanem több kocsira van szüksége az őszi forgalom sikeres lebonyolításához.

Sziládi Sándor

Sporthírek

Debrecen várossá nyilvánításának 600. évfordulója ünnepi sportműsorának keretében országos ifjúsági kötöttfogású birkózó-versenyt rendeztek. A versenyen 22 egyesület 122 versenyzője, köztük számos vasutas-birkózó vett részt. A BVSC két első és két második, a Törekvés két első és egy harmadik, a Debreceni VSC két első helyezést szerzett. Az összesített pontversenyben is a BVSC végzett az első helyen.

Befejeződött az országos felnőtt és ifjúsági vízilabda-bajnokság. A BVSC felnőtt csapata az ötödik helyen végzett. Az ifik viszotn ezúttal is kitettek magukért. Sorrendben ötödször nyerték meg a bajnokságot. Az ifjúsági csapat tagjai közül Konrád III és Togyeriska már az első csapatban is helyet kapott. A csapat kiemelkedő teljesítményére jellemző, hogy közel másfélszáz gólt dobtak.

A Minszkben megrendezésre kerülő nemzetközi férfi és női vasutas tornászbajnokságon a magyar versenyzők is részt vesznek. A kétnapos viadalon a következő versenyzők képviselik színeinket. Férfiak: Horváth (Szombathely), Detről és Sugár (Pécs). Fehér (Debrecen). Kiss (Testvériség). Nők: Déval, Tolnai M., Tolnai K. (Pécs).

Kár volt megijedni

Szeptember 2-án Miskolcra akart utazni a feleségem. A Keleti-pályaudvaron csak az első osztályon talált helyet. Bőröndjét elhelyezte az egyik kocsiban és leszállt, hogy különbözeti jegyet váltson. Mire visszaérkezett, eltűnt a vonat. A kérdéses vágányon ugyanis előbb még a nagykátai vonat állt, s csak később tolatták be a miskolcit.

Feleségem nagyon megijedt, hogy mi lesz a bőröndjével. Kérte a kapust, hogy segítsen rajta. Az készségesen segített. Azonnal telefonáltak Rákosra, hogy a bőröndöt vegyék le a vonatról. Egy órával később átvettük az elveszettnek hitt csomagot teljesen sértetlenül, hiánytalanul.

Feleségem és a magam nevében ez úton is köszönöm a gyors és megnyugtató intézkedést.

Faragó Kornél
Budapest

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** Mautner Sándor u.-i 1 szoba komfortos (keleti fekvésű, nagyméretű) lakásomat esetleg 2 szobásra, ráfizetéssel. Budapest területén. Érdeklődni: 267-078 telefonon bármikor.

— **Két szoba, összkomfortos,** debreceni, MÁV-szolgálati lakásomat elcserélném hasonló budapestire, vagy környékére. Érdeklődni: 'Bp. XIV., Fogarasi út 37. III. 11. dr. Dudás István.

— **Veszprém-külső váltóőri** szolgálati helyemet szolgálati lakással — elcserélném valamelyik alföldi városban, lehetőleg a szegedi igazgatóság területén. Kuklai József váltóőr, Veszprém-külső állomás.

HIREK

Magánügy? – Közügy?

Ezt döntse el az olvasó!

Elmondok egy velem történt, azaz történő ügyet, mely jól tükrözi az olyan, rosszul értelmezett gazdaságosságot, szabályosságot és rendelettiszteletet, ami elvezet a bürokrácia hinárjába.

Vasútüzemi lakásról van szó.

Kerítéscsere vált szükségessé. Nem könnyen, de megtörtént. A villanycsengő tartóoszlopát le kellett szerelni. Van kerítés, nincs csengő. Gondoltam, szólok a területileg illetékes villanyszerelőknek, akik kijönnek és visszarögzítik az oszlopot és hozzákötik a drótokat. Ott egy udvarias, készséges hang közölte velem, hogy az illetékes pályamestertől kérjek írásos megrendelőt.

Kértem. Válasz: megrendelést csak az osztály adhat. Az osztályon, mármint a pályafenntartási főnökségnél, azt mondták, hogy forduljak a budapesti igazgatóság IV. osztályához.

Fordultam. Ott azt mondták, hogy még egyet forduljak, de most a II. osztály felé. Még egyet fordultam. Majd a vonalbiztos elintézi — mondta egy szelid baritonhang a telefonba. Közben eltelt egy nap, több nap, több hét, több hónap... Végre megtudtam, hogy az én csengő-ügyemen a IV. osztály aludt el. Újra odacsengettem... Elküldtek a pályafenntartási főnökséghez. Onnan a pályafenntartáshoz, s onnan a villamosfelvigyázóhoz küldtek, vagyis minden elölről kezdődött. Azóta harmadszor fognak sárgulni a levelek, de a szolgálati értesítést hozó küldönc éppen akkorákat rugdal a kapumba, mint két esztendővel ezelőtt.

— Iyf —

— **Több mint háromezren tekintették meg** a nagykanizsai Thury György Múzeumban megrendezett vasúttörténeti kiállítást.

— **Új munkavállalások születtek** az SZKP XXII. kongresszusa tiszteletére Rákosrendező pályaudvaron. A dolgozók vállalták, hogy az őszi forgalom idején 104 százalékra teljesítik a tervüket.

— **Az őszi forgalmi feladatokról tanácskoztak** augusztus 27-én Szombathelyen Vas megye közlekedési, tanácsi, ipari és kereskedelmi szerveinek képviselői.

— **A Szakma Ifju Mestere címért folyó versenyben** 121 fiatal tett eredményes vizsgát a pécsi igazgatóság területén. Közülük 14 arany, 54 ezüst, 53 pedig bronzjelvényt szerzett.

— **A közelmúltban fejezték be Lengyelországban** a Katowice—Wroclav és a Varsó—Kutno vasútvonal villamosítását. Ezzel a villamosított vonalak hossza elérte az 1448 kilométert.

— **Komplexbrigád segíti a vasút őszi csúcsforgalmának zavartalan lebonyolítását** Gödöllő állomáson. A rakodási idő lerövidítéséért, a teherkocsik gazdaságosabb kihasználásáért és a kényszerkirakások számának csökkentéséért 11 vállalat között indult verseny.

— **240 sertésszállító kocsit rendelt a MÁV** ebben az évben a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyártól. A gyár az utolsó kocsit augusztus végén adta át a vasútnak.

— **Harminc kisteljesítményű dieselmozdonyt ad a MÁV-nak** a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár. A keskenynyomközű, 130 lóerős diesel-hidraulikus mozdonyok első példányai már elkészültek. Az év végéig a többit is elkészítik a gyár dolgozói.

— **Egyre több helyen alakulnak meg a munkavédelmi őrségek,** melyek jelentősen hozzájárulnak az utasítás és óvórendszabály, a szabályszerű munkavégzés megszilárdításához. Legutóbb a Déli pályaudvaron alakult meg a munkavédelmi őrség 60 fővel. Az őrség tagjainak kiképzése folyamatban van.

— **„Köszönöm, hogy vigyázott..."** — címmel szeptember 11-én délután és este nagy sikerrel szerelpelt a dombóvári kultúrotthonban a munkavédelmi kabaré. A vidám műsorban többek között fellépett Petress Zsuzsa, Lorán Lenke és Rátonyi Róbert.

— **Jól sikerült rőpgyűlésen foglalkoztak** a német kérdéssel a pécsi igazgatóság dolgozói. A békebizottság aktívái tényeket, adatokat soroltak fel a Nyugat-Berlinben működő kémek és diverzánsok cselekedeteiről és Nyugat-Németország újra felfegyverzéséről.

— **Szeretik a szolgálati helyüket.** A békéscsabai szakszertár IV. számadóságának dolgozói a feladatok maradéktalan elvégzése mellett nagy gondot fordítanak szolgálati helyük, az irodák és a raktárak belső és külső rendjére, tisztántartására.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Várnai László, Pécs, Surman Imre, Budapest, Boldizsár Gyula, Békéscsaba, Bali Ferenc, Budapest. Faragó Kornél, Budapest, Balatoni Henrik, Budapest, Sziládi Sándor, Szeged, Totka Károly, Szeged, Szentgáli István, Gyöngyös. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Windhoffer Kálmánné, Győr, Bognár Károly, Tapolca. Panaszukat, észrevételüket illetékes helyre továbbítottuk.

Vágány Károly, Tápiószele. Panaszával kapcsolatban intézkedtünk. Ha a jövőben hasonló jellegű problémákkal találkozik, annak hivatalos ügyintézése az illetékes pft. szervhez átírt megrendelő alapján történhet.

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

KERESZTREJTVÉNY

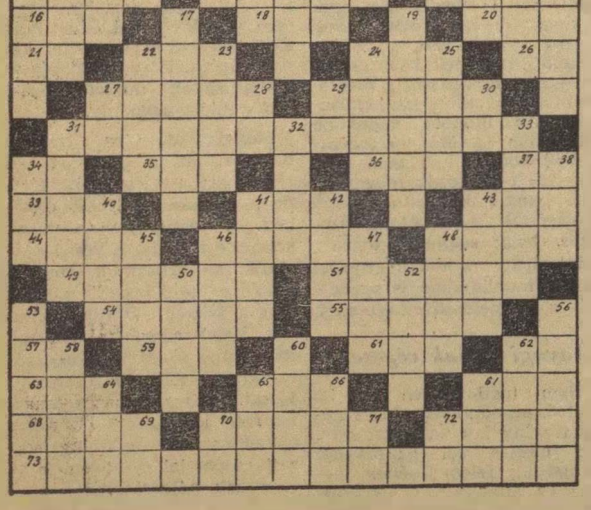
Vízszintes: 1. Törvény a vasúton. 13. Európai főváros. 14. Rovar. 15. Sakk műszó 16. Tülkösszarvú afrikai állat. 18. Német dal, ahogy kimondjuk. 20. Portugál gyarmat Indiában (ék. fel.) 21. Zola magánhangzói. 22. Állóképes film. 24. Mondat vége! 26. M. S. 27. Zajló folyó. 29. Végső erőfeszítés a cél közelében. 31. Az ilyen szállítás igen gazdaságos. 34. Német összevont névelő. 35. Pálca. 36 Berlini állatkert. 37. Római 2. 39. Esély. 41. Tartó. 43. Ipari növény. 44. Bogas ikerszava. 46. Kézimunkázik. 48. Ilyen ház is van. (ék. fel.) 49. Titánia férje a Szentivánéji-álomban. 51. A Karolinák legnagyobb szigete. 54. Személyzet a vasúton. 55. Kiválasztott, idegen szóval. 57. Csonton található. 59. Mezőgazdasági eszköz. 61. Becézett női név. 62. Kicsinyítő képző. 63. Zug ikerszava. 65. Hogy, oroszul. 67. Erődítmény. 68. A Nagy-tavak egyike. 70 Svájci város. 72. Hegység Olaszországban. 73. A vasútkorszerűsítés egyik módja.

Függőleges: 1. Város a görög Nomosban. 2. ... Lisa, Leonardo da Vinci világhírű női arcképe. 3. Afrikai futómadár. 4. Indulatszó. 5. Területi bizottság. 6. Francia király. 7. Az északi mitológiában az óceán istene. 8. Vízinövény. 9. Doktor. 10. Kimondott betű. 11. Benn van a szövetségben. 12. Az anyag legkisebb részecskéje. 17. Kúszónövényes. 19. A francia forradalom egyik vezéralakja. 22. Vissza: vágószerszám. 23. Híres magyar költő. 24. Portugál világutazó. 25. Jugoszláv államférfi. 27. Cipész szerszám. 28. Véd. 29. F. N. 30. Csak a közepén! 31. Kép latinul 32. Nehézfém. 33, Belga város. 34. Névutó. 38. Foghús. 40. Megközelíthetetlen. 41, Fiatal szarvasmarha. 42. Kéve. 43. Belső szerve. 45. Suta ikerszava. 46. Vajon, hoz? 47. Becézett fiúnév. 48 ... morgana. 50. Rakodó. 52. Nizza. 53. Piramisáról híres egyiptomi város. 56. A Duna baloldali mellékfolyója. 58. Véreskezű római császár. 60. Vas megyei. 62. K T. 64. Felemelt zenei hang. 65. Szállító alkalmatosság. 66. Mázol. 67. Magot hint. 69. névelő. 70. Bánatos. 71. Iránymutató szó. 72. Személyes névmás.

Beküldendő: vízszintes 1, 31. 73. **Beküldési határidő:** október 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

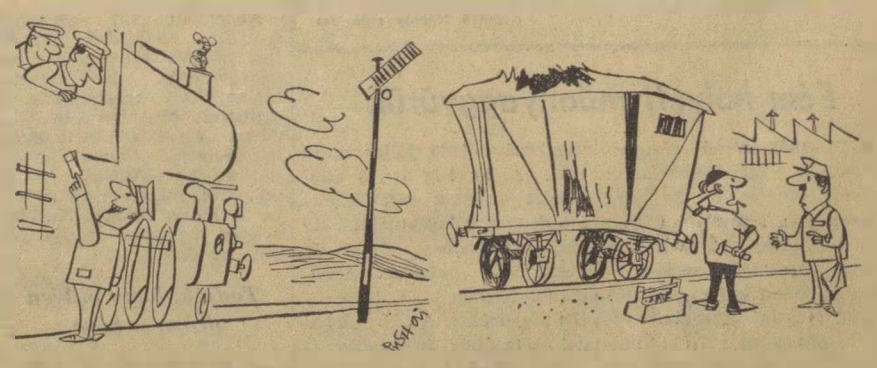
Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az őszi forgalom. Javításos. Személyszállítás.

Könyvet nyertek: Gergely Zoltán Bp, IV. (Újpest). Vécsey Károly u. 140 Fülöp Magda Bp., XI., Edömér u. 4. Romhányi Géza Bp., IX., Ipar u. 13. fsz. 1.



Közönségszervezés

A javítóvágányon



— *Átveszi a két operajegyet és biztosítjuk a zöld utat Pestig!*

— *Gondolja, hogy több kocsijuk lesz, ha több darabra törik?*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. OKTÓBER 2.

A világ dolgozóinak összefogása biztosithatja a békét

A nemzetközi szakszervezeti értekezlet, amelyet a német békeszerződés megkötéséért, a nyugat-berlini kérdés békés megoldásáért és mindennemű háborús provokáció elleni harc jegyében hívtak össze — szeptember 22—25 között ülésezett Berlinben.

Az értekezleten 47 országot és 11 nemzetközi szakszervezeti egyesülést 183 delegátus képviselt. Az öt világrész számos országának összesen 114 millió 282 ezer dolgozóját képviselték a tanácskozáson, nem számítva *Spanyolország, Görögország, Portugália* delegátusait, akik szintén jelen voltak és nem számítva *Nyugat-Németország* és *Nyugat-Berlin* 20 delegátusát és 12 vendégét.

69 delegátus olyan nemzeti vagy helyi szervezeteket képviselt, amelyek nem tagjai a Szakszervezeti Világszövetségnek. Ezek összesen 2 millió 282 ezer dolgozó nevében beszéltek.

A tanácskozáshoz számos szervezet, államfő — köztük *Hruscsov* szovjet miniszterelnök — juttatta el táviratát, levelét, amelyben támogatásáról, együttérzéséről biztosította a tanácskozást.

Memorandum a nagyhatalmakhoz

A konferencia kimerítően elemezte a jelenlegi nemzetközi helyzetet. Memorandummal fordult a *Szovjetunió*, az *Egyesült Államok*, *Nagy-Britannia*, *Franciaország* és a két német állam kormányaihoz, amelyben a német békeszerződés aláírására és a nyugatberlini kérdés rendezésére szólítja fel őket. A memorandum azonnali tárgyalásokat sürget az érdekelt hatalmak között a békeszerződés megkötésére, és hangoztatja, hogy a dolgozók minden erejükkel harcolni fognak azért, hogy a nyugatnémet militarizmusnak véget vessenek, hogy aláírják a két német állammal a békeszerződést, és ennek révén biztosítsák a világbékét.

A konferencia felhívással fordult a világ valamennyi országának dolgozóihoz. Ez a felhívás megrendítő erővel emlékezteti a dolgozókat azokra a szenvedésekre, amelyeket a legutóbbi világháború zúdított az emberiségre és mindenekelőtt a dolgozókra. *„Emlékezzetek az utolsó világháborúra!"* — hangzik a felhívás, majd arra szólítja fel a dolgozókat, hogy egyesítsék erőiket az új katasztrófa elhárításában.

Külön szólt a tanácskozás a *Német Szövetségi Köztársaság* dolgozóihoz és szakszervezeteihez, akiknek a béke megteremtésében a jelenlegi körülmények között különlegesen fontos szerepe lehet. *„Nem szabad megengedni, hogy a nácik bűnei még egyszer megismétlődjenek!"* — szól a felhívás. — *„Változtassátok szakszervezeteiteket a háborús előkészületek ellen folyó harc hatalmas bástyáivá!"* — *„Legyetek tudatában annak a felelősségeteknek, amely rátok hárul"* — fordul a felnívás a nyugatnémet dolgozókhoz.

A konferencia alaphangja az volt, hogy a dolgozók egységes fellépése, a közös akció megteremthetik a legkényesebb problémák békés úton való megoldásának lehetőségét, a nyugat-berlini kérdés békés megoldását.

Gördülékeny az ügyintézés — sokasodnak az újítások

Nem egy szolgálati helyen, üzemben az utóbbi hónapokban stagnál, vagy némileg visszaesett az újítómozgalom. Nem vonatkozik ez a megállapítás a *szolnoki járműjavítóra.* Itt az első félévben beadott újítások száma 26, az elfogadottaké 56 százalékkal emelkedett. Júliusban és augusztusban is tovább javult a vállalat újítási statisztikája. *A júliusban elfogadott újítások alapján például 220 ezer forint az előkalkulált megtakarítás.* Ez több, mint az első félévben elért összes megtakarítás fele.

55 000 forint újítási díj

Több oka van annak, hogy miért folyik lendületes újító tevékenység Szolnokon. Elsősorban a gördülékeny ügyintézés említendő. *Szekeres Ernő*, a vállalat új főmérnöke határidőre elvégzi az újítások elbírálását és hasonló munkát követel a szakvéleményeket készítő műszakiaktól is. Így az újítók nagyobb kedvvel foglalkoznak javaslatok készítésével, ötleteiket gyümölcsöztetik az üzem, a népgazdaság javára. De megtalálják a maguk hasznát is, hiszen *az első félévben 55 ezer forintot fizettek ki az újítóknak.*

Ötletben, javaslatban nincs hiány. Figyelemre méltó újítási tevékenységet fejt ki *Gajzágó László* anyagtervező. Nemrég fogadták el a 65 tonnás vonóhorgok kopott részeinek módosított javítására vonatkozó újítását, amelytől évente több mint 160 ezer forint megtakarítás várható.

Az újítók többsége szakmunkás. Olyanok, mint *Pál Szabó Károly* kovács brigádvezető, aki már többszörös újító és javaslatait rendszerint maga is valósítja meg. Legutóbb a hordrúgó-hevederek sorjázásához készített szakító szerszámot. Ezzel gépre vitte az addig kézzel végzett sorjázást. Évente 15 ezer forint megtakarítást eredményez ez az újítás.

Munkahelyén kerestük fel *Pál Szabó Károlyt* és véleményét kértük a vállalat újítási mozgalmáról.

A műszakiak a mozgalom segítői

— *Régebben nálunk is döcögött az újítás, de amióta új főmérnökünk van, megváltozott a helyzet. Meggyorsult a javaslatok elbírálása,* — válaszolta kérdésünkre. — *Szocialista brigádom vállalásában az újítások készítése is szerepel. Ezzel akarjuk elősegíteni, hogy pártunk irányelveinek megfelelően a termelés növelésének kétharmad részét a termelékenység fokozása révén érjük el. Az újítások kidolgozásához nagy segítséget kapunk műszaki vezetőnktől — Vásár József reszortvezetőtől és Tisza István művezetőtől.*

A szakszervezeti újítási és észszerűsítési bizottság *Zentai József* vezetésével azért agitál, hogy a műszakiak segítsék a dolgozók hasznos javaslatainak megvalósítását. Nem eredménytelenül teszik ezt.

Minden osztályon van egy műszaki dolgozó, aki újítási összekötő és rendszeresen patronálja a munkásújítókat. Ilyen a mozdonyosztályon *Szilágyi Jenő* reszortvezető, fiatal mérnök is. Elmondta, hogyan segítette megvalósulni legutóbb *Mák Lajos* szerkocsi lakatos újítását.

— *Még nincs darujuk a szerkocsi-javítóknak. Ezen akart segíteni a szerkocsira szerelhető forgódaru készítésével Mák Lajos. Tervet rajzolt és bemutatta nekem. Kijavítottam a rajz hibáit és tanácsokat adtam, hogyan készítse el az ötletes szerkezetet. Amikor Mák Lajos munkatársai látták a készülő forgódarut, kinevették az újítót. De kissé elcsodálkoztak, amikor látták, hogy én próbálom ki az elkészült szerkezetet. Ez mindjárt megnövelte az újító tekintélyét.*

Sok munkát ad az újítások ügyintézése *Sárkány Imrének*, az újítási csoport vezetőjének és munkatársainak. Lelkiismeretesen és szorgalmasan végzik az ügyek intézését, mert tudják, hogy ez nagyon fontos a vállalat újítási mozgalmának jövője szempontjából.

ÉLETMENTŐ HIDÁSZOK

Az életmentő brigád a három kisfiúval

Szeptember 20-án adták át *Pécsett* az újmeszesi hídépítésnél dolgozó ifjúsági KISZ-brigádnak a pénzjutalmat és a MÁV vezérigazgatói elismerést, két gyermek életének megmentéséért.

★

Július 11-én délelőtt történt. A közeli homokbányában gyermekek játszottak. Hirtelen megrendült a föld: nagymennyiségű homok szakadt a kisfiúkra. Egyikük, a 12 éves *Horváth Tibi*, a baleset után rögtön észbekapott és a vasúti töltés talpfáin bukdácsolva, lélekszakadva rohant a közeli hídépítésen dolgozókhoz.

— *Jöjjenek, segítsenek, két barátomat betemette a homok!*

Somfalvi György segédmunkás, a MÁV Hídépítési Főnökség ifjúsági hidászbrigádjának tagja magához intette társait és lapátokkal, ásóval kezükben követték a fiút. Horváth Tibi a 150 méterre lévő homokbányához vezette őket. Amikor a brigád megérkezett, még hallották a föld alól a betemetett kisfiúk nyöszörgését.

A hidászok teljes erejükből nekifogtak a lapátolásnak. Egyik köbmétert a másik után dobták félre, amíg az egyik gyerek fehér ingecskéje előbukkant a homokhegy alól. Félre dobták a lapátokat, nehogy a szerszám éle megsebezze a gyermekeket és puszta kézzel kaparták ki a homokból a két eszméletlen kisfiút, *Bronz János* 11 éves és *Czéder István* 12 éves általános iskolai tanulókat.

Bronz Jancsi volt súlyosabb állapotban, teste elkékült a fulladástól. A kiérkező mentők megállapították, ha egy-két percet késlekednek, menthetetlenül beáll a tragédia.

A gyermekek ma már egészségesek, jókedvűek.

Az életmentő hidászok 6500 forint jutalmat és vezérigazgatói elismerést kaptak. Ketten közülük — *Tukszán György* és *Ujj Tamás* — átvették a KISZ központi bizottságának kitüntetését, a *Ságvári érdemrendet.* A hidászok az emberség iratlan törvénye szerint cselekedtek és siettek a bajbajutott gyermekek segítségére. Megérdemlik a szülők és a társadalom köszönetét.

Bermann István

Gondolsz-e rá?

Nézd, a két sinszál mint fonódik össze,
ha tekinteted a pályán futtatod.
úgy fonódik össze gép és az ember,
ha tovaszáguld kattogó vonatod.
Egy testté olvad ember és vonata,
ha rohanva távoli mezőkre ér,
s a fogyó pontot szemed már nem látja,
ha sisteregve új állomásba tér.
És ha utazol ernyesztő zsivajban,
szikraesőt, vagy futó tájat nézve,
gondolsz-e a vasút dolgozóinak
a biztonságod vigyázó szemére?

Gondolsz-e olykor rá, hogy a vasutak,
mint szívből erek, ágaznak szét
és, hogy e szertefutó acélerek
barátságra fonják milliók kezét?
Gondolsz-e a szilaj vasparipákra,
mik párát fujva szelnek át éjeket,
s száguldva viszik falura, városra
az életet tápláló terményeket?
Gondolj hát arra, hogy a vasutasok
— legyen bár hideg, vagy rekkenő hőség —
a jó munkával mindig célbaérnek,
s vonattal is jön az éltető bőség!

Virág Lajos
Kiskunhalas

Felajánlások az SZKP XXII. kongresszusának tiszteletére

Rákosrendező állomás dolgozói az SZKP XXII. kongresszusának tiszteletére vállalták, hogy a negyedik negyedévben 104 százalékra teljesítik az élüzem szintet. A kocsitartózkodási egységidőt 104,5 százalékra, a kocsikihasználást pedig 104 százalékra teljesítik. Vállalták, hogy állomásuk hibájából nagyobb mérvű vonatfeltartás, feloszlatás nem lesz. Ezzel is azt kívánják elősegíteni, hogy a budapesti igazgatóság jó eredményt érjen el az igazgatóságok közötti versenyben.

A dolgozók kezdeményezésére munkaverseny felajánlást készítettek az SZKP XXII. kongresszusa tiszteletére a *Hámán Kató* fűtőházban is. Az utazószemélyzet vállalta, hogy a tavalyihoz viszonyítva 3 százalékkal csökkentik a fajlagos szénfogyasztást és ugyanennyivel növelik az egy mozdonyra eső hasznos kilométer teljesítményt. Az üzemeltetési költségeket szénmegtakarítás révén 5 százalékkal csökkentik. A személyvonatoknál 98,5 százalékos menetrendszerűséget vállaltak.

A fűtőház javítói az átfutási idő csökkentését, valamint az elvégzett javítások szavatolását vállalták. A mozdonyfelvigyázók gazdaságos vezényléssel 4 százalékkal csökkentik a távolléti időt. A mozdonyelőadók vállalták, hogy a felügyeletük alá tartozó elsőteles, fiatal mozdonyvezetőket különös figyelemmel oktatják, hogy mozdonyaik karbantartásában és a téli forgalomban ne legyen nehézségük.

Megjutalmazták a tisztasági és virágosítási verseny legjobbjait

Értékelték a pécsi igazgatóság területén a hagyományos tisztasági és virágosítási verseny idei eredményeit. A forgalmi szolgálati helyek között a következő sorrendet állapította meg az értékelő bizottság. *1. Nagylók állomás, 2. Okorág—Kárászpuszta, 3. Dunaföldvár, 4. Görgeteg, 5. Előszállás, 6. Erdősmecske.* A sorrend szerint 1200, 900, 600, 500, 400 és 300 forint jutalomban részesültek. Rajtuk kívül még több szolgálati hely kapott pénzjutalmat és igazgatói dicséretet.

A pályafenntartási szolgálatnál: *1. Kétújfalu pályamestere, 2. Vízvár pályamestere. 3. a 2. számú térközőr a pusztaszabolcs—dombóvári vonalon.* Összesen 18 szolgálati hely kapott 200 forintos jutalmat. A fűtőházak versenyében *a kaposváriak* győztek és 600 forintot, a szertárak versenyét a *dombóváriak* nyerték és 400 forint jutalmat kaptak.

Akadt néhány szolgálati hely, mint *Kiskorpád, Jákó-Nagybajom* és *Beleg* állomások, ahol nem törődtek a tisztasággal és a virágosítással. Reméljük, jövőre ezek sem maradnak ki ebből a szép versenyből.

Várnai László
Pécs

„Idegenek" a versenytáblán...

A mezőtúri állomás előcsarnokában feltűnik az utasnak egy nagy, fényképes versenytábla. A képek fölött felirat: *„Büszkeségeink"*. Amikor közelebb lépünk a táblához, láthatjuk, hogy nemcsak vasutasok, hanem gépállomási és termelőszövetkezeti dolgozók is szerepelnek rajta..

Kérdezhetné valaki: *miért szerepelnek „idegenek" a versenytáblán?* — Ám ezek a dolgozók nem idegenek, hanem a vasutasok legjobb munkatársai. Hiszen a vasutasok csak akkor tudják teljesíteni a tervüket, ha szorosan együttműködnek a szállító felekkel, a vállalatokkal és a termelőszövetkezetekkel.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Gazdag oktatási program Szegeden

Szegeden a MÁV Petőfi Művelődési Otthon vezetősége a tavalyihoz hasonlóan az idén is jelentős szervező munkát végzett a vasutasok és a környékbeli lakosság soraiban. A szervezés a munkásakadémia és az esti szaktanfolyamok előkészítésére irányult. A vasutasszakszervezet helyi szervein kívül segítette ezt a munkát a szegedi Hazafias Népfront III. kerületi bizottsága is.

A *szegedi állomásról* eddig 114 dolgozó jelentkezett a munkásakadémiára. Tovább folytatják a szervezést és igyekeznek bevonni minden dolgozót, aki nem yesz részt más oktatáson. Az idén a *pályafenntartás* és a *fűtőház* vezetősége is jól segíti a munkásakadémia szervezését. A munkásakadémia előkészítő bizottsága nagy gondot fordít a tanterv összeállítására. Vasúti szakembereket is meghívnak előadást tartani. Az előadásokat a témához kapcsolódó tárgyú filmvetítés követi majd.

A területi pártalapszervezetekkel együttműködve, szervezik a politikai akadémia előadásait. Ezenkívül nem feledkeztek meg a dolgozók általános iskoláinak szervezéséről sem. A szegedi állomás dolgozóiból szervezett osztályok október 15-én kezdik meg a tanulást.

Az állomás szakszervezet vezetősége egyébként a dolgozók gimnáziumait is szervezi. Eddig huszonheten iratkoztak be az első osztályba. A szakszervezet oktatási bizottsága fogja segíteni, támogatni a kezdődő esti iskolák tanulóit.

Sziládi Sándor

Kibernetikai gépesítés a vasutnál

A sok adminisztrációs teendő ellátása a vasúton eleve lehetetlen kézi módszerekkel. Ezért az egész világon a vasutak kezdték először alkalmazni a lyukkártyás adatfeldolgozó gépeket. A fejlett ipari országok vasútjai ma már nagykapacitású elektronikus adatfeldolgozó gépekkel rendelkeznek.

A MÁV első lyukkártya gépparkját 1927-ben szerezte be. Elmaradásunkat mutatja, hogy amíg a csehszlovák vasutak ma már 100 gépparkkal rendelkeznek és gépparkjukat erőteljesen továbbfejlesztik, a MÁV lyukkártya gépparkja csak tizenkettő.

— *A vasút feladataihoz viszonyítva kevés és nem eléggé korszerű gépparkkal is jelentős feladatokat oldottunk meg* — mondotta *Fekete András*, a MÁV kibernetikai csoportjának vezetője — *A múltban tapasztalatok és modernebb kiegészítő gépek hiányában csak a legegyszerűbb technikai megoldásokat alkalmaztuk. Sőt, több munkát csak manuálisan előgyűjtött adatok alapján gépesítettünk, s így a gépesítés előnyeit elsősorban az adatok többsíkú feldolgozására használtuk fel. Már ez is lehetővé tette, hogy néhány fontos műszaki-gazdasági mutató alakulása alapján helyesebb intézkedések történjenek. Így évente több millió forint megtakarítása vált lehetővé a vasút számára.*

Elmondta Fekete András, hogy a BVKH és a GAF gépparkjainak januári összevonása óta jelentős fejlesztést végeznek. A régi, 45 oszlopos gépeket átadják a postának és helyettük már négy 90 oszlopos Aritma rendszerű modern gépparkot szereztek be. Beállítottak a számítások elvégzésére egy új Bull M 22-es francia elektronikus számológépet. Ez a gép 1480 elektroncsővel működik és az első olyan számológépünk, amelynek nincs mozgó alkatrésze.

Ezek a bonyolult gépek végzik az áruküldemények fuvarköltségeinek számlázását és sokféle fontos statisztikát készítenek velük. A modern kibernetikai gépek új módszerek alkalmazására nyújtanak lehetőséget. Lehetővé válik a mintegy 650 000 fuvarlevél teljes díjszámfejtése, bérelszámolás, szállító programozás és más számítások elvégzése gépi úton.

A legmodernebb egészségügyi felszerelés segíti a Német Demokratikus Köztársaság vasutasainak egészségvédelmét
(Foto: Gumich)

Mikor lesz készen

Több határidő letelt már, s még mindig nem adták át Kazincbarcika új állomását. Közeledik a hideg idő. A régi kis váróterem nem tudja befogadni a rengeteg utast.

Már áll az új épület a két nagy váróteremmel. Csak a takarítás van hátra. Németh József építésvezető elmondta, hogy addig nem adhatják át az új épületet, amíg be nem fejezik a szennyvízcsatorna munkálatait. Az állomás előtt még folyik az útépítés is.

Helyes volna meggyorsítani a hátralevő munkákat, hogy a hideg beállta előtt megnyíljon az új állomás.

Behán Rózsa
Kazincbarcika

Szállító szalagot kérünk

Rengeteg szén érkezik a dombóvári fűtőházhoz. A kirakodást kézi erővel végzik a szertár dolgozói. Fárasztó munka ez és nem gazdaságos. Az itt dolgozók már hosszú idő óta kérnek két darab négyméteres szállítószalagot.

Ezzel könnyebb lenne a munkájuk és rövidebb idő alatt kirakhatnák a vagonokat. Gyorsabb lehetne a kocsiforduló is. A dolgozók igénye tökéletesen egybeesik a népgazdaság érdekével.

Bizonyára akad a vasút területén néhány kihasználatlanul álló szállítószalag. Kérjük az illetékeseket, küldjék el azokat a dombóvári szertár dolgozóinak.

B. M.

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az augusztusi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett teljesítménye a következők szerint alakult.

1. Miskolc	88,89%
2. Szeged	84,92%
3. Debrecen	84,13%
4. Budapest	83,73%
5. Pécs	78,97%
6. Szombathely	65,48%

NEMZETKÖZI *élet*

A Szakszervezeti Világszövetség felhívása a német békeszerződés megkötése, a nyugat-berlini probléma békés megoldása érdekében és a háborús provokáció ellen

Valamennyi ország dolgozói és szakszervezetei!
Kedves Elvtársak!

Európa és a világ békéjét súlyos veszély fenyegeti az európai kontinens szívében és ez megkívánja fokozott éberségteket.

A német problémát békésen, tárgyalások útján sürgősen rendezni kell.

A revansvágyó német imperializmus és militarizmus, melyet a nyugati hatalmak, elsősorban az *Amerikai Egyesült Államok* teremtettek újjá és támogatnak, veszélyesen erősödik a *Német Szövetségi Köztársaságban.*

A nemzetközi helyzet súlyosabbra fordulásának ez a fő forrása, Európa és a világ békéjére ez jelenti a legfőbb veszélyt.

A *potsdami* egyezmények megsértésével azok az ipari és pénzügyi monopóliumok, amelyek megteremtették a náci Németországot évek alatt visszaszerezték politikai, gazdasági és katonai hatalmukat. Gyakorlatilag ők diktálják a bonni kormány hidegháborús politikáját. Nyíltan fejlesztik a *Bundeswehrt*, amelybe számos háborús bűnöst, volt náci tisztet építettek be. Ezen új *Wehrmacht* részére atomfegyvereket követelnek. *Franciaország, Anglia* és *Nyugat-Európa* országainak támogatásával ezekben az országokban katonai bázisokat létesítettek. Elnyomják és súlyos büntetésekre ítéltetik a békemozgalom tagjait és a haladó munkaerőket.

Nyugat-Németországban revansot hirdető szervezetek és csoportosulások, hivatalos személyek vezetése alatt, mind gyakrabban adnak ki olyan nyilatkozatokat, amelyek idegen területek annexióját követelik.

A nyugati hatalmak megsértve nemzetközi kötelezettségeiket, szentesítették a német militarizmus feltámasztását,

azzal, hogy a NATO vezérkarában magas parancsnoki tisztségeket régi náci tisztekre bíztak.

Ezt a helyzetet, amely minden nép számára napról napra veszélyesebbé válik, a német békeszerződés hiánya tette lehetővé.

Nyugat-Berlinből a *Német Demokratikus Köztársaság* és valamennyi szocialista állam ellen irányuló provokációs központot szerveztek. A német militaristáknak az volt a szándékuk, hogy a *Német Demokratikus Köztársaság* ellen ősszel vérengző provokációt robbantsanak ki, amelyek egy harmadik világháborúra, atomháborúra vezetnének.

Azok a biztonsági intézkedések, amelyeket a Német Demokratikus Köztársaság 1961. augusztus 13-án hozott, meghiúsították a bűnös szándékokat.

A Német Demokratikus Köztársaság eljárásával a munkásosztály és a béke érdekét szolgálta.

Egy usztó és durva hazugságokkal operáló kampány azonban ezeket az intézkedéseket fenyegetésnek kívánja feltüntetni és a provokációs usztás *Nyugat-Németországban* tovább folyik.

A *Szovjetunió*, a *Német Demokratikus Köztársasággal* egyetértésben, békeszerződés kidolgozása és a nyugat-berlini helyzet normalizálása érdekében konferenciát javasolt, amelynek során biztosítanák Nyugat-Berlin közlekedési szabadságát, valamint jogát arra, hogy meghatározza saját politikai, gazdasági és társadalmi rendszerét.

Nyugat-Berlin problémájának tárgyalások útján történő megoldása az egyedüli ésszerű megoldás, amely konkrét alapokon nyugszik.

A *Szovjetunió* javaslatainak mélységesen pacifikus horderején semmiféle hamisítás nem változtathat. Ezen békeakarattal szemben *Nyugat-Németországnak*, valamint az *Atlanti Egyezmény* országainak hivatalos politikája célul tűzte ki a *Német Demokratikus Köztársaság* megsemmisítését, valamint a német munkásosztály gazdasági, szociális és politikai vívmányainak felszámolását. Ez a politika ily módon akarja erősíteni a NATO katonai bázisát, valamint a nyugatnémet revansisták katonai agresszív tömbjét.

Ez súlyos veszélyt jelent a világ valamennyi népe számára.

A Német Demokratikus Köztársaság egy munkás és paraszt állam, mely egyetlen más államot sem fenyeget.

A Német Demokratikus Köztársaság rendszere békés elveken nyugszik.

A Német Demokratikus Köztársaság politikája azon az elven alapul, hogy valamennyi nemzetközi vitát tárgyalások útján kell megoldani.

Világ dolgozói és szakszervezetei!

Jelen körülmények között súlyos felelősség hárul rátok. A nemzetközi munkásosztály kötelessége és parancsoló szükségesség, hogy azokban a döntő időszakokban, mikor a béke veszélyben van, hallassa szavát, zárja szorosabbra sorait, erősítse egységét és harcoljon a béke fenntartásáért.

Ti, akik győzelemre vittétek a hitleri fasizmus felett a demokratikus erőket, nem nyugodhattok bele abba, hogy oly bűnös politikát folytassanak mint az volt, amely a második világháborúra vezetett.

Legfőbb ideje, hogy a háborús erők útját elzárjuk. Követeljük meg és harcoljuk ki a német békeszerződés aláírását és Nyugat-Berlin problémájának tárgyalások útján történő megoldását.

Szervezzük meg egységes akciónkat és így merjünk csapást a háborús provokátorokra és így őrizzük meg a békét!

Szakszervezeti Világszövetség

CSEHSZLOVÁK DOLGOZÓK VÉLEMÉNYE AZ SZVSZ V. KONGRESSZUSÁRÓL

Ellátogattunk néhány prágai üzembe, hogy megismerjük: az V. szakszervezeti világkongresszus összehívására vonatkozó határozat milyen gondolatot váltott ki a csehszlovák dolgozók körében.

Karel Hlasny:

— A moszkvai kongresszus meg fogja mutatni az egész világnak, milyen hatalmas erőt jelent az egységes nemzetközi szakszervezeti mozgalom — mondotta *Karel Hlasny, a Praha—Vysonacy—i CDK —Stalingrad* gépgyár dolgozója.

Ez világos előttünk, miként több, mint százmilliós szakszervezeti tag előtt is — folytatta. — Helyeseljük a Szakszervezeti Világszövetség tevékenységét, amely az összes szakszervezeti tag és az összes dolgozó egyesítésére törekszik. Az egység az egyik legerősebb fegyver a dolgozók kezében a békés együttélésért vívott küzdelemben.

— Ön személyesen hogyan kíván hozzájárulni az V. kongresszus sikeréhez?

— *Úgy gondolom, hogy a mi részünkről a legjobb hozzájárulás a kongresszus sikeréhez a III. ötéves terven megszabott feladatok teljesítése és túlteljesítése, mert a terv sikere a Csehszlovák Szocialista Köztársaság és vele együtt az egész szocialista tábor gazdasági és politikai tekintélyének további növelését, a dolgozók életszínvonalának további emelését jelenti.*

Josef Havelka:

Ezután *Josef Havelkát*, a vállalati szakszervezeti bizottság tagját kerestük fel.

— *A CDK—Stalingrad munkásai* — mondotta — *jól ismerik a nemzetközi helyzetet és a dolgozók helyzetét. A mi üzemünkből gyakran mennek külföldre és gyakran keresnek fel bennünket külföldiek.*

Legutóbb egy angol szakszervezeti küldöttség látogatott meg bennünket. Hosszú órákon keresztül tárgyaltunk és arra a következtetésre jutottunk, hogy sok közös célunk és érdekünk van. A nemzetközi szakszervezeti egység helyreállításának az a legjobb módja, ha bővítjük a kapcsolatokat kivétel nélkül az összes szakszervezetek között.

Ezután a *strasnicei Tesla* üzemet kerestük fel, amely rádiókészülékeket gyárt.

Marie Vorackova:

Az üzem kapujában Marie Vorackova üdvözölt bennünket. *Marie Vorackova* négy gyermek anyja.

— *Élet- és munkakörülményeink állandóan javulnak* — mondotta. — *E javulás mértéke csakis tőlünk függ, mivel nálunk, Csehszlovákiában mindenki részt vesz a gazdasági vezetésben, valamint az összes közügyek irányításában. Élénken érdeklődünk az iránt a mindennapi küzdelem iránt, amelyet a kapitalista országok dolgozói folytatnak létükért. Az egész világ dolgozóinak közös ellenségei a kizsákmányolók és különösen a monopóliumok, amelyek állandóan veszélyeztetik a békét. Ha sikerül mindannyiunknak egyesítenünk akcióinkat, gyorsabban elérhetjük célunkat.*

Az V. kongresszus rendkívül fontos alkalmat nyújt a világ valamennyi részéből érkezett szakszervezeti küldötteknek arra, hogy kölcsönös eszmecserét folytassanak és együttesen megtalálják azt a legjobb és legrövidebb utat, amelyen haladva, mindörökre megszabadíthatják az összes dolgozót a háború lázálmától és biztosíthatják jólétüket."

Vladimir Burda:

A Tatra-Smichov vagongyárban felkerestük a *Prága vidéki* első szocialista munkabrigád vezetőjét. *Vladimir Burda* lakatost. Azonnal a műhelybe vezetett bennünket, ahol az egyik sarkot ízléses, kellemes és tiszta kis klubnak rendezték be. Itt gyülekeznek a brigád tagjai a munkaszünetekben, hogy pihenjenek, vagy megbeszéljék közös problémájukat.

— *Az V. szakszervezeti világkongresszusra javasolt napirendet* — mondotta Vladimir Burda —, *melynek középpontjában a béke védelme és a gyarmatosítás elleni küzdelem áll, nagyon fontosnak és nagyon időszerűnek tartom. Az idegen uralom, a gyarmatosítás és a kizsákmányolás valamennyi formája bűn, amelynek véglegesen el kell tűnnie.*

Minden népet ugyanazok a jogok illetik meg és minden népnek meg kell szabadulnia az idegen uralomtól, az imperialistáktól és a monopóliumoktól. Az egység helyreállítása adná a leghatékonyabb fegyvert a munkásosztály kezébe az e célok megvalósításáért vívott küzdelemben. Bizonyos vagyok benne, hogy az V. kongresszus nagymérvekben hozzá fog járulni ehhez az egységhez.

★

Csak néhány csehszlovák dolgozó nézetét ismertettük, de valamennyien hangsúlyozták, hogy látják a szoros kapcsolatot mindennapi munkájuk és az V. kongresszus célkitűzései között. Nézeteik és a munkában elért eredményeik azt bizonyítják, hogy a Szakszervezeti Világszövetség célkitűzései közvetlenül érdeklik a dolgozó tömegeket.

Frentisek Fachner,

(Az SZVSZ „Szakszervezeti Világmozgalom" c. folyóiratának 1961. 4. számából.)

A vasutasok az első sorokban a Nyugat-Berlinbe nyíló határok védelménél

Berlin demokratikus szektorában normális a helyzet. A város külső képén nem venni észre, hogy a közlekedési dolgozók milyen kiváló teljesítményeket végeztek a legutóbbi hetekben. A *Német Demokratikus Köztársaság* kormányának *Berlin* határai védelmére 1961 augusztus 13-án hozott intézkedései mindenekelőtt azért váltak oly gyorsan hatékonnyá, mert a vasutasok, az autóbuszokon, valamint a villamos vasútnál szolgálatot teljesítő dolgozók magukévá tették azt.

A vasutasok válasza

A párt- és a harci csoportok tagjai, valamint számos pártonkívüli dolgozó azonnal jelentkezett szolgálati helyén, a törzsparancsnokságnál. Számos vasutas megszakította szabadságát és visszatért munkahelyére.

A berlini *Ostbanhof* vasutasainak különösen nehéz feladatot kellett megoldaniok a munkásvonatok továbbításával, mivel ezeket a nyugatberlini összeköttetések megszakítása miatt át kellett irányítani. A feladatokat dicséretreméltóan oldották meg. A legjobbak közül tizenöt vasutas kitüntetésben részesült.

Amikor a nyugat-berlini jobboldali szakszervezeti vezetők megkísérelték, hogy a nyugat-berlini munkásokat sztrájkra bujtogassák, a *Nyugat-Berlinben* dolgozó vasutasoktól megfelelő választ kaptak. Még augusztus 13-án, vasárnap a *Friedrichstrasse* állomásnál kitérő berendezést építettek be, hogy az ingavonat forgalmát lehetővé tegyék.

A vasutasok nemcsak *Berlinben*, hanem az NDK többi kerületében is megelégedéssel vették tudomásul a varsói szerződés tagállamai kormányfőinek nyilatkozatát és annak nyomán tett intézkedéseket. *Pritzwalk* állomás *Helmer* nevű dolgozója és sokan mások bejelentették, hogy szükség esetén bevonulnak a hadseregbe. *Krause* térrnester *Stralsund* állomáson felszólítás nélkül megjelent szolgálati helyén és külön szolgálatot teljesített.

A magdeburgi műhelyben a *Bertling-brigád* három tagja kérte, hogy vegyék fel a munkásosztály pártjába. A vasutasok egyhangúan kifejezésre juttatták: legfőbb ideje volt, hogy a nyugat-berlini emberzsilipet lezárták.

Augusztus 13 hatása

A közlekedésügyi miniszter azóta valamennyi vasutasnak és közlekedési dolgozónak köszönetét fejezte ki és kifejezésre juttatta, hogy a vasutasok a munkás-paraszt hatalom iránti hazafiúi hűségük bizonyítékát adták.

Az utóbbi napokban Nyugat-Berlinben rendkívül erezteti a hatását a mintegy ötvenezer kelet-berlini munkás hiánya. Nyugat-Berlinben szaporodnak a csődök. A csaló árfolyam alapján működő pénzváltó irodákat és számos olyan mozit, amelyet kifejezetten a határon létesítettek, hogy befolyásolják a demokratikus szektor ifjúságát, be kellett zárni. A nagy konszern üzemekben, mint a *Siemens* és az *AEG*, egész üzemrészek maradtak üresek.

Bár *Brandt*, a nyugat-berlini frontváros polgármestere üvölt, a nyugati hatalmak nem hagyják provokációra csábítani magukat. A munkás és paraszthatalom tekintélye és annak szilárdsága sokakat kijózanított.

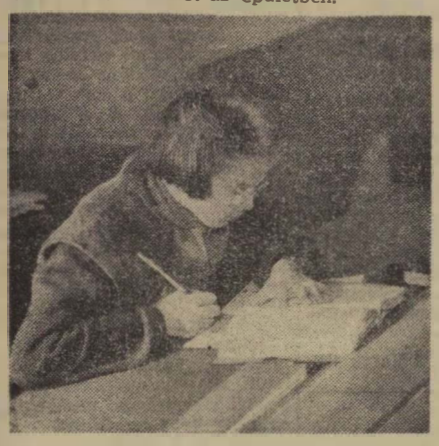
Karl Heinz Gumich

Ahol a közösség a legfőbb nevelő erő

Látogatás 375 diáklány boldog otthonában

Kaposvár, Beloiannisz utca 15. Az egyemeletes épület sárga falai, széles ablakai szikráznak a nyárvégi napsütésben. Valamiféle tudományos intézményt sejtet a ház méltóságteljesen tagolt homlokzata. A bejárat mellett egy tábláról ezt olvassuk: *„MÁV Nevelőintézet."*

Vilisics Erzsébet, a fiatal igazgatóhelyettes kalauzolt bennünket az épületben.



Papp Máriát a fényképezőgép lencséje sem zökkenti ki a tanulásból

—Tulajdonképpen két intézmény működik intézetünkben — magyarázta. — *Nálunk tanít a Hámán Kató Általános Iskola. Intézetünk 375 leánynövendékén kívül a kaposvári gyerekek közül csak kevesen járnak ide.*

A földszinten vannak a tantermek, a konyha és a tágas ebédlő. Az emeleten megnéztük a hálószobákat, a fürdőket, a dísztermet és a társalgókat. Mindenütt példás rend, tisztaság, otthonos hangulat. A hálószobákban a fehér ágyakat tarka virágos terítők takarják. A díszpárnák az ittlakó kislányok kézügyességét bizonyítják.

Ez a régies külsejű épület modern, haladó eszmétől áthatott nevelőotthont takar. Nem-

Harsányi József zenetanár felügyelete alatt folyik a zongoragyakorlás

csak a tavalyi tanulmányi eredményből: a 16 kitűnő, a 28 jeles bizonyítványból lehet ezt megállapítani. De még abból sem, hogy az intézet neve valóságos ajánlólevél a középiskolai felvételeknél.

Többet mond számunkra, hogy az intézet növendékeit a lehető legnagyobb önállóságra nevelik. Az elmúlt évek során sajátos önkormányzat alakult ki. Vezetőszervük a növendék tanács. Van a tanácsban tanulmányi, egészségügyi, művelődési, sport- és gazdasági felelős. Mellettük külön szakbizottságok működnek. A gazdasági bizottság például ellenőrzi a tanszerek és felszerelések felhasználását. Megnézik, ki hagyja sárosan a cipőjét, kinek mazatos a ruhája.

Ez az önkormányzat igényességre, magatartásuk bírálatára és szüntelen javítására készteti a lányokat. Ebéd után, a pihenőidőben beszélgettünk a lányok egy csoportjával, a felsősökkel.

— Mi irányítjuk a gyerekek szórakozását — magyarázta felnőttes komolysággal *Katona Irma*, a művelődési felelős. — *Diafilmeket adunk ki az osztályoknak, színház- és mozilátogatást szervezünk. Az intézeti szindarabokkal, rendezvényekkel is mi foglalkozunk.*

Nagy Erzsi VII. osztályos, kitűnő tanuló. Ő a tanulmányi felelős.

— Megszerveztük, hogy az egyéni tanulás után csoportonként összeülünk és kikérdezzük egymástól a leckét — mondta a nyurga szőke kislány. — *Az osztályokban naponta jegyezzük a feleletek osztályzatait és hetenként versenyszerű értékelést készítünk. Van egy versenyzászlónk, melyet mindig az az osztály kap, amelyik az előző héten a legjobb eredményt érte el.*

Öröm hallgatni, milyen komolyan magyaráznak munkájukról, a tanulásról. Persze, ők sem mindig ilyen komolyak. Szeretnek mókázni, nevetni, mint a többi gyerek. Kérdésünkre egymás szavába vágva mesélték az intézetben előfordult vidám eseteket, s újra jóízűen nevettek rajtuk.

Pálki Teréz jól forgatja a horgolótűt

Sohasem unatkoznak itt a lányok. Ha elvégezték a házi feladatot és a szobájuk is rendben van, akkor a szakkörökben találnak elfoglaltságot. Egyaránt jól működik a színjátszó-, a zenei-, a tánc- és a fotoszakkör. Most is emlegetik, hogy milyen nagy sikere volt tavaly a táncszakkör *„Csitri TV"* műsorának.

A fotoszakkört *Incze Béla* nevelő tanár vezeti. A képek előhívására jól felszerelt laboratóriumuk van. Az intézet házi studiójat *Bonsági Rózsa* tanárnő irányítja. A bemondónők olyan kislányok, mint *Mácsek Lenke*, aki csak ágaskodva éri el a mikrofont, hogy bemondja: *„Kedves hallgatóink, itt a stúdiószolgálat. Műsorunkat megkezdjük."* – Főleg a rádió műsorát sugározzák, de készülnek önálló mesehangjátékra és zenei ismeretterjesztő előadásokra is.

Több kislány napokig sírt, amikor ide került az intézetbe. *Tóth Ibolya* még a szökéssel is megpróbálkozott. Az egykori sírós kislányok most már csak nevetnek az ijedtségen. Megszerették egymást és nevelőiket. Pallós László igazgató vezetésével úgy él együtt ez a sok gyerek, mint egy nagy család.

Ennél szebbet hogyan lehetne mondani róluk?

Lőrincz János

Az ácsi vasutasok és a cukorrépakampány

Az idei cukorrépakampány előhírnökeként az első 11 kocsiból álló szállítmány szeptember 13-án befutott Ács állomásra. Azóta naponta érkezett 15—20 vagon répa. Így mire a cukorgyár — szeptember 21-én — megkezdte a termelést már megfelelő tartalék állt rendelkezésre.

— Milyen az idei termés? Hány vagon cukorrépára számítanak? — érdeklődtünk az állomáson.

18 000 vagon cukorrépa

— A cukorgyár vezetői a nyár elején úgy tájékoztattak, hogy a bevetett területek alapján 25 000—26 000 vagon répát várnak — mondotta *Sulyok Béla* főintéző, az áruraktár vezetője. — *Sajnos, ebbe a nyári szárazság beleszólt. Emiatt a várttnál kevesebb mennyiségre, legjobb esetben 18 000 vagonra számíthatunk.*

Ami azt illeti ez is jelentős mennyiség. Pedig az ácsi cukorgyár nem tartozik az ország legnagyobb, legmodernebb gyárai közé. A napi kapacitása 150 súlyvagon. Persze ahhoz, hogy a feldolgozás zökkenőmentes legyen, esetleges többnapos esőzés miatt a gyár ne kerüljön olyan helyzetbe, hogy feléli tartalékát, naponta ennél jóval nagyobb mennyiségű cukorrépa érkezik az állomásra.

A folyamatos szállítás érdekében a gyár és a vasút időben megtette a szükséges intézkedést. *Székesfehérvár* környékéről irányvonatok, másfelől a tolatós tehervonatok viszik a répát a cukorgyárba. Felkészültek a kampányra az állomás dolgozói is.

Hogy miből állt a felkészülés? A távollevő állomásfőnök helyet erre a kérdésre is készségesen adott felvilágosítást az áruraktár vezetője.

— Mint minden évben, az idén is legfontosabb feladatnak tartottuk az állomás személyzetének felkészítését — mondotta. — *Különösen sokat foglalkoztunk a kampány idejére hozzánk vezényelt kilenc tartalékos dolgozóval. Mindezt augusztus közepén egy közös értekezlet vezette be a gyár vezetői és állomásunk között. A mi dolgozóink, akik már hosszú évek óta Ácson teljesítenek szolgálatot jól ismerik a tennivalókat. Ennek ellenére az oktatásokon ők is pontosan megjelentek. Az elmúlt hetekben az oktatásokon kívül is állandó beszédtéma volt, hogyan lehet zökkenő nélkül balesetmentesen kiszolgálni a gyárat, ellátni a szolgálatot.*

45 évi szolgálat

Mint a dolgozók elmondták *Mészáros József* állomásfőnök is a fegyelmezett, balesetmentes munkára hívja fel figyelmüket a reggeli és az esti eligazítások alkalmával. S ez nemcsak ilyenkor, a cukorrépakampány idején van így, hanem egész éven át mindennap. Ácson, ha a szolgálat ellátásáról van szó nincs külön őszi vagy téli forgalom. A szabályokat és utasításokat mindenkor be kell tartani. Ebben a kollektívában, ahol évek óta pontosságra, rendre, fegyelemre nevelik az embereket, mindenki tudja a kötelességét.

A legjellemzőbb példa erre *Edeházi Gyula* váltókezelő esete. Az idős vasutas, aki az elmúlt hetekben érte el a nyugdíjkorhatárt, 45 évi vasúti szolgálat után is fájó szívvel, majdnem hogy könnyezve vett búcsút az állomástól.

Ahogy a rövid ott-tartózkodás alatt tapasztaltuk, ilyen szellemben élnek a többiek is. Talán éppen ennek tulajdonítható, hogy az állomás kollektívája szorosan együttműködve a cukorgyárral minden évben helytáll az őszi forgalomban, a cukorrépakampány idején.

Pedig, mint *Kustán Zoltán* forgalmi szolgálattevő elmondotta az őszi hónapokban nehéz a helyzetük. A munkából egyformán kijut valamennyiöknek.

December végéig

— Itt Ácson a nagy átmenő személy- és teherforgalom miatt nem könnyű vonatfeltartóztatás nélkül kiszolgálni a gyárat. Főként azért nem, mert közben arra is ügyelni kell, hogy betartsuk a kocsiforduló időt. Naponta négy tolatós teher- és két, gyakran három irányvonat hozza a cukorrépát.

Miközben a forgalmi szolgálattevővel beszélgettünk *Sulyok Béla* áruraktárnok friss hírt hozott.

— Néhány perccel ezelőtt kaptam kézhez a gyár októberi feladási tervét — mondotta. — *1370 kocsi feladását tervezik. Ebből mintegy 1000 vagon nedves szelet, a többi cukor és melasz lesz.*

Ha ehhez hozzáadjuk az érkező cukorrépa mennyiségét, ami ennek a kétszeresét teszi ki, nem nehéz megállapítani, hogy szeptember 21-től december végéig jócskán akad tennivalójuk az ácsi vasutasoknak.

Visi Ferenc

Hogyan előzhetjük meg a hőnfutásokat

Tavaly szeptemberig 135 csapágy hőnfutásáról jött értesítés a *szolnoki járműjavítóba*. Az idén ugyanebben az időszakban 63 hőnfutás volt. Örvendetes ez a csökkenés, de mégsem lehetünk elégedettek. A hőnfutások további leszorításáért két brigád, a bekötő- és az öntőbrigád tesz erőfeszítéseket *Debreceni* minőségi ellenőr segítségével.

Jobban ügyelnek arra, hogy a csapágyak megmunkálása kifogástalan legyen és a kerékpárok csapjainak csiszolása is megfelelően történjen.

A minőség további javítását az öntőknél gátolja az öntőgépek avultsága. Fél éve kérik a gépek javítását, de intézkedés eddig nem történt. Ugyancsak javításra szorul az esztergagép is, amellyel a csapágyak megmunkálását végzik.

Nem tud folyamatos munkát végezni a bekötőbrigád sem. Jelenleg is legalább 600 darab bronzcsésze hever kifőzetlenül. Ennek nagy részét meg lehetne javítani és mindjárt egyenletesebbé válna a csapágyellátás. Nem beszélhetünk anyagtakarékosságról, amíg ilyen hibák tapasztalhatók. A kilsötő vagánynyal legalább kétszáz ágytok hever alkatrészeivel együtt. — A cserejavítóban pedig kevés a kijavított alkatrész...

Ideje, hogy a műszaki vezetők jobban gondjaikba vegyék ezt a problémát és szervezettebbé tegyék a csapágyak kezelését, javítását.

Csomor János
Szolnok

Törökszentmiklósi módszerek

Iparosodó mezőgazdasági város *Törökszentmiklós*. Ma még a mezőgazdaságé a túlsúly. Erre vallanak a városhoz és környékéhez tartozó 22 termelőszövetkezet, az állami gazdaságok, az *Állatforgalmi Vállalat* és a *Barnevál* szállítmányai. Most itt is idénycikk a cukorrépa és a *Szolnoki Cukorgyárból* visszaérkező répaszelet és cukor.

A fejlődő ipart jelzik a malom, és különösen a *Törökszentmiklósi Mezőgazdasági Gépgyár* szállítmányai. Innen küldik az ország minden részébe az *Orkán* típusú silókombájnokat. A nagyarányú átmenőforgalom mellett, a helyi teherszállítás tehát igen nagy feladatokat ró a törökszentmiklósi vasutasokra.

Az élüzem címért

— Három év alatt kétszer nyertük el az élüzem címet — tájékoztatott *Bene Lajos* állomásfőnök. — *A múlt félévben is közel álltunk az élüzem szinthez. Az őszi forgalom során olyan eredményeket szeretnénk elérni, hogy újra kiérdemeljük a kitüntetést.*

Nemcsak vágy ez, de reális cél, amelynek elérésére az állomás dolgozói módszeresen törekszenek.

A kocsikihasználást úgy fokozzák, hogy minden árufeléséghez gondosan kiválasztják a legmegfelelőbb kocsikat. A cukorrépát például a nagy raksúlyú kocsikba rakatják. A kocsiforduló javításának alapja a szállítófelekkel fenntartott jó kapcsolat. Hozzászoktatták őket, hogy kocsiállás-pénzek fizetése helyett, inkább időben rakassák ki a részükre érkezett árukat. A BARNEVÁL-nál és az 51-es AKÖV-nél még gyakran kell sürgetni a kirakodást. Ha mégis késnek, bátran alkalmazzák velük szemben a kényszerkirakást. A rakodások megszervezésében *Tóth Imre* és *Kánya István* raktárnokok végzik a legjobb munkát.

Az őszi forgalom alatt 20—25 százalékkal növekedett az állomás leterheltsége. Ilyen körülmények között fontos tényező az állomás három brigádjának munkaversenye. Valamennyien a szocialista brigád cím elnyeréséért versenyeznek. Az értékelésre októberben kerül sor. Eddig *Kánya Sándor* brigádja érte el a legjobb eredményeket, de szorosan a nyomában van *Kiss Imre* és *Miklós Ödön* brigádja is. A részeredmények havonta felkerülnek a versenytáblára, s ez mindig jobb munkára serkenti a brigádokat.

Mindenki a legjobbat

— Legfontosabb a menetrendszerűség tartása — mondotta *Kiss Imre* forgalmista, az egyik brigád vezetője. — *De a többi feladatot sem tartjuk mellékesnek. A pénztárosok például vállalásuk szerint csökkentik a jegyelrontást és udvarias magatartással előzik meg a panaszkönyvi bejegyzéseket. A takarítók gondosabb takarítással, az áruértesítők a felek gyorsabb értesítésével segítik a közös cél elérését.*

Az eredmények tükrözik is a lendületet. A szeptemberi első két dekádban 111 százalékos volt a kocsikihasználás. Műszaki norma alapján 97.8 százalékos kocsiforduló értek el, ami egyébként 105 százaléknak felel meg. A dolgozók munkafegyelmére jellemző, hogy az idén még késés sem volt.

Ha ezután is ilyen szorgalommal dolgoznak Törökszentmiklós állomás vasutasai, akkor bizonyára nem éri őket csalódás az év végén — ismét elnyerik az élüzem címet.

Villáminterjú egy segédrendőrrel

Barcs felé indult a személyvonat a *kaposvári* állomásról. Amikor az utolsó kocsi is elhaladt az állomási kijárat előtt, három fiatalember érkezett oda. Csomagjaikat lóbálva futni kezdtek a távolodó vonat után. Talán el is érték volna, de elejük lépett egy magas, barna fiatalember és megállította őket. Világosszürke nadrágot és fekete pulóvert viselt, de bal karján kék szalag jelezte, hogy hatósági személy: *segédrendőr*.

— Álljanak meg! Mozgó vonatra nem szabad felugrani! — mondta határozottan és a rohanók kétségbeesett arccal torpantak meg előtte. Vitatkozni kezdtek, hogy még elérhették volna a vonatot, ám a segédrendőr megmagyarázta nekik, hogy jobban járnak, ha később érik el úti céljukat, mintha előbb a kórházat...

Amikor a három fiatalember a váróterem felé távozott, odaléptünk a peronon álló segédrendőrhöz.

— *Böjtös János vagyok* — mutatkozott be.

— Mi a foglalkozása?

— *Mozdonyfűtő vagyok. Szabadidőmben segédrendőr. Havonta husz óra szolgálatot teljesítek.*

— Mindig itt az állomáson?

— *Nagyon fontos, hogy rendőrt tartsunk itt, mert az utasok között mindig akad fegyelmezetlen, aki könnyen okozhat balesetet. Az a három fiatal is ilyen, akikkel az imént beszélgettem. Pedig az egyik itt dolgozik az állomáson. Tudnia kellene, hogy nem szabad felugrani a mozgó vonatra...*

Beszélgetnénk még, de máris megszólal a hangszóró: gyorsvonat indul *Budapest* felé.

Búcsúzni kell, hogy időben felszálljunk a vonatra, mert ha már mozog a szerelvény, bennünket is megállít ez a lelkiismeretes segédrendőr.

(L—cz)

Növekvő politikai érdeklődés Csongrád megyében

Szakszervezetünk Csongrád megyei agitációs és propaganda bizottsága értékelte a júliusi és az augusztusi munkát és meghatározta a további feladatokat.

Megállapították, hogy az utóbbi időben fokozódott a vasutas dolgozók érdeklődése az időszerű nemzetközi és belpolitikai események iránt. Júliusban csak néhány, augusztusban pedig már negyvennégy szolgálati helyen tartottak röpgyűléseket, élénk érdeklődés mellett. Különösen aktív röpgyűlés volt *Makón*, a pályafenntartásnál és a műhelyben, *Szegeden*, a pályafenntartásnál és a fűtőházban.

Dolgozóink körében nagyon kedvező hatást váltott ki az SZKP új programtervezete, amely a kommunizmus felépítését tűzi napirendre a Szovjetunióban. Élénk érdeklődést keltettek a technika továbbfejlesztésére és az emberről való fokozott gondoskodásra vonatkozó tervek. Dolgozóink helyeslik a német békeszerződés megkötésének kezdeményezését és időszerűnek tartják a német kérdés mielőbbi rendezését, mert csak így lehet visszaszorítani a revansra éhes nyugatnémet militarizmust.

Kedvezően hatnak dolgozóink hangulatára a jó gazdasági eredmények is. Így az eddigieknél jobb eredményeket várunk a szolgálat balesetmentes ellátásánál és a gazdaságosabb üzemeltetésnél.

TÓTKA KÁROLY
Szeged

NE MINDENÁRON

Az idei őszi forgalom várható feladatáról és azok végrehajtásának miként jéről sok írás látott napvilágot, még több szó hangzott el. Sokszor ki lett mondva, vagy legalább is félreérthetetlenül érintve, hogy az idei őszi forgalom mennyiségi teljesítése mellett az eddigieknél nagyobb mértékben kell érvényesülni a minőségi tényezőknek.

A mindenáronvalóság ideje régen lejárt. Mint ahogy bebizonyosodott, hogy a nagyobb forgalomnak nem törvényszerű velejárója a forgalmi jellegű balesetek számának az emelkedése, az őszi szállítási időszaknak sem természetes velejárója ezek növekedése. Az elmúlt három év őszi szállításainak időszakában emelkedett ez a szám, pedig az őszi időszakokat a korábbi hónapokkal szemben nem a forgalom növekedése, hanem a csökkenése jellemezte.

Így lesz ebben az évben is. Az őszi forgalmi időszakban bármilyen sok árut kell is elszállítani, a korábbi évek tapasztalatai alapján vasúthálózatunk vonatkilométer teljesítménye nem haladja meg a nyári időszak vonatkilométer teljesítményét.

Az időjárás nem indokolhatja

Olyan számbajöhető külső tényező sem játszhat közre a balesetek szaporodásában, mint a nagyon sokat emlegetett időjárás. Erről azért is külön kell szólni, mert az elmúlt év őszi időszakának időjárási viszonyai nagyon is kedvezőek voltak, és úgy néz ki, hogy ez a kellemes sorozat az idén sem lesz megszakítva.

Ha a fent emlegetett két legfőbb tényező nem játszhatott szerepet az őszi időszakokban a balesetek számának megnövekedésében, vajon mi okozta azok elszaporodását? Erre nem nehéz a felelet. Ha baleseteket előidéző okokat, vizsgáljuk, számot sem érdemlő százalék kivételével okként a fegyelmezetlen, hanyag, felelőtlen, utasításellenes szolgálatellátást lehet megállapítani, melyek függetlenül a forgalom nagyságától, vagy az időjárási viszonyoktól, ott jelentkeznek, ahol táptalajt találnak.

Egyes helyeken még mindig abban a hitben élnek, hogy az őszi időszak szállítási feladatait a régi szokás szerint csak úgy lehet ellátni, ha a minőségi tényezőket félredobva csak a mennyiségi teljesítést tartják szem előtt. Akik így gondolkoznak, azok elfelejtették, — vagy még meg sem tanulták —, hogy a fegyelmi és erkölcsi tényezőkön túl van egy önköltségi tényező, amelyet nagymértékben befolyásolnak a forgalmi balesetek.

Balesetek és az üzemi jutalék

A várható üzemi jutalék mennyiségi alakulásában az önköltség az egyik legfőbb tényező. A jövő évi üzemi jutalék összegszerűsége tehát attól is függ, hogy miként alakul a vasút baleseti helyzete.

A korábbi évekkel ellentétben az idén augusztusban felszökött a balesetek száma és ha ez így folytatódna az őszi hónapokban, akkor ebben az évben augusztusig előnyösen alakult baleseti helyzetkép odafejlődhet — amire még idáig példa nem volt —, hogy rosszabb lesz, mint a korábbi évben. A vasutasoknak a vállalásaiktól eltekintve — sok más mellett becsületbeli kötelességük az is, hogy minden év baleseti helyzetképe jobb legyen, mint a megelőző évben.

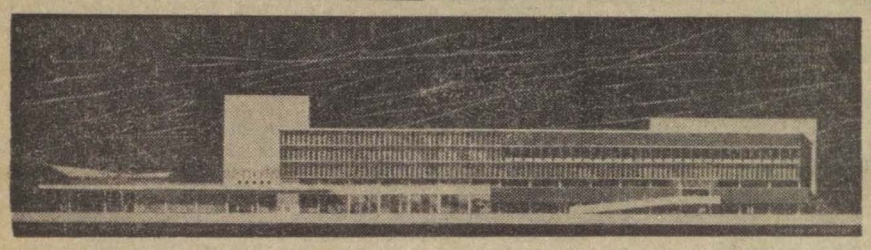
Hol kell elsősorban javítani?

Területileg: a pécsi és budapesti igazgatóságok területén. Érthetetlen a pécsi igazgatóság visszaesése, mert itt a jó munka feltételei mindig inkább adva voltak, mint a többi igazgatóság területén, amit a baleseti helyzetkép éveken keresztül bizonyított is. A budapesti igazgatóságnak kétségtelen, hogy nem könnyű a helyzete, de annyira itt sem változtak a korábbi feltételek, hogy ezzel lehetne magyarázni az augusztusi baleseti helyzetképet.

Szakszolgálati szempontból: a forgalmi és kereskedelmi szolgálat az, amelynél nagy mértékben tapasztalható visszaesés, elsősorban a forgalmi szolgálattevők vonalán. Ilyen körülmények között dupla öröm lehet a számukra, hogy akad forgalmi szolgálattevő, aki jó munkája mellett felfigyelt olyan veszélyes műszaki hiányosságokra is, mint ami Veszprém-külsőn az 1802-es egyik kocsijánál volt.

Ebből és más különböző jelből ítélve a vasutas dolgozók közül sokan megértették vasútunk baleseti helyzetének tarthatatlanságát és igyekeznek mindent megtenni annak érdekében, hogy az őszi időszak forgalmát és a vasút egész évi teljesítményének, értékét ne veszélyeztessék a forgalmi balesetek. Sajnos még mindig nem elegen értik ezt.

Fehérvári József
KPM I. Vasútüzem Biztonsági Osztály vezetője



1960 novemberében a Tuniszi Államvasutak igazgatósága egy új vasútállomás előterveire nemzetközi pályázatot hirdetett. A tervpályázati kiírást több száz an vették ki. A beérkezett 21 érvényes pályázat közül a bíráló bizottság I. díjjal egy francia építész terveit jutalmazta. A II. díjat Kelemen László építész, az UVATERV tervezőmérnöke kapta, aki ezzel újabb dicsőséget és megbecsülést szerzett a magyar építészetnek. Képünkön a Kelemen László által tervezett állomás homlokzati képe látható

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet első tudományos ülésszaka

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet október 23-tól 26-ig tartja első tudományos ülésszakát a Vasúti Főosztály kultúrtermében.

A megnyitó után *Szentgyörgyi Károly*, az intézet igazgatója ismerteti az elmúlt 10 év tudományos működésének eredményeit, ezután a különféle vasúti szakágazatok előadásai következnek.

Nagy József, az intézet igazgatóhelyettese a vasúti pályával kapcsolatos kiemelkedő kutatásokról tart előadást. Az előfeszített betonaljak alkalmazásával összefüggő feladatokról *Kutasy Lajos* tudományos főmunkatárs számol be.

Az ülésszak második napján *Pápay István* tudományos munkatárs *„A vasúti vontatás gazdaságosságának növelése, a vontatójárművek és az üzemeltetés korszerűsítésével”* címmel tart előadást. Ezt követően *Dubravcsik Károly* ismerteti a vasuti kocsicsapágyak hőnfutásának okait és csökkentésének lehetőségeit. *„A rakodásgépesítés és az új szállítástechnológiai megoldások”* címmel *Szalontay Valér* tart előadást. Ezután kerül sor a forgalomszervezéssel összefüggő kutatások főbb eredményeinek ismertetésére, *dr. Mészáros Pál* előadásában.

A harmadik napon a vasuti önköltségszámítás tudományos fejlesztéséről számol be *dr. Hegedüs Gyula*, ezt követően pedig *dr. Fehérvári László* tart előadást *„A tudományos kutatómunka, a vasuti árudíjszabások fejlesztése érdekében”* címmel. Ugyanezen a napon *dr. Czére Béla* kandidátus, osztályvezető ismerteti a közlekedési ágazatok koordinációja érdekében végzett kutatások kiemelkedő eredményeit. Végül *Gadanecz Béla* számol be a magyar vasutasság munkásmozgalmi múltjának feltárására irányuló kutatások eredményeiről.

Munkavédelmi őrjárat

Tegyük társadalmi üggyé a munkavédelmet

A szakszervezet munkásvédelmi és munkaellátási osztálya és a Vasuti Főosztály 7. szakosztálya szeptember 21-én közös munkavédelmi ankétot tartott. Megjelentek az ankéton a vontató járművek üzemben- és karbantartásával foglalkozó üzemegységek és üzemi vállalatok vezetői, biztonsági megbízottak és a szakszervezet munkavédelmi felügyelői.

Az ankétot *Berta István*, a szakszervezet munkavédelmi osztályának vezetője nyitotta meg. Elmondta, hogy a legtöbb baleset változatlanul a 7. szakosztályhoz tartozó munkahelyek dolgozóit éri. Az idén már 12 halálos baleset volt a fűtőházaknál és az év első nyolc hónapjában ezerrel több munkanap veszett el a baleset miatt a termelés számára, mint tavaly. Itt az ideje, hogy ezen a területen is hatékonyabb munkát végezzünk a balesetek megelőzésére.

Vannak követendő példák

Varga Jenő, a 7. szakosztály helyettes vezetője tartotta a vitaindító beszámolót. Részletes adatokkal ecsetelte a járműjavítók és a fűtőházak kedvezőtlen baleseti helyzetét. Elmondotta, hogy a legtöbb baleset a biztonsági szabályok mellőzése miatt fordul elő. Sok helyen nem kielégítő, mert sablonos és csak adminisztratív jellegű a dolgozók munkavédelmi oktatása.

Elismeréssel szólt Varga elvtárs a balesetelhárításban jó eredményeket elért *miskolci* és *ferencvárosi* fűtőházak, valamint a *székesfehérvári járműjavító* munkájáról. Több javaslatot tett a munkavédelem színvonalának emelésére. A balesetvédelmi oktatás hatékonyabbá tételére javasolta ilyen tárgykörű filmek vetítését. Eddig csak a *debreceni igazgatóságnál* használták ki ezt a lehetőséget. Alaposabban meg kell vizsgálni az előfordult baleseteket, hogy a további hasonló hibák elháríthatók legyenek. Rámutatott arra, hogy a balesetek megelőzésében igen nagy szerepe van a nevelő munkának. Ezért fontos, hogy üzemeinkben társadalmi üggyé tegyük a munkavédelmet. Nem lehet nélkülözni emellett azt a technikai feltételt, hogy üzemeinkben mindenütt biztonságos munkakörülményeket teremtsünk.

Legfontosabb a megelőzés

A vitában felszólalók elmondták a saját területükön szerzett tapasztalataikat. Többen kifogásolták, hogy a biztonságos munkát gátló hibák megszüntetésére nem kapnak megfelelő segítséget a felsőbb szervektől. Lassan intézik a felújítási kérelmeket. *Czimma* elvtárs, a miskolci fűtőház főnöke ismertette a munkavédelem javítására alkalmazott jó módszereiket. Elsősorban a megelőzésre fordítanak gondot. Elérték, hogy minden vezető erkölcsi felelősséget érezzen beosztottai testi épségéért. A fiatalokkal sok baj volt náluk, ezért oktatásukra különös gondot fordítanak.

A vita tanulságait *Berta István* elvtárs foglalta össze. Felhívta a figyelmet a szakszervezetek központi vezetőségének határozatára, amely előírja a munkavédelem megjavítására teendő társadalmi jellegű tennivalókat. A vállalatok és szakszervezeti bizottságaik mindenütt készítsenek intézkedési tervet a munkavédelem megjavítására és tárgyalják meg azt kibővített aktíva ülésen. A munkavédelmi őrjáratok feladata elsősorban az emberekkel való foglalkozás, a nevelés legyen. A biztonsági szabályok megszegőivel szemben bátrabban alkalmazzák a felelősségre vonást, hogy jobb meggondolásra bírják őket.

Az ankét *Varga Jenő* elvtárs záró szavaival ért véget.

Helyeseljük a miskolci kezdeményezést

A miskolci fűtőház dolgozói a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 44. évfordulója és az V. Szakszervezeti Világkongresszus tiszteletére munkavédelmi versenyre hívták a szombathelyi fűtőház dolgozóit. Céljuk, hogy a személyi sérülések minimálisra csökkentésével méltóképpen fejezzék ki tiszteletüket.

A verseny sikeres lebonyolítására és értékelésére operatív bizottságot hoztak létre.

A miskolciak vállalása a következő:

1. Vállalják, hogy a baleseti veszélyforrások feltárásával, megszüntetésével, a politikai, szakmai nevelőmunkával, biztonságosabb munkafeltételekkel, az új dolgozók patronálásával, a személyi baleseteket a múlt év IV. negyedéhez viszonyítva 10 százalékkal csökkentik.

2. A munkavédelmi verseny időszakára a jelenleg is meglevő munkavédelmi őrjáratok tevékenységét kiszélesítik. Az őrjáratok tagjai naponta munkahelyeiken keresik fel a fiatal, és még nem kellő szakmai képzettséggel rendelkező dolgozókat. A különféle természetű munkák balesetelhárítására rövid szakmai oktatás keretében hívják fel a figyelmüket.

3. A verseny időszakában 5 munkavédelmi tárgyú újítást bevezetnek.

4. A téli felkészülést a határidő előtt 10 nappal, november 20-ra teljesítik. Különös gondot fordítanak a dolgozók védőruhával és melegítő itallal való ellátására.

5. Különös gonddal vizsgálják a szerszámokat, az egyéni védőfelszereléseket, valamint a védőberendezéseket. Az üzemorvos október, november és december hónapban egy-egy előadást tart az üzemegészségügyről és a balesetelhárítással kapcsolatban. A megyei bizottság segítségével havonta egy munkavédelmi filmelőadást szerveznek.

6. Minden lehetőt megtesznek, hogy az üzemszemlén feltárt hiányosságok a legrövidebb időn belül megszűnjenek. Az üzemegészségügyi helyzet javítása érdekében tapasztalatcserét bonyolítanak le a két fűtőházban.

A célkitűzések értékelését a tárgyidőszak után eszközlik.

A munkavédelmi és munkásellátási osztály helyesli a miskolciak kezdeményezését, mely alapul szolgálhat egy szélesebbkörű versenyhez. Szívesen látnánk, ha a nagyobb szolgálati főnökségek mozgalmi szervei és szakvonali vezetősége a kezdeményezést magáévá tenné.

A szakszervezeti vezetés színvonala emelésének szükségessége a szocializmus építésének időszakában

A szocializmus gyorsabb építése mind nagyobb feladatok elé állítja a magyar szakszervezeteket. A feladatok eredményes megvalósítása szükségessé teszi a szakszervezeti munka hatékonyságának, a vezetés színvonalának emelését.

Megállapítható, hogy a szakszervezetek XIX. kongresszusának határozata alapján jelentős eredményeket értünk el mind a vezetés színvonalának emelésében, mind a szakszervezeti munka hatékonyságának növelésében. A SZOT elnökségének intézkedései, a szakszervezeti szervek javuló munkája hozzájárult a szakszervezetek tekintélyének, tömegbefolyásának növekedéséhez. A szakszervezeti szervek egyre eredményesebben járulnak hozzá a népgazdasági terv teljesítéséhez, a dolgozók politikai, szakmai, kulturális műveltségének emeléséhez, életés munkakörülményeinek javításához.

A szakszervezetek ma már a szocializmus építésének elismert, tekintélyes szervei és a legjobb úton haladnak, hogy ez az üzemekben, hivatalokban egyaránt természetes jelenséggé váljon. A szakszervezetek büszkék lehetnek az eredményekre. Jelentős szerepet töltenek be a társadalom átalakulásáért folyó harcban, a kulturális és a gazdasági fejlődésben. Ennek köszönhető, hogy az utóbbi években a szakszervezetek munkájáról általában elismerőleg nyilatkoznak a dolgozók, tanújelét adják a szakszervezet iránti bizalomnak.

Ennek a jelenségnek az okat Kádár elvtárs a VII. pártkongresszuson a szakszervezetek munkáját értékelve a következőkben vázolta: *„Ma már a szakszervezetek biztosítják a soraikban tömörült dolgozók helyesen felfogott érdekvédelmét és hatékonyan segítik a szocializmus építését hazánkban.”* Ez az elismerés új erőt adott a szakszervezeti mozgalomban dolgozó százezer aktívának és vezetőnek a további feladatok megoldásához.

A szakszervezetek legfontosabb feladata, hogy sajátos eszközeikkel még hatékonyabban járuljanak hozzá a szocializmus alapjai lerakásának befejezéséhez. Fokozzák harcukat a béke megvédéséért folyó küzdelemben, a *kommunista és munkáspártok nyilatkozata* és a *kiáltvány szellemében* fejtsenek ki aktív békeagitációt a dolgozók között.

A SZOT elnöksége 1961. évi programjában a következőkben határozza meg a szakszervezetek fő feladatait:

1. A második ötéves terv céljainak és első évi feladatainak megismertetése, végrehajtásának elősegítése a szakszervezeti tagság fokozottabb részvételével.

2. A szakszervezeti vezetőszervek irányító- és szervezőmunkájának továbbfejlesztése, a dolgozókkal való szorosabb kapcsolat, a szakszervezeti munka hatékonyságának növelése céljából.

Ezek a főfeladatok részleteiben is meghatározzák a szakszervezetek tennivalóit. A program kimondja, hogy:

a) A szakszervezeti vezetőszervek a dolgozók észrevételeire és aktív közreműködésére támaszkodva minden szinten vegyenek részt a második ötéves terv kidolgozásában. Biztosítsák, hogy a dolgozók javaslatainak érvényesítésével reális termelési célok kerüljenek a tervekbe és azokban megfelelő helyet kapjanak a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását szolgáló feladatok is.

b) A jóváhagyott ötéves tervet széles körben vitassák meg a dolgozókkal. Az észrevételek felhasználásával a maguk részéről is teremtsék meg a tervek teljesítésének, illetve túlteljesítésének feltételeit, elsősorban, a dolgozók öntudatos fegyelme, a versenylendület fokozása, a műszaki fejlesztést célzó újító- és ésszerűsítőmozgalom továbbfejlesztése és a dolgozók kezdeményezéseinek felkarolása útján.

Az éves program részleteiben rámutat, hogy a szakszervezeti szervek a gazdasági vezetőszervekkel együttműködve segítsék elő, hogy a tervek időben eljussanak a munkahelyekre. Adjanak alsóbb szerveiknek megfelelő érveket a terv ismertetéséhez.

Gondoskodni kell arról, hogy a szakszervezeti bizottságok a munkaversenyben a dolgozók vállalásait a felbontott tervek alapján szervezzék. A szakszervezeti szervek nevelőmunkájuk javításával segítsék elő a szocialista munkaerkölcs széleskörű elterjesztését, lépjenek fel a lazaságok és a fegyelmezetlenségek ellen. Kitér a program a dolgozókat érintő különböző szociális, kulturális és érdekvédelmi feladatokra.

Mindemellett javítani kell a termelési agitációs és propagandamunkát. A politikai felvilágosítás főleg a párt, a kormány, a SZOT határozatait, rendeleteit magyarázza, segítse, vigye előbbre azok céljának, tartalmának megismerését, mozgósítson végrehajtásukra.

Nagyon fontos, hogy a programban szereplő feladatok megoldása mellett a szakszervezetek ne feledkezzenek meg arról, hogy a dolgozók mindennapos ügyeinek, panaszainak intézése is politikai munka, elősegíti a tömegkapcsolatok elmélyítését, a határozatok végrehajtását.

Bán István,
a szervezési és káderosztály vezetője

(Folytatjuk)

Az utasokkal együtt

Dombóvár állomáson az utazóközönséget is igyekszünk bevonni abba, hogy segítsék a vonatok menetrendszerű közlekedését. Felkérjük őket, hogy a vonat érkezése előtt legyenek kint a téren és, ha a vonat megáll, azonnal szálljanak fel. A felszállásnál segítsék egymást és ne mindenki egy ajtónál igyekezzen felszállni. Csak így tudjuk elérni, hogy egy percen belül tovább indulhasson a vonat az állomásról. Ez a gyorsaság az utasoknak is elsőrendű érdekük.

Bódogh Mihály
Dombóvár

...ÉS AZ UTASOK ELLEN

A váci utasok panaszát tolmácsolom. Az állomás peronjának több kijárata van, melyeket a vonatok indulása előtt kinyithatnának, hogy gyorsan és zavartalanul megtörténjen a felszállás. Ujjaban csak az egyik ajtót nyitják ki. Ezzel torlódást, tolakodást idéznek elő, hiszen mindenki sietne a vonathoz. A vonatokat is nyilván késlelteti a lassú felszállás.

Kérjük, hogy a váci vasutasok hagyjanak fel ezzel a kellemetlen újítással és a vonatok indulásakor nyissák ki az összes kijáratot.

Marjanovics Mártonné

A szakszervezeti aktívák oktatásáról

A szakszervezetek XIX. kongresszusa, valamint a SZOT elnökségének 1960. október 1-i határozata megszabják a szakszervezetekben dolgozó káderek oktatásának, továbbképzésének módozatait.

A növekvő feladatok végrehajtása, a vezetés színvonalának emelése megköveteli a szakszervezeti funkcionáriusok politikai és általános oktatását, továbbképzését. Ennek érdekében az idén is megszervezzük az alapszervi funkcionáriusok esti tanfolyamait.

A tanfolyam célja: egyrészt, hogy az alapszervi funkcionáriusainkkal és aktíváinkkal megismertesük a feladatokat, a legfontosabb határozatokat és rendeleteket. Másrészt, hogy elősegítsük a jó módszerek széleskörű elterjesztését.

Oktatási terv alapján

Elnökségünk határozatai értelmében az esti oktatásokat a megyei bizottságok oktatási terve alapján indítják be szakszervezeti bizottságaink. Törekedjenek arra, hogy egy-egy esti tanfolyam *időtartama 2 hónapnál hosszabb ne legyen, a tanfolyam anyaga általában 4—5 előadásból álljon.*

A tanfolyamok szervezését a megyebizottságok és a nagyobb szakszervezeti bizottságok mellett az *oktatási bizottságok végzik.* Feladatuk az oktatási terv alapján meghatározni, hány helyen, milyen létszámmal indítanak tanfolyamokat. A szakszervezeti bizottságaink az előkészítés időszakában bizalmi értekezleten és vezetőségi ülésen foglalkozzanak az oktatás problémáival. Készítsék el — az eddigi tapasztalatokat figyelembevéve — oktatási tervüket, s ezek alapján *kezdjék el a hallgatók az előadók és az ellenőrök kiválasztását.* Lehetőleg minden, tanfolyamot nem végzett aktivista részesüljön oktatásban. A tanfolyamok szervezéséhez és a hallgatók kiválasztásához kérjék a pártszervezetek és a KISZ segítségét.

A múlt évben közel 15 000 aktívát oktattunk. A hallgatók érdeklődését fokozta, hogy az előadók szemléltető és gyakorlati módszereket alkalmaztak. A pártszervezetek nagy része segítette a tanfolyamok szervezését, ellenőrzését, a hallgatók kiválasztását.

Az oktatási bizottságok tagjai sok helyen személyesen beszélgettek az előadókkal. A tanfolyam indulása előtt 2—3 héttel konzultációkat, módszertani foglalkozásokat tartottak. A tanfolyamokat ünnepélyes keretek között nyitották meg, azokat menetközben ellenőrizték, segítették, a tapasztalatokat szb. vezetőségi ülésen megtárgyalták.

Kerüljük el a tavalyi hibákat

Az eredményesség ellenére akadtak hibák is, amit most igyekezzünk elkerülni. Több szakszervezeti bizottság és előadó nem tanulmányozta a témához tartozó rendeleteket és határozatokat.

Hiba volt az is, hogy sok helyen nem igényelték a helyi pártszervezet segítségét. Ezért a rendezvények nemegyszer keresztezték egymást. Az idén erre különös figyelmet fordítsunk, mert az oktatásokkal egyidőben történik az alapszervi pártvezetőségek választása is.

Tavaly több helyen szerveztünk tanfolyamokat összevonva, gócosítva. Ez a forma nem vált be, nehezítette a dolgozók megjelenését, sok volt a lemorzsolódás. Ezt a szervezési formát ezért nem javasoljuk.

A szakszervezeti bizottságok a pártszervezettel és a gazdasági vezetőkkel válasszák ki az oktatásra legmegfelelőbb időpontokat, vegyék figyelembe az őszi csúcsforgalmi időszakot is a tanfolyamok ütemezésénél. Ügyeljenek arra, hogy az oktatásoknál ne legyen befeléfordulás, hanem azok segítsék elő a megnövekedett politikai, gazdasági, szállítási feladatok végzését.

Az oktatás tudatosítására az egyéni agitáció mellett használják fel az üzemi sajtót, faliújságot stb. A tanfolyamok részére megfelelően berendezett és fűtött helyiségekről kell gondoskodni. *Törekedjenek arra, hogy az esti tanfolyamokat 1962. január 15-ig befejezzék.*

A tanfolyamok befejezése után azok tagsági könyvének „bejegyzések" rovatába, aki minden foglalkozáson jelen volt, jegyezzék be a tanfolyam elvégzését.

A szakszervezeti bizottságok segítsék az aktivistákat, hogy az elméletben tanultakat a gyakorlati munkában hasznosítsák. A tanfolyamok elvégzése után a társadalmi aktívákat rendszeresen bízzák meg feladatokkal és nyújtsanak segítséget munkájukhoz.

Szervezési és káderosztály

Új szakszervezeti kiadványok

Felhívjuk az szb-titkár elvtársak figyelmét, hogy a SZOT elnökségi határozata értelmében a Táncsics Könyvkiadó a III. negyedévben megjelenő szakszervezeti kiadványok közül az alábbiakat küldi meg — a dolgozók létszámától függő példányszámban —, a szakszevezeti bizottságoknak postán, utánvéttel:

Marx—Engels: A szakszervezetekről. (Kb. 384 old., ára kb. 29 forint.)

A gyűjteményes kötet a tudományos szocializmus megalapítóinak azon tanulmányait, beszédeit, és leveleit tartalmazza, amelyek elemzik a szakszervezetek tevékenységét, helyét és szerepét az osztályharcban.

A szakszervezetek kulturális tevékenysége. (288 oldal, ára 18 forint.)

A kézikönyv a kulturális nevelő munka minden területét felöleli. A feladatok, munkamódszerek ismertetése mellett az adott terület szervezeti felépítését, az irányítás és ellenőrzés rendszerét és teendőit is tárgyalja.

A társadalmi bíróság munkája. (30 oldal, ára 2.40 forint.)

A kiadvány ismerteti a társadalmi bíróságok megalakításának és megválasztásának feltételeit, a továbbiakban pedig segítséget ad a társadalmi bíróságoknak a tárgyalások előkészítéséhez, levezetéséhez.

Három földrész országaiban. (216 oldal, ár 23 forint.)

A kötet a magyar szakszervezeti küldöttségek tizenkét országban tett utazásairól ad számot.

A bizalom birtokában

Kovács Sándor szakszervezeti bizalmi a Landler Járműjavító kocsiosztályának cserejavítórészlegében számon tartja a létszámváltozásokat. Ha egy új ember érkezik, rendszerint már az első nap odalép hozzá. Ilyenkor felteszi a kérdést:

— *Szaktárs, tagja vagy-e már a vasutasszakszervezetnek?*

A részleghez, ahol Kovács Sándor bizalmi dolgozik, 28-an tartoznak és valamennyien szervezett dolgozók. Tudjuk, hogy ez elsősorban azért van így, mert a dolgozók szükségesnek tartják, hogy a szervezett munkások táborához tartozzanak. De a bizalmi is sokat segít abban, hogy a dolgozók felismerjék a szakszervezethez való tartozás jelentőségét, no meg abban is, hogy ne felejtsék el az esedékes tagdíjak megfizetését.

Kovács Sándor nemcsak a tagsági bélyegek postása. Jól elvégzi ő az alapszervezet vezetőségétől kapott feladatokat és azokat is amelyekkel a dolgozókat a tagság bízza meg.

— *Mindjárt engem keresnek, ha valakinek olyan problémája van, amin a szakszervezet tud segiteni* — mondta beszélgetésünk során a műhelyben, miközben megigazította a tüzet az egyik csöves ütköző alatt. Egyengetés céljából tüzesítik így az alkatrészeket. — *A problémákat mindig felírom és továbbítom a vezetőséghez. Legutóbb a veiem egy brigádban dolgozó Jenei István feleségének gyermeke született és amikor gratuláltunk a boldog apának, mindjárt tudtam is, hogy mi a dolgom: intézkedtem, hogy minél előbb megkapja a segélyt.*

Azért tud jó munkát végezni Kovács elvtárs, mert valóban megbíznak benne munkatársai, hallgatnak szavára, minden ügyükben szívesen fordulnak hozzá és kikérik a véleményét. Egész magatartásával kiérdemelte ezt a bizalmat. A cserejavítóműhely egyik szocialista brigádjában, a Hártó-brigádban dolgozik. Példás szorgalommal vesz részt minden javítási munkában. A fiatalabbakat szívesen tanítja. Türelmes akkor is, ha elhibáznak valamit. Arra törekszik, hogy a fiatalok is megszeressék a könnyűnek egyáltalán nem mondható kovácsmunkát.

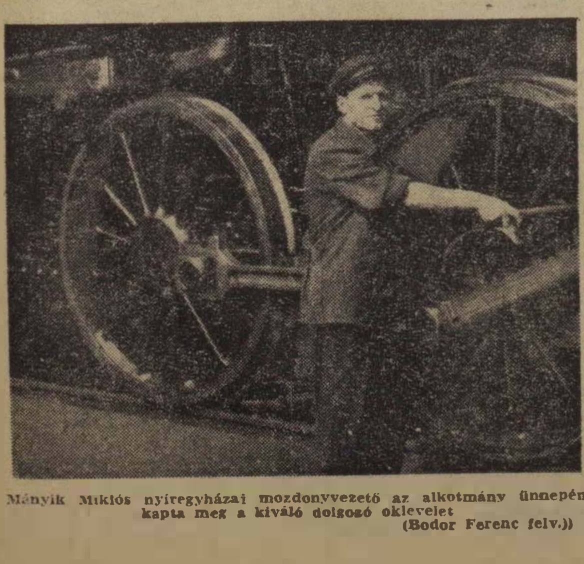
Hártó Béla, a szocialista brigád vezetője egyben a szakszervezeti alapszervezet gazdasági felelőse is. A bizalmi gazdasági és politikai munkájáról egyaránt a lehető legjobb véleménye van:

— *Kovács elvtárs megérdemli a dicséretet, mert kiválóan dolgozik és emellett kifogástalanul ellátja a bizalmi teendőket is. Igazán méltó arra, hogy példát vegyenek róla a többi bizalmiak.*

Úgy hisszük, ehhez a megjegyzéshez nem kell kommentár, s a tények is azt bizonyítják, hogy a cserejavítóműhelyrész jó gazdasagi és politikai eredményeinek elérésében nagy részük van az olyan lelkes szakszervezeti aktivistáknak, mint amilyen Kovács Sándor bizalmi.

— lj. —

Turi Károly kocsivizsgáló szocialista brigádja (Nyíregyháza-fűtőház)



Ményik Miklós nyíregyházai mozdonyvezető az alkotmány ünnepén kapta meg a kiváló dolgozó oklevelet (Bodor Ferenc felv.))

Életveszélyben

Augusztus utolsó napján történt. Celldömölk felé haladt 424-es mozdonyával Hegyaljai Béla mozdonyvezető. Nehéz tehervonatot vitt a gép 40 kilométeres sebességgel. A mozdony és a kocsik kerekeinek ritmikus csattogása megnyugtatóan hatott Hegyaljai Bélára. A vezetőállásból a pályát figyelte, aztán fekete sapkájának ellenzője alól a felhőtlen kék égre nézett. A nap mind feljebb kapaszkodott a zenitre.

— Meleg napunk lesz ma is... — jegyezte meg a fűtőkre pillantva.

Váratlanul riasztó csattogás zavarta meg az egyenletes menetet.

— Hallják ezt a csattogást? — kérdezte a fűtőktől. Kihajoltak és figyelték a gépet.

Majd én

— Ott, a kerekeknél történt valami baj. Mindjárt megnézem — szólt az egyik fűtő, s már indult, hogy előre tornássza magát a mozdony kazánja mellé.

— Hogy képzeli? Rögtön leesne! — szólt a mozdonyvezető, visszahúzva a kifelé kapaszkodó fűtőt. — Majd én megnézem...

— Ne lépjen ki a mozdonyvezető elvtárs, inkább álljunk meg! — kiáltotta a másik fűtő. Hiába szólt. A mozdonyvezető hirtelen kinyitotta az oldalajtót és a kapaszkodókat fogva a feljáró lépcső alsó fokára állt. Egész testével kihajolva figyelte a mozdony hajtószerkezetének működését. Ekkor ért a mozdony a Marcal hídjára. Csak olyan széles ez a híd, hogy éppen elfér rajta a mozdony. Hegyaljai Béla válla nekiütődött a híd egyik tartógerendájának. Iszonyú erő volt az ütésben. A kapaszkodót mégsem eresztette el. Megpróbált szorosan a géphez simulni. Hiába, így is szűk volt a hely. A következő tartógerenda az oldalát találta. Jajdulni sem tudott a fájdalomtól. Csak ösztönösen kapaszkodott a mozdonyba. Az utolsó ütés a fejét érte és ájultan zuhant le a gépről. Ekkor a gép már túljutott a hídon, s így a töltés szélére esett.

Mi lesz a fiammal

A szerelvényt gyorsfékkel állították meg a fűtők. Rohantak, hogy segítsenek a szerencsétlenül járt mozdonyvezetőn. Súlyos fejsebéből és szétszaggatott ruhája alól szinte ömlött a vér. Erőlködve nyitotta ki a szemét, fejét emelni próbálta és fáradtan nyögte:

— Jaj, mi lesz a kisfiammal! — A vérző fej újra visszahanyatlott az ájulás önkívületébe.

Úgy látszott vége az életének.

Szerencsére mégsem ez történt. A híd közelében dolgozó pályamunkások — akik látták a balesetet — gyorsan orvost hívtak. A súlyosan sérült mozdonyvezetőt a celldömölki kórházba szállították. Két napig feküdt eszméletlenül és csak többszöri vérátömlesztéssel sikerült megmenteni az életet. Bizony „meleg napok" voltak azok... Egy könnyelmű lépés, a biztonsági szabály megsértése majdnem az életébe került Hegyaljai Bélának.

Tanulságul és emlékeztetőül írtuk le balesetének történetét.

ALKOHOLELLENŐRZÉS ÉS SZOLGÁLATKÉPESSÉG

A hivatalos lap 112 201/1959. I/3. C. sz. rendelete alapján az *Egészségügyi Kutatólaboratórium és Pályaalkalmassági Vizsgáló Állomás* dolgozói rendszeresen végzik az alkoholellenőrzést és a szolgálatképesség megállapítását. Januártól kb. 70 esetben, több mint 1000 szolgálatban levő dolgozót vizsgáltunk felül alkoholfogyasztás szempontjából.

A vizsgálatok eredményei azt mutatták, hogy a szolgálatban levő dolgozók 4—5 százaléka alkoholbefolyás alatt állott. Minden esetben, el kellett döntenünk, hogy az alkohollal terhelt dolgozó teljesíthet-e tovább szolgálatot, vagy pedig a szolgálat alól fel kell menteni. Az esetek nagy részében az alkoholos befolyásoltság a szolgálat előtt fogyasztott alkoholtól származott és nem haladta túl a szolgálatképesség határát. Előfordult azonban olyan eset is, hogy szolgálat alatt történt az alkoholfogyasztás, s az is, hogy túllépte a szolgálatképesség határát.

Az alkoholellenőrzés vizsgálatainak eredményessége főleg két tényező függvénye. Függ az ellenőrzés idejétől és a végrehajtás módjától. Ha vonattal érkeztünk, rendszerint kevesebb dolgozót találtunk alkoholos állapotban, mint amikor gépkocsival, meglepetésszerűen kisszálltunk egy szolgálati helyre.

Ujszász állomáson pl. az egyik málházót az Italboltból kellett előhozni alkoholvizsgálatra, akinél a műszeres vizsgálat 30 mp. alatt kimutatta a súlyos alkoholos terheltséget, s intézkednünk kellett a szolgálatból való leváltásról. Az esetet ki kell egészíteni azzal, hogy a forgalmi szolgálattevő rejtegetni igyekezett az Italboltban tartózkodó málházót, hogy az a vizsgalat alól kivonhassa magát.

Olyan szolgálati helyeken, ahol a vezetők, a párt és a szakszervezet aktivistáival karöltve jó kollektívát alakítottak ki, rendszerint kevés alkoholfogyasztóval találkoztunk, míg azokon a helyeken, ahol magát az állomásfőnököt is alkoholos állapotban találtuk (pl. Nagykáta, Gyömrő, Kőbánya-Felső) ott a beosztott dolgozók között is mindig több alkoholistát kellett szolgálat alól felmentenünk.

Az alkoholos terhelés alatt álló dolgozók ellen a rendelet értelmében minden esetben fegyelmi eljárást indítottunk. Berendeltük őket intézetünkbe annak kivizsgálására, hogy fennáll-e a krónikus alkoholizmus esete. Sokszor a szolgálat előtt 1—2 órával elfogyasztott néhány fröccs, vagy korsó sör vonta maga után ezeket a kivizsgálásokat és tárgyalásokat, mert a dolgozók nem tulajdonítottak jelentőséget a szolgálat előtti 6 órás alkoholos megtartóztatás betartásának.

Ezért szükségesnek tartjuk, hogy a dolgozók oktatása alkalmával a szolgálat előtti alkoholfogyasztás veszélyeire nyomatékosabban felhívjuk a figyelmet. Tudjuk, hogy az alkoholnak szervezetünkben való feldolgozása vízrokonságánál fogva igen gyorsan zajlik le. Ebben a feldolgozásban két fázist különböztetünk meg: a felszívódás és a lebomlás fázisát. A felszívódás fázisában legszembetűnőbben jelentkezik a neurovegetatív hatás: a kipirult arc, a csillogó szem, a tágult pupilla, a mozgásbeli bizonytalanság, bizonyos fokú gyorsasággal és főleg az anyagcserefolyamatban beálló egyensúlyzavar, mely sokszor rosszullétre, hányásra vezet.

Már a felszívódás fázisában jelentkezik az alkoholnak a központi idegrendszer működésére gyakorolt hatása, mely a felelősségérzés csökkenésében, összeférhetetlenségben, gátlástalanságban, a szabályok semmibevevésében nyilvánul meg. A felszívódás kb. 90 percet vesz igénybe. A lebomlás fázisában az alkohol fokozatosan távozik a szervezetből, melynek mértéke óránként 0.15 ezrelék köbcentiméter véralkohol-szintcsökkenés (70 kg-os embert véve figyelembe).

Az alkohol lebomlásának periódusában a felszívódási szakasz jelenségei mellett főleg az ún. „neuromuscularis", vagyis idegizombeli tevékenység tünetei lépnek fel, azaz a mozgásbeli tevékenység lassúsága, bizonytalansága és késedelmes teljesítőképessége. Ugyanúgy meglassulnak a központi idegrendszerbeli folyamatok, tehát a gondolkodásbeli tevékenység, a felfogás és elhatározás gyorsasága egyaránt nagymértékben hanyatlik. Amíg tehát az alkohol kezdetben fokozza a mozgásos gyorsaságot, később a felfogás teljesítményét lassítja, a felelősség érzését háttérbe szorítja, s ezáltal pontatlan, balesetveszélyes munkára ad lehetőséget.

Az alkohol lebomlási ütemének lassúságából láthatjuk, hogy a szesztartalom elég sokáig megmarad a szervezetben, és az alkohol hatása igen káros következményeket vonhat maga után a forgalom biztonságának veszélyeztetése tekintetében, ahol gyors elhatározóképességgel biztos és gyors mozgásokkal és a felelősségérzés teljes birtokában lehet csak balesetmentes munkát végezni.

Ha valaki 8—9 dl. bort elfogyaszt, az csak kb. 12 óra múlva hagyja el teljesen a szervezetet. Ha tehát egy vasutasdolgozó éjfélkor ennyi bort megiszik és reggel 6 órakor szolgálatba lép, akkor munkába állása idején még jelentős mennyiségű és műszeres vizsgálattal pontosan kimutatható alkohol lesz a vérében. Bár az illető szubjektíve józannak érzi magát és az általános megítélés szerint is „kialudta" részegségét, a szervezetben levő alkoholmennyiség a vezetőképesség szempontjából egyáltalán nem közömbös hatású. Természetesen sokkal hosszabb ideig áll fenn ez a veszély nagyobb mennyiségű alkohol elfogyasztása után.

Meg kell jegyezni azt is, hogy jelentősebb alkoholvisszaélés után a mérgezéses tünetek: fejfájás, szédülés, émelygés, hányinger és súlyos idegrendszeri fáradtságos tünetek, tehát a vállalkozó kedv hiánya, a felfogás lassúsága, a mozdulatok pontatlansága még akkor is fennállnak, amikor a bevitt alkohol már teljesen elégett, illetve kiürült. Nagyszámú olyan balesetet ismerünk gyakorlatunkból, amikor az ittasság utáni napon már alkoholtól mentes állapotban következett be a baleset, mely az esetek nem csekély százalékában mégis az alkoholfogyasztás rovására irandó.

Az alkoholfogyasztás elleni küzdelemben a negatív, elriasztó, balesetelhárító propagandával és fegyelmi eljárással viszonylag kevés eredményt érünk el, ha ezt nem kíséri pozitív erejű felvilágosítás, a meggyőzés és a teljes értékű átnevelés. Ebben csak a szolgálati vezetők, a párt- és a szakszervezet együttes munkájával, a jó munkakollektíva közös erőfeszítésével tudunk eredményt elérni.

Dr. Réti László

Búcsú a tábortól

Balatonkenesén néhány száz lépésre a magyar tenger partjától találjuk a MÁV-üdülőt.

Lelkes kis csoportok végezték itt szokatlan, de szép feladatukat. Szorgos munka folyt mindenütt. Különösen kitűnt a munkában a Gagarin és a Béke brigád. S a jól végzett munka után Bözsi néni ízletes főztje űzte el éhségünket. Délutánonként nagyszerű fürdéseket rendeztünk a Balaton hűs hullámaiban. Ezután mindig jólesett a bőséges uzsonna is.

Az utolsó este a lobogó tábortűz fénye mellett mondtunk köszönetet a velünk való törődésért Vágó István elvtársnak és az örökké velünk foglalkozó táborvezetőnek, Fekete Miska bátyánknak. Feledhetetlen élmény számunkra a keneset táborozás.

ifj. Laczkó Menyhért

Sport

Hogyan érhetnének el jobb eredményt Kaposvárott a Kilián mozgalomban?

Kaposvár állomáson Kert Sándor, az állomás szakszervezeti sportfelelőse örömmel újságolta, hogy a cseri városrészben rövidesen befejezik a sportpályájuk építését. Készen van az öltöző, a fürdő. A labdarúgó-pálya köré futópályát, sőt, egy kis lelátót is építettek. Tovább folytatják a társadalmi munkát: most építik a pálya kerítését.

Labdarúgó-csapatunk még gyengén szerepel. Fiatal kerékpárosaink eredményesebbek. Az országos ifjúsági bajnokságban egy harmadik helyet szereztek — mondta.

— Hogyan állnak a Kilián-mozgalom szervezésével? — kérdeztük.

— Eddig 18 jelentkező van. A labdarúgók és a kerékpárosok már próbáztak is — hangzott a válasz. — A többieket nagyon nehéz beszervezni, mert sok a szolgálat és sok a vidéki.

Hasonlóan vélekedett Molnár Pál KISZ-titkár is. Szerinte a pályafenntartásnál dolgozó fiatalokat különösen nehéz meggyőzni a Kilián sportmozgalom jelentőségéről. A 10 forintos nevezési díjat nem akarják befizetni, inkább ki sem jönnek a sportpályára.

— Mit tesz a KISZ a fiatalok meggyőzése, mozgósítása érdekében? — kérdeztük Molnár Páltól.

Erre nem kaptunk határozott választ, de megtudtuk, hogy második hónapja nem volt taggyűlés az alapszervezetnél. Kissé megfeledkeztek a szervezeti életről. Így érthető, hogy miért nem megy a szervező és agitációs munka.

Hogyan kellene változtatni ezen?

Lényegében saját munkájuk adja meg a választ. Mégpedig az a jó módszer, ahogyan a sportpálya építésére tudták és tudják mozgósítani a fiatalokat és az idősebbeket egyaránt. Akik részt vesznek a társadalmi munkában, azok valamennyien tudják, hogy a sportpálya az övék lesz, testedzésüket, szórakozásukat találják meg rajta.

Talán ugyanezek az emberek ne értenék meg a Kilián-mozgalom célját? Hiszen ez a mozgalom nem idegen tőlünk. Azt akarja, amit ők is bizonyára szeretnének: erős, egészséges fiatalokat. S éppen azon a sportpályán keresztül vezet az út ehhez, amelyet ők építettek. Azok is megértik ezt, akik Kaposvár környékén laknak, ha türelmesen megmagyarázzák nekik.

Miért gátolhatja a szervezést a 10 forintos nevezési díj?

Nemcsak, hogy nem túlzott összeg, hanem az illetők azt végeredményben saját maguknak fizetik. Ebből fedezik a mozgalom adminisztrációjának, az edzéseknek és a próbázásoknak a költségeit, ebből vásárolnak újabb felszereléseket.

Sokan vannak Kaposvárott és máshol is, akik még nem látják, hogy milyen szép, hasznos és kellemes szórakozás a sport. Érdemes nekik ezt megmagyarázni, mert ha megértik, nem fogják sajnálni a nevezési díjat, sőt hálásak lesznek azért, hogy megszerettettük velük a sportpálya üdítő levegőjét. Ezért agitáljunk Kaposvárott és mindenütt, ahol még csak most kezdi szárnybontogatásait a Kilián-mozgalom.

KILIÁN-TÚRA A BÖRZSÖNYBEN

A Lokomotív Természetbarát Egyesület vasúti főosztályi alapszervezete, a főosztály dolgozói és hozzátartozói részére, Kilián jelvényszerző túrával egybekötött kirándulást szervezett a Börzsöny hegységbe. A kiránduláson több mint százan vettek részt. A programról a rendező bizottság gondoskodott.

A túra központja az erdei vasút királyréti végállomása mellett volt. A Kilián-túrára jelentkezők egy tíz és egy 18 kilométeres túrán vettek részt. Azok sem unatkoztak, akik nem vállalkoztak a gyaloglásra. Részükre labdajátékot, gránátdobást, íjászbemutatót és vasutas-totót rendeztek. Az íjászbemutatót az MHS VI. kerületi szervezete tartotta.

A Kilián-túrával egybekötött kirándulás, amelynek megszervezésében a főosztály MHS-, KISZ-szervezete valamint a sportkör vezetősége is részt vállalt, a várakozáson felül sikerült.

Eldőlt az igazgatósági kupa sorsa

Befejeződött a hagyományos szakszervezeti labdarúgó-bajnokság a budapesti igazgatóságnál. Az előző évekhez képest az idén magasabb színvonalú küzdelmeket vívtak a csapatok. Az első helyet és ezzel az igazgatóság díszes vándorserlegét a Számviteli Főnökség IV. osztályának vegyes csapata szerezte meg. Ők nyújtották a legegyenletesebb teljesítményt. Tavaly előtt is ők győztek, s most sikerült visszahódítaniuk a díszes igazgatósági kupát.

A szép siker további jó sporteredményekre serkenti a csapat tagjait.

Simon Antal

A MÁV Szimfonikus Zenekar 1961—62-es bérleti hangversenysorozata

A MÁV Szimfonikus Zenekar az idei koncert-évadban is 16 hangversenyből álló bérleti sorozatot rendez a Zeneakadémia nagytermében. A 16 hangversenyt októbertől májusig, minden hónap első és harmadik péntekjén tartják fél 8 órai kezdettel.

Az idei koncert-évadban is számos klasszikus mű szerepel a szimfonikusok műsorán, kiváló karmesterek és szólisták közreműködésével. Egy magyar és egy olasz zeneműnek bemutató előadása is lesz. Az évadban hallhatjuk *Liszt: Tasso* című szimfonikus költeményét, *Dávid brácsaversenyét Lukács Pál* közreműködésével és *Bartók első szvitjét. Beethoven* szimfóniái közül hallhatjuk az V. (Sors) szimfóniát, a VII. és a III. szimfóniát. A Beethoven műveket ezenkívül a *Coriolan* és az *Egmond* nyitány, valamint a hegedűverseny képviseli.

Műsorra kerül több *Brahms* mű is. A budapesti énekkar közreműködésével, *Lukács Miklós* vezényletével, a nagy zeneköltő *óratóriumát*, a *Requiemet* tűzték műsorukra a szimfónikusok. A *Brahms* művek közül a *Hegedűverseny* és a *Haydn-variációk* című darabok kerülnek műsorra.

A modern zene nagyjai is helyet kaptak a műsortervben. Újra hallhatjuk *Debussy: Egy faun délutánja* című művét, *Honegger: Pastorale d'été, Hindemith: Mathis a festő* című művét és *Kadosa IV. szimfóniáját*. A bemutatók közül műsorra tűzték *Patatich szvitjét* és az olasz *Martucci Notturneljét*.

A két vezető karnagyon — *Lukács Miklóson* és *Pécsi Istvánon* — kívül *Ferencsik János, Erdélyi Miklós, Tolmácsi László. Tóth Péter, Dőry Dénes* fogják vezényelni a zenekart. A külföldi vendégkarmesterek közül a MÁV szimfonikusok élén lépnek a közönség elé *Aldo Priano* és *Ladislav Slovak*. Az előadóművészek közül a bérleti sorozat koncertjein hallhatjuk *Fischer Annit, Kovács Dénest, Szász Józsefet, B. Hesse Bukowskát, Lukács Pált, Rácz Zoltánt*.

B. I.

HIREK

INTELEM

Sokan átélték már azt a nagy élményt, hogy gyermeküket az általános iskola első osztályába iratták be. A betűk bűvös világa megnyitja a szemet, a nyiladozó értelem jogait követeli. A megismerés vágya új eszközt kap, mellyel mélyre tud hatolni az emberpalánta az eddig ismeretlen betűőserdőben.

A szülő óhatatlan, hogy ne gondoljon saját gyermekkorára. Megnézi a sárgult elemi népiskolai értesítőkönyvet és sóhajtva állapítja meg, van ez vagy huszonöt éves. Belelapoz, — egy kicsit zavarba is jön, mert az egy-két gyengébb jegy nem nagyon jogosítja arra, hogy magát kora egyik legjobb tanulójaként tüntesse fel gyermeke előtt.

Ez a gyermek számára nem nagyon kívánatos dokument, jobb ha a zárható szekrény mélyére kerül. No de nicsak, — amikor először kapta a kezébe a könyvecskét, még el sem tudta olvasni a fedőlapon nyomtatott intelmeket. Később pedig mindig csak az volt érdekes, amit a tanító írt bele. A szöveg feledésbe ment, mintha nem is lett volna a bizonyítványban.

Jobb későn, mint soha, idézi a közmondást, lássuk mivel indították útba annakidején a hatéves gyerekeket?

A harmincas évek tanügyi hatósága intelmeiben jól a lelkére köti, hogy óvakodjék a szeszesitaloktól, különösen a pálinkától! Ne legyen iszákos, mert a társadalomban olyan mélyre tud hatolni az emberpalánta az eddig ismeretlen betűőserdőben, hogy koldusnak sem mehet el.

Nyilván a három millió koldus országában a józan életűek sem kéregethettek össze a betevő falatot, — hát még a részegek.

Igaz, a lerongyolódás, a lukas cipő ellen nem tud semmit sem ajánlani, maradt hát a pálinka.

A szülő miközben ezen gondolkozik, — gyors elhatározással a szekrény leghozzáférhetetlenebb helyére rejti a bizonyítványt, most már nem gondol a gyenge jegyekre sem.

Mit gondolna a mai elsősztályos?

Felrémlik előtte gyermeke csodálkozó ábrázata, amely mögött látni véli apját, anyját, amint dülöngélve, pálinkás butykossal a hátitáskájában, elindul az iskolába.

Na, ennek igazán nem teheti ki magát.

F. K.

— **Csoportértekezletet tartott** az alsógödi 35 tagú nyugdíjas csoport szeptember 13-án. Az értekezleten az időszerű problémákat beszélték meg.

— **Nincs lassújel a terézvárosi pályafenntartási főnökség területén.** Albertirsánál és Ceglédbercelnél a vízelvezetés megváltoztatásával hídnyílásokat szüntettek meg. Ezzel az őszi forgalom gyorsítását segítették.

— **Huszonöt brigád nyerte el eddig a szocialista címet** a debreceni fűtőházban. A brigádokban 119 vasutas dolgozik.

— **Kitűnő eredmény a faanyag takarékosságban.** A szolnoki járműjavító kocsiosztályában a bognárok augusztusban 90,650 köbméter használt faanyagot dolgoztak fel a kocsik javításához.

— **Tízéves a „Vasúti Szakkönyvtár".** Most jelent meg a könyvsorozat 20. köteteként Kerkápoly Endre: Vasutak pályakeresztezései című munkája.

— **Útnak indították az idei ötszázadik irányvonatot** a salgótarjáni vasutasok. A vonat a Román Népköztársaságba vitt gépeket, gyári berendezéseket, kokszot és szenet.

— **107,6 százalékra teljesítették** kocsikihasználási tervüket a múlt hónapban a székesfehérvári vasútállomás dolgozói.

— **Egyvágányú magasvasút építésére tett javaslatot** a Renault gépkocsigyár és több francia nagyvállalat a párizsi közlekedés mentesítésére. A 17 méter hosszú kocsik befogadóképessége 125 utas, a vonatok sebessége elérheti a 100 kilométert is.

— **Rövidítik a javításos kocsik átfutási idejét** a debreceni járműjavítóban, hogy ezzel segítsék az őszi forgalmat. A legjobb eredményt elérő brigádok és osztályok között 55 ezer forint célprémium kerül majd kiosztásra.

— **Ivelt vashíd épül a komáromi pályaudvar felett** a régi fahíd helyére. A híd építését jövőre kezdik meg.

— **Érdekes módon oldják meg a távfűtést** a budapesti József Attila lakótelepen. Öt kiszuperált mozdony kerekeit leszerelték, a kazánokat pedig olajfűtésre állították át. Októben 15-én lesz a próbafűtés. A tervek szerint a kazánokkal mintegy 40 házat fognak fűteni.

— **A villamosított vasútvonalak hossza** elérte a 1148 kilométert Lengyelországban. Az ötéves terv végén meghaladja a 2000 kilométert.

— **Hét vágány átépítése folyik** a pusztaszabolcsi állomáson. Az állomás dolgozóit dicséri, hogy ennek ellenére az élüzem szint felett teljesítik tervüket.

A peronjegy

A feleségemre vártam az alföldi kisváros állomásán. A vonatnak menetrend szerint már meg kellett volna érkeznie. — Vagy talán elkéstem? — merült fel bennem a gyanú.

A kijárat mellett savanyú ábrázattal olyan vasutasféle ember szomorkodott. Megdöbbentő ellenszenvet éreztem iránta.

Az utasok kísérőikkel diskuráltak, figyelemre sem méltatták szegényt. Megszólítottam.

— A vonat késik — válaszolt csüggedten. Szemlátomást jólesett neki a közeledésem.

— Utazik valahová? — kérdezte.

— Nem, csak várok.

— Peronjegye van? — folytatta a megkezdett társalgást.

— ???

— Tessék váltani!...

— Jó, váltok. — És elindultam a pénztár felé. Félúton megállított.

— Hová megyen?

— A pénztárhoz — így én.

— Peronjegyet nálam lehet kapni. Tessék itt van! — Zsebéből szamárfüles blokktömböt kotort elő.

— Mennyit fizetek?

— Egy forintot, forintocskát... sóhajtotta.

Kétforintost nyújtottam felé.

— Forintot kérek — makacskodott.

— Nincs, csak kettes.

— Váltassa fel valakivel, mert nem tudok visszaadni.

Amint kiderült, aznap egyedül én váltottam peronjegyet. Hát érdemes kérdezősködni?

— kinka —

Még egyszer Mezőlak állomásról

Nagy „sikere" volt mifelénk a Magyar Vasutas június elsejei számában megjelent *Állomás vagy bútormúzeum?* című cikknek. Jöttek is az asztalosok, hogy a rozzant bútorokat megfiatalítsák. Már csak a mázolókat várjuk, hogy eltüntessék a váróterni asztalokra bicskával faragott ákombákom jeleket. A szekrények lábai helyett már nem éktelenkednek tégladarabok, s az irodai bútorokra is felszerelték a zárakat.

Mezőlak állomás dolgozói, szakszervezeti bizottsága — és azok az utasok, akikkel beszélgettünk —, megköszönik az intézkedést.

Bognár Károly
Tapolca

Az egyik becsületes — a másik?

„Augusztusban Csopakra utaztam a 2112-a számú vonattal — írja levelében Preiszler Anna budapesti olvasónk. — *A tapolcai szerelvényben a csomagtartón felejtettem egy kék kardigánt. Szeptember 1-én Balatonfüreden a forgalmista szolgálatkészsége folytán megtudtam, hogy Borsos jegyvizsgáló megtalálta a kardigánt és leadta annak rendje-módja szerint a talált tárgyakat nyilvántartó segédhivatalban. Örömmel hallottam e hírt és ezúton szeretnék köszönetet mondani a kötelességét példásan teljesítő vasutas dolgozónak."*

Mind gyakrabban kapunk ilyen köszönő hangú leveleket, melyek vasutas dolgozóink becsületességét dicsérik. De sajnos, akadnak még olyanok is, akik nem állják ki a becsület próbáját.

Így járt G. A., a szentesi fűtőház motorvezetője. Fényképezőgépet talált a motorkocsiban. Le kellett volna adnia a szolnoki állomáson. Ezt elmulasztva hazavitte a fényképezőgépet, s ezzel eltulajdonítást, magyarul: lopást követett el. A károsult feljelentésére a rendőrség nyomozni kezdett. Kimentek a lakására, ahol előadta a fényképezőgépet.

Szomorú ez az eset. G. Á. ugyanis hat hónap múlva nyugdíjba mehetne — öreg fejjel követte el ezt a súlyos hibát. A fegyelmitől függ, hogy tovább is a vasútnál maradhat-e. Dolgozótársait nagyon felháborította ez az eset és méltó büntetését kérik.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

37. számból: 863/1961. Titkárság. Műszaki munkásakadémiák szervezése.

38. számból: 122 667/1961. I/3. A. I/4. Pénzügyi szakosztály felállítása.

122 630/1961. I/2. C. Felhívás az 1961—1962. évi általános tiszti levelező tagozatra való jelentkezésre.

Szívóventillátor kocsik tisztítására

Az amerikai transzkontinentális vasútvonalakon légárammal távolítják el a szemetet a vasúti kocsikból. A kocsi egyik bejáratához egy hordozható készüléket helyeznek el, amely két 60 centiméteres szívóventillátorból és egy mozgatható kocsira szerelt, dróthálóból készült gyűjtőtartályból áll. A kocsiba légtömlőn levegőt fújnak, a felkavart port és szemetet a szívóventillátorok felszívják a gyűjtőtartályba.

A szerkesztőség üzeni

Cserháti József, Sziládi Sándor Szeged; Preiszler Anna, dr. Horváth Károly, Szabó Tibor, Spala József, Simon Antal Budapest; Csomor János. Cseh Zoltán Szolnok; Marjanovics Mártonné Vác; Pápa Jenő, Várnai László Pécs; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Bódog Mihály Dombóvár; ifj. Laczkó Menyhért Szentes; Pusztafalvi Tivadar Miskolc; Németh Pál Alsógöd; Behán Rózsa Kazincbarcika; Marosán Pál Debrecen: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Pintér Lajos Vácrátót: Helyesebbnek tartottuk volna, ha csak a külföldi utazás legérdekesebb élményeit írja le. A beszámoló így nagyon terjedelmes. Nem ígérhetjük közlését.

Reményi Gyula Kőszeg; Varga Ilona Nyúl; Bognár Károly Tapolca: Leveleiket illetékesekhez továbbítottuk.

ÚJ KÖNYVEK

A Kossuth Könyvkiadó kiadásában két, nagy érdeklődésre számottartó könyv jelent meg a közelmúltban. Az egyik Makai György: NATO — Tények és adatok az Északatlanti Szövetségről, (Ára: 2 Ft), A másik Nyikolajev—Prudkov: Szabad-e a „szabad világ"? (Ára: 6 Ft).

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

Levél egy salgótarjáni vasutashoz

Névtelen levelének tartalmát kivizsgáltuk. Jól eső érzés volt megállapítani, hogy Salgótarján-külső dolgozói és vezetői jó munkájuk révén az elmúlt időben jelentős eredményeket értek el. Ezt bizonyítja többek között, hogy a félév végén vezérigazgatói elismerésben részesültek.

Ön a levélben elfogultan és szubjektív szempontból ítélve a helyzetet, egy sor rossz következtetést vont le, főleg a vezetők munkájáról és intézkedéseiről. A tapasztalat azonban nem önt igazolta.

Véleményünk szerint helyes, ha a dolgozók felhívják a vezetők figyelmét a munkában mutatkozó hiányosságokra, nyíltan, bátran feltárják a hibákat.

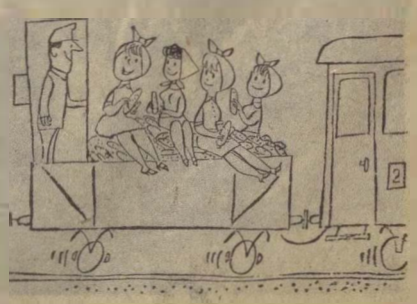
Ebben az országban joga van megmondani minden embernek a véleményét még névtelenül is, de sokkal helyesebb, ha felfedi személyét, különösen ha őszinte szándék vezérli.

A szocialista társadalmunkat építő dolgozóknak ma már azok a jellemzői, hogy nyíltan és őszintén bírálnak, de nem névtelenül intrikálnak, mint ahogy azt ön is tette. Ez nem helyes. A jövőben következetesebben, megalapozottabban, főként reálisabban írja meg, véleménye szerint a munkát gátló körülményeket. Ez egyrészt, mint a szocializmus építését segíteni kívánó vasutasnak kötelessége is. Másrész második ötéves tervünk megvalósításának érdeke is megköveteli minden jószándékú vasutastól az őszinte bírálatot, a hibák felfedését.

Szabó II. József
a közgazdasági osztály munkatársa

STÍLSZERŰEN GONDŰZŐ

Őrház a Balatonban épült vasútvonalon
(Pusztai Pál rajzai)



— Szerencse, hogy késik a vonat. Így, mire hazaérünk, lemorzsoljuk ezt a kocsi kukoricát.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM. Ára 40 fillér 1961 OKTÓBER 16.

A Szaktanács elnökségének felhívása a munkásvédelmi őrségek szervezésére

Ipari és mezőgazdasági munkások, alkalmazottak, értelmiségi dolgozók!

A Szakszervezetek Országos Tanácsa X. teljes ülésén behatóan foglalkozott a munkásvédelem helyzetével, a még mindig nagy számmal előforduló balesetek okaival, az üzemegészségugyi körülmények alakulásával. Elismeréssel szóltak a dolgozó ember egészségének és testi épségének a megóvására irányuló intézkedésekről, az általános fejlődésről. Egyidejűleg azonban megállapították, hogy üzemeinkben, az építkezéseken, a mezőgazdaságban és az ország más munkahelyein a gondatlanságnak és a könnyelműségnek még mindig sok dolgozó esik áldozatul: megbetegszik, megcsonkul vagy életét veszti.

A mi társadalmunkban minden a dolgozó emberért történik. A gyárak, az üzemek a társadalom szükségletének kielégítésére termelnek. A dolgozókat védik a törvényeink, a családok életének szebbé, jobbá tételéért születik meg pártunk és kormányunk minden intézkedése. Ezen munkálkodnak a szakszervezetek és a többi társadalmi szervezetek is. Hazánkban ma boldogan és egyre nagyobb jólétben élhetnek a dolgozó emberek.

Államunk évről évre hatalmas összegeket fordít a dolgozók egészségének és testi épségének védelmére.

Mind több korszerű műhely, gép, jól felszerelt orvosi rendelő, kórház, szanatórium, a munkást, a dolgozót védő törvény bizonyítja államunk féltő és sokoldalú gondoskodását. Mindez egymagában azonban nem elégséges.

Ma lényegesen kevesebb a baleset, a megbetegedés, mint volt korábban. Az eredmény azonban összehasonlíthatatlanul nagyobb lehet, ha államunk gondoskodásával párosul az emberi összefogás, a dolgozók egymás iránti felelősssége. Nem nyugodhatunk bele, hogy sok dolgozótársunk megbetegszik vagy egy életen át hordja magán saját hanyagságának, illetve mások gondatlanságának bélyegét.

Mint ahogyan összefognak az egyes üzemek kollektívái, felemelkedésünket biztosító termelési terveink, feladataink teljesítésére, ugyanígy

közüggyé kell tenni egymás egészségének és testi épségének a védelmét,

megóvását is valamennyi üzemben, építkezésen, a földeken és mindenhol, ahol veszélynek van kitéve a dolgozó ember. A közösség, az egyes kollektívák erejével is óvni kell a dolgozókat a balesettől az egészségre leselkedő veszélyektől.

Országszerte sok gyárban és munkahelyen felismerték már az egymásrautaltság és összefogás jelentőségét ebben a kérdésben is, és több helyen munkásvédelmi őrségeket alakítottak. Maguk ügyelnek fel az óvórendszabályok előírásainak betartására és intik, segítik egymást a veszélyek elkerülésére.

A Szaktanács elnöksége mélegen üdvözli e nagyszerű kezdeményezést és felhívja a szakszervezeti bizottságokat, hogy

valamennyi üzemben, munkahelyen segítsék meghonosítani az öntudatos munkásoknak e nemes törekvését,

ezt az új erőt, amely szembeszáll a hanyagsággal, a könnyelműségekkel és törvénysértésekkel.

Felhívja a vállalatok igazgatóit, főmérnökeit, gazdasági és műszaki vezetőit, hogy segítsék az üzemi szakszervezeti szerveket a munkásvédelmi őrségek szervezésében, a munkásvédelmi őrségek tevékenységéhez szükséges feltételek megteremtésében. Gondoskodjanak a munkásvédelmi őrség tagjai által feltárt hiányosságok megszüntetéséről.

A munkásvédelmi őrségek és őrök tevékenységének a még hatékonyabbá tételéhez a Szaktanács elnöksége irányelvként a következőket javasolja:

A munkásvédelmi őrségek önkéntesség alapján, az üzem különböző részlegeinek, munkahelyeinek dolgozóiból alakulnak úgy, hogy

lehetőleg minden balesetveszélyes üzemrészben és minden műszakban legyenek munkásvédelmi őrök.

A megbízatás meghatározott időre (egy vagy két hét) szól, majd az őket felváltó munkásvédelmi őr lép szolgálatba. Az őrség tagjait röpgyűlésen választják a munkabrigádok tagjai vagy a műhely, a termelési egység dolgozói,

A munkásvédelmi őrségek és a munkásvédelmi őrök legfontosabb feladatai:

1. Tanácsot adnak társaiknak, hogy miképpen kell biztonságosan és az egészségvédelmi előírásoknak megfelelően dolgozni. Különös figyelemmel foglalkoznak az új munkásokkal, a vállalaton belül más munkahelyre áthelyezett dolgozókkal és a fiatalkorúakkal. Elvtársi módon fellépnek azokkal szemben, akik veszélyeztetik saját maguk és mások testi épségét, egészségét

2. Ügyelnek az egyéni védőfelszerelések és védőeszközök rendeltetésszerű használatára, a munkásvédelmi rendszabályok betartására.

3. Ügyelnek a munkahely rendjére és tisztaságára.

4. Figyelemmel kísérik, hogy a gazdasági vezetés hogyan gondoskodik a biztonságos és egészséges munkakörülményekről. Ezirányú tevékenységukben támogatják a gazdasági vezetőket. Felhívják a gazdasági vezetés figyelmét a hiányosságokra, javaslataikkal segítik azok megszüntetését.

5. Figyelemmel kísérik, hogy a munkahelyen történt baleseteket körültekintően vizsgálják ki és történjen intézkedés a veszélyforrások megszüntetésére, a mulasztók felelősségre vonására.

6. Azokat a hibákat, amelyeket felhívásuk alapján nem szüntetnek meg, jelentik a bizalminak, műhelybizottságnak vagy a szakszervezeti bizottságnak és kérik azok, valamint a társadalmi munkásvédelmi felügyelők segítségét.

A Szaktanács elnöksége felhívja az üzemi szakszervezeti bizottságok figyelmét arra, hogy a munkásvédelmi őrségek egyik formáját jelentik a dolgozó tömegek bevonásának a munkásvédelembe. Ügyeljenek továbbra is a munkásvédelem szervezeti hálózatának a tevékenységére. Gondoskodjanak a munkásvédelmi aktivisták folyamatos foglalkoztatásáról úgy, hogy a munkásvédelmi őrségek tevékenységét e hálózat segítségével irányítsák.

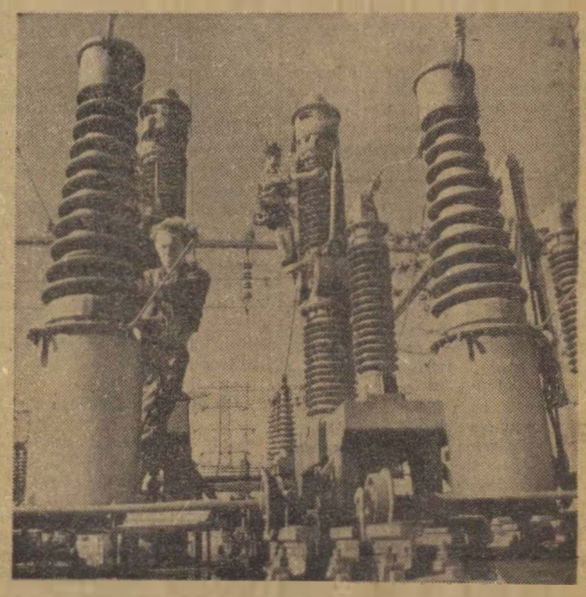
A szakszervezetek elnökségei, a szakszervezetek megyei tanácsai és a területi bizottságok segítsék és kísérjék figyelemmel a munkásvédelmi őrségek tevékenységét, gondoskodjanak, hogy a jó tapasztalatok gyorsan közkinccsé váljanak.

Részesítsék megfelelő elismerésben és megbecsülésben azokat a közösségeket, amelyeknek fáradozása, összefogása dolgozó embereket óv meg a veszélytől, hogy egészségben élvezhessék mindazt, amiért dolgoznak, küzdenek.

A Szaktanács elnökségének meggyőződése, hogy a munkásvédelmi őrségek mozgalma nagyban hozzájárul a gyári, munkahelyi közösségek szemléletének, a dolgozók tudatának formálásához, a munkakörülmények javításához, a baleseti veszélyek megszüntetéséhez. Sok-sok dolgozótársunk életét, testi épségét és egészségét óvjuk meg, hogy ők és családjuk megteremtői és élvezői is legyenek épülő, szépülő társadalmunk vívmányainak.

Előzzük meg a baleseteket!

Akrobatamutatványnak is beillik, ahogy a MÁV felsővezeték épí Füzesabony környékén a 10—15 méter magasban kifeszített vezetékeken dolgoznak.



A 120 kilovoltos szabadtéri berendezés megszakító szigetelőinek tisztítása a bekapcsolás előtt.
(MTI Foto — Lajos György felv.)

Takarékossággal készülnek november 7 megünneplésére

A szentesi építési főnökség Szeged-Rókus gépállomásának dolgozói mozgalmi takarékossággal készülnek november 7 megünneplésére. A gépállomáshoz tartozó üzemegységek október első dekádjában már több szép eredményt tudnak felmutatni.

A villanyszerelő műhely 3 dolgozója négy darab aláverő vibrátor tekercselésénél összesen kétezer forintot takarított meg. A motorszerelők Zója szocialista brigádja régi anyagokból elkészítette a villamos és a benzines csavarozók hidraulikus próbapadját. Ezzel lehetővé válik a kijavított gépek terhelés alatt való kipróbálása a műhelyben. A próbapad elkészítésénél kb. 1800 forint megtakarítást értek el.

A gépállomás műszaki dolgozói felülvizsgálták a gépek üzemanyagfogyasztását és új normákat állapítottak meg. Ennek eredményeként havi kétezer forint megtakarítása válik lehetővé.

A gépállomás elvégezte 18 úthenger középjavítását, amit a budapesti géptelepnek kellett volna elvégeznie. A helyi javítás mintegy 2500 forint megtakarítást jelent.

Tótka Károly
Szeged

Nemzetközi vasútorvosi tanácskozás Budapesten

Október 2 és 4-e között tartotta Budapesten a szocialista országok *vasúti nemzetközi együttműködési szervezete* vasutas orvosi szakértői munkabizottságának tanácskozását. Ezen a tanácskozáson, amely a *Royal-szálló* különtermeiben folyt, a *Német Demokratikus Köztársaság* vasútjának képviselője, *dr. Schunk* elnökölt. Az OSZZSD főbizottságot *Zdenek Slezák* képviselte.

A budapesti tanácskozáson a vasutas dolgozók alkalmassági vizsgálatairól, a mentési ügyekről, a foglalkozási betegségek elleni küzdelemről tárgyaltak a részvevők. A tanácskozáson megjelent és felszólalt a *Szovjetunió*, a *Német Demokratikus Köztársaság*, a *Csehszlovák Szocialista Köztársaság*, a *Bolgár Népköztársaság*, a *Román Népköztársaság*, a *Lengyel Népköztársaság* és a *Magyar Népköztársaság* képviselője. Az állandó szakértői munkabizottságnak a *Mongol Népköztársaság* is tagja, a budapesti ülésre azonban nem küldte el képviselőit.

A budapesti vasútorvosi tanácskozás részvevői elhatározták, hogy a vasút-egészségügy alkalmazott módszereit a népi demokráciák között egységesíteni fogják. Külön kiemelte a tanácskozás az orvosi tapasztalatcserék jelentőségét, melyet ez ideig a magyar vasút hagyott különösen kihasználatlanul.

Elhatározták, hogy az OSZZSD főbizottsághoz előterjesztik, hogy az állandó munkacsoport elnöke minden évben részt vegyen a nemzetközi együttműködési szervezet által összehívott miniszteri konferencián.

A legközelebbi vasútorvosi tanácskozást 1962. júniusában *Varsóban* tartják, ahol ezzel egyidőben megrendezik a II. vasútorvosi tudományos ülést is. Ezt megelőzőleg a *Német Demokratikus Köztársaság* vasútja *Lipcsében* fog összevont vasútorvosi és közlekedési orvosi értkezletet tartani.

A budapesti tanácskozás megállapította végül az 1962. évi munkatervet és a tudományos témákat. A tudományos témák közül egy témát említünk: *„A mozdonyszemélyzet egészségügyi gondozásának irányelvei"* címen tudományos értkezést készítenek a vontatási dolgozók betegségmegelőzése érdekében.

A tanácskozás részvevői az ülések befejezése után megtekintették a budakeszi vasutas tüdőgyógyintézetet, a balatonfüredi gyógyházat és a mozgó laboratóriumot. Külföldi vendégeink a bemutatott magyar vasutasegészségügyi berendezések fölött elismerésüket fejezték ki.

B. I.

Célunk a vörös vándorzászló elnyerése

Debrecen fűtőház az utóbbi két félévben elnyerte az élüzem címet és a jelenlegi eredmények is biztatóak.

A fűtőház dolgozóinak első félévi szénmegtakarítása 6 millió forintot eredményezett a népgazdaságnak. Ezt a kiváló eredményt a vontatási teljesítmények fokozása közepette értük el. A sikerek nem szültek elbizakodottságot és a lehető legjobb munkával készültünk az őszi forgalomra, mert tudtuk, hogy legalább 20 százalékkal több árut kell elszállítanunk, mint tavaly.

A javítási terv szerint készítettük elő a mozdonyokat az őszi forgalomra, hogy ebben az időszakban csak kisebb és múlhatatlan javításokat kelljen elvégeznünk. A mozdonyok megfelelő állapota révén most biztosítani tudjuk a menetrend szerinti közlekedést.

Most, az őszi forgalom időszakában újabb 25 brigád kapcsolódott be a szocialista cím elnyeréséért folyó versenybe. Szakmai tudásuk növelésével, a legjobb munkamódszerek átvételével igyekszenek megfelelni a nagyobb feladatoknak. Nagy gondot fordítunk a balesetek csökkentésére is. Ezért munkavédelmi őrséget szerveztünk, amely újra és újra felhívja dolgozóinkat a fegyelmezett, körültekintő munkára.

Az őszi forgalom sikeres teljesítésével az eddigi élüzem kitüntetések mellé szeretnénk kiérdemelni a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját. Kommunisták és pártonkívüliek, a meglevő és a leendő szocialista brigádok tagjai egyaránt azért fáradoznak most a debreceni fűtőházban.

Marosán Pál

600 óra társadalmi munka

Szeged állomás dolgozói szép eredményeket értek el az idén a társadalmi munkában. Tavasszal virágokat ültettünk a Május 1 parkba, amely az állomás környékét tette csinosabbá. Ennél a társadalmi munkánál *Korom Pálné* szocialista brigádja dolgozott a legtöbbet, összesen 108 órát. Csak egy órával kevesebb társadalmi munkát végzett itt *Rigó Szilveszter* szocialista brigádja.

Városunkban a közelmúltban újabb lehetőség nyílott társadalmi munka végzésére. Az *újszegedi fürdő* medencéjének építését mi is segítjük. Állomásunk dolgozói közül mintegy kettőszázan eldig 600 órát dolgoztunk itt társadalmi munkában. A már említett szocialista brigádok ebben a munkában is jó példát mutattak.

Tóth András

Szeretettel köszöntjük az SZKP XXII. kongresszusát!

LÁTOGATÁS A KECSKEMÉTI GÓCKÖNYVTÁRBAN

Meglepődik, aki belép a *kecskeméti* állomás szomszédságában levő kultúrotthon könyvtárszobájába. Olyan kis helyiségben tartják itt a könyveket, amelyekre azt szokták mondani, *„ha egy belép, kettőnek ki kell menni onnan"...*

— *Azért szorultunk ilyen kis helyre* — magyarázta *Lázár János* könyvtáros, *mert helyiség problémákkal küszködik az állomás. A kultúrotthonban kellett helyet adnunk az üzemi konyhának és étteremnek is.*

Azért így is van keletje a könyvnek, amint a könyvtáros mondja: *a szellemi táplálékának.* Az üvegajtós könyvszekrényekben rendbe rakva sorakozik a gazdag választék. Több mint háromezer kötet könyve van ennek a góckönyvtárnak, s a könyvállomány értéke meghaladja az ötvenezer forintot. S ez az érték havonta rendszeresen növekszik az 500—600 forintos vásárlásokkal.

Egyre több a könyvbarát

Lázár János nagyon szereti a könyveket és az olvasókat is. Már hét éve gazdája ennek a könyvtárnak. Ez a legkedvesebb társadalmi munkája.

— Hogyan dolgozik a könyvtáros? — kérdeztük.

— *Nemcsak egyedül végzem ezt a munkát* — válaszolta. — *Öttagú könyvtári bizottságunk van és negyedévenként rendszeresen tartunk megbeszélést. Ilyenkor nemcsak a könyvek beszerzéséről döntünk, hanem megbeszéljük szervezési és agitációs feladatainkat is.*

A könyvtári bizottság tagjai rendszeresen végeznek szobeli agitációt a munkaterületükön. Különösen *Mészáros Gábor* raktári visszakereső ért el eddig jó eredményt, tucatnyi munkatársával megszerettette az olvasást.

Szeretnek-e olvasni a kecskeméti vasutasok?

A kérdésre nem lehet egyszerűen válaszolni. Az tény, hogy 162 beiratkozott olvasója van a könyvtárnak és az első félévben 2586 kötet fordult meg az olvasók kezében. Ez nem rossz arány, de lehetne jobb is. Ezenkívül 13 letéti könyvtár is innen kapja a könyveket. Ezek forgalma ugyancsak jelentős. Sokan vannak Kecskeméten, akik nagyon szeretik a jó könyveket és hetenként rendszeresen felkeresik a könyvtárat. Ilyen olvasó például *Ulrich József* pályamunkás. *„A könyvek révén olyan helyekre jutok el, melyeket másképp soha meg nem ismernék"* — indokolja könyvek iránti szeretetét. Évek óta ide jár *Rédei Éva*, a fűtőházfőnök lánya. Eleinte a meséskönyvekkel kezdte, azután az ifjúsági regények jöttek, ma már ő is a vasútnál dolgozik és a szépirodalmi és tudományos könyvek között válogat.

A szocialista brigádok tagjai rendszerint beiratkoznak a könyvtárba. Sajnos, nem mindegyiknél eredményes ez a beiratkozás. Van amelyik egyszer elvisz néhány könyvet, azután elmarad. De olyan is volt már, aki csak beiratkozni jött, mert az vállalt kötelessége volt, de könyvet nem akart vinni. Szó szerint értette a beiratkozást...

80-ból 46 olvasó

A góckönyvtár *„fiókjai"*, a letéti könyvtárak közül *Kecskemét átrakó fűtőház* a legjobb, ahol *Bakó Zoltán* lakatos a letéti könyvtáros. A nyolcvan dolgozó közül negyvenhat rendszeresen olvas. Most is 131 kötet van naluk. A letéti könyvtáros kéthavonként a feleségével együtt jön könyvet cserélni és kerékpárral viszik a letéti könyvtárba a nagy vesszőkosarakba csomagolt *„utánpótlást"*. *Kalonatelep* állomáson csak 8 dolgozó van, de havonta 30—40 könyvet kiolvasnak. Főként *Jókai, Mikszáth* és *Móricz* könyveit szeretik.

Sajnos, még nem mindegyik letéti könyvtáros végez jó munkát. *Lakitelek* pályamesterre augusztusban lemondott a könyvtárosságról. Eppen ideje volt, hiszen már több mint egy éve nem vitt könyvet a szolgálati hely dolgozóinak.

Az olvasók általában betartják a kölcsönzési időt. Aki késik a könyvcserével, felszólító levelet kap. Ez rendszerint használ. De olyan is volt, aki félreértette az udvarias hangú felszólítást. Dühösen hozta vissza a könyvet, és kilépett a könyvtári tagok sorából. Az ilyenek még nem értik, hogy mások is szeretnének hozzájutni a jó könyvekhez.

A családtagok is olvassanak

A könyvtári bizottság szervezési kampányra készül. Tervezik, hogy felhívást küldenek a dolgozók otthonába, mert biztosra veszik, hogy az asszonyokat és a gyerekeket érdekelni fogja a könyvtár és talán nem is tudnak arról, hogy a férj, az édesapa munkahelyén milyen kitűnő olvasási lehetőség kínálkozik.

Bekapcsolják a szervezésbe a bizalmiakat is. Azt kérik tőlük, hogy legalább egy új olvasót szervezzenek. Tegyük hozzá, hogy a bizalmiak mindjárt önmagukat is beszervezhetnék és akkor dupla eredmény lenne.

Bővítik a letéti könyvtárak hálózatát is. *Ágasegyháza, Helvécia, Kisnyír, Kerekegyháza, Kecskemét-Máriaváros* állomásokon kerül sor erre. A kecskeméti fűtőházban már kijelölték a letéti könyvtárost is, csak az kell, hogy jöjjön a könyvekért.

Az állomáson színes, ötletes plakátok és dekorációk hívják fel a figyelmet az üzemi könyvtárra, melynek fejlesztésére évente 9 ezer forintot áldoz a szakszervezet. Hiába no, változnak az idők, a szólást is változtatni kell: *„Jó bornak is kell cégér..."*

Márkus István jubileumára

Élete első útjára indult egy kislegény Abonyból a Szolnoki Járműjavítóba 1936 szeptember 10-én. Pályamunkás fia volt Márkus Pista. A zömök termetű, erős fiú a tanuló műhelyben igyekezett elsajátítani a géplakatos szakma fortélyait. Három évvel később már a javítóműhely kocsiosztályába került, Király Zoltán alvázlakatos csoportjába. Zoli bácsi nagyon megszerette a szorgalmas fiút.

A felszabadulás Márkus Istvánnak is meghozta a továbbtanulás lehetőségét. A műhely vezetősége művezetőtanfolyamra küldte, amit kitűnő eredménnyel végzett. Azután tovább tanult és 1958-ban végezte el az ipari technikumot. Előbb művezető, majd minőségi ellenőr lett, jelenleg a kocsiosztály alvázjavító részlegének reszortvezetője. Műszaki főintéző lett az egykori kislegényből...

Osztályának dolgozói szeretik, felettesei megbecsülik Márkus Istvánt. Az üzemben eltöltött 25 esztendejének jubileumát megünnepelte az egész osztály. Nem kaphatott volna szebb dicséretet, mint amit az osztályvezető mondott róla a hűségjutalom átadásakor: „Egy igaz ember..."

Cseh Zoltán
Szolnok

Cementszállító ciszternák

A szovjet zsdánovi nehézgépépítő művekben elkészítették a legújabb cementszállító ciszterna mintapéldányát. Az új ciszternák befogadó képessége a régiéhez hasonlóan 60 tonna. Berendezése azonban korszerűbb a réginél. A lefejtő szerkezettel együtt speciális pneumatikus kirakodó készüléket alkalmaznak. Az új, négytengelyes ciszternákat a kompresszoros berendezéssel ellátott állomásokon tudják üríteni. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az új cementszállító ciszternák segítségével lényegesen megnövekszik a cement ki- és berakása.

A Miskolci Járműjavítóban bevált a szalagszerű javítás. Az új módszerrel havonta 270 vagon kerül fővizsgára, 200 pedig középjavításra. A javítás első lépése a kocsik hibás alkatrészeinek leszerelése. (MTI Foto — Lajos György felv.)

Nyugdíjasok békegyűlése

Október 3-án békegyűlést tartott a nyugdíjas vasutasok *Déli pályaudvari* szakcsoportja. A békegyűlésen az I. kerületi tanács képviseletében megjelent *dr. Keleti Gyula* tanácstag, aranyjelvényes békeharcos, *dr. Vaszkó Arisztid* tanácstag, *Raab Kálmán*, a Déli pályaudvar állomásfőnöke és a budapesti bizottság képviseletében *Pártai Jenő* elvtárs.

A békegyűlésen először a 95 éves *Uher Ernő* nyugalmazott főfelügyelőt köszöntötték és szívből jövő jókívánságok közepette átadtunk neki egy róla készült festményt.

Ezután *dr. Keleti Gyula* szólt a megjelentekhez. *„Ha a békéért akarunk harcolni* — mondta a többi között — *akkor elsősorban saját családunk, ismerőseink körében legyünk szószólói a béke ügyének.*

Megbeszéltük időszerű problémáinkat is. A vezetőség beszámolt a legutóbbi gyűlésünk óta végzett munkáról és külön köszönetet mondott a *Hámán Kató* fűtőház vezetőségének, amiért 20 nyugdíjas tagtársunkat üdültette a nyáron.

Szabados Antal
nyugdíjas

Vasutas teltház-akció

A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya december 10-én, vasárnap délutánra teltház-akciót szervez a budapesti Jókai Színház Pagogyin: Arisztokraták című háromfelvonásos vígjátékára.

A jegyigényléseket a szakszervezeti bizottságok november 10-ig juttassák el a megyei bizottságokhoz, amelyek összesítve küldjék meg azt a szakszervezeti központ kultúrnevelési és sportosztálya címére. Helyárak: 12—28 forint között.

Tekintettel arra, hogy a színház férőhelyeinek száma 501, ezért minden igénylést kielégíteni nem tudunk. A jegyelosztásnál a beérkezés sorrendjét vesszük figyelembe.

Kultúrnevelési és sportosztály

NEMZETKÖZI *élet*

MIT JELENT AZ SZVSZ V. KONGRESSZUSA AZ AUSZTRÁLIAI DOLGOZÓKNAK?

Ausztrália egyike azoknak a kapitalista országoknak, ahol a nemzetközi szakszervezeti egység gondolata a legjobban elterjedt és ahol ezt a gondolatot leginkább védelmezik. Az *Ausztráliai Szakszervezeti Tanács* (ACTU=Australian Council of Trade Union) *Országos Bizottsága* a *Szabad Szakszervezetek* tagszervezete ugyan, de ennek ellenére igen sok ausztrál szakszervezeti aktíva baráti kapcsolatot tart fenn a *Szakszervezeti Világszövetség* szakmai szervezeteivel, tagozataival. Ezen aktívák közül többen nyilatkozatot juttattak el az SZVSZ-hez, amelyek visszatükrözik azt a jelentőséget, amelyet ausztrália dolgozói a Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusának tulajdonítanak. Ime néhány nyilatkozat:

Az egységért mindenkinek harcolni kell

R. Gietzelt: az Ausztráliai Vegyesfoglalkozású Dolgozók Szakszervezetének főtitkára:

„A Szakszervezeti Világszövetségnek ebben az évben Moszkvába összehívott V. világkongresszusa nagyfontosságú minden szakszervezeti tag számára.

Az ausztráliai szakszervezeti mozgalom 2 000 000 dolgozót tömörít. A szakszervezeti egység nemzetközi szinten való megerősítésének szükségessége a szakszervezeti mozgalom minden szektorára felelősséget ró, ha biztosítani akarjuk a világ békéjét, a nemzeti függetlenséget és minden ország népei életszínvonalának emelését.

Elsőrendű fontosságú, hogy minden ország népei megegyezzenek abban, hogy békében éljenek, bármennyire különböznek is politikai vagy vallási nézeteik, és ez a feladat a Szakszervezeti Világszövetségre vár."

T. Wright, a Fémhengerlő Munkások Szakszervezetének elnöke:

„A Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusa olyan időpontban ül össze, amikor a kapitalizmus hanyatlása, valamint a proletármozgalom és a szocialista világ erejének rendkívüli növekvése a lelkesedés új lángjait szítják fel a dolgozókban.

Bár az Ausztráliai Szakszervezeti Tanács, egyetlen szakszervezeti központunk, az SzSzNSz-nek tagja, mégis tagszervezetei erősen kívánják, hogy nemzetközi síkon akcióegység alakuljon ki a szakszervezeti mozgalom közvetlen céljainak elérése érdekében. Az V. Szakszervezeti Kongresszus napirendje ideális alapot nyújt a közös vitákhoz és az akcióegységre irányuló megegyezésekhez."

Képviseltetjük magunkat

J. Young: sidneyi szakszervezeti elnök, az Ausztráliai Dokkmunkások Szakszervezete tanácsának tagja:

„A Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusa a jövő nemzetközi szakszervezeti politikáját vetíti előre, amely minden elnyomás és kolonializmus végét jelentheti.

A Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusának példát kell adni a kapitalista országok szakszervezeti mozgalmának egység- és szolidaritási politikájáról, amely politika elengedhetetlenül szükséges ahhoz, hogy biztosítsák a dolgozók jobb jövőjét.

Az hiszem, Ausztrália szempontjából fontos, hogy képviseltessük magunkat ezen a kongresszuson. A Szakszervezeti Világszövetség segítséget tudna nekünk nyújtani és lelkesíteni tudna bennünket harcunkban, amelyet történelmi sztrájkjogunk csorbítása ellen, a Bűnügyi Törvénykönyv módosítása ellen és az országunkban egyre súlyosbodó munkanélküliség ellen folytatunk.

Arthur Searle, a Műszerészipari Dolgozók Egyesült Szakszervezete sidneyi körzetének titkára, a sidneyi Május 1 bizottsága nevében:

„A Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusa nagy esemény lesz a nemzetközi szakszervezeti mozgalom történetében és a sidneyi műszeripari dolgozók reménykedve várják határozatait.

A Szakszervezeti Világszövetség IV. kongresszusa óta eltelt idő alatt sok országban igen jelentékeny mértékben fejlődött a mozgalom és az V. kongresszustól azt várjuk, hogy ennek a gyors haladásnak a folytatásaképpen a világ dolgozóit tovább vezesse a jobb jövő felé."

Az egység alapja megvan

F. Purse, az Ausztráliai Építőmunkások Szakszervezetének titkára:

„A Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusa olyan esemény lesz, amely a munkásosztály számára időszerű és aktuális s nagymértékben hozzá fog járulni az egész világ munkásosztályának egységesítéséhez és erősítéséhez.

Mivel valamennyi dolgozó képviselőiként, szakszervezeti hovatartozásra való tekintet nélkül jelen lehetünk és részt vehetünk a Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusának munkáiban, így megvan az alap az egész világ dolgozói egységének megerősítésére."

D. H. Thompson, a Gázgyári Alkalmazottak Szakszervezetének titkára:

A Szakszervezeti Világszövetség által rendezett kongresszusnak különleges jelentősége van, tekintve, hogy nemzetközi szakszervezeti találkozó lesz.

Feltétlenül szükséges, hogy ez a kongresszus minden lehető erőfeszítést megtegyen egy egységes nemzetközi szakszervezeti központ megalakítása, a nemzetközi szakszervezeti mozgalom egységesítése érdekében, abból a célból, hogy a szakszervezeti mozgalom egyhangúan hallathassa hangját.

A szakszervezeti mozgalom 150 éves fennállása során állandóan növekedett a szervezett dolgozók létszáma, a mozgalom ereje és ez sokat jelentett a munkások számára. A munka folytatása érdekében azonban jobb lenne, ha a szakszervezeti mozgalom még egységesebb lenne, ahelyett, hogy megosztott mozgalom maradjon.

Mozgatható tetejű fedett vagonok

Az altai vagonépítő művek olyan négytengelyes fedett vagonokat készít, amelyeknek tetőzetét mozgatni lehet. A vagonok befogadóképessége 60 to, a kocsiszekrény terjedelme 120 köbméter. A tető középső része zárt, míg a két szélső tetőrész mozgatható ki- és bezárható. A mozgatás görgők segítségével történik, így egy ember is könnyen elvégezheti ezt a műveletet. A mozgatható tető lehetővé teszi, a be- és kirakás maximális gépesítését. Az új vagonok mintapéldányait tartós kísérletnek vetették alá s csak ezután kezdik meg a sorozatgyártást.

Vandalizmus a skót vasutakon

A skóciai vasutakon mind nagyobb gondot okoz a huligánok garázdálkodása, vandalizmusa. Az emberi mivoltukból kivetkőzött fiatalok hatalmas károkat okoznak a vasúti berendezésekben, elsősorban a személykocsiparkban. A skót vasutak illetékes szervei a nyári hónapokban — három hónap alatt — az alábbi károkat állapították meg: kárpitos munka rongálása, 2497 ablakbetörés, 14 694 ellopott vagy összetört villanykörte, ellopott ablakhúzó szíjak, és megrongált poggyásztartók tömkelege. A technikai felszerelések rongálása pedig nemcsak anyagi károkat és személyi sérüléseket okoz, hanem az üzemet is veszélyezteti.

Vasutasok népi egyeteme

A moszkvai rendezőpályaudvar fűtőházában társadalmi kezdeményezésből népi egyetemet indítottak. Ez az oktatási forma eltér a Szovjetunióban működő munkásakadémiák jellegétől. A népi egyetemen az ország legnagyobb vállalatának munkásai, alkalmazottai növelhetik gazdasági, politikai és technikai tudásukat és szélesíthetik műveltségüket a kultúra minden területén.

A népi egyetem előadói a moszkvai egyetemek professzorai, neves mérnökök és a kultúra ismert munkásai. Az egyetemnek tizennégy osztálya van. A forgalmi dolgozók részére a dieselmozdonyokról, valamint gazdasági és politikai kérdésekről, a javító munkásoknak a korszerű technikáról, az automatizálásról tartanak előadásokat.

A rendezőpályaudvar dolgozóinak fele jelentkezett a népi egyetemre. A foglalkozásokat hetenként egyszer tartják. Időtartam négy óra. Az egyetemet a vasúti szállítás moszkvai mérnöki intézetének professzora vezeti.

Új vasutak az NDK-ban

A tengerentúli forgalom lebonyolítására szolgáló *rostocki* kikötő építésével számos szállítási probléma merült fel. Mindenekelőtt az a feladat hárult a *Deutsche Reichsbahnra*, hogy vonalainak átbocsátó képességét a berlini külső körvasút, valamint a köztársaság déli részei irányában növelje.

Szükségessé vált 200 km hosszú fővonal létesítése *Rostocktól Berlinig*. Május 18-án átadták a forgalomnak a *Neustrelitz- Wahren-Lalendorf* közötti 75 km hosszú első szakaszrészt. A vasút építkezésénél 350 000 köbméter lápos talajt kellett eltávolítani. Abból 240 000 köbmétert robbanóanyaggal távolítottak el. Az építésnél 147 000 aljat és 278 000 tonna kavicsot használtak fel. A vonalat úgy építették, hogy azokon a legnehezebb tehervonatok is közlekedhessenek.

A rostocki kikötő a Német Demokratikus Köztársaság mélytengeri hajózásának már ma is egyik legfontosabb és legkorszerűbb átrakó helye és a rostocki fővonalat a részben még régi pályaépítésbe bevonták. Ez egy fontos összekötő kapocs az ország szíve és a tengerre nyíló kapu között.

Karl Heinz Gummich

Naponta egymillió utas – Rekordteljesítmény az őszi csúcsforgalomban – Fejlesztési eredmények és tervek

Mit hallottunk a MÁV vezérigazgatójának sajtótájékoztatóján?

Németh József miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója október 4-én a vasút fejlődéséről és feladatairól tartott tájékoztatót a *Magyar Sajtó Házában.* Beszámolóját a személyforgalom helyzetének ismertetésével kezdte.

Elmondotta, hogy

naponta átlag 1 millió ember utazik a vasúton, s ez több, mint négyszerese az 1938. évi személyszállításnak.

A legtöbb utazás az ország ipari központjai felé irányul. Különösen nagy tömegek utaznak a hétvégi és hétfeleji munkásvonatokkal. Kimutathatóan sok a keresztbe utazás. Sokan járnak például dolgozni *Budapestről Székesfehérvárra* és viszont. Ezek a keresztbe utazások jelentős kapacitást kötnek le. Ezen az áldatlan állapoton a helyi munkaerő alkalmazásával és a megfelelő munkásirányítással lehetne segíteni. Szükség van arra, hogy a munkáltatókat anyagi szempontból is érdekelje, mennyit utaznak dolgozóik.

Naponta 2260 személyvonat

Adatok bizonyítják, hogy csak az utasok negyedrésze utazik teljesáru menetjeggyel. 25-től 96 százalékig a legkülönbözőbb kedvezményeket nyújtja a vasút... Ezek közül a legtöbb, mintegy hatszázezer a féláru utazásra jogosító igazolvánnyal rendelkezők száma. A kedvezmények értéke évente 1 milliárd 300 millió forint.

Az utasforgalmat naponta 2260 személyvonat bonyolítja le. Ehhez a négyszeres forgalomhoz csak 40 százalékkal több kocsi áll a MÁV rendelkezésére, mint 1938-ban. Az utasforgalom megkönnyítésére, a zsúfoltság enyhítésére

az idén 180 új, négytengelyes személykocsit kapott a vasút.

Folyamatosan halad a régi favázas személykocsik felújítása, a vasvázasítás. A kocsik nagyrésze naponta többször fordul és takarításukra gyakran kevés idő jut.

Arról is beszámolt *Németh* elvtárs, hogy a személyvonatok ma már elég pontosan közlekednek. Menetrendszerűségük 97,5 százalékos. Országos viszonylatban azonban nem egyenletes a menetrendszerűség. *Pécs* környékén 99,1, *Szeged* környékén 99.2 százalékos az eredmény. *Budapest* környékén viszont 4—5 százalékos a késés. Ezt feltétlenül csökkenteni kell.

Új kocsimosó berendezés

Fontos feladat a kulturált utazás feltételeinek biztosítása. Fejleszteni kell a kocsik tisztítását. Ezt a cél szolgálja, hogy külföldi példa alapján korszerű kocsimosó berendezést építenek a *Nyugati pályaudvaron.* Téli időszakban sok gondot okoz a kocsik fűtése, mert kevés a fűtőkazánkocsi. Intézkedés történt arra, hogy minden rendelkezésre álló eszközzel mozdítsák elő a szerelvények előfűtését.

Sokat fejlődött az utasellátás, de még nem minden tekintetben. A kosaras kiszolgálás tisztasága ellen még sok a jogos kifogás. Hiba, hogy az Utaselláló többet törődik az állomási vendéglőkkel, mint az utasok menetközbeni kiszolgálásával.

Szólt Németh elvtárs a jegyvizsgálók és a pénztárosok munkájáról is, akik naponta találkoznak az egymilliő utassal. Többségük pontosan látja el szolgálatát, de még sok panasz is érkezik ellenük, hiszen nem az utasok vannak a vasútért, hanem a vasút az utasokért.

Hogyan enyhítik a zsúfoltságot?

Az utazóközönség gyakran panaszkodik — de a vasút vezetői is világosan látják — hogy

különösen a budapesti pályaudvarokon nagy a torlódás.

A pályaudvarok átalakítása, új pályaudvarok építése jelentős költséget igényel, de a lehetőségekhez mérten intézkedéseket dolgoztak ki a zsúfoltság enyhítésére. A *Déli pályaudvaron* levő fordítókorongot elhelyezik az állomás végéből és helyére peront építenek a jövő tavasszal. A *Nyugati pályaudvaron* is korszerűsítést hajtanak végre. A Lehel úti oldalon levő gyorsáru raktárt máshová helyezik és oda várótermet, pénztárakat telepítenek.

Naponta 1700—1800 tehervonat közlekedik. Az áruszállítás most, az őszi forgalom időszakában különösen nagy, de a tervezett szintet még nem érti el

A közelmúltban rekordteljesítmény született az őszi forgalomban: 17 000 vagont raktak meg egy nap alatt.

Tavaly naponta több, mint ezer vagont raktak meg cukorrépával, az idei őszön ez a szám alig éri el a 750—800 vagont. A sok felhívás és figyelmeztetés ellenére sem elég tervszerű a vállalatok rakodása. Szállításaik többségét a hónap végére hagyják, éjszaka és munkaszüneti napokon nem hajlandók rakodni. Ezzel sok nehézséget okoznak a vasútnak. Jó eredmények mutatkoznak a tehervonatok menetrendszerűségében.

Növekszik a vontatópark

A vasút fejlődéséről szólva elmondta Németh elvtárs, hogy tavaly nagy raksúlyú teherkocsikat sikerült beszerezni. A pályák felújítása, a hézagnélküli sinek lefektetése is jól haladt.

Az idén nyolc 1350 lóerős Ward—Leonard-típusú mozdonyt kap a MÁV az ipartól.

Jövőre már 2000 lóerős *Ward—Leonard* mozdonyokat fognak gyártani. Így lehetőség nyílik arra, hogy a *Budapest—Miskolc* vonalon először Füzesabonyig, majd *Miskolcig* villamos vontatás legyen. Onnan *Diósgyőrig* fogják kiépíteni a villamos vonalat. A távlati tervek szerint először a *szolnoki,* majd a *székesfehérvári* és azután a *rácí* vonal villamosítására kerül sor.

A második ötéves terv során 13 nagyobb állomást szerelnek tel modern biztosító berendezéssel. Öt új motorvonatot kap a vasút. Ezeket célgyorsvonatként állítják forgalomba. Jelenleg külföldi cégekkel tárgyalásokat folytat a MÁV dieselmozdonyok beszerzésére.

A terv az, hogy a jövő év végére 20 darab 3200 lóerős dieselmozdonyt kapjunk.

Sturovón a jövő év vegere fejezik be a csehszlovák—magyar közös határállomás építését.

Még ma is sok a keresztfuvar

Szó volt a keresztbe-szállítások problémájáról is. Gyakori eset, hogy a *Duna* mellől visznek betonkavicsot Miskolcra. *Nyékládházáról* pedig *Budapestre. Törökszentmiklóson* a téglagyár vagonba rakja a téglát, s ugyanakkor békéscsabai téglát raknak ki *Törökszentmiklóson.* Az ilyesmi jelentős szállítási kapacitást köt le. Azért tehetik meg ezt a vállalatok, mert az anyag árában nem mutatkozik, hogy honnan kerül a felhasználási helyre. A rakodási idők csökkentésében jó eredményeket hoztak a kis- és középállomásokon bevezetett műszaki normák. Rövidesen kidolgozzák a műszaki normákat a nagyállomásokra is.

Végezetül arra hívta fel a figyelmet a MÁV vezérigazgatója, hogy milyen fontos a vasutas dolgozók utasítás szerinti munkája. Csak fegyelmezett, pontos szolgálatteljesítéssel kerülhetők el a rendkívüli események, amelyek nagy károkat okozhatnak.

L. J.

Szeptemberben ötvennégy irányvonat indult Dorogról

Az utóbbi három évben négyszer nyerte el az élüzem címet a dorogi állomás. Most mégis sok gonddal küzdenek az állomás vezetői. Nem a munka miatt, hiszen az szépen halad most is. A munkaerővándorlás megszüntetése a nagy gond. Az idén már 45 önkényes kilépője volt az állomásnak. Azért van ez, mert a szénbányában magasabbak a berek. Most egy olyan tolatásvezető is el akar menni, aki már 21 éve vasutas. Sebor Ferenc állomásfőnök mégis bizakodik, hogy megoldódnak a probléma.

— Újfehértóról és Püspökladányból kaptunk 40 embert, akiket most költöztetünk megfelelő otthonba, a volt fütőház megüresedett legenyszállására. Arra törekszünk, hogy megszerettessük velük a vasutas életet. Munkaszerető és fegyelmezett emberek, reméljük, jó vasutasok lesznek.

11 000 forint jutalom

Dorogon a szén és brikettszállítás növekedése jelenti elsősorban az őszi csúcsforgalmat. Ezzel kapcsolatos feladatait jól látja el az állomás. Éppen aznap, amikor Dorogon jártunk, kapta meg az állomás a több mint 11 ezer forint jutalmat a szeptemberben végzett jó munkáért.

Eredményeik bizonyítják, hogy megérdemelték ezt az anyagi elismerést. Tavaly havonta átlag 30 irányvonat indult Dorogról. *Szeptemberben 54 irányvonatot továbbítottak,* főként Budapest, Győr, Szolnok, Selyp és Hatvan felé. Az állomáson szünet nélkül dolgoznak a tolatómozdonyok, rendezik a kocsikat, hogy a megadott terv szerint indulhassanak a tehervonatok.

Az irányvonatok összeállításában példás munkát végez három beosztottjával *Mayer Sándor* tolatásvezető. Munkájukat jól összehangolják a nekik segítő tolatómozdonnyal.

— Különösen éjszaka nehéz a mi munkánk — mondta Mayer Sándor. *— A nappal megrakott kocsikat akkor soroljuk a szerelvényekbe. Nem mértük le, de érezzük, hogy olykor legalább 40 kilométert gyalogolunk a vágányok mentén.*

Ügyesmozgású fiatalok végzik ezt a nehéz és nagy figyelmet igénylő munkát: *Dombai Tibor, Miklosi István* és *Szökőcs Vince* — Mayer Sándor vezetésével.

Az I. számú tartalék tolatócsapata: Szökőcs Vince, Miklósi István, Mayer Sándor és Dombai Tibor.

Verseny a munkában és a tanulásban

Élénk verseny folyik az állomáson. — Erről adott tájékoztatást *Halasi András* üzemszocialista brigádja és *Krasznavölgyi Ferenc* forgalmista brigádja között. Mindkettő 105,5 százalékot ért el. A harmadik tur *Gáspár Dezső* szocialista brigádja 103,6 százalékot ért el.

Nemcsak a munkában versenyeznek az állomás dolgozói,

Debreceni Lajos váltókezelő a számtanpéldával birkózik.

hanem a tanulásban is. Igaz, hogy ezt nem értékeli az üzemgazdász, de annnál többet beszélnek róla a dolgozóik. *Gáspár Dezső* és *Hartl József* szocialista brigádvezetők érettségire készülnek. Számos dolgozó pótolja az általános iskola osztályait. Nemcsak kifogástalanul dolgozik, hanem dicséretre méltóan tanul is a 45 éves *Debreceni Lajos,* váltókezelő. Jeles eredménnyel végezte VII. általánost. Az idén nyolc munkatársát szervezte be az általános iskolai tanulásra.

Végezetül annyit, hogy az állomás vezetői jó kapcsolatokat, egészséges együttműködést alakítottak ki szállítófeleikkel, az üzemekkel. Kölcsönösen segítik egymás munkáját és jórészt ennek köszönhetők az eddigi dicséretre méltó szállítási eredmények Dorogon.

L—cz

Kiváló alvázlakatosok

A *szolnoki járműjavító* kocsiosztályán már általánossá vált a szalagszerű kocsijavítás. Csak *Bagi Miklós* dolgozik a szalagon kívül öttagú alvázlakatos brigádjával. A javításokon kívül korszerűsítéseket és átalakításokat is végeznek. A Bagi-brigád legutóbb egy Iz kocsi átalakításával a minisztériumi szakértők elismerését is kivívta.

Úgy dolgoznak, hogy javításaikat nem kell utólagosan kijavítani. Ez az alaposság az eredője egyenletes tervteljesítésüknek is. A régi szekrénytámok, mellvasak és más anyagok felhasználásával sok új anyagot megtakarítanak.

A Bagi-brigád tagja *Ruskó István, Bodogh Máté, Papp Sándor, Soós Gyula* és a fiatal *Dudás István.* Valamenyien szervezett munkások, fegyelmezetten, lendületesen dolgoznak.

Az alkoholizmus ellen

Megyénkben elsőnek Békéscsabán alakítottak alkoholizmus elleni bizottságot. A bizottság elnöke Zádori Lajos, a vasutasszakszervezet titkára lett. A bizottság rendszeresen tart fogadónapot.

Nehéz feladatra vállalkoztak a bizottság tagjai: igyekszenek megmenteni a végveszélytől azokat a dolgozókat, akik az alkohol rabjai lettek. Azt szeretnék, hogy újra boldog családi otthont teremtsenek ott, ahol a mértéktelen italozás már-már szétrombolta a családi fészket. Ehhez a szép feladathoz segítséget vár az alkoholizmus elleni bizottság minden becsületes dolgozótól.

Nálunk, a vasútnál különösen jelentős az ilyen kezdeményezés. Szolgálatunk megköveteli, hogy mindenki józanul végezze munkáját. Egy ittas vasutas százakat sodorhat életveszélybe... Az alkoholizmus elleni bizottság az egész vasutas kollektíva támogatásával reméljük, eredményes munkát fog végezni.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Szerényen, de eredményesen

Őszi riport Gyöngyösről

Hosszú tehervonat áll *Gyöngyös* állomás bejárati jelzőjénél. Régóta ott állhat, mert a *budapest—miskolc* műút vasúti átjárójának leeresztett sorompója előtt mindkét oldalon sok gépjármű és lovaskocsi torlodott össze. *Vajon miért vesztegel ott a szerelvény, amikor az állomásban csak egyetlen személyvonat tartózkodik?*

A rejtély csakhamar megoldódott. A 342-es sorozatú mozdony a 16 ezrelékes emelkedőn nem boldogult a kocsikkal. A fűtő homokolt, a mozdonyvezető pedig újra meg újra megpróbálkozott az indítással, de hasztalan, a gép csak köszörült. Nem volt más hátra, mint kettéosztani a szerelvényt.

1000 vagon szóló — exportra

Amint a megosztott szerelvény bejárt az állomásra, feltűnt, hogy a pályamunkások egész hada lepte el a pályát. *Karbuczky Károly* állomásfőnöktől tudtam meg, hogy az egész vonalon folyik a felújítás, a korszerűsítés. Erősebb felépítményt kap a pálya, hogy a jövőben 411-es gépek és nagyobb szerelvények is közlekedhessenek *Gyöngyös* és *Vámosgyörk* között.

— Éppen ideje már, hogy gondoltak ránk, mert az állandóan növekvő személy- és teherforgalomnak a régi kis gépekkel, a gyenge felépítményű pályán nemigen tudnánk eleget tenni — tájékoztat az állomásfőnök. *— A mindjobban iparosodó Gyöngyös és a környező termelőszövetkezeti községek adnak munkát bőven. Eddig több mint 1000 vagon szőlőt küldtünk nagyobbrészt exportra. Ezenkívül naponta 40—50 vagon követ, cinkport, szerfát, szenet és tűzifát rakunk. Leadási darabáru forgalmunk havonként 5000—6000 tétel között változik. Hasonló a feladás is.*

A felvételi épület előterében fel sem tűnik, hogy ez a kis telepállomás milyen mozgalmas napokat él az őszi hónapokban.

— Innen a peronról valóban nem sokat látni, raktári vágányaink ugyanis a felvételi épület város felőli oldalán helyezkednek el — világosít fel Karbuczky Károly. *— A rakodások zöme ott bonyolódik le. De így is szűken vagyunk. Elkelne még egy raktári vágány. Uj raktári vágányunk a város északi része felől az ÁFORT telepe miatt zárt. Így gyakran megtörténnek, hogy egy tartály beállítása miatt 20—25 rakott vagy rakodás alatt álló kocsit kell kihúzni. Ilyenkor a MEZŐKER vezetői joggal méltatlankodnak.*

Erről a problémáról nem véletlenül beszélt az állomásfőnök, mert amint eindultunk a raktári vágányok felé, ezúttal is egy tartálykocsi beállítása miatt szakadt félbe az exportszőlő berakása.

— Az ilyen esetek miatt a munka hevében gyakran összekoccanunk az állomás vezetőivel — mondotta *Vaczula Károly,* a MEZŐKER forgalmi osztály vezetője. *— De mi mást tehetünk, ha egyszer az igényeink nagyobbak, mint amit a vasút kielégíteni tud. Egyébként a kapcsolatunk jó az állomás vezetőivel. Tőlük minden segítséget megkapunk.*

Ezután a dolgozók munkájára, helytállására terelődött a szó. A főnöki irodában látható oklevelek mindenekelőtt arról tanúskodnak, hogy az állomás kollektívája szorgalmas emberekből tevődik össze, Abból az adácsi, gyöngyösi, karácsondi, vámosgyörki fajtából, akik a szó igazán vett értelmében élnek-halnak a vasútért.

Az állomásvizsgálat: ötös

— Az utóbbi három évben négyszer nyertük el az élüzemi címet, illetve részesültünk vezérigazgatói elismerésben — büszkélkedik a főnök. *— A harmadik negyedévben is eredményesen dolgoztunk. A kocsitartózkodásban 108, a kocsikihasználásban 107,4, a menetrendszerinti vonatindításban pedig 98 százalékos eredményt értünk el. Az sem utolsó dolog, hogy az eltelt három év alatt az állomásvizsgálatok során ötös osztályzatnál nem kaptunk rosszabbat.*

Mivel az állomás élüzemszintje 106 százalék, a fenti adatokból nem nehéz megállapítani, hogy Gyöngyösön jól kezdték a második félévet. S ha a jó folytatás nem marad el, minden bizonnyal sikerül újabb oklevéllel gyarapítaniuk a meglevők számát.

Hogy mi a jó eredmények titka? Erről hosszan lehetne beszélni. Maga az állomásfőnök is sokat foglalkozott ezzel a kérdéssel. A többi között a jó kollektív szellemet és a verseny nyilvánosságát emelte ki, mint az eredmények fő mozgatóját. A peronon elhelyezett versenytáblán állandóan friss eredmények szemléltetik a túrok, brigádok között folyó verseny állását. Ezenkívül külön táblán ott áll az igazgatóságok egymásközti versenyének eredménye. Ennek a módszernek ösztönző hatása van az állomás dolgozóira nézve.

Ez a módszer nem újszerű. Nem a gyöngyösi vasutasok találták ki. Ők is máshol látták először és mint a verseny egyik eszközét, eredményesen alkalmazzák. Érdemes követni példájukat.

(visi)

Tíz oldal módosítás

Október 1-én lépett életbe az új árudíjszabási kilométer-mutató. Azt reméltük ettől, hogy könnyíteni fogja munkánkat. A régi árudíjszabási kilométermutató ugyanis, mely 1955 januárja óta volt érvényben, rengeteg javításon ment keresztül. A közel hét esztendő alatt 181 javítást kellett átvezetni rajta.

Reményeinket csalódás váltotta fel. Még életbe sem lépett az új kilométermutató, amikor megjelent a tíz oldalas 1. számú módosítás, szinte jelezve, hogy még újabb változtatásokra számíthatunk. A több mint 300 oldalas kilométermutató szinte minden oldalára jut egy-két javítás. Például ilyenek: „a 22. oldalon: Alsónyék állomásnál az 1. rovatból az „SZ" betűt töröljük és helyette „T" betűt írunk". „A 310. oldalon: a 212. táblázat oldalrovatában „Penteháza" állomásnév helyesen „Petneháza"; a 216. táblázat oldalrovatában „Jánkma tis" állomásnév helyesen „Jánkmajtis".

Valósággal hemzsegnek az ilyen hibák az új árudíjszabási kilométermutatóban. A módosítás, amely a hibákat igyekszik javítani, zárójelben megjegyzi, hogy nyomás közben történt változásokról és sajtóhiba-helyesbítésekről van szó. — Úgy látszik, virágnyelven így nevezik a hanyag és felületes munkát. Felháborít bennünket, hogy lehetnek olyan emberek, akik ilyen könnyen pazarolhatják munkaidejüket és a papírt. Ha nem tudták megfelelően elkészíteni, miért adták ki ezt a hibáktól hemzsegő utasítást?

Hoffman József

Változás a versenytáblán

Veszprém állomás a jól dolgozo szolgálati helyek közé tartozik. A mellékvonali állomásról mezőgazdasági terményt alig kell elszállítani, hiszen a városban és környékén az ipari termelés a döntő. Mégis kiveszik részüket az ősi csúcsforgalomból az állomás dolgozói.

Hogyan?

Erre a kérdésre az állomás versenytáblája adta az első választ.

Farkas Tibor forgalmi szolgálattevő brigádja nyerte a harmadik negyedévi versenyt 75,2 ponttal. A második helyezett *Varga*-brigád 72,4 pontot szerzett.

A részletekről már *Lesz János* adta a tájékoztatást.

— *Augusztusban még úgy volt, hogy Vargáék könnyen nyerik a versenyt, s az 1500 forint jutalmat. Szinte behozhatatlannak látszott 22 pontos előnyük. A fiatalokból álló Farkas-brigád azonban nagyon rákapcsolt, s szeptemberben 140,2 százalékra teljesítette a feszített kocsitartózkodási tervet, a verseny döntő feltételét. Ezzel ők adták a legnagyobb segítséget az őszi forgalom lebonyolításához.*

Közös erővel

Amikor a szép sikerhez gratuláltunk *Farkas Tibornak*, szerényen elhárította az elismerést és munkatársait dicsérte.

— *Nagyon jól együttműködött a brigádunk. Ha a tolatómi szolgálat rakodómunkásai derekas munkát végeznek, de mégis megtörténik, hogy néha nem győzik erővel a rakodást. Ilyenkor a KISZ-fiatalok is segítenek, társadalmi munkában. Erőfeszítéseik hasznosak, hiszen szeptemberben a 106 százalékos élüzemszint felett teljesítették a kocsitartózkodást, kocsikihasználásuk pedig 106,76 volt.*

A szállítmányozási brigád *Tóth József* szállítmányozási forgalmi irányító vezetésével

Farkas Tibor forgalmi szolgálattevő.

fél éve a szocialista cím elnyeréséért dolgozik. Most fogják értékelni a brigád eddigi teljesítményét és az értékelést az októberi termelési tanácskozás elé terjesztik.

Hétszeres élüzem

Az állomás eddig hétszer volt élüzem. Teljesítményeik eddig is meghaladják az élüzem szintet, s ha a félév hátralevő hónapjaiban nem lesz náluk visszaesés, akkor bízvást készülhetnek a nyolcadik élüzem ünnepségre. Kiváló eredményeiket a jól összekovácsolódott, fegyelmezett kollektívának köszönhetik. Sok olyan lelkiismeretes vasutas dolgozik ezen az állomáson, mint *Nagy Katalin* árupénztáros, aki havi 5000 tétellel dolgozik és a legutóbbi állomásvizsgálat megállapítása szerint, hibapont nélkül végzi munkáját.

A munkaversenyt jól szervezik. A szakszervezet gondoskodik a megfelelő versenynyilvánosságról. Jutalmat csak a versenyben elért eredmények alapján kapnak a dolgozók. Jól bevált náluk ez a serkentő módszer. A versenyt most tovább fejlesztik. A negyedik negyedévi feltételek közé bekerült a szakoktatási kötelesség teljesítése is.

Úgy véljük, a versenyszervezés módszereit és eredményeit tekintve, követésre méltó példát mutat Veszprém állomása.

Lőrincz János

Tóth József vezető pénztáros, szállítmányozási forgalmi irányító.

Felesleges felhívás

A forgalmi irodában ütemesen kattog a távirógép, a távírószalagra rajzolódnak a jelek. A forgalmi szolgálattevő nekilát és olvasni kezdi, miről ad értesítést a szegedi igazgatóság forgalmi osztálya. — S felháborodik, arcát a düh pirja önti el. Ezen már az andaxin sem segít.

Felesleges munka, felesleges időtöltés háborítja fel nap nap után a forgalmi szolgálattevőket ezen az alföldi állomáson. Körültáviratban közlik velük, hogy valamelyik állomásról el fognak majd indítani egy vagont, amelynek rakománya az űrszelvénybe ér és ezért mozgatásánál, rendezésénél be kell tartani az F. 2-es utasítás 911. pontját. S a végtelennek tetsző távíró szalagra a morsejelekkel szépen leírják nekik szinte szóról szóra azt az utasítást, amit már régóta betéve tudnak, s ha valami esetleg nem jutna eszükbe, ott van a könyv az asztalfiókban. Bármikor elővehetik.

A szerelvények összetételét egyébként is megfelelő időben tudatják egymással az állomások. Tehát mindenütt időben értesülnek arról is, ha a szerelvényben van olyan kocsi, amelynek rakománya különleges kezelést igényel, az utasításnak megfelelően.

Természetes, hogy óvatosságra szükség van. De arra is, hogy a szegedi igazgatóságnál és máshol is jobban bízzanak a forgalmi szolgálattevőkben és ne terheljék őket felesleges munkával. Bosszankodva mondják, hogy már csak az hiányzik, hogy arról is táviratot küldjenek: „Vonat érkezik az állomásra, vigyázzanak a bejáratnál, nehogy baj legyen!"

S ha a szegedi igazgatóság mégis nagyon óvatos akar lenni, akkor tegye ezt valóban röviden, táviratí stílusban.

Munkavédelmi újarat

Munkavédelem a pécsi fűtőházban

A vasútnál a legveszélyesebb selejt a baleset. Minden jó eredményt leronthat. Ezért nem lehet közömbös a balesetek alakulása. Korábban is gyakran tárgyaltunk erről a pécsi fűtőházban, tettünk is néhány intézkedést, melyekkel igyekeztünk felszámolni a baleseti veszélyek forrásait. Mindez nem volt elég.

Koncentrált támadásra volt szükség a balesetek ellen.

Munkavédelmi hónap szervezésével, megfelelő propagandával, komplexbrigád-vizsgálatokkal sikerült javítanunk a helyzetet. A balesetek vizsgálatánál most már körültekintőbben járunk el. Nemcsak a dolgozókban keressük a hibát, hanem az eset körülményeit, okait is vizsgáljuk, elemezzük. A művezetők rendszeresen megtartják a szerszámvizsgálatokat. A baleseti oktatások alkalmával megdicsérik a munkavédelmi előírásokat betartó dolgozókat és megrójják a hanyagokat.

Fűtőházunk vezetősége legutóbb szeptemberben tárgyalta a munkavédelem helyzetét. Ezt megelőzően ankétot tartottunk az összes műhelybizottságnál. Dolgozóink sok hasznos javaslatot tettek a biztonságosabb munkára. Javasolták például a villanyhegesztő kábelek sürgős kicserélését, a vágányok közé rakodott olajos sár eltakarítását, a közlekedési utak meszelését stb. Az ankétokon dicséretet kaptak a jó munkát végzők és megrovást az olyanok, mint Bojánovics András, aki az egyik mozdonyon védőfelszerelés nélkül dolgozott.

Minden területen megszerveztük a munkavédelmi őrségeket.

Ezek nagyon sok segítséget adnak. Az őrség tagjai a legjobb dolgozók. A szakszervezeti bizottság munkavédelmi intézkedési tervét megtárgyaltuk a pártszervezettel és a szakszolgálati vezetővel. A terv összeállításánál a SZOT X. teljes ülésének anyagát és a vasutasszakszervezet elnökségének idevonatkozó határozatát vettük alapul.

További célunk elsősorban a dolgozók nevelése, szemléletük megváltoztatása.

Olyan agitációs eszközöket igyekeztünk felhasználni ehhez, mint a helyi sajtó, a faliújságok. orvosi előadások és filmvetítések.

A műszaki vezetőket arra ösztönözzük, hogy a műhelybizottságokkal együtt havonta legalább egyszer balesetmegelőzési ellenőrzést tartsanak.

Ha valamelyik dolgozót figyelmeztetik munkavédelmi hiba miatt, azt be kell írni egy e célra kiadott könyvbe és a dolgozóval alá kell iratni a figyelmeztetést.

Ezáltal a szóbeli figyelmeztetés is nyomatékosabbá válik.

A munkavédelmi intézkedések végrehajtássa, a munkamenet ellenőrzése és a biztonságos munkára való nevelés mindennapos feladatunk, de a dolgozók biztonsága, testi épsége minden fáradságot megér.

Eperjessy Ferenc
Pécs

Miért egyszerre?

Pécs állomás dolgozóit nem érte váratlanul az őszi szállítások megindulása. Az állomás vezetői a brigádokkal folytatott megbeszéléseken felhívták a figyelmet a szűk keresztmetszetekre, hogy megfelelő legyen az állomás munkaszervezése.

S hogy az eredmények mégsem elég jók, annak oka nagyrészt a fűtőház. Éppen az őszi forgalom kezdetekor állították le fővizsgára az állomásokon már megszokott és jól bevált diesel tolatómozdonyokat. Mind a négyet, egyszerre. Tudjuk, hogy a fővizsgákat pontosan be kell tartani, de véleményünk szerint más megoldást is találhattak volna.

Sajnos, a 326-os sorozatú tolatómozdonyokkal nem megy olyan jól a munka. A kocsirendezők megszokták a gyorsan dolgozó... dieselmozdonyokat. Tény az is, hogy az előírt egységidők diesel tolatásra vannak megállapítva, gőzgéppel ezt a normát aligha lehet túlteljesíteni. Brigádjaink azért így is mindent megtesznek a siker érdekében. A *Gál* és a *Zalavári* forgalmi szolgálattevők brigádjai a tervezett 9,2 órás kocsitartózkodási időt a múlt hónapban 8,7 órára csökkentették.

Leiti Ferenc

Jogos kérelem

Senki sem szereti, ha a sorompót az orra előtt lezárják. Ebből gyakran konfliktusok származnak. S ha felnyitják? — Ez rendszerint úgy hat, mint az idegcsillapító. Kivételt képez az alábbi eset.

A vonat elhúzott már az őrház előtt. Béni bácsi, a sorompóőr annak rendje-módja szerint felnyitotta a sorompót. Szokatlan esemény követte a műveletét. A közforgalom számára szabaddá tett út felől rémült kiáltozás hallatszott.

— Várjon már! Eressze vissza a sorompót!

— Azt már nem! — így Béni bácsi. — Elvégre tudom én, mikor, mit kell tenni.

— Az ég szerelmére, csukja már le... — hangzott a könyörgőre változott kérés.

Végére kell járni a dolognak, gondolta Béni bácsi, s felderítő útra indult. Hamarosan minden kiderült. A sorompó égbenyúló hegyén láncra kötve jámbor kecske vergődött. Hátsó lábaival eleinte úgy rugdalt, mintha feljebb akart volna mászni. Azután lassan elcsendesedett.

— Ez alighanem kimúlt — jegyezte meg valaki.

— Ki bizony — hagyta rá a kárvallott és újra kérni kezdte a sorompóőrt, hogy eressze már le a sorompót a kecskével. Béni bácsi beleegyezően biccentett, hiszen a kérés jogos volt.

Lám, a sorompóőr sem tud mindenkinek kedve szerint cselekedni.

— kinka —

Szerencsétlen szám

Nem vagyunk babonásak, de ezúttal mégis arról kell beszámolnunk, hogy szerencsétlennek bizonyult a 13-as szám. A *Ceglédbercel-Cserő* és *Cegléd* között lévő sorompóőrhely viseli ezt a számot. Október 1-én 16,46 órakor nyitott sorompó mellett haladt el arra a 4774-es számú vonat és előtötte egy traktorral vontatott pótkocsit. A pótkocsiban öt személy ült és közülük kettő súlyosabb sérüléseket szenvedett. Jelentős anyagi kár keletkezett és a forgalom menetében is zavarokat okozott a baleset.

A baleset oka nem a 13-as szám volt. Sokkal kézzelfoghatóbb: *a hanyagság!*

(—)

Jöjjön ki Óbudára...

Különös problémák egy állomáson

Utazás közben hallottuk, hogy leváltották az óbudai állomásfőnököt. Az állomáson sok a probléma, a rendezetlen dolog. Kíváncsiak voltunk arra, hogy folyik itt a munka most, az őszi csúcsforgalom idején.

Az első pillanatban feltűnt a tisztaság hiánya, s a nagy nyüzsgés a forgalmi irodában. A szolgálatban levő forgalmista — nő létére — olyan hangon beszélt, mint egy részeg kocsis.

Amíg ott voltunk egy baleset is történt. A magasított rakodóálláson egy villás elektromos emelővel rakodtak az egyik vagonból. Az emelő első kerekei éppen a kocsiban voltak, amikor három gurított kocsi nekiütközött a rakodás alatt állónak. Az emelőgép felborult és megsérült. Csak a szerencsének köszönhető, hogy a rakodást végző dolgozóknak nem történt bajuk ...

Ezek voltak az állomáson szerzett első benyomásaink. Azt is megtudtuk, hogy az állomás dolgozóinak igen jó eredményei vannak. Ebből a szempontból nem végzett rossz munkát a régi állomásfőnök. A munkafegyelemmel, az emberek nevelésével azonban, úgy látszik, nem boldogult.

Bizonyítja ezt az alábbi néhány „apróság".

Lemaradás tapasztalható a dolgozók szakmai továbbképzésében. Még az egyik személypénztáros is szakvizsga nélkül dolgozik. Van olyan dolgozója az állomásnak, aki Füzesabonyból jár ide szolgálatra. Rendszerint korábban megy el és érkezése is bizonytalan. A kocsirendezők és váltókezelők közül hat ember az iszaszegi legényszálláson lakik. Családjuk még távolabb van, s ha hazautaznak, váltásukra nincs tartalék. Az egyik vonatmenesztő térfelvigyázót nem lehet éjjel egyedül hagyni, mert elalszik a szolgálatban. Legutóbb is az állomásfőnökhelyettes virrasztott mellette.

Vannak itt szociális gondok is. A kocsirendezők fürdője például egy bádogvályú. Meleg víz nincs. Pedig egy kis gondossággal lehetne fürdőt létesíteni számukra. Az irodák zsúfoltsága gátolja a nyugodt munkakörülmények kialakítását. A forgalmi iroda valóságos átjáróház.

★

Nem volt célunk a mélyrehatóan elemzés, hiszen ezt elvégezte a közelmúltban tartott állomás-vizsgálat. De annyit megállapítottunk, ideje, hogy rendet teremtsenek az óbudai állomáson.

A szakszervezeti vezetés színvonala emelésének szükségessége a szocializmus építésének időszakában

II.

A szakszervezeti vezetőszervek irányító és szervező munkájának továbbfejlesztése érdekében:

1. Fokozottabban kell törekedni a vezetőszervek magasabb színvonalú kollektív munkájának kialakítására, különösen a határozatok végrehajtására, szervezésére és ellenőrzésére. A vezetőszervek tagjai vegyenek részt a végrehajtás helyszíni segítésében, ellenőrzésében, időnként számoljanak be tapasztalataikról, folyamatosan vegyenek részt a vezetőszervek munkájában.

A szakszervezetek központi vezetőségeinek munkáját úgy kell fejleszteni, hogy országos szinten irányítsanak, ugyanakkor teljes felelősséggel segítsék a párt, a SZOT általános szakmaközi jellegű határozatainak végrehajtását. Az alapszervezetek operatív irányítását, a végrehajtás megszervezését és segítését fokozatosan középszervekre kell bízni, tovább kell növelni a közép- és alapszervezetek önállóságát és felelősségét a szakszervezeti feladatok megoldásában.

2. A hatékonyabb szakszervezeti munka egyik feltétele, hogy a párhuzamos párt és állami szervekkel a szorosabb együttműködés szervezeti formáit is kialakítsuk. Ezért a körülmények alapos figyelembevételével fokozottan meg kell kezdeni a szakszervezeti szövetségek létrehozásának előkészítését.

Mindezek azt mutatják, hogy a szakszervezetek szerepe, kötelessége és lehetősége ebben a helyzetben egyre nagyobb lesz. A fejlődést méltóan segíteni, helytállni az egész szocialista táborban tapasztalható hatalmas ütemű fejlődésben csak úgy lehet, ha politikai, társadalmi és gazdasági életünk minden területén van erőnk, bátorságunk és képességünk elvetni az elavultat, keresni és alkalmazni az újat, ahol az előbbre viszi az ügyet.

A dolgozó tömegek elvárják, hogy a vezetés és a vezetők rendelkezzenek ilyen tulajdonságokkal, hogy a vezető valóban legyen méltó az öntudatos milliók alkotó tevékenységéhez, lendületéhez. Ezért szükséges, hogy a szakszervezetek állandóan szem előtt tartsák a szakszervezeti munka vezetésének kérdéseit és mindenkor az előttük álló feladatok színvonalára emeljék azt. Az e célokért folytatott szakszervezeti tevékenység megköveteli minden szinten — felülről lefelé — a vezetés munkájának magasabb színvonalát.

Annak érdekében, hogy a SZOT és a szakszervezetek központi vezetőségei az alapszervezetek megfelelően még magasabb színvonalú országos irányító és szervező tevékenységet végezhessenek, megfelelő intézkedéseket kell hozni. Egyszerűbbé, egységesebbé és hatékonyabbá kell tenni a szakszervezeti mozgalom irányítását. Ezt segíti elő a SZOT Elnökségének 1960. IV. 27-i határozata is, am ly kimondja:

— A SZOT, a szakszervezetek központi vezetőségeinek munkastílusát és módszerét javítani és bizonyos mértékig módosítani kell. A mozgalom irányítását az eddiginél még elmélyültebb ellenőrző munkával, előterjesztésekkel és általánosításokkal kell segíteni. Mennyiségileg kevesebb határozatra, kevesebb elemzésre, vizsgálatra van szükség, mert a meglevő határozatok alkalmasak arra, hogy viszonylag hosszú időre megszabják a szakszervezeti munka legfontosabb feladatait. Az elkövetkező években a vezetőszervek munkájában is a határozatok végrehajtásának szervezését, segítését és ellenőrzését kell a homloktérbe állítani.

— A vezetőszervek mindazokat a feladatokat, amelyeket az alsóbb szakszervezeti szervek is képesek elvégezni, adják le közép-, illetve alapszerveiknek.

— A szakszervezeti mozgalom vezetésének egyszerűsítése érdekében a mozgalom kettős irányítását úgy kell tovább fejleszteni, hogy az általános, szakmaközi jellegű feladatok elsősorban a SZOT és az SZMT-ok vonalán történjenek. A szakmai sajátos szempontok érvényesítését kívánó feladatokat pedig a szakszervezetek központi vezetőségének határozatai alapján, szakmai vonalon intézzék.

— A SZOT-ban. az egyes szakszervezeteken belül és az egész szakszervezeti mozgalomban jobban össze kell hangolni a vezetést, a végrehajtás segítését és az egész ellenőrző munkát. Az egészséges szakmai szempontok tiszteletbentartása mellett, ahol csak lehet és hasznos, össze kell fogni a szakszervezetek politikai, szervezeti, kulturális és anyagi erőit. Törekedni kell a szakmaközi és területi jellegű munka fejlesztésére, a lakóterületen illetékes állami szervekkel való szorosabb együttműködésre, mert így erőinkkel a munkások és a lakosság egyetemes érdekeit sokkal hatásosabban szolgálja.

A szakszervezeti mozgalomban a középszervek legfontosabb feladata a vezetőszervek határozatai végrehajtásának a szervezése, segítése és ellenőrzése. Tapasztalható, hogy jelenleg a középszervek túlnyomó többsége nem ilyen stílusban dolgozik, hanem az országos vezetőszervek munkastílusát alkalmazzák megyei szinten is. Ezzel erőiknek jelentős részét elvonják az alapszervek is leghatásosabban segítő konkrét munkától.

Az alapszervek munkájában segíteni kell a dolgozók nevelésére, mindennapos meggyőzésére, ügyeik lelkiismeretes intézésére irányuló erőfeszítéseket, szüntelenül növelni a szakszervezeti aktívák politikai, szakmai felkészültségét, az alapszervek önállóságát.

Ezek a szempontok világosan megmutatják a vezetés színvonalának a lehetőségeit. Az eddigi tapasztalatok is azt mutatják, hogy a SZOT Elnöksége 1960. IV. 27-i határozata ösztönzőleg hatott a vezetőszervek munkájára, a határozatok színvonalának emelésére és a végrehajtás felelősségteljesebb szervezésére. A feladat minden szinten az, hogy ezeket a szempontokat betartva, tovább fejlesztve növeljük a vezetés színvonalát.

Bán István,
a szervezési és káderosztály vezetője

(Folytatjuk.)

A Kossuth Könyvkiadó újdonságai

Marx Károly: Értéktöbblet-elméletek II. rész. — Marx—Engels Művei 6. kötet. — H. Boeck: Marxista etika és szocialista erkölcs. — Sz. L. Rubinstein: Lét és tudat. — Kézikönyv a vallásról. — Erdős Tibor: Az újratermelési ciklus alakulása az imperializmusban. — Dr. Bacskai Tamás: A nyereségrészesedés szerepe az anyagi érdekeltség rendszerében. — Lenin élete. — A Francia Kommunista Párt XVI. kongresszusa. V. I. Glunyin: Szocialista forradalom Kínában. — W. Burchett: Akik az eget osiromolják. — G. Soria: Szabad ország Amerikában. — Lantos László—Sebes Tibor: Tenger a hegyeken. Riportkönyv Romániáról. — Az agitátor kézikönyve III. kötet. — Gadó—Héja—Nemes—Várkonyi: A német kérdés. — Haynal Kornél: Németország két útja. — Nguyen Xuan Tram: Börtön és fegyenctelep. — Dr. Karsai Elek: „Országgyarapítás" — országvesztés II. rész. A nürnbergi per és Magyarország 1941—1945. — B. Lőrincz Zsuzsa: A náci csizma nyomában. — Újabb segédanyagok a magyar pártiörténet tanulmányozásához. — A Magyarországi Szociáldemokrata Párt tevékenysége 1917-ig. — Nógrádi Sándor: Emlékirat (Nem végleges cím). — Augusztinovics Győző—dr. Csákány István—Kovács Csaba: A termelőszövetkezeti jövedelemrészesedés módjai. — Dr. Németh Géza: A tanácsok szerepe a szocialista mezőgazdaságban. — Kovács Mihály: Szövetkező szövetkezetek. — Söptei János: Fiatalokról írtam. — Lovas Marton: Egyéni érdek és közös érdek a tsz-ekben. — Bak István: Kincset érő ötletek. — Az MSZMP munkastílusának főbb vonásai. — Pártmunkás zsebnaptár 1962. — Gergely István: Mai lakás — mai ízlés. — Dr. Lányi Erzsébet—Turós Lukács: Korszerű háztartás. — Katona Éva—Murányi Kovács Endréné: 50 kérdés, 50 felelet a gyermekről. — Nemeskürty István—Varga Balázs: Művészetre nevelés a családban. — Du Bois: A fekete láng. Első rész. Mansart megpróbáltatásai. — Szentiványi Kálmán: A földalatti folyam. — Arthur Miller: Gyújtópont. — Máté György: Nem szentírás. — Gárdos Miklós: Szívroham.

RÉGI GONDOK – ÚJ MEGOLDÁSOK

A közúton közlekedőknek általában sok bosszúságot okoz, ha előttük lezárják a vasúti sorompót és rövidebb, hosszabb ideig várakozni kénytelenek.

Emiatt egyes közúti járművezetők szidalmazzák, sőt, egyes esetekben tettlegesen is bántalmazzák a sorompó kezelőjét, azt, aki éppen a közúton közlekedők testi épségének megóvása érdekében végzi munkáját.

A sorompók időbeni lezárását a sorompó kezelőjének mindig és minden körülmények között végre kell hajtani. Ezen a téren a vasút szabálytalanságot, lazaságot, hanyagságot nem tűrhet meg, mert a legkisebb késedelem, vagy mulaszlás, súlyos kimenetelű szerencsétlenséget okozhat. Erre okulásul szolgál az a két súlyos autóbusz szerencsétlenség, amely 1959 február 13-án a *rákosi* útátjárón és 1960 november 15-én *Budatétény* megállóhelynél történt.

Hogyan alakult és mi okozta ebben az évben az útátjárók baleseteit?

69 baleset sorompóknál

1961-ben augusztusig 69 ilyen baleset történt. Ebből 34 sorompóval, 35 pedig sorompó nélküli útátjárón következett be. A sorompós útátjárón történt *34 baleset közül 4 esetben a sorompóőr a vonat odaérkezése előtt nem zárta le a sorompót, 21 esetben sorompórongálás történt*, amikoris gondatlan gépjárművezetők a lezárt sorompó rúdjának nekihajtva, a sorompó és az általuk vezetett jármű megrongálását okozták. Két esetben történt autóbusz elütés. Mindkét baleset sorompónélküli útátjárón következett be, a gépkocsi vezetőjének a mulasztásából. A balesetekért öt esetben vasutas dolgozók, 64 esetben pedig vasúton kívüliek voltak hibáztathatók.

Az útátjárón történt balesetek közül 32-nek volt személyáldozata, amely következtében 9 dolgozó meghalt, 15 súlyosabb, 27 pedig könnyebb sérülést szenvedett.

Mind a sorompós, mind a sorompónélküli vasúti útátjáró már jellegénél fogva balesetveszélyes. Ez a veszély a nagyforgalmú útátjárókon fokozottabban fennáll. *Nagy-Budapest* területén a három nagyforgalmú útátjárónál *(XIV. ker., Szegedi út, Róbert Károly krt és Kacsoh Pongrác út)* pályaszinti keresztezését meg fogják szüntetni és helyettük alul- vagy felüljárót építenek. Ezzel a megoldással a három lényegesen nagyforgalmú útátjáró balesetveszélyes állapota megszűnik. De nem szűnik meg a veszélyes helyzet a többi vasúti útátjárón, ahol továbbra is szintbeni keresztezés marad.

Megnyugtató módszer még nincs

A sorompós útátjárók balesetveszélyes jellege az ország igen sok dolgozóját foglalkoztatja. A MÁV szakemberei is sokat foglalkoznak az útátjárók biztosításának kérdésével és olyan megoldással, ami a baleseti veszélyt nagymértékben csökkentené. A megoldások egyike volna többek között a vonat által működtetett fényjelző. Ezeknek egyszerűbb formában való alkalmazása azonban nehézségekbe ütközik, mivel vasútvonalainkon különböző sebességgel haladó vonatok közlekednek és így ez a sínérintők megfelelő helyen való elhelyezését megnehezíti.

Különböző sebességgel közlekedő vonatoknál egységes működtetés kialakítása csak igen bonyolult és költséges berendezés alkalmazásával volna megoldható, ami a nagyszámú útátjáróra való tekintettel, pillanatnyilag keresztülvihetetlen.

A kísérletezés folyik

A közelmúltban a MÁV egyik vonalán — ahol nagy sebességű vonatok nem közlekednek — kísérletképpen felszereltek egy, a fentiekhez elvben hasonló berendezést. Amennyiben a kísérlet bevál-lik — ahol erre mód és lehetőség van — felszerelik.

Nincs azonban garancia arra, hogy a közúton közlekedők az útatjárón áthaladást tiltó jelzést minden esetben figyelembe fogják venni, mint ahogy eddig sok esetben a lezárt útsorompónak is nekihajtottak.

Kísérletképpen felszerelték egy ún. felhívásos jelzőcsengővel ellátott útatjárót is. Itt a sorompót vonatmentes időben lezárva tartják és a közúton közlekedők az áthaladási szándékukat a közútról jelzőcsengővel adják a sorompókezelő tudomására, aki ha a vonatforgalom megengedi, a sorompót felnyitja, majd újra visszazárja.

Rákospalota-Ujpest állomásnál kísérletképpen a sorompókat félsorompós elrendezéssel kezelik, ahol a sorompórudak lezárásának megkezdésekor mindkét irány felől előbb csak a menetiránynak megfelelő félutat zárják le, majd kis idő múlva záródik le a második félút. Ezzel az elrendezéssel a közbezárás veszélyét kívánják teljes mértékben megszüntetni.

Angyalföld állomásnál sűrűforgalmú útátjárón a sorompókezelők fizikai munkáját van hivatva megkönnyíteni és ezáltal a figyelőképességüket növelni az ott kísérletre felszerelt motorikus sorompó meghajtás.

Mindezek a kísérletek és megoldások majd gyakorlatban mutatják meg, hogy milyen mértékben csökkentik a balesetveszélyt, az azonban biztos, véglegesen és egyedül csak alul- vagy felüljáró létesítésével lehetne ezeket megszüntetni. Ilyeneket azonban csak igen nagyforgalmú útátjáróknál fognak létesíteni — a nagy költségre való tekintettel —, a többieknél még igen hosszú ideig a vasutas dolgozók figyelmes szolgálatellátással, a közúton közlekedők pedig a KRESZ-szabályainak betartásával előzhetik meg a baleseteket.

Kiss Pál
KPM I. Vasútüzem Biztonsági Osztály

A bejáró munkások művelődése a Landler járműjavitóban

A Landler járműjavító dolgozóinak mintegy háromnegyed része vasúton közelíti meg munkahelyét. Sokan jönnek ide a váci vonal mentén levő falvakból, *Vacról, Nagymarosról, Zebegényből, Szobról*, de sokan jönnek *Fótról, Veresegyházról* és *Ceglédbercel* felől is. A dolgozók között sokan vannak olyanok, akik naponta 4—5 órát töltenek utazással. Ez egyrészt fárasztó, másrészt sokat elrabol a bejárók szabad idejéből.

Sok a kártyázó, kevés az olvasó

Kevesen tudják még hasznos elfoglaltsággal, olvasással, tanulással kitölteni az utazás óráit. Sok még a kártyázó utas, de kevés, aki jó könyvet olvas a vasúti kocsiban. — Ez a véleménye *Bilinszki Ferencnének*, a Landler kultúrotthon könyvtárosának, aki igen jól ismeri a helyzetet, hiszen ő is vonattal teszi meg mindennap az otthona és munkahelye között az utat.

Olvasóinak tíz százalékát veszítette el az üzemi könyvtár, amióta csak a munkaidő végeztével kezdik a kölcsönzést. A járműjavító vezetői — nagyon helyesen — azért intézkedtek így, hogy a munkások kevesebb időveszteséggel dolgozzanak. Sokan voltak ugyanis, akik könyvkölcsönzés címén fél órával megtoldották ebédidejüket. Nem okozott problémát ez a rendelkezés a helyben lakóknál. A bejáró munkások hazaindulása azonban menetrendhez van kötve, s aki a könyvtárba ment, az rendszerint lekéste a vonatot.

A kultúrotthon most megoldást keres erre a problémára. Elhatározták, hogy a járműjavító egyes osztályain letéti könyvtárakat létesítenek, ahol a kiadott könyvekből egy-egy szakszervezeti aktivista percek alatt elvégezheti majd a kölcsönzést a vidékiek számára. Helyes volna, ha ez az ötlet most már nemcsak terv maradna, de mielőbb megvalósítanák.

Az üzemi könyvtárnak több mint 8000 kötete, gazdag választéka van. Jutna ezekből a letéti könyvtáraknak is. A könyvtár olvasottsága az idén 35 százalékos. Tavaly kedvezőbb volt a helyzet. A letéti könyvtárakkal csak javulhatna a könyvtári könyvek olvasottsága. Ez persze csak eszköz. A cél a leglényegesebb: a bejáró munkások műveltségi színvonalának emelése valósulhat meg ilyen módon.

S nemcsak így. A kultúrotthonban működő mozi is jól szolgálja ezt a célt. Minden másnap tartanak itt filmvetítést, s az első előadások közvetlenül a munkaidő befejezése után kezdődnek. A közönség rendszerint azokból a vidékiekből regrutálódik, akik későbbi vonattal is hazautazhatnak. Van lehetőségük erre a forgalmas váci vonal mentén lakóknak.

„Vasárnapi színház"

Több olyan elgondolásról hallottunk *Galaschek Ferenctől*, a kultúrotthon vezetőségének tagjától, amelyek megvalósítása ugyancsak jót hatna a bejáró munkások művelődésére. Ilyen például, hogy a színjátszó-csoport azokban a községekben készül előadást tartani, ahonnan a legtöbb munkás jár az üzembe. November 25-én *Veresegyházra* mennek. Azt tervezik, hogy *Rozov Felnőnek a gyerekek* című vígjátékát mutatják be náluk. Felvették már a kapcsolatot a felsőgödi kultúrotthonnal is, ahol ugyancsak sor kerül majd vendégszereplésükre.

Azt is tervezik, hogy *„vasárnapi színház"* néven minden második vasárnap rendeznek előadást a kultúrotthonban. Természetesen nemcsak a vidékiek számára. De nekik is módjuk lesz részt venni ezeken, hiszen este 6 órakor kezdik majd az előadásokat. Háromfelvonásos színdarabok és hangversenyek szerepelnek a „vasárnapi színház" műsortervében.

Most főként a tervekről szólhattunk. A tervek hasznosak, bár nem ártana, ha újabbakkal gazdagodnának. Mindenesetre a lelkes tervezgetés már azt mutatja, hogy a Landler járműjavító kultúrotthonának vezetősége mind többet akar tenni a bejáró munkások művelődéséért. Reméljük, legközelebb már több eredményről adhatunk számot.

Változás egy faliújságon

Több munkás állt a faliújság előtt a szolnoki járműjavító „futó" részlegében. A termelési eredményekről szóló beszámolót olvasták. Ott volt közöttük *Terjéki Béla* brigádvezető is.

Halvány szégyenpír futott végig az arcán, amikor arról olvasott, hogy néhány kocsilemaradás terheli a brigádját.

— Az én nevem sem szerepel mégegyszer a lemaradottak között — jegyezte meg csendesen. Azután felkereste a cikk íróját és felkérte, hogy akkor is írjon majd róluk, ha a legjobbak között lesznek.

Néhány nappal később, már mintha kicserélték volna a Terjéki-brigádot. Mind a hatan teljes erővel dolgoztak, a javított kocsik egymás után kerültek ki a kezük alól. A harmadik negyedévben nemcsak a korábbi lemaradást pótolták, hanem 42 kocsival túl is teljesítették a tervet.

S új cikkek kerültek a faliújságra. Az egyik arról adott hírt, hogy *Terjéki Béla brigádja 118,9%-ra teljesítette a tervet.*

Cs. J.

A november 7-ét megelőző napok munkaidőbeosztása

November 7-e, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulója ez évben keddi napra esik. A termelés és a dolgozók igényeinek figyelembevételével a november 7-i munkaszüneti nap előtti munkaidőbeosztásban változtatás történik. A Munkaügyi Minisztérium ezzel kapcsolatban az alábbi tájékoztatást adta:

November 5-e, vasárnap munkanap, s helyette a heti pihenőnapot november 6-án, hétfőn kell kiadni. November 4-e, szombat, rendes munkanap, november 5-én, vasárnap pedig a szombati napra szokásos munkaidő-beosztást kell alkalmazni. Az ötnapos munkahéttel dolgozók a november 6-ára, hétfőre eső munkaidejüket november 4-én, szombaton töltik munkában.

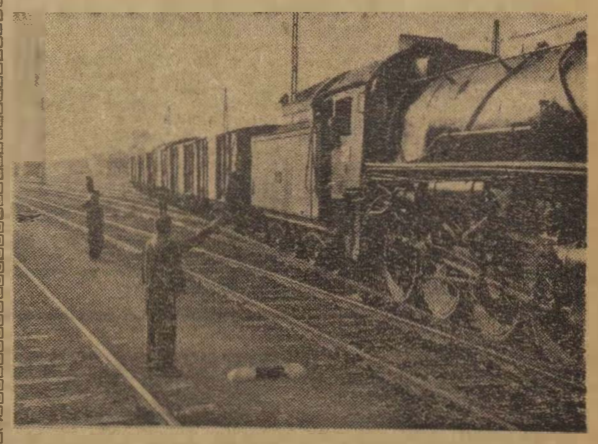
A folyamatosan termelő üzemekben, a bányákban, valamint a belkereskedelemben dolgozók munkaidejének beosztását az illetékes miniszterek — a szakszervezet elnökségével egyetértésben — szabályozzák.

Képek a kőbányai vasutasok életéből

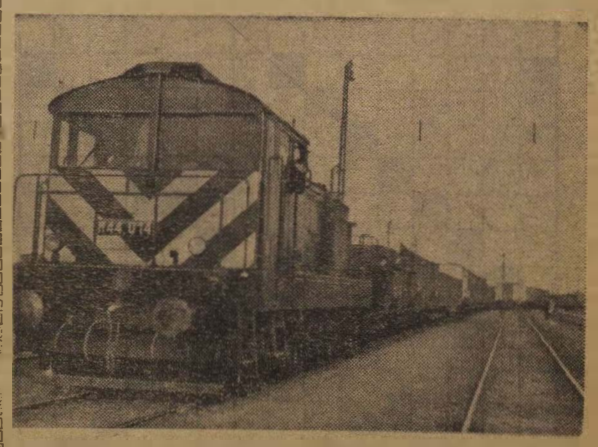
A napokban meglátogattuk a két szomszédvár, Kőbánya-teher és Kőbánya-felső pályaudvar dolgozóit. Arra voltunk kíváncsiak, hogyan állnak helyt az őszi forgalomban, hogyan birkóznak meg a megnövekedett feladatokkal. Rövid ott-tartózkodásunk alatt meggyőződhettünk róla, hogy mindkét pályaudvaron akad tennivaló bőven. Kőbánya-teher pályaudvaron például naponta 30—50 vagon között változik a darabáru-forgalom, felsőn pedig 14 ipartelepet szolgálnak ki és 24 óra alatt 800—1000 kocsit rendeznek síktolatással.

Simon József főintéző, fuvardíjszámfejtő naponta 4—500 fuvarlevéllel dolgozik a teherpályaudvaron.

Felhősi József berakóbrigádja egy pótkocsis teherautót rak meg áruval. A rakodást Béki Miklós főraktárnok irányítja.



Kőbánya-felsőn nagy munkában találtuk Labancz István kocsimester brigádját. Éppen néhány nagyobb üzem, mint például a sörgyár, a konzervgyár elegyét rendezték a 411-es sorozatú tartalékkal.



Az üzemek kiszolgálása grafikusan történik. Amint elkészülnek a rendezéssel, a gyorsmozgású diesel mozdonyuk percek alatt eljuttatja a kocsikat a kívánt iparvágányokra.

(Hemző Károly riportja)

A miskolci tiszai pályaudvaron jól megy, a járműjavítóban döcög a Kilián-mozgalom

Ha a miskolci és a szombathelyi járműjavító sportszervező dolgozói az idén is folytatnák az egymás közötti sportvetélkedést és ebbe a Kilián-mozgalomban elért eredményeket is beszámítanák, a miskolciak alighanem messze elmaradnának a szombathelyiek mögött.

Hogy miért? A kérdésre nem nehéz megadni a választ. A 100 esztendős miskolci üzemben az idén nem sikerült pezsgő tömegsportéletet teremteni. Különösen gyengén állnak a Kilián-mozgalommal. A szakszervezeti bizottságban úgy tudják, hogy eddig mindössze 16—20 dolgozó jelentkezett a sportfelelősnél. Sajnos, Igaz György, a szakszervezeti bizottság sportfelelőse szabadságon tartózkodott, emiatt nem sikerült vele beszélni. Bárány Gyula szbtitkár azonban eléggé ismeri az üzem sportéletét. Így vele beszélgettünk a Kilián-mozgalomról.

— Nehéz a mi helyzetünk — mondotta. — A dolgozók 80 százaléka vidékről jár be. Ők ugyan szívesen maradnak, mert ha nem tudnak elmenni a délutáni vonatcsoporttal, így csak késő este érnek haza. A miskolciak pedig szívesebben időznek a „Bunkóban", mintsem sportoljanak. Ez az egyik ok, a másik a 10 forint. Nem egy dolgozó vetette oda, amikor beszélgettünk vele, hogy sok a 10 forint.

A szakszervezeti bizottságnak van-e valami elképzelése, hogy a jelenlegi helyzeten változtasson?

— Az MHS- és a KISZ-szervezet segítségével próbálkozunk versenyzési alkalmat biztosítani. Október 15-én például Bánkútra szervezünk egy Kilián-túrát. Egy alkalommal már Egerben is voltak a fiatalok. A téli hónapokban asztalitenisz- és sakkbajnokságot tervezünk.

A járműjavító után a tiszai pályaudvar szakszervezeti bizottságát kerestem fel. Nem sok jót reméltem, hiszen köztudomású, hogy a forgalomnál lényegesen nehezebb a helyzet, mint az üzemekben.

A pályaudvar peronján Mezei István szb-titkár és Lévai Sándor jegyvizsgáló, az szb sportfelelőse azzal fogadott, hogy délután is tartanak Kilián-versenyt az MVSC-pályán. Lévai Sándor, aki egyébként labdarúgó-edző, aktatáskájából valóságos Kilián-irodát vett elő.

— Itt van nálam minden, ami a Kilián-adminisztrációhoz tartozik — mondta nagy büszkén. — Ebben a könyvben vezetem a résztvevők névsorát. Eddig 165 dolgozó fizette be a 10 forintot. A résztvevők többsége a Rakodási Főnökség dolgozóiból és a vonatkísérők közül kerül ki. Ma délután is az ő részükre rendezünk atlétikai versenyt.

Az szb-titkárral három óra tájban érkeztünk a sportpályára. A verseny már javában folyt. A deresedő hajú sportfelelős irányítása mellett idős és fiatal vasutasok vetélkedtek egymással a Kilián-pontokért.

— Lévai Sanyi lelkiismeretes munkát végez, megérdemli a dicséretet — mondotta az szb-titkár. — Szakszervezeti bizottságunk a nyár közepén bízta meg a sportfelelősi teendők ellátával. A megbízatást örömmel vállalta. Első dolga volt a Kilián Testnevelési Mozgalom fellendítése. Ehhez a magunk részéről minden segítséget megadtunk neki. Vezetőségi ülést hívtunk össze, amelyen a szolgálati vezetők is jelen voltak, majd a műhelybizottsági titkárok és a bizalmiak előtt ismertettük a Kilián-mozgalom jelentőségét. Ezután négy előadás következett. A gondos előkészítő után pedig augusztusban egy labdarúgóvillámtornával és egy 20 kilométeres gyalogtúrával kezdetét vették a versenyek.

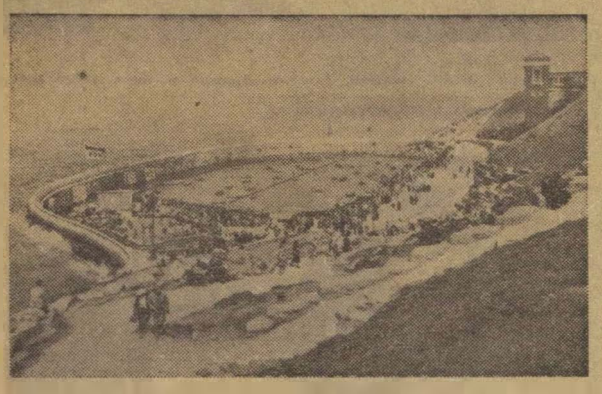
Az alapos szervező munkának tulajdonítható, hogy a Kilián-versenyek látogatottak a tiszai pályaudvaron. Az első gyalogtúrán 88, az atlétikai versenyeken pedig 108 dolgozó vett részt.

A 165 miskolci vasutas azonban nemcsak a 10 forintot fizette be, hanem a versenyeken is aktívan részt vesz. Közülük sokan vannak olyanok, akik már 60—70 pontot gyűjtöttek össze. De a többiek könyvecskéjében is gyűlnek a pontok.

— Az év végéig még egy labdarúgó-villámtornát és egy túrát tervezünk, majd megrendezzük a

Kilenc első helyet szereztek Blackpoolban a vasutas úszók

Az angliai Blackpoolban rendezték meg a nemzetközi vasutas úszó-bajnokságot. A tengerparti város versenyuszodájában nyolc ország legjobb vasutas úszói és műugrói találkoztak. A magyar versenyzők, a BVSC tehetséges fiatal úszógárdája derekasan helyt állt, a kilenc első helyezés mellett még számos előkelő helyezést értek el. Lenkei egymaga három számban nyert bajnokságot. Jól szerepelt Bodóki is. Az összetett pontversenyt fölényesen nyerte a magyar csapat.



A blackpooli uszoda látképe.

Eredmények: 220 yard gyors: 1. Lester (angol), 2. Száll, 3. Almási. 220 yard mell: 1. Lenkei . . . 4. Balási. 110 yard hát: 1. Johanson (svéd), 2. Szatmári . . ., 4. Bodóki. 110 yard pillangó: 1. Lenkei . . . 3. Marosán. 440 yard gyors: 1. Bodóki . . . 6. Kelemen. 110 yard mell: 1. Lenkei . . . 3. Balási. 110 yard gyors: 1. Száll, 2. Almási. 1650 yard gyors: 1. Bodóki . . . 5. Oswald. 4x110 yard vegyes-váltó: 1. Magyarország (Szatmári, Lenkei, Marosán, Száll)

Műugrás: 1. Konkoly, 2. Gerlach. Toronyugrás: 1. Konkoly, 2. Gerlach.

Összetett pontversenyben: 1. Magyarország 116 pont. 2. Anglia 77, 3. Svédország 27, 4. NSZK 20, 5. Franciaország 11, 6. Finnország 9, 7. Belgium 7 pont.

Fellendülőben a veszprémi vasutasok sportélete

Ismét fejlődés várható a veszprémi vasutasok sportéletében. Labdarúgó-csapatuk jelenleg a járási bajnokságban játszik ugyan, de sorra nyeri mérkőzéseit. A szurkolók joggal remélhetik, hogy csapatuk visszakerül a megyei I. osztályba. Nem kis dolog ez, hiszen a városban és környékén sok az erős üzemi csapat.

Szépen fejlődik az ökölvívószakosztály is. A fiatalokból álló szakosztály a Balaton-bajnokságban a negyedik helyen végzett. Az úszószakosztály működése, sajnos, csak idényjellegű, mert a városban nincs fedett uszoda.

A sakkszakosztály minden tagja vasutas. A járási bajnokságban 10 tagú csapattal vesznek részt. Elhatározták, hogy november 7 tiszteletére háziversenyt rendeznek és növelik a taglétszámot is.

Úgy látszik, a turisztika is kedvelt sportág lesz a veszprémi vasutasok körében. Bizonyára kedvet kaptak az állomáson megforduló kirándulóktól. A szakosztályt Baracskai Mihály főintéző, a tapasztalt turista vezeti. Legközelebb Gézaházára mennek egynapos kirándulásra. Azt mondják, arrafelé szebb a Bakony, mint a Bükk.

A sportkör tervezi egy ping-pong-asztal beszerzését is. Számításai lehet tehát az asztalitenisz fellendülésére.

Visi Ferenc

KERESZTREJTVÉNY

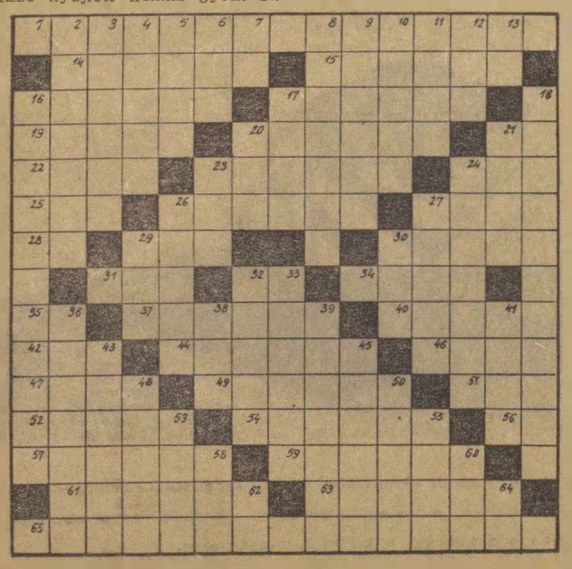
Vízszintes: 1. Az ismeretterjesztés magasabb formái. 14. Felfigyel rá. 15. Latin rejtvény. 16. Mártás. 17. Régies hangszer. 19. Leóne keverve. 20. A központi hatalmak ellenfelei az I. világháborúban. 21. Erdei állat. 22. Francia gyógyszerész, az autószuggesztiós gyógymód népszerűsítője. 23. Vár valamit. 24. Esztendeje. 25. Hangtalan hess. 26. Kissé nyújtott kémiai gyök. 27. Alapanyag, amely kémiai úton nem bontható fel. 28. Nagy Zoltán. 29. Somogy megyei község. 30. Feni. 31. Ilyen vers is van. 32. Kicsinyítőképző. 34. Vasútvonalon találhatók. 35. Mint 32 vízsz. 37. Ülő alkalmatosság. 40. Szertartás. 42. Német filmgyár. 44. Újítás. 46. Szigetlakó nép. 47. Rege. 49. Két állam vasútjának betűjele. 51. Így kezdődik a fogalom! 52. Fogkrémmárka + u. 54. A zuhanás. 56. Építményfajta. 57. Kellemetlen ízű. 59. Hamisítását a törvény szigorúan bünteti. 61. Volt francia államférfi. 63. A szántásnál használatos. 65. Különleges vasutas iskolák.

Függőleges: 2. A görög hitregében az ég megszemélyesítője. 3. Tengeristen, az 50 Nereida apja. 4. Egy leányé. 5. Áskálódik. 6. Eső után van. 7. Mint 56 vízsz. 8. Ritmushiány idegen szóval. 9. Részlet, kicsinyben eladás. 10. Fekete fát. 11. M. U. R. T. 12. Bizony a Halotti beszédben. 13. Ékezetes névelő. 16. Középiskolák. 17. Vicsatánc. 18. Az általános iskolai képzés egyik formája. 20. Mutatószó. 21. Körülvesz. 23. Heg. 24. Agamemnon és Klytaimnestra leánya, kedvelt drámai alak. (ék.-fel.). 26. Csudra . . . 27. Békés megyei község. 29. Szántóföldi növény. 30. Női név. 32. Idegen kávé. 33. A növény része. 36. A teteje. 38. Hálót ért. 39. Kitüntetéseket. 41. Ifjúsági labdarúgó-keret. 43. Erős sav névelővel. 45. Nem az egyiké. 48. Egyáltalán nem. 50. Folyik a vére. 53. Határhegység két kontinens között. 55. Vajon sav? 58. Nem álló. 60. Hajó része. 62. Kínai név. 64. Tagadószó.

Beküldendő: vízszintes 1. 65. függőleges 16, 18. Beküldési határidő: november 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A menetrend betartása. Irányvonattal. Hosszúsínesítés.

Könyvet nyertek: Varga Lajos, Bp. XVII., Rákoscsaba, Ároktőnt út 52. Gergely testvérek. Bp. IV., Fóti utcai iskola V/b és VI/a oszt. Czapp István, Várpalota Pf. 41. MÁV—GV. Üzemfőnökség.



Mit olvassunk?

Hans Fallada:

HALÁLODRA MAGAD MARADSZ

A regény hősei — a Quangel-házaspár — kisemberek. A politika, a társadalom egyáltalán nem érdekli őket, különösen, mivel a férfi amúgyis magának élő, zárkózott ember. De a háborúban egyetlen fiuk elesik. *És ekkor rádöbbennek, hogy akarva, nem akarva, ők is függvényei a társadalomnak.* Valamit tenniük kell, hogy a többiek is lássák: nem jó a világ, amelyben élnek. És a két gyenge, idős ember, röpcédulákat kezd gyártani, kézzel írott levelezőlapokat helyeznek el a lépcsőházakban, utcákon, s felhívásaikban tiltakoznak a háború, a Führer módszerei ellen. A regény megrázó tükre a náci világnak, s egyben jel és figyelmeztetés: a fasizmus ellen minden becsületes embernek harcolnia kell.

Fábián Zoltán:

HÁROM KIÁLTÁS

Egy katonai utóvéd parancsnokát halálos találat éri, s villanásszerűen felvonul előtte az élete. Ez a kisregény témája. Ezenkívül több kisebb, megragadó hangú novellát tartalmaz a kötet.

A szerkesztőség üzeni

Cserháti József, Tótka Károly, Tóth András Szeged; Hoffmann József Veszprémvarsány; Pintér Lajos Vácrátót; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Leiti Ferenc Pécs; Csomor János Szolnok; Szabados Antal Budapest: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Boldizsár Gyula Békéscsaba: Higiénia és ellenőrzés szempontjából helyes a pénztárnál való fizetés. Nem jelent bizalmatlanságot.

Szomjas László Budapest: Amint szóban is közöltük „Uj kenyérünk" c. verse késve érkezett. Egyébként verstanilag is kifogásolható, gondos átdolgozást igényelne.

Keszthelyi Béla Ujszász: Levelét továbbítottuk, válaszolni fogunk.

Behán Rózsa Kazincbarcika: Balatoni levelét idejében nem tudtuk közölni anyagtorlódás miatt. Ugy gondoljuk, már nem aktuális.

Virág Lajos Kiskunhalas: Uj verse tetszik. Jön.

HIREK

Társasutazás a Szovjetunióba

Az IBUSZ november 14-én és december 22-én 9 napos társasutazást indít Moszkvába. A programban a Kreml, a Lomonoszov-egyetem és Moszkva egyéb nevezetességeinek megtekintése szerepel. A részvevők megtekintik a Nagyszínház egyik előadását is.

Részvételi díj 1770 forint. Az utazásnál figyelembe veszik a MÁV-dolgozók kül- és belföldi szabadjegyét. A kilencnapos utazásra a részvevők 30 rúbelt kapnak, amelyért 481 forintot fizetnek.

Jelentkezéskor 300 forint előleget kell befizetni az IBUSZ Üdülőszolgálat irodájában, Budapest, V., Vörösmarty tér 5. sz. Tel.: 181—484.

— Vasúti felüljáró építését kezdték meg Berentén. A 2,1 millió forintos költséggel épülő felüljáró a tervek szerint a jövő év közepére készül el.

— Csökkent a személyi balesetek száma a miskolci fűtőházban. Ebben nagy része van a szakszervezeti bizottság tevékenységének. A múlt évben például munkavédelmi hónapot, ez év júniusában pedig munkavédelmi heteket rendeztek.

— Új pályaudvar épült Kirovban. A Szovjetunióban a vasutak korszerűsítése nemcsak a vonó és vontatott járműveknél jelentkezik, hanem a létesítményekben is. Legutóbb a gorkiji fővonal mentén levő Kirov városában adták át rendeltetésének az új, korszerű pályaudvart.

— Harminctagú, szovjet vasutasokból és közlekedési dolgozókból álló csoportot láttak vendégül a közelmúltban a pécsi vasutasok.

— Átépítik a Kaposvár—Fonyód közötti vasútvonalat. A munkálatokat 1962 januárjában kezdik meg. A korszerűsítés után gyorsvonatok is közlekedhetnek majd a vonalon.

— Portáldaru kerékszekrényeket gyárt a Ganz Darugyár részére a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV. A kész darukat szovjet exportra szállítják.

— Különleges vasúti tehergyár a vegyipar részére. A tömény kén szállítására alkalmas tartálykocsik első példányai már elkészültek.

— Súlyos vasúti szerencsétlenség történt október 5-én Hamburgban. A helyiérdekű magasvasút egyik szerelvénye éjjel 11 órakor 70 kilométeres sebességgel belerohant a pályán veszteglő, műhelykocsikból álló szerelvénybe. A szerencsétlenségnek 26 halálos áldozata és 49 sebesültje volt.

— Jól szervezett, céltudatos munkával igyekeznek eleget tenni az őszi szállítási feladatoknak a bajai vasutasok. Az állomás vezetői különösen nagy gondot fordítanak a dolgozók szakmai továbbképzésére. Az élüzem cím feltételeit eddig sikerült teljesíteniük.

— Újabb versenyfelajánlások születtek november 7-e és az SZKP XXII. kongresszusa tiszteletére Veresegyházán, a szakszervezeti bizottság legutóbbi taggyűlésén.

— Vasutas társadalmi KISZ-bizottság alakult a KISZ Veszprém megyei bizottsága mellett. Az alakuló értekezleten többen javasolták, hogy a szakmai feladatok és a tanulás mellett a KISZ-szervezeten kívülálló fiatalokkal is foglalkozzanak.

Névadó ünnepséget tartottak október 7-én a szegedi igazgatóság tanácstermében. A hivatalos ünnepség után a társadalmi szervek ajándékkal kedveskedtek az újszülött Csányi Ildikó Zsuzsannának.

Negyvennyolc tapolcai vasutas íratkozott be az új oktatási évre az általános iskola esti tagozatának hetedik és nyolcadik osztályába.

— A harmadik negyedévben is teljesítették az élüzem szintet a Szeged-Rókus állomás dolgozói. A munkában elért siker nem tette elbizakodottá a dolgozókat. Most azon fáradoznak, hogy a negyedik negyedévben is balesetmentesen lássák el a szolgálatot.

— Automata gépsorokon készítik a vasúti talpfákat helyettesítő vasbetonaljakat Lábatlanban. Az új talpfák teherbírása és élettartama jóval nagyobb a korábbi módszerrel gyártott vasbetonaljaknál.

NOVEMBER 2—22: SZOVJET FILMHETEK

A *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* 41. évfordulója tiszteletére november 2—22 között szovjet filmhetek megrendezésére kerül sor hazánkban. A filmhetek célja a magyar és a szovjet nép közötti barátság további elmélyítése a szovjet filmművészet legértékesebb filmalkotásainak megismertetésével.

A filmhét egyhetes időtartammal három ütemben kerül megrendezésre:

November 2—8-ig: Budapest, Békés, Borsod, Komárom, Pest, Szabolcs és Zala megye.

November 9—15-ig: Csongrád, Győr, Hajdu, Nógrád, Somogy, Tolna és Veszprém megye.

November 16—22-ig: Baranya, Bács, Fejér, Heves, Szolnok és Vas megye.

A filmhéten két új szovjet film jelenik meg: a *Tiszta égbolt* és a *Két élet* című filmalkotás. Ezen kívül az eddig is sikert aratott szovjet filmekből számosat mutatnak be.

Tornászaink közepes teljesítményt nyújtottak

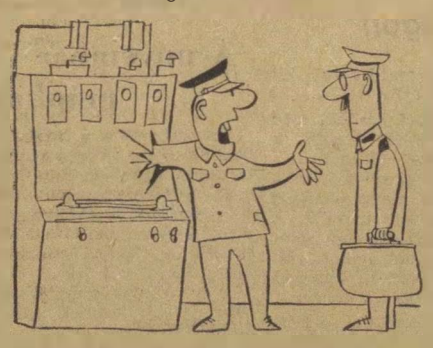
A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) 1961. szeptember 16-án és 17-én Minszkben rendezte meg a nemzetközi vasutas férfi és női tornászbajnokságot. A bajnokságon hét ország, a Szovjetunió, Lengyelország, Bulgária, Franciaország, az NDK, Jugoszlávia és Magyarország tornászai vettek részt.

A mintaszerű rendezés mellett lebonyolított bajnokságon a szovjet és az NDK vasutas tornászok kiemelkedtek a mezőnyből. A magyar versenyzők közepes teljesítményt nyújtottak. A női egyéni versenyben talajon a pécsi Dévai a hatodik helyen végzett.

Az összetett csapatverseny végeredménye. Férfiak: 1. Szovjetunió, 2. NDK, 3. Bulgária, 4. Jugoszlávia, 5. Magyarország, 6. Franciaország, 7. Lengyelország. Nők: 1. Szovjetunió, 2. NDK, 3. Bulgária, 4. Magyarország, 5. Lengyelország, 6. Franciaország.

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

A forgalom hevében



— Mégis csak furcsa! Az ember egy kicsit ütögeti és máris elromlik.

Jelentéstétel

— Borzasztó! Már megint késtek a gyorstehervonatok.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. NOVEMBER 2.

Az első villamosmozdony vontatta vonat befut a moszkvai pályaudvarra. A szerelvény a Moszkva—Bajkál szakasz villamosítási munkálatainak befejezéséről hozott jelentést és ajándékot a XXII. kongresszusnak.
(Rádiókép, MTI Külföldi Képszolgálat)

Emlékezés az emberiség hajnalára

Hajnalt, az emberiség hajnalát jelezték negyvennégy évvel ezelőtt az *Auróra*-cirkáló ágyúlövései, amikor a forradalom katonái megkezdték *Pétervárott* a *Téli Palota* ostromát.

Ezen a napon nemcsak a kettős hatalomnak szakadt vége és került minden hatalom a szovjetek kezébe, hanem megpattant az imperializmus világot átfogó láncolata is. A bolsevik párt *Lenin* vezetésével mozgósította és dicsőséges forradalmi harcra vezette a felfegyverzett munkás- és parasztmegeket. *Lenin* pártja 1917 októberében első nagy győzelmét aratta a kommunizmushoz vezető történelmi útján. Megdőlt a kizsákmányolók uralma és létrejött a proletariátus diktatúrája. Az egykori cári orosz birodalom népei szövetségbe léptek egymással és az egyenjogúság, a testvéri együttműködés lenini elvei alapján láttak hozzá a föld egyhatodán az új világ megteremtéséhez.

Nem lehet a kezdet, a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* dicső napjára emlékezni anélkül, hogy ne gondolnánk a *Szovjetunió Kommunista Pártjának* az idei októberben lezajlott *XXII. kongresszusára.* Ezen a kongresszuson már a kommunizmus építői tanácskoztak. Folytatták a hatalmas mű építését, amelynek alapjait a nagy *Lenin* rakta le.

Méltán fogadta taps és helyeslés az egyik felszólalót, aki így beszélt a XXII. pártkongresszus munkájáról: *„Ha Lenin itt ülne közöttünk, hallhatná tanácskozásunkat, láthatná azt az utat, amelyet a Központi Bizottság jelölt ki nekünk, ezt mondaná: Pravilno! Helyes úton haladtok, elvtársak!"*

Pravilno! — ezt mondjuk mi is, mint ahogy mondták negyvennégy éve az ezer sebből vérző milliók a cári Oroszországban, amikor megértették *Lenin* pártjának első programját, s amikor első győzelmét aratta a szocialista forradalom. Mint ahogy ezt mondhatták a magyar proletárok is, akik az oroszországi példán lelkesülve 1919-ben széttörték bilincseiket és megteremtették a világ második proletárhatalmát, a dicsőséges emlékű *Magyar Tanácsköztársaságot.* S arra a kérdésre, hogy a dolgozó tömegek miért fogadták és fogadják magukba ma is oly széles kitárulkozással és lelkes szívvel a marxizmus—leninizmus tanításait, maga a történelem adta és adja ma is a választ.

Talán a sors különös játéka volt, hogy éppen *H. G. Wells*, a dúsfantáziájú amerikai regényíró illette a *„fantasztikus"* jelzővel a bolsevik párt programját, amelynek célja a szocialista társadalom megteremtése volt? *Wells* nem értette a dolgot és kételkedett, de a burzsoá pártok, politikusok és ideológusok hamar megértették, hogy miről van szó. Acsarkodó gyűlölettel fogadták a szocializmus Oroszországban való felépítésének tervét. Teli torokkal rikoltoztak a *„bolsevik kísérlet"* kudarcáról.

Churchill azt jövendölte, hogy *„az élet minden formája teljesen lezüllik Oroszországban", „teljesen csődöt mondanak . . . a szocialista és kommunista teóriák".* — Erről jegyezte meg *Hruscsov* elvtárs a XXII. kongresszuson: *„Most megkérdezhetnénk Churchill urat, vajon ki jutott csődbe? Országunk, amely gazdaságilag a világ vezető országai között az utolsó helyen állt, ma a világ második ipari hatalma és a történelmi haladás élén jár. Nagy-Britannia viszont, amely a világ első hatalma volt, visszavonhatatlanul elvesztette a pozícióját. Ime, ékes bizonyíték ez a szocializmus eszméinek nagyszerű átalakító erejére és az imperialista eszmék csődjére."*

A kommunisták az osztálytársadalom megszüntetését, a kizsákmányolás felszámolását hirdették és kérdésükre: *„Akarjátok-e?"* Munkás- és parasztmilliók, akik átélték a tőkések és a földesurak sanyargatását és vágytak a szabadság után — harsogták: *„Igen, akarjuk!"*

Ezt az akaratot rögzítették, s juttatták kifejezésre a szovjethatalom első törvényei, dekrétumai. Megszüntették a föld magántulajdonát és azt a rajta dolgozók haszonélvezetébe adták. Felszámolták a nagybankokat, a monopóliumokat és fokozatosan, de forradalmi következetességgel törölték el a kapitalizmus maradványait az élet minden területén.

Nem volt könnyű a kezdet. Oroszország akkor még gazdaságilag szegény, technikailag elmaradott volt. Jellemző erre, hogy amikor *Lenin* 1920-ban a szovjetek VIII. kongresszusa elé tárta az ország villamosításának tervét, a GOELRO-tervet, Moszkvában az elektromos energia alig volt elég annak a villanykörték százaival teletűzdelt térképnek a kivilágításához, amelyen a Szovjetunió villamosításának irányát szemléltették. *Lenin* azt mondotta: *„A kommunizmus egyenlő a szovjethatalommal, plusz az egész ország villamosításával."* — S ez most a szemünk előtt válik valóra. A *Szovjetunió* az idén 650-szer annyi villamosenergiát termel, mint 1919-ben. A XXII. pártkongresszus elfogadta a párt harmadik programját, amely már a kommunizmus közvetlen felépítéséről szól.

Világméretekben is legyőzhetetlennek bizonyultak a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* eszméi. A *Szovjetunió* ma már nincs egyedül. Mellette vannak az európai és ázsiai népi demokráciák és a világ legnépesebb országa, a hatalmas *Kínai Népköztársaság.* A kapitalista országok többségében a dolgozók legöntudatosabb rétegét tömörítik a kommunista pártok. Tanúi lehetünk a gyarmati rendszer teljes felbomlásának és annak, hogy mind szűkebb területre szorulnak az imperialisták. A szocialista tábor legyőzhetetlen erővel rendelkezik és léte, fejlődése reménnyel és bizakodással tölti el a ma még elnyomott milliókat szerte a világon, s ez a béke legfőbb biztosítéka is.

A lenini tanítások, a nagy október fénye világítja be a mi népünk útját is. Pártunk vezetésével a második ötéves terv végrehajtásán dolgozunk, melyel lerakjuk hazánkban a szocializmus alapjait. Hazánkban már uralkodóvá váltak a szocialista termelési viszonyok, fejlődik népünk életszínvonala, kultúrája, gazdasági és politikai ereje egyaránt. További fejlődésünk biztosítéka a szocialista táborhoz való tartozásunk, a megbonthatatlan szovjet—magyar barátság. *„Új lendületet ad a mi népünk építőmunkájához is az a tétel, amely rámutat, hogy a szocialista országok többségének egyidejűleg, történelmileg azonos szakaszban jutnak el a kommunizmusba* — mondotta *Kádár* elvtárs a XXII. pártkongresszuson. — *E tétel nagyszerű célt tűz ki a szocialista tábor valamennyi népe elé."*

Olyan cél ez, amelyért érdemes, kell küzdeni, dolgozni — élni!

A kongresszusi palota esti kivilágításban.
(MTI Külföldi Képszolgálat)

„Békében szeretnénk élni..."

— Beszélgetés a német kérdésről —

A vasutas dolgozók napjainkban is gyakran beszélgetnek a német békeszerződés megkötéséről, s általában azokról a problémákról, amelyeket így emlegetünk: német kérdés. A múlt héten a keleti műszaki kocsiszolgálati főnökség néhány dolgozójával ültünk össze egy kis beszélgetésre, hogy megtudjuk, miként vélekednek erről a fontos nemzetközi problémáról.

— *Gyakran beszélgetünk a német kérdésről* — kezdte *Hrusz György* lakatos, a műhelybizottság tagja. — *Volt egy röpgyűlésünk is, amelyen követeltük, hogy mielőbb kössék meg a békét mindkét német állammal.*

— *Miért tartja ezt fontosnak?* — kérdeztük.

— *A mai rendezetlen, békeszerződés nélküli állapotokat háborús feszültség szítására igyekszenek felhasználni az amerikai imperialisták és a nyugatnémet militaristák. Szeretnék állandósítani Nyugat-Berlin megszállását, hogy fenntarthassák a kémközpontokat a szocialista országok ellen irányuló aknamunkájuk bázisaiként.*

— *Most is napirenden vannak az amerikai provokációk Nyugat-Berlinben* — vette át a szót *Vörös Béla* festő. — *Bemondta a rádió, hogy amerikai katonákkal és polgári ruhás személyekkel megrakott autók hatoltak be a demokratikus Berlin területére. Csak az NDK hatóságainak józanságán múlt, hogy nem került sor a provokáció nyomán összetűzésre.*

— *Úgy gondolom, itt az ideje, hogy gátat emeljünk az imperialista mesterkedések elé* — kapcsolódott a beszélgetésbe *Szücs Gergely*, 52 éves kocsiasztalos. — *Átéltem már két világháborút, amit a német imperializmus zúdított a világra, s amelynek a mi népünk is szenvedő alanya volt. Az SZKP XXII. kongresszusáról érkező hírek arról győztek meg bennünket, hogy a szocialista országok nem fogják engedni ennek megismétlődését.*

Karsai József esztergályos eddig nem vett részt a beszélgetésben. Szótlanul hallgatta az idősebbek véleményét. Miként mi valamennyien, ő is érdekelt a béke kérdésében. Feleségével és ötéves kisfiával a múlt héten költözött Cegléd bercelen uj családi házba . . .

— *Békében szeretnénk élni* — mondta *Karsai József* — *és azt akarjuk, hogy ne kelljen aggódni a jövő, gyermekeink sorsa felől. Ezért tartjuk döntő fontosságúnak a német kérdés mielőbbi, végleges megoldását, a békeszerződés megkötését.*

Beszélgetésünk részvevői ebben valamennyien *egyetértettek.*

(L—cz.)

Megtartották a Vasúti Tudományos Kutatóintézet első tudományos ülésszakát

Tíz évvel ezelőtt alapította kormányzatunk a *Vasuti Tudományos Kutatóintézetet* abból a célból, hogy a vasút műszaki és gazdasági tudományos kérdéseivel foglalkozzék. Az intézet feladata, hogy a közlekedéstudomány elméleti és gyakorlati jelentőségű kérdéseinek tisztázásával segítse a vasút műszaki fejlesztését, gazdaságosabbá tételét. További feladata a Közlekedési Múzeum újjászervezése.

Október 23-án a Vasúti Főosztály kultúrtermében *Rödönyi Károly* vezérigazgatóhelyettes üdvözlő szavai után *dr. Csanádi György*, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja, a közlekedés és postaügyi miniszter első helyettese nyitotta meg az intézet első tudományos ülésszakát. Beszédében rámutatott a tudományos munka fontosságára a közlekedés területén, hangsúlyozta, a közlekedés egységét, valamint azt, hogy arányos fejlődésre, a közlekedési ágazatok közötti helyes kooperációra van szükség. Az intézet munkájával kapcsolatban megállapította, hogy az elmúlt 16 esztend alatt jelentős munkát végzett a vasút, illetőleg a közlekedés javára.

Ezután *Szentgyörgyi Károly* az intézet igazgatója ismertette a Vasúti Tudományos Kutatóintézet munkáját és eredményeit. Az igazgató beszámolójához az Akadémia, az egyetemek és a kutatóintézetek képviselői szóltak hozzá, majd ülésszak során az intézet munkatársai ismertették a különböző munkaterületeken végzett fontosabb munkáik eredményeit.

A tudományos ülésszak záróülésén *Rödönyi Károly* vezérigazgatóhelyettes foglalta össze a tudományos kutatás eredményeit, amelyet a magyar vasutak fejlesztése érdekében kifejtettek és meghatározta a jövő feladatait.

H. D.

Budapesti kirándulás

A vésztői XV. szakasz vezetője, Borbély Gyula intéző 18 dolgozóval rövidesen Budapestre látogat. Megtekintik szép fővárosunk nevezetességeit. A budapesti kirándulás részvevői valamennyien szocialista brigádtagok, akik túlteljesítették a harmadik negyedévi tervet.

November 7 tiszteletére közösen vállalták, hogy szalagos fenntartási munkáikat százszázalékra teljesítik. Legutóbb egy síntörés éjszakai javításánál fáradságot nem ismerve dolgoztak.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Tanácskoztak a vasutas újítók és feltalálók

Budapesten a Közlekedési Klubban tartották október 27-én a vasutas újítók és feltalálók kongresszusát. *Gróf József* elvtárs, a vasutasszakszervezet titkára megnyitójában méltatta az újítókongresszus jelentőségét, majd átadta a szót *Rödönyi Károly*nak, a MÁV vezérigazgatóhelyettesének. A kongresszus mintegy 300 részvevője élénk figyelemmel hallgatta Rödönyi elvtárs beszámolóját a vasút újítási mozgalmáról.

Bevezetőben ismertette a beszámoló a második ötéves terv során a vasútra háruló feladatokat. Kérte, hogy a feladatok megvalósításához adjanak minél nagyobb segítséget a vasút újítói és feltalálói.

Elmondta, hogy 1958 januárjától 1961 júniusáig beadott 30 209 újítási javaslatból 10 044 darabot fogadtak el, és 9590 újítás gyakorlati alkalmazására került sor. Az elért megtakarítás 112 millió 135 ezer forint volt. Az újítók részére 5,5 millió forintot fizettek ki, a közreműködők 300 ezer forintot kaptak. Elismeréssel szólt arról, hogy növekedett az elfogadott újítások bevezetésének aránya.

Szólt a beszámoló az újítómozgalom fejlődését fékező hibákról is. *Az elbírálást az illetékesek gyakran „albérletbe" adják.* Az újítási előadók gyakori cserélődése gátolja a rendszeres munkát. Sok hiba tapasztalható az újítási rendelet betartása körül. Javultak a gazdaságossági számítások, bár még előfordul, hogy nem mindig veszik figyelembe az újítók jogos igényeit. Felhívta a figyelmet a tapasztalatcserék jobb megszervezésére. Kérte, hogy a vasutasszakszervezet adjon mindenütt nagyobb segítséget az újítómozgalom fejlesztéséhez.

A beszámolót alapos vita követte. Méltatták a felszólalók az elért eredményeket, de elsősorban a még tapasztalható hibák feltárására törekedtek. Többen kifogásolták az újítási javaslatok elbírálásának lassúságát.

Fontos javaslatokat tett felszólalásában Zubor István, a vasutasszakszervezet közgazdasági osztályának vezetője. Javasolta például, hogy a legjobb újítókat és feltalálókat hosszabb időre küldjék át más vállalatokhoz, hogy átadhassák tudásukat. A hasznos újításokat tekintsék a műszaki fejlesztés szerves részének, és tervszerűen valósítsák meg azokat. Felszólalt *Tasnádi Emil, az Országos Találmányi Hivatal elnöke is.* Rámutatott arra, hogy bár országosan fejlődés van, a vasútnál visszaesést mutat az újítómozgalom. Megállapította, hogy indokolva beszél az elfekvő újításokról, a munkaköri kötelezettség gyakori tisztázatlanságáról, az ellenőrzés gyengeségeiről.

A kongresszus befejező aktusaként kitüntetéseket és jutalmakat adtak át a legjobb vasutas-újítóknak és feltalálóknak.

Az igazgatóságok egymásközti versenye

A szeptember havi eredmények alapján az igazgatóságok egymásközti versenyében az igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett eredménye a következőképpen alakult:

1.	Szeged	90,87%
2.	Debrecen	84,52%
3.	Pécs	83,73%
4.	Miskolc	83,73%
5.	Budapest	83,33%
6.	Szombathely	81,35%

Új épülettel bővült Kazincbarcika állomása

Végre elkészült az új épület *Kazincbarcika* állomáson. Az új épületben található a jegypénztár, a málházó helyiség, két váróterem és a korszerű Utasellátó. Világítására modern fénycsöveket szereltek fel.

Az épület átadása október 20-án volt. Megjelent az átadáson *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője. A szocialista város lakóit *Bartók* elvtárs, a tanácselnök helyettese képviselte az ünnepségen.

A kulturált utazást szolgálja az új létesítmény. Joggal elvárjuk, hogy becsüljék meg az utasok, vigyázzanak rendjére, tisztaságára.

Behán Rózsa
Kazincbarcika

Húsz év a szovjet vasutak szolgálatában

Villáminterjú Puskás László mozdonyvezetővel

Puskás László mozdonyvezető húsz évet töltött a Szovjetunióban. Mindvégig a *kárpát-ukrajnai karalevai* (Királyháza) fűtőháznál teljesített szolgálatot. A két évtizedes szolgálat után a múlt év augusztusában jött haza Magyarországra, szülővárosába, *Egerbe*. A honvágy hozta haza. Azóta ugyancsak mozdonyvezetői beosztásban az egri fűtőháznál dolgozik.

A napokban őt kerestem a történelmi nevezetességű kisváros fűtőházában. Őt, a mozdonyvezetőt, aki húsz esztendeig szolgálta a világ első szocialista államának vasútját.

14 perces interjú

— *Puskás László* mozdonyvezetőt keresi? Ma szolgálatban van — közölte a fűtőházfőnök, amikor holléte iránt érdeklődtem. De várjon csak! Ma személyvonattal jár, s ha jól tudom, hamarosan itt lesz.

Halló! Felvigyázók?... Merre járnak Puskások?... Nagyszerű!

Már elindultak *Füzesabonyból*. A 9132-es személyt hozzák. A vonatnak 10,08-kor van az érkezési ideje, de nem sok idő áll majd rendelkezésükre, mert 14 perc múlva fordulniuk kell a 9125-ös személlyel. S ez alatt még a gépüket is meg kell fordítani.

A személyvonat rendesen érkezett *Egerbe*. Magas, szikár, mosolygó arcú ember szállt le a 324—1582-es sorozatú mozdonyról. Beszélgetésbe elegyedtünk. Hogy a 14 percből egy másodperc se menjen veszendőbe, a fűtőházfőnök intézkedésére egy másik mozdonyvezető fordult meg a géppel.

— *Milyen tapasztalatokkal tért haza szülővárosába?*

Előbb elmosolyodik, majd szurtos, olajos kezefejével fejebúbjára tolja a Szovjetunióból magával hozott mozdonyvezető tányérsapkát és csak azután válaszol.

Mások az adottságok

— *A Szovjetunióban könnyebb volt a munka és a vasutasok is fegyelmezettebbek, mint itthon* — mondotta nyugodt, kimért hangon. — *Igaz,*

Puskás László, a Szovjetunióból hazatért mozdonyvezető.

hogy ott a munkafeltételek is jobbak. Egy mozdonyvezetőnek például nem szabad túllépni a havi 175 órás szolgálatot. Ez napi 7—7 és félórás munkaidőnek felel meg. Ha hosszabb útra mentünk, közben váltottak bennünket. A váltás rendszerint olyan csomóponton történt, ahol a gép kezelése miatt legalább 20—25 perces tartózkodást engedélyezett a menetrend. Ilyenkor a lelépő és a váltó személyzet együtt végzi el az átadással járó karbantartást.

Ezután arról beszélt, hogy a mozdonyok karbantartására, javításra milyen nagy gondot fordítanak a szovjet vasutaknál.

— A szovjet mozdonyvezetők a futó- és középjavítások kivételével csak abban az esetben járnak be a fűtőházba, csak akkor kérik a lakatosok segítségét, ha ők maguk nem tudnak megbirkózni a javítással. Persze, meg kell mondanom, hogy ott a fűtőházakat jobban ellátják alkatrészekkel és a javításokhoz nélkülözhetetlen anyagokkal, ugyanakkor a szakemberképzésre is sokkal nagyobb súlyt helyeznek, mint ezt itthon tapasztalom.

Több a pihenő

— *És a kereseti lehetőségek?*

— Havonta átlag 1600—2000 régi rubelt kerestem — volt a válasz. — Itthon 2200—2400 forint a havi keresetem. Csakhogy ezért a pénzért nem 175, hanem néha, 280 sőt 300 órát kell szolgálni. Ez pedig nagy különbség. Meggyőződésem azonban, hogy a magyar vasútnál is hamarosan eljön az az idő, amikor az utazószemélyzetnek nem kell havonta 300 órát szolgálni.

A magyar vasútnál még divatban levő hosszú szolgálati idő, bizonyos fokig magyarázatot ad arra is, hogy a mi mozdonyvezetőink és fűtőink — általában az utazószemélyzet — miért húzódozik a mozgalmi szervek rendezvényeinek látogatásától, a tanulástól, a művelődéstől. Ilyen hosszú szolgálat után pihenni is kell az embereknek. Meg aztán otthon is csak akad egy kis munka a család körében. Nem beszélve arról, hogy a kétlakiság itt-ott még ma is tapasztalható a vasutasok között. A fiatalabbak pedig joggal vágynak egy kis szórakozásra. Ezt nem lehet tőlük megtagadni. Mindannyian voltunk fiatalok, tudjuk, hogy a szolgálat után vagy a hét végén jólesik egy kis kikapcsolódás.

Az alig 14 perces interjúnak a szolgálattevő vetett véget. 10.22-kor magasba lendült kezében az indító tárcsa. A 45 éves mozdonyvezető egy ugrással fenn termett a mozdonyon. Tisztelgett, majd előre tolta az emeltyűt és a gép, a 9125-ös személlyel elindult Füzesabonyba.

Visi Ferenc

A Szakszervezeti Világszövetség felhívása a világ dolgozóihoz az algériai háború kitörésének 7. évfordulója alkalmából

1961. november 1-én múlt hét éve, hogy Algéria népe hősiesen küzd az ország függetlenségének kivívásáért. E harcban Algéria legjobb fiainak tízezrei áldozták fel életüket.

A francia gyarmatosítók NATO-szövetségeseik támogatásával hét év alatt óriási haderőket vetettek harcba ebben a gyűlöletes gyarmatosító háborúban. De az állig felfegyverzett haderők, a rendőri terror, a kinvallatások, a kivégzések, a koncentrációs táborok, a lakosság tömeges deportálása sem tudták megtörni a hősiesen helytálló algériai nép példamutató ellenállását.

Az Algériában folyó nemzeti felszabadító háború, amely november 1-én a nyolcadik évébe lépett, a gyarmati rendszer ellen és nemzeti függetlenségükért harcoló népek küzdelmének jelképévé vált.

A Szakszervezeti Világszövetség, amely mindig támogatta az algériai nép és az algériai dolgozók törvényes követeléseit, a hetedik évforduló alkalmából fokozni kívánja szolidaritását és erőfeszítéseit igaz ügyük támogatására. Üdvözli azt a bátor harcot, amelyet az algériai dolgozók népük egészével vállvetve vívnak függetlenségükért és nemzeti területük integritásáért, ugyanakkor testvéri szolidaritásáról biztosítja az Algériai Dolgozók Általános Szövetségét.

1961. november 1-én, amikor ez a háború nyolcadik esztendejébe lép a Szakszervezeti Világszövetség 107 millió tagja nevében nyomatékos felhívást intéz összes tagszervezeteihez, valamint az egész világ dolgozóihoz és az összes irányzatokhoz tartozó szakszervezetekhez s felszólítja őket, fokozzák akcióikat és indítsanak mindenféle kezdeményezéseket, hogy e tömegakciókkal támogassák az algériai nép és az algériai dolgozók küzdelmét, tárgyalásokra kényszerítsék a francia gyarmatosítókat, és követeljék a bebörtönzöttek szabadonbocsátását. Meggyőződésünk, hogy azok az egységes akciók, amelyekkel az egész világ dolgozói a nemzeti függetlenségért küzdő algériai népet támogatják, hatékonyan hozzá fognak járulni a francia gyarmatosítók és az imperialista monopóliumok vereségéhez, előbbre fogja vinni az algériai nép törvényes követeléseinek teljesítését, nemzeti függetlenségének kivívását, területi integritásának biztosítását, a szabadság és a béke ügyét.

Az algériai nép győzelme a gyarmati rendszer és az imperializmus ellen, a világbéke megőrzéséért vívott küzdelem új sikere lesz — fejeződik be az SZVSZ felhívása.

Örömmel üdvözöljük az V. SZVSZ-kongresszus résztvevőit Moszkvában

— MONDJÁK A VÖRÖS PROLETÁR ÜZEM DOLGOZÓI

Moszkva lesz az *V. szakszervezeti világkongresszus* színhelye. A szovjet főváros üzemeinek és hivatalainak dolgozói örömmel fogadták ezt a hírt. Moszkva, valamint a Szovjetunió dolgozói létrejötte óta ismerik és nagyra becsülik a *Szakszervezeti Világszövetség* működését. Tudják, hogy az SZVSZ zászlaja alatt aktív harc folyik a dolgozók jólétéért, a békéért, a szabadságért és a demokráciáért. A szovjet emberek e zászló alatt haladók első sorait foglalják el. Természetes tehát, hogy mindazokat a sikereket, amelyeket ezen az úton érnek el, a nemzetközi munkásosztály sikereinek tekintik, ugyanúgy, mint ahogy saját sikereiknek tekintik a nemzetközi szakszervezeti mozgalom minden egyes győzelmét is.

Az SZVSZ szakszervezeti világkongresszusai minden alkalommal jelentős mérföldkövei voltak a Szakszervezeti Világszövetség és a nemzetközi szakszervezeti mozgalom történetének. *Párizs, Milánó, Bécs, Lipcse* egy-egy állomása annak a hosszú útnak, amelyet az egész világ dolgozói megtettek. Ezek a kongresszusok új perspektivákkal gazdagították a szakszervezeteket és új, nagy feladatokat rótak rájuk.

Természetes, hogy most, amikor az egész világon mélységüket és hatásukat tekintve példa nélkül álló társadalmi változások következnek be, különösen figyelemre méltó eseménynek kell tekinteni az V. szakszervezeti világkongresszust. Megértjük tehát a moszkvai dolgozók büszkeségét: *ez a kongresszus az ő városukban fog lezajlani.*

Négymillió szervezett dolgozó városában

— *Nagyon örülünk annak, hogy a választás a mi fővárosunkra esett* — mondotta *Natalja Motova*, a moszkvai szakszervezeti tanács titkára. — *Büszkék vagyunk arra, hogy a munkásosztálynak ez a fontos fóruma éppen a mi hazánkban ül össze, abban az országban, amely egy ragyogó jövő útját mutatja meg a népeknek.*

— *Moszkvában több mint 4 millió szakszervezeti tag dolgozik. Decemberben ezeknek a dolgozóknak sok mondanivalójuk lesz a világ sok millió dolgozójának küldöttei számára.*

Moszkvában van egy üzem, amelyet minden szovjet dolgozó ismer és amely híres a Szovjetunió határain túl is. Ez a Krasznij Proletarij, a Vörös Proletár. Ez a nagy gyár modern, kiváló minőségű szerszámgépeket gyárt. Itt készültek 30 évvel ezelőtt a DIP-esztergák. DIP három szó kezdőbetűje Dognaty i peregnaty, azaz elérni és túlszárnyalni. Elérni és túlszárnyalni a legjobb cégeket a minőség és termelékenység tekintetében — ezt a célt tűzték maguk elé már régen a Vörös Proletár dolgozói. És ezt a célt el is érték. A DIP-eszterga már abban az időben is a legjobb szerszámgépek egyike volt. De ma már más, precíziós szerszámgépeket gyártanak, olyanokat, amelyek különbek a külföldi mechanikai készítmények legjobbjainál is.

— *Munkásaink azon gondolkoznak, hogy új módon éljenek és dolgozzanak, hogy termelő munkájukkal megsokszorozzák országunk gazdagságát, hogy a békéért és az emberek jobb életéért munkálkodjanak* — mondotta egy beszélgetés során *Pjotr Samanov*, az üzem szakszervezeti bizottságának elnöke.

Megkértük, mondja el, hogyan készülnek fel az üzem dolgozói az V. szakszervezeti világkongresszusra. — *Mindnyájan tudatában vagyunk annak, milyen fontos ez az esemény a nemzetközi szakszervezeti és munkásmozgalom szempontjából. Minden munkás örömmel üdvözli azt a határozatot, hogy a kongresszust Moszkvában rendezik meg.*

Együtt a világ dolgozóival

— *Nincs szükség arra, hogy megmagyarázzuk a Krasznij Proletarij dolgozóinak, hogy mit jelent a munkások barátsága, a szolidaritás és a béke. Ezek az emberek maguk is végigszenvedték a háború borzalmait és ismerik a béke igazi árát. És amikor azt mondják, hogy a béke érdekében dolgoznak, ez nemcsak azt jelenti, hogy részt vesznek a békés alkotó munkában, de azt is, hogy éberen őrzik a békét.*

— *Közvetlen kapcsolataink vannak a Német Demokratikus Köztársaság, Bulgária, Mongólia és számos más ország mechanikai dolgozóival. Információkat, küldöttségeket és tapasztalatokat cserélünk. Tudatában vagyunk annak, milyen fontos számunkra más népek testvéri barátsága és mi azzal is erősíteni akarjuk a világbékét, hogy az összes dolgozókkal szolidárisak vagyunk és együttműködünk velük.*

— *A kongresszus minél jobb előkészítése érdekében még jobbá tesszük munkánkat. Amikor vendégül látjuk az egész világ munkásosztályának küldötteit, szeretnénk nekik megmutatni munkánk gyümölcseit és azokat a célokat, amelyeket követünk.*

— *A küldöttek tegyenek fel kérdéseket: El fogjuk nekik mondani, hogyan harcol nálunk a szakszervezet azért, hogy a dolgozók egyre inkább gazdagítsák országunkat, hogyan segíti őket abban, hogy jobban dolgozhassanak és jobban éljenek.*

— *Sok mondanivalónk van külföldi barátaink, az V. szakszervezeti világkongresszus küldöttei számára. Bár mindannyian már mindenki tud a decemberi kongresszusról, elhatároztuk, hogy minden egyes műhelyben beszélgetéseket szervezünk a kongresszus jelentőségéről és a Szakszervezeti Világszövetség munkásságáról. Szeretnénk gyárunk klubjában egy (vagy ha lehet, több) találkozót rendezni a kongresszus részvevői és dolgozóink között. Vállalatunknál — mint egyébként minden szovjet vállalatnál — a küldöttek saját szemükkel győződhetnek meg arról, mit tesz munkásosztályunk annak érdekében, hogy a dolgozók élete napról napra jobb legyen.*

— *Örömmel üdvözöljük a küldötteket Moszkvában. Örömmel üdvözöljük a Krasznij Proletarij gyárban!*

(Az SZVSZ „Szakszervezeti Világmozgalom" című folyóiratának 1961. 5. számából)

Debreceni tanulságok — a tanulásról

A szocialista brigádmozgalom jelszava: „Szocialista módon élni, dolgozni!"

Erről tanácskoztak nemrégiben a debreceni járműjavító kultúrotthonában. A vezetőség évekkel ezelőtt három pontban határozta meg a feladatát.

1. Ismeretterjesztő előadások rendszeres megtartása;
2. a könyvolvasás szélesküru elterjesztése;
3. a közoktatás megszervezése a dolgozók általános műveltségének növelése érdekében.

Fejlődő szocialista brigádok

1959-ben például 57 ismeretterjesztő előadást tartottak, amelyeket több mint tízezren hallgattak végig. A politikai, közgazdasági, történelmi, művészeti, műszaki, egészségügyi témákról szóló előadások azóta is nagy látogatottságnak örvendenek. A tapasztalatok alapján négy különböző munkásakadémiát is szerveztek. A tematikát a dolgozók kívánsága alapján állították össze.

— Az előadásokat igyekeztünk szemléltető anyagokkal is kiegészíteni, hogy így érthetőbbé tegyük a szóbanforgó kérdéseket — mondotta *Éles Sándor*, a kultúrotthon igazgatója. — Ezenkívül művészeti előadássorozatot is indítottunk a férfi kórus, valamint tánccsoportunk részére. Tizenegy előadásból álló üzemgazdasági témát is feldolgoztunk.

Az általános műveltség emelésének legfontosabb mutatója azonban mégiscsak az, hogy az üzem kollektívájából hányan rendelkeznek megfelelő iskolával.

206-an tanulnak

Sajnos, sok nehézséggel kell megküzdenünk, hogy biztosíthassuk dolgozóink továbbtanulási lehetőségeit — folytatta a kultúrotthon-igazgató. — Kiderült, hogy a vállalat összlétszámának csak a fele rendelkezik a nyolc általános iskolai végzettséggel. Évekkel ezelőtt rosszabb volt a helyzet. A cél: hogy három éven belül a fiatalabb korosztályhoz tartozó dolgozók elvégezzék a nyolc általános iskolát. Az eredmény biztató. Az 1960/61-es tanévben az általános iskolát 116, a gépipari technikumot 43, a közgazdasági technikumot 16, az általános gimnáziumot 25, a faipari technikumot 4, a mezőgazdasági technikumot pedig 2 dolgozó végezte el. Az idei tanévben 19-cel többen tanulnak. Egyetemre tavaly 19-en, az idén 20-an járnak.

A szakmai továbbképzésben is tettek egyet s mást a debreceni járműjavítóban. Jelenleg öt műszaki továbbképző tanfolyamon csoportvezetők és művezetők bevonásával tanítják meg a dolgozókat az új gyártmányok és technológiai eljárások módszereire. A szakszervezeti bizottság pedig szinte állandóan napirenden tartja mind az állami, mind az üzemi oktatásban való részvételt.

A művelődési otthonon belül öttagú oktatási bizottság és héttagú ismeretterjesztő bizottság működik közre a nemes cél érdekében. Nem csoda, ha az érdeklődés állandóan nő.

Bérces György

Korszerű konyha és étterem épült a BVKH dolgozói számára

Október 9-én a MÁV BVKH dolgozóit kellemes meglepetés várta: a régi, rosszhírű Ilkovits-étterem helyén egymillió forintos költséggel ízléses, teljesen korszerű éttermet, gázzal, villannyal fűtött, s a legmodernebb felszereléssel ellátott konyhát avattak. Az avatást még örömtelibbé tette a BVKH házizenekara, amely az első ebédhez kitűnő muzsikával kedveskedett a dolgozóknak.

Hosszú ideje készült az új beruházás, s nem egyszer kötött összefogás segítette át az építészeti megoldásoknál, s a kivitelezésnél felmerülő akadályokon a hivatalvezetés, s a mozgalmi szervek törekvését. Most végre, nyugvópontra került a vajúdó ügy, s a dolgozók elégedetten, örömmel vették tudomásul a létesítmény megvalósítását.

A konyhán 700 BVKH-beli, s átmenetileg 600 nyugati pályaudvari dolgozó számára főznek, de lehetőség van további 200 személy részére ebédet készíteni. A nagyméretű ebédlő gyorsan átalakítható kultúrteremmé. A konyha az első emeleten nyert elhelyezést, s felvonó szállítja a főzetet a földszinti tálalóba. Tervbe vették, hogy idővel önkiszolgáló rendszert vezetnek be.

Meg kell emlékezni a Vasúttervező ÜV dolgozóinak kitűnő tervezéséről, a MÁV Magasépítő ÜV dolgozóinak jó munkájáról, amelyet a BVKH Házgondnoksága, Szabó János vezetésével kötelességén túlmenő szorgalmas tevékenységgel az építkezés megindulásától az átadásig dicséretes módon támogatott.

Sikere volt Szegeden az újítási kiállításnak

A vasutas, a közlekedési és a postás szakszervezetek rendezésében október 18-án újítási kiállítás nyílt Szegeden.

Sokat mondott a dolgozóknak ez a szépen megrendezett, külsőre is tetszetős kiállítás. Felkeltette érdeklődésüket az újítások iránt. Ezt a célt szolgálta az is, hogy a kiállítás tartalma alatt naponta előadásokat tartottak, pl. az újítók jogvédelméről, a munkavédelmi újítások szerepéről és más kérdésekről. Megtartották a kiváló újítók és az újítási aktivisták közös tanácskozását is.

Naponta két-háromszáz látogatója volt a kiállításnak. A látogatók érdeklődéssel szemlélték a kiállított újításokat. Bizonyára sokat tanultak a kiállításon. Telt ház előtt mutatták be október 21-én, szombaton este az újítók tiszteletére rendezett jutalomműsort.

Vasutas részről dicséretre méltó munkát végzett a kiállítás rendezésében *Finta Kálmán*, a megyei bizottság újítási felelőse és *Bogáts László*, az SZMT újítási bizottságának tagja.

Cserháti József

Ahol július óta tart az őszi forgalom

Kecskemét a nagyforgalmú állomások közé tartozik. Most nemcsak az őszi forgalom az itteni vasutasok gondja, hanem az is, hogyan tudnák a lehető legjobban teljesíteni a kiadott műszaki normákat.

— *Nálunk már júliusban megkezdődött az őszi forgalom, amikor megindult a gyümölcs szállítása* — hallottuk Lőrincz Antal állomásfőnöktől. — *Azóta szünet nélkül tart a csúcsforgalom. Darabáruforgalmunk is rendkívül nagy, mert központi raktárunk van és darabáru-elosztók vagyunk.*

A harmadik negyedévben élüzem-szinten dolgoztak. Eredményeik szeptemberben is jól alakultak.

Leleményesen

Kecskeméten is jól hat a munkára a brigádok versenye. Most *Tóth Sándor* forgalmi szolgálattevő brigádja vezet 118 százalékos kitűnő eredménnyel. Ebben a brigádban a tolatásvezető *Dakó László* és *B. Nagy Imre*. Az ő érdemük elsősorban a kocsitartózkodási egységidő nagyarányú csökkentése.

Az új műszaki normák szerint is ez a fő követelmény. A kocsitartózkodást az is befolyásolja, hogy megfelelő helyen rakják-e az egyes szállítmányokat. A szolnoki gyűjtőkocsi például gyakran lemaradt a 755-ös gyorsteher vonatról, mert nem tudták idejében kivenni a raktár előtt álló kocsik közül. Most úgy rendezik, hogy a szolnoki gyűjtő mindig az első kocsi legyen a raktár előtti sorban.

Hasonló probléma, hogy a ládák berakását a Fülöpszállás felé menő kocsikba ne a csonkavágányon végezzék, hanem a 9-es vágányon, mert innen gyorsabban át lehet vinni ezeket az induló vonatokhoz. Ugyanakkor az üvegárut nyugodtan rakhatják a csonkavágányon. — Alaposan meg kell tehát fontolni a kocsik rendezését, hogy a lehető legcsekélyebb mozgással tudják lebonyolítani a nagy teherforgalmat.

Cél:
a legjobbak közé kerülni

Ezért tartottak legutóbb komplexbrigád-értekezletet a kecskeméti vállalatok képviselőinek részvételével. A vállalatok megígérték az egyenletesebb árufeladást, hogy enyhítsék az állomás hétvégi túlterheltségét. A vasárnapi rakodással a MEZŐKER és a konzervgyárak mutatnak jó példát a többi vállalatnak. Megígérték a vállalatok azt is, hogy délután 5 óra után is fogadják a darabárut, ha időben kapnak róla értesítést. A szállító felekkel való harmónikus együttműködés enyhíti az állomás raktározási gondjait és elősegíti a jobb forgalmi eredményeket.

Kecskemét állomás tavaly egész évben élüzem volt. Az idei első félévben nem tudták megtartani ezt az eredményt, mert 0,3 százalékos lemaradásuk a kocsitartózkodásban visszavetette őket. Most, az év végére újra szeretnének a legjobbak közé kerülni. Ez csak rajtuk múlik...

CIKKÜNK NYOMÁN...

„Szállítószalagot kérünk" címmel október 2-án megjelent számunkban közöltük a dombóvári szertár dolgozóinak kívánságát.

Horváth Tibor főintéző, a pécsi igazgatóságról levelében most arról értesít, hogy intézkedtek, s a szállítószalag beszerzése még az idén megtörténik. Ez örvendetes dolog. Bántja azonban a szemet levelének az a része, ahol megállapítja, hogy a dombóváriak esetében a szállítószalag alkalmazása nem jelent munkamegtakarítást. Mint írja, azért nem, mert a szalaggal továbbított szenet állandóan teríteni kell az öngyulladás megelőzése végett.

Nem értjük. A talicskázott szenet nem kell teríteni? A vagonkirakás és a szén terítése talán egyforma nehéz munka? — Nyilván a vagonkirakás a nehezebb, ezt könnyíti a szállítószalag.

Gondolatok az országgyűlés után

Második ötéves tervünket az országgyűlés elfogadta. Törvényerőre emelkedtek azok a feladatok, amelyek az 1961—1965-ös években a munkások, parasztok és értelmiségiek munkájának alapját képezik.

Az a törvény, amelyet a képviselők a Parlamentben jóváhagytak, reálisan tartalmazza mindazokat a változásokat, amelyek az utóbbi években hazánkban, szocializmust építő munkánk külső és belső körülményeiben végbementek.

Ez a nemzeti munkaprogram bizonyíték is békés szándékaink, dolgos törekvéseink mellett.

Bizonyíték, akárcsak az új oktatási rendszerünkről hozott törvény.

Milyen távlatokba mutat a tervtörvény és az új oktatási rendszerről hozott törvény? Mindkettő a dolgozó tömegek anyagi és kulturális színvonalának növelését szolgálja, mindkettő iránytűként mutat előre a békés, boldog, munkás jövendőbe.

Tudjuk, hogy nem kis dologról van szó. Éppen ezért ahhoz, hogy ez a terv 1965 végéig megvalósuljon, az ország minden polgárának, nekünk vasutasoknak is sokat kell tenni. Hiszen

a népjólét, a felemelkedés, a szocialista holnap megteremtője és haszonélvezője egyaránt a magyar dolgozó nép.

Magától értetődik, hogy ezeket a célkitűzéseket nekünk magunknak kell valóra váltani. S hogy ezt milyen gyorsan tesszük, az kizárólag a dolgozó emberek kitartó, következetes munkájától függ.

A tervtörvény azt is mutatja, hogy az arányok kialakítása az ipar minden ágában és a mezőgazdaságban egyaránt megfelelnek a követelményeknek. Bár, jóllehet, a tervszámok megemelése nem egy emberben ébresztett olyan gondolatot, hogy nem terveztünk-e túl? Figyelembe vettük-e a népgazdaság teherbíró képességeit, a rendelkezésre álló energiát és az életszínvonal emelkedését szolgáló célokat? Az efféle kétségekre csak egyféleképpen lehet válaszolni: ez a törvény jó, a benne foglalt törekvések helyesek.

Hazánkban terv még nem készült olyan körültekintően, mint ez a mostani.

A terv meghatározza a 26—29 százalékos, egy dolgozóra eső reáljövedelem növekedését, a fogyasztási alap 40—42 százalékos emelkedését, a falu villamosításának befejezését, előirányozza az egészségügyi ellátás tovább javulását, új kórházak és rendelőintézetek építését, s a társadalombiztosításba bevontak számának 10 millióra történő növelését.

Nem kétséges, hogy mindez nagy tettekre ösztönzi a vasút, az ország minden dolgozóját. Márpedig

ha valaha szükség volt a tettekre, a fegyelmezett, balesetmentes munkára, akkor az elkövetkezendő időben ennek szükségessége a szó igazi értelmében meghatványozódik.

Hiszen második ötéves tervünk szerint a termelési költségek színvonalát a szocialista iparban legalább 10 százalékkal kell csökkenteni, a termelékenység emelkedésének pedig mintegy 70 százalékát a munka termelékenységének növekedése útján kell elérni.

Második ötéves tervünk a vasútra is nehéz feladatokat hárít. A szállítás nagyobb részét továbbra is a vasútnak kell ellátni. Az áruszállításban 39, a személyszállításban pedig legalább 18 százalékkal kell növelni a teljesítményt.

Megvalósíthatók ezek a feladatok? Igen, meg. Tartalékaink ugyanis még megközelítően sincsenek feltárva. Mind üzemeinkben, mind pedig az állomásokon, a fűtőházaknál és a pályafenntartási főnökségeknél száz és száz lehetősége van annak, hogy gazdaságosan, selejt nélkül, balesetmentesen dolgozzunk.

Készülünk a téli forgalomra

Dombóvár állomáson már most, az őszi forgalom időszakában megkezdtük a télre való felkészülést. Első lépésként kibővített üzemszemlét tartottunk és felmértük a területünkön tapasztalható hiányosságokat. Szigorúan betartandó határidőket szabtunk a hiányosságok megszüntetésére.

Megvizsgáltuk azt is, hogy milyen állapotban vannak a kalauzkocsik és a fékbódék. Az utóbbiak különösen javításra szorulnak. Felhívtuk erre az illetékesek figyelmét.

A télre való felkészüléshez tartozik a fiatal, első teles dolgozók segítése is. Tapasztalt dolgozók mellé osztottuk be őket, hogy megtanulják, hogyan lehet télen is baleset nélkül dolgozni. Felkészülünk arra, hogy a hideg beálltával melegítő italt kapjanak a dolgozók. Beszéltünk erről a helyi Utasellátó vezetőjével és orvosi vizsgálatra küldtük azokat, akik majd a védőitalok kiszolgálását végzik.

Tavaly télen sok baleset volt elcsúszás miatt. Ezért gondoskodni kell majd arról, hogy az utakat és a peront rendszeresen felhintsék, ha kell.

Arra törekszünk, hogy baleset nélkül hidaljuk át a téli forgalom nehézségeit. Ezért igyekszünk előkészíteni dolgozóinkat a várható problémákra.

Bódogh Mihály
SZB-titkár

Egy 80 éves pálya fenntartói az őszi forgalom sikeréért

Jól segítik az őszi forgalom lebonyolítását *Makó-Újváros* XV-ös pályamesteri szakaszának dolgozói. Nem könnyű a feladatuk, hiszen régi vonalon kell dolgozniuk. Vonalszakaszukon még 1883 évbeli, resicai gyártmányú síneket is lehet találni. Régi az ágyazat is, amelyen a talpfák nyugszanak. Eredetileg bányakavics volt, de ma már elsárosodott sárgaföld, agyag. Nehéz a munkájuk, de minden lehetőt megtesznek, hogy fenntartsák a pályát, mert tudják, hogy teljes felújítása rengeteg pénzbe kerülne.

Radics István előmunkás 13 tagú csapata most a megnövekedett forgalom idején is minél több elavult talpfát igyekszik kicserélni. Ezzel párhuzamosan végzik a vágányok szabályozását is. A szorgalmas pályamunkások szocialista brigádokba tömörülve dolgoznak. Vállalták, hogy az önköltséges küldeményű kocsik rakodását 1,9 óra alatt elvégzik. Legfontosabb feladatuk az év során a futószalagos javítási munka. A XV. szakasz dolgozói azt ígérték, hogy az éves tervben előírt 5,1 km-es vonaljavítást november végére elvégzik. September 30-ára 5,4 kilométert teljesítettek.

Szakaszukon az idén is méréseket végzett a vágánymérő kocsi. A grafikon a pálya javulását mutatja. Tavaly kilométerenként 163 hibapontjuk volt, most 99. Ez a mérési eredmény a szakasz munkáját dicséri.

A párt- és a szakszervezet vezetői gyakran felkeresik munkahelyeiken a dolgozókat és segítséget nyújtanak problémáik megoldásához. Szeptemberben a szakasz minden dolgozója béremelést kapott. A XV. szakasz szorosan együttműködik a XIV. szakasszal a 31 kilométeres vonaluk fenntartásában. Munkájukkal hatékonyan segítik a szegedi igazgatóság tervteljesítését.

Sziládi Sándor
Szeged

Üresjárat volt...

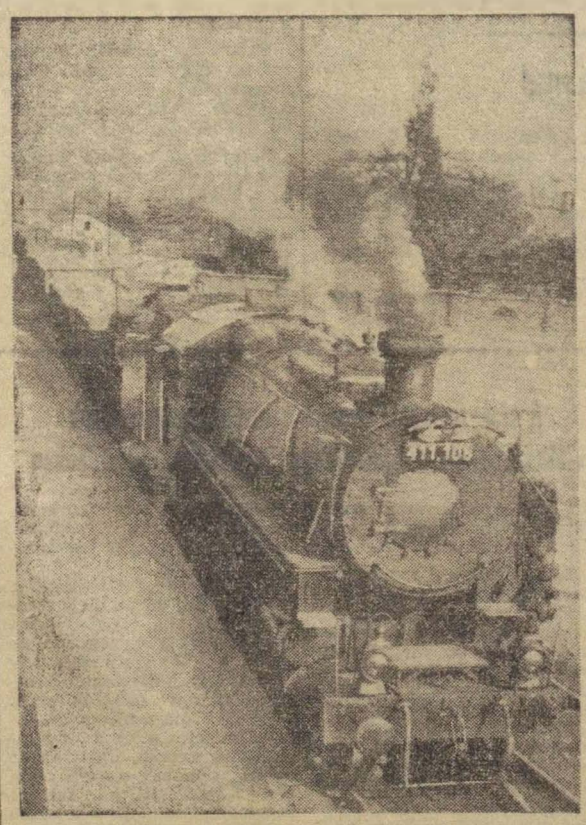
Az őszi forgalom időszakában vagyunk, amikor minden kocsira szükség van. A forgalmat gazdaságosan kell lebonyolítanunk, mert ettől függ az üzemi jutalék alakulása. Állomásunk minden dolgozója erre törekszik. Sajnos, úgy látszik van ahol az ellenkezőjét is teszik.

Legutóbb például a MÁV I 311 881. a MÁV I 320 797 és a MÁV Iz 331 669 számú kocsikban *Pécsbánya-rendezőről* önkezelési szenet adtak fel *Ajka* rendeltetéssel. A vagonok rakományukkal október 7-én *Várpalotára* érkeztek. Másnap közvetlen vonattal Ajkára továbbították a három vagont. *Ajkán* azonban nem könnyítettek a vagonok terhén. Kirakás helyett újra feladták mind a hármat — *Várpalotára*. Október 9-én este érkeztek meg hozzánk és végre megtörtént a kirakásuk.

Az ilyen eljárás nem szolgálja a kocsik jobb kihasználását. Vajon mennyibe került ez a felesleges vontatás és ki fogja megfizetni?

Sallai István
Várpalota

Örömök és gondok Hatvanban



A tartalék Bara József tolatásvezető irányításával egyszerre 45 vagon cukorrépát tol be a Hatvani Cukorgyárba.

Az év első felében eredményesen dolgoztak a hatvani vasutasok. Mivel az állomás és a fűtőház teljesítette az élüzem-szintet, a csomópontot élüzem címmel tüntették ki. Az idei év tehát jól kezdődött Hatvanban. *De vajon milyen a folytatás? Hogyan állnak helyt az őszi forgalomban a kitüntetett csomópont dolgozói?*

Ezekre a kérdésekre kerestünk választ az állomás és a fűtőház vezetőinél.

★

Délelőtt érkeztünk Hatvanba. Az egyébként nagyforgalmú állomás ezekben az órákban aránylag csendes. Az átmenő fővágányokon csak tehervonatok mozognak. A 493-as teherrel 45 vagon cukorrépa érkezett a hatvani cukorgyár részére. Ez a szerelvény sem időzött sokáig az állomás területén. A tartalék mozdony néhány perc alatt elvitte a cukorgyárba. Mint megtudtuk, a hatvani cukorgyárnak naponta 160—170 vagon, a selypi cukorgyár részére pedig két szerelvény repa érkezik. Persze, ez csak egy töredéke az őszi hónapok teherforgalmának. Hiszen az állomásra naponta 3500—4000 kocsi fut be. Ebből a rendezőben 1900—2000 kocsit kell gurítással rendezni. A többi irányvonatként megy tovább. A tehervonatok száma huszonnégy óra alatt 70—80 között mozog. Október 12-én 83 tehervonattal 3948 kocsit továbbítottak.

A hatvani vasutasok az őszi forgalom idején is megbirkóznak a feladatokkal. Mint *Soós Károly* térfőnöktől megtudtuk, a harmadik negyedévben még jobb eredményeket értek el, mint az első félévben. Az élüzemtényezők közül a kocsiterhelésben 104,41, a kocsitartózkodásban 102,56%-os eredményt értek el, a vonatközlekedési tervet pedig 86%-ra teljesítették. Ugyanakkor a 103,48%-os első félévi átlaggal szemben 104,24%-ra teljesítették harmadik negyedévi tervüket.

Mint a fenti számok is bizonyítják, az állomás a második félévben is jó úton halad az élüzem cím elnyeréséért vívott küzdelemben. De hogy állnak a fűtőháziak?

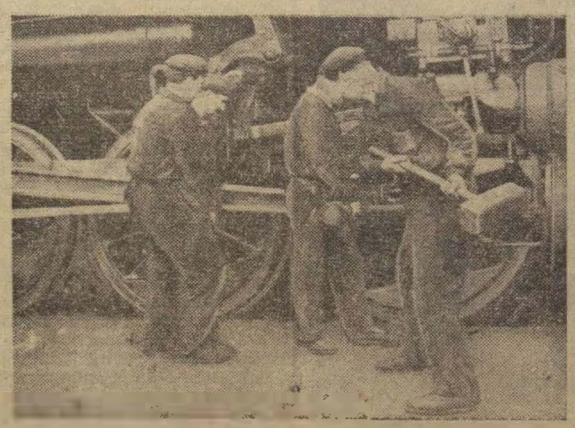
— *Sajnos, nálunk nem úgy alakulnak az eredmények, ahogy mi szeretnénk* — ezzel fogadott Békési Mihály fűtőházfőnök. — *Fűtőházunk 1957 óta állandóan teljesíti az élüzem szint követelményeit. Attól tartunk, hogy most, a második félévben megszakad ez a sikersorozat. A termelékenységi mutatót és a teherszállítást kivéve, a harmadik negyedévben valamennyi tényezőnél túlteljesítettük az élelüzem szintet. A legnagyobb lemaradás a 100 etkm és a haszonkilométer tervnél mutatkozik.*

— Miből adódik a lemaradás? Talán kevés a gép, vagy a személyzetben van a hiba?

— *A lemaradás nem rajtunk múlott. Gépparkunk jó, személyzetünk is kiképzett, fegyelmezett. A hiba ott van, hgy a szállítási igény kisebb, mint amire tervet kaptunk a második félévre. Reméljük, hogy a negyedik negyedévben több vonatot kapunk és sikerül behozni a lemaradást.*

Kétségtelen, hogy a fűtőház nehezebb helyzetben van, mint az állomás. S amennyiben az elkövetkezendő hónapokban sem kapnak több vonatot, valóban megszakadhat a négy éven át tartó sikersorozat.

V. F.



Munkában az ifjúsági szocialista brigád. Kállai Miklós négytagú mozdonylakatos brigádjának október 13-án ítélte oda a szocialista brigád címet a termelési tanácskozás.

Tovább javítjuk a kocsifordulót

Október 19-én termelési tanácskozást tartottak *Szeged-Rókus állomás* dolgozói. Ezen *Magyar József* állomásfőnök elmondta, hogy az állomás dolgozói 15 hónapja az élüzemszint fölött teljesítik személy- és áruszállítási feladataikat. A harmadik negyedévben a kocsitartózkodást 114, a kocsikihasználást 109 százalékra teljesítettük. Egyetlen személy- vagy járműsérülés sem fordult elő.

A negyedik negyedévben munkánk további javításával készülünk november 7 megünneplésére, az őszi forgalom befejezésére. Tovább akarjuk javítani a kocsifordulót. Ez azzal válna lehetővé, ha a konzervgyár nem késne a rakodással. Sajnos, gyakran a meghosszabbított rakodási határidőket sem tartják be.

Termelési tanácskozásunk *Nagy István* és *Török István* kocsirendezőknek a kiváló dolgozó jelvény, *Márkus József* raktárnoknak a kiváló dolgozó oklevél megadását javasolta. A munka jó hangulatban folyik nálunk. Dolgozóinkat élénken foglalkoztatják az SZKP XXII. kongresszusának eseményei, s az ott elhangzottak tovább növelték politikai aktivitásukat.

Tótka Károly
Szeged

— Ünnepi műszakot szerveztek november 7-e tiszteletére a Zala megyei vasúti szolgálati helyeken. A zalaegerszegi VI-os pályamesteri szakasz dolgozói például vállalták, hogy Zalaegerszeg állomáson október 30-ig elvégzik a kitérőcseréket.

★

— Ötven dolgozó tanul a szolnoki járműjavító munkásakadémiáján. A tanévnyitót ünnepélyes külsőségek között rendezték meg az üzem vörös termében.

Az utóbbi időben sokat javult a vasutasok ruhaellátása

Látogatás a Központi Szertárban

Az elmúlt években meglehetősen sok panasz hangzott el a vasutasok ruhaellátása miatt. Valljuk meg, a panasz nem volt alaptalan. A dolgozók rendszerint késve kapták meg ruhajárandóságukat. A minőség is kívánnivalót hagyott maga mögött.

Változott-e a helyzet napjainkban? Milyennek ígérkezik a dolgozók téli ruha ellátása? Ezekre a kérdésekre kerestünk választ a napokban a Központi Szertárban.

Hogyan lehet tovább javítani a ruhaellátást?

— Bár itt-ott még ma is akad zökkenő, a múlt évhez viszonyítva azonban lényeges a javulás — tájékoztat *Bánki József* főfelügyelő, szertárfőnökhelyettes. — Meg kell azonban mondanom, hogy a rossz ruhaellátás nem kizárólag az ipar hibájából adódott. Elég gyakran előfordul, hogy a szolgálati főnökségek késve küldik el az igénylést, vagy helytelen adminisztráció miatt lerövidítik vagy megnyújtják a kihordási időt.

— Mondanom sem kell, hogy mindkét esetben a dolgozón csattan az ostor. Tavaly közel ezer rend posztóruha csupán azért maradt raktáron, mert a közölt sablonméretek rosszak voltak. Hiszen az emberek testalkata változhat. Előfordulhat, hogy az a dolgozó, aki néhány évvel ezelőtt a 48-as mérettel kezdte a vasutat, ma 50-es, vagy 52-es méretet igényel.

— De talán menjünk le a ruharaktárba. Ruhaszámadóink kimutatásai alapján egészen pontos képet kaphatunk mind az egyenruha-, mind pedig a munkaruha-ellátás helyzetéről.

A naftalin illatú ruharaktárban heten dolgoznak és általában havonta egyszer minden igazgatóság részére elküldenek egy vagon ruhát. Ezúttal is nagy munkában találtuk a raktár dolgozóit. Éppen egy vidéki szállítmányt készítettek elő posztóruhával és egyéb téli ruhafélével.

— Ez a szállítmány a szombathelyi igazgatóság dolgozói részére megy — mondja *Cseh József* ruhaszámadó, és hogy pontos adatokkal szolgálhasson, hatalmas nyilvántartó könyvet vesz elő. Belelapoz és pillanatok alatt minden kérdésre pontos feleletet ad.

Mit mond a nagykönyv

— Posztóruhából jelenleg 36 000 rend az évi szükséglet. Ebből 30 000 rendet már kiadtunk. Reméljük, az év végéig a hiányzó 6000-et még leszállítja az ipar. Hiányzik még 2500 rend női posztóruha, 2000 női és mintegy 3000 férfiköpeny. Rövid bundából 15 000 volt az igény. Ez mind megjött. Ebből az elmúlt években 2—3 éves elmaradás is volt. Posztó huszársapkából is nagy elmaradás volt. Még a múlt évben sem tudtuk kielégíteni az igényeket. *Jelenleg mindenfajta sapkából elegendő mennyiség áll rendelkezésünkre.*

— Pufajkából 20 000 öltönyre jelentettek be igényt. Beszereztünk 15 000-et, 2000 raktáron volt, mégis feleslegünk lesz. Hogy miért? Ahogy utánanéztünk, kiderült, hogy egyes szolgálati helyek felületesen készítették el az 1961. évi igénylést.

Férfi és női kamgárnruhából 28 000 rend volt az igény. Ezt az ipar már leszállította. Itt csak méreteltérések lehetnek. Ellenben nyári zsávolyból van még elmaradás. A 35 000 igényből 6000 rend még nem érkezett meg. Ezt a mennyiséget sajnos csak a negyedik negyedévben kapjuk meg. Munkaruhából viszont igen jól állunk. Január első napjaiban már több mint 15 000 rend munkaruha áll rendelkezésünkre. Ez azt jelenti, hogy a műhelyek, a fűtőházak és a pályafenntartási szolgálat dolgozói lényegesen előbb megkapják 1962. évi munkaruhajárandóságukat, mint a korábbi években. Halinacsizmából is elegendő mennyiség áll rendelkezésünkre. Bőrszárú csizmából viszont még hiányzik 3500 pár.

Ha közelebbről megvizsgáljuk ezeket a számokat, azt látjuk, hogy az elmúlt évekhez viszonyítva örvendetes a javulás. Hogy még tovább javuljon a helyzet, a minőség is javuljon, a szertár dolgozói, a minőségi átvevők és a szolgálati helyek illetékesei sokat tehetnek.

vf

Emberségből kitűnő!

Súlyos baleset érte nemrég Szolnok állomáson Taub István vasúti raktári munkást. Fél lábát elveszítette, s a másik is megsérült. Éppen akkor következett be a baleset, amikor Taub István Rakóczifalván saját erőből lakásépítéshez kezdett. A baleset megakadályozta az építkezés folytatását, s a Taub-család még nehezebb helyzetbe került. Úgy látszott, télre nem készül el az új otthonuk.

Ám a közösség nem hagyta cserben a bajbajutottat. A szakszervezet kezdeményezésére az állomás dolgozói elhatározták, hogy közös munkával felépítik Taub István házát. Olyan sokan jelentkeztek az építkezéshez, hogy szinte nehéz volt beosztani, melyik napon kik dolgozhatnak. A forgalmi dolgozók adták a legtöbb segítséget. A pályafenntartás fuvarozási eszközzel, a járműjavító szakiparossal, a fűtőház villanyszerelőkkel járult ahhoz, hogy ma már födél került Taubék lakóházára.

A kollektíva legalább 25 ezer forint értékű segítséget adott a bajba jutott dolgozónak. Amikor minderről tudomást szerzett a kórházban fekvő Taub István, visszanyerte életkedvet és gyorsabban kezdett gyógyulni.

Emberségből kitűnőre vizsgáztak a társukon segítő szolnoki vasutasok

Herpai Antal

A Budapesti Építési Főnökség pásztói építésvezetőségének 70 dolgozója végzi a Budapest—Miskolc közötti műút hatvani felüljárójánál a felsővezeték miatt szükségessé vált pályasüllyesztés jótállási szabályozását. Képünkön a Kozma-brigád látható munka közben.

Munkavédelmi őrjárat

A szakszervezet központi vezetőségének 1961. június 23-i határozata nyomán

A szakszervezet központi vezetősége 1961. június 23-i ülésén tárgyalta a vasút baleseti helyzetének alakulását és határozatában rögzítette azokat a feladatokat, melyek végrehajtása jelentős mértékben hozzájárulhat a baleseti helyzet javításához, a dolgozók munka- és életkörülményeinek jobbá tételéhez.

A határozat megjelenése óta negyedév telt el, így szinte valamennyi szolgálati főnökségnek és szakszervezeti bizottságnak lehetősége volt, hogy a határozat szellemében intézkedést tegyen a munkavédelmi helyzet megjavítására.

Helyes intézkedések

A tapasztalatok azt mutatják, hogy számos szolgálati helyen *történt intézkedés* a határozat végrehajtására. A *Landler Jenő Járműjavítóban* például aktívaértekezleten vitatták meg a vállalat baleseti helyzetét és azokat a feladatokat, amelyek hozzájárulhatnak a balesetek csökkenéséhez, a munkakörülmények megjavításához. Ennek folyamán létrehozták a munkavédelmi őrségeket, amelyek biztonságos munkára nevelik a dolgozókat. Hasonló jó munkát fejt ki az *Építési Gépteleр* munkavédelmi őrsége.

Téves nézetek

Az elért eredményekkel azonban korántsem lehetünk elégedettek. Még számos olyan szolgálati hely van, ahol a szolgálati vezetők és a mozgalmi szervek *nem tettek eleget a határozatban foglaltak végrehajtásának.* Ezeket a hiányosságokat különösen olyan szakszervezeti bizottságok felé kell felvetni, ahol függetlenített funkcionáriusok irányítják a szakszervezeti tevékenységet. *A székesfehérvári járműjavítóban, Székesfehérvár állomáson, a debreceni járműjavítóban, Szeged állomáson* és még sorolni lehetne számos olyan szolgálati helyet, ahol csak formálisan, vagy egyáltalán *nem tárgyalták meg a KV határozatát*, s így elmaradtak azok az intézkedések, amelyek elősegítenék ez irányú munka megjavítását. Sőt *Székesfehérvár állomáson* olyan nézet van kialakulóban, *„hogyha mi a forgalomnál betartanánk az utasításokat, akkor nem tudnánk teljesíteni a tervet."* Ahol ilyen nézet uralkodik, *ne csodálkozzanak azon*, hogy romlik a baleseti statisztika, szaporodik a csonkulásos sérülések száma.

A KV határozatának megtárgyalása amellett, hogy elősegíti a téves nézetek megszüntetését, iránymutatásával hozzájárul a balesetmegelőző tevékenység társadalmi üggyé való tételéhez. Ezt szolgálja a határozatnak az a része, amely a patronálás kérdését veti fel. A szakszervezeti bizottságok tagjainak az elkövetkezendő időben az eddiginél *nagyobb gondot kell fordítani munkahelyeiken a középvezetők patronálására* — tolatásvezetők, forgalmi szolgálattevők, reszortvezetők —, mert a tapasztalatok azt mutatják, hogy a dolgozók egy része figyelmen kívül hagyja *a biztonsági előírások* betartását, illetve betartatását.

Eljut-e a dolgozókhoz a határozat?

A határozat levitelét illetően is akadnak még tennivalók. Odáig többé-kevésbé eljutnak egyes szakszervezeti bizottságok, hogy vezetőségi ülésen foglalkoznak a határozattal. A határozat azonban már nem minden esetben jut el *a dolgozókhoz.* Kevés helyen tudatják a határozatot *a bizalmiakkal* és még kevesebb helyen történik meg, hogy a bizalmi *csoportértekezleten* foglalkoznak a határozatból adódó feladatokkal. Az elmúlt hetekben megtartott *szakszervezeti taggyűléseken* éppen csak *érintettek a SZOT X. ülésének határozatát*, szakszervezetünk központi vezetőségének határozatával egyáltalán *nem* foglalkoztak.

A KV június 23-i határozata alapján szakszervezeti bizottságaink a szolgálati vezetéssel egyetértésben részletes elemzés alapján határozzák meg a feladatok mikénti végrehajtásának ellenőrzését és dolgozzák ki azokat a szempontokat, amelyekkel agitációs és propaganda tevékenységüket javítani tudják. Ehhez a munkához *igényeljék a párt, a KISZ és a szakszervezeti tagság segítségét.*

Önkiszolgáló étkezde a Landler Járműjavítóban

Kellemes meglepetés várta október 16-án, délben a *Landler Járműjavító* dolgozóit az üzemi étkezdében. Nem kellett sorba állniuk az ebédlő ajtajában. Az asztalokon ugyan nem gőzölögtek a levessel teli tálak, mint azelőtt, de érkezési sorrendben, mindenki odamehetett a kiszolgálóablakokhoz és átvehette ebédadagját.

Harmadik napja működött ez az önkiszolgáló étkezde, amikor meglátogattuk. Ekkor is kétféle ételből választhattak a dolgozók.

Aki odaérkezett a kiszolgálóablakok sorához, először egy háromszögletű műanyagtálcát vett maga elé. Rárakta az evőeszközöket, az ivópoharat. A következő ablaknál megkapta a süteményt, vett a műanyagtányérokba kikészített főzelékekből és végül a levest kapta meg egy kis tálacskában. Ezek a műanyag edények tetszetősek és jól tisztantarthatók, s az sem mellékes, hogy törhetetlenek...

Nemrég vette át a munkásellátási osztály vezetését *Janotai Ferenc.* Ő kezdeményezte az önkiszolgáló rendszert.

— A Belvárosi Üzemi Vendéglátó Vállalat szervezte meg üzemünkben az önkiszolgáló ebédeltetést. Dolgozóink már kezdenek hozzászokni az új formához és megfelelőnek tartják. Hasznos ez a módszer, mert így sikerült csökkentenünk az étkeztetés mellékes költségeit. Nyolc felszolgáló szabadult fel így és kerülhetett át más munkaterületre. Január 1-től továbbfejlesztjük az étkeztetést. Étlap szerint választhatnak majd ebédet a dolgozók. Lesz vacsorafőzés is. A munkaidő végén ételhordóban vihetik haza a vacsorát dolgozóink.

Elmondta Janotai elvtárs azt is, hogy munkaidő alatt mozgóbüfé járja az üzemet. A dolgozók így időveszteség nélkül szerezhetik be a tízórait.

Beszélgettünk *Tóth Gyuláné*val, az új konyhavezetővel is. Megmutatta az átalakított konyhát. Új villanysütőt és gáztűzhelyet kaptak. A mosogatót is korszerűsítették. Az új edények beszerzésére százezer forintot költött a vállalat.

I. J.

Munkavédelmi őrök a vontatásnál

A debreceni fűtőháznál nemcsak a műhelyekben szerveztük meg a munkavédelmi őrségeket, hanem a vontatásnál is. Ezeket a külső felvigyázók és előfűtők közül választottuk ki, mert beosztásuknál fogva állandóan kapcsolatban vannak a mozdonyok személyzetével.

Feladatuk az, hogy ellenőrizzék az egészségvédelmi berendezések karbantartását és amikor hanyagságot tapasztalnak, időben figyelmeztessék a dolgozókat testi épségük védelmére. Erre nagy szükség van, hiszen a fűtőházba érkezés után a mozdonyok személyzete kívülről is tisztítja, javítja a gépeket. Ha nem vigyáznak eléggé, könnyen leeshetnek a mozdonyról és kész a baleset.

A munkavédelmi őrök feljegyzik azok nevét, akikkel beszélgettek és leírják a beszélgetés, az oktatás tárgyát. Ez a további intézkedések szempontjából fontos.

Tavaly az első félévben 31 balesete volt a debreceni fűtőháznál, 644 munkanap kieséssel. Az idén 25 baleset fordult elő és a miattuk elveszett munkanapok száma 334 volt. Vannak tehát már eredményeink a balesetek csökkentésében, de nem lehetünk elbizakodottak. További erőfeszítéseket teszünk a munkakörülmények javítására, a biztonságtechnika és az üzemegészségügy fejlesztésére.

Marosán Pál
Debrecen

III.

A szakszervezeti vezetés színvonala emelésének szükségessége a szocializmus építésének időszakában

A vezetési színvonal emelése érdekében tovább kell fejleszteni a szakszervezeti munka társadalmi és mozgalmi jellegét.

A szakszervezetek vezetési munkájához tartozik, hogy a vezetőszervek az önzetlen társadalmi munkások nagy tömegeit foglalkoztassák a szakszervezeti munka minden területén. Ezt felismerve a szakszervezetek vezetői ma már állandóan törekednek, hogyan oldhatnák meg jobban feladataikat, hogyan szolgálhatnák még eredményesebben a dolgozók érdekeit és hogyan segíthetnék még hatékonyabban a szocializmus építését.

Mint ismeretes, rendkívül bonyolult és sokoldalú a szakszervezetek munkája. Szinte az élet minden vonatkozásában el kell látniok sajátos érdekvédelmi feladataikat, ezt pedig nem lehetséges másként, mint az öntudatos, szervezett munkások aktív közreműködésével. A társadalmi munkások minél nagyobb számú bevonása és foglalkoztatása végső soron hozzájárul a szakszervezeti tevékenység mozgalmi jellegének kialakításához, a bürokratizmus, a hivatali munkamódszerek felszámolásához. Nem véletlen, hogy a XIX. kongresszus határozatában utal arra, hogy mind nagyobb szerepet kell kapni a szakszervezetek tevékenységében a társadalmi munkának.

Tudjuk, hogy a munkásosztály tömegszervezete, a szakszervezet, a párt és az állam elsőszámú segítője, a hatalmon lévő osztály társadalmi szervezete, amelynek elsőrendű érdeke a munkáshatalom erősítése. A ma még állami szervek által intézett társadalmi feladatokból egyre többet vesznek át a jövőben. A szakszervezeteknek mint nevelő szervezetnek, mint a kommunizmus iskoláinak, mint a munkásmozgalom szervezeteinek nagyjelentőségű a tevékenységük. Módjukban áll minden dolgozó bevonása kisebb nagyobb szakszervezeti, vagy államigazgatási feladat megoldásába. Látnunk kell, hogy egyre szűkebb területre korlatozódik a hivatali apparátusok munkája és hatásköre. Ebből következik, hogy minél szélesebb a szakszervezeti társadalmi munkások hálózata, de minél alaposabban látják el kisebb, nagyobb feladataikat, annál közelebb jutunk célunk eléréséhez és töltik be történelmi hivatásukat a szakszervezetek.

Ezért fontos kérdés a szakszervezeti munka társadalmi, mozgalmi jellegének szakadatlan fejlesztése.

Nem kívánok statisztikát felsorakoztatni, de minden vezetőnek látni kell, hogy a szakszervezetek egyre szélesedő és egyre felelősségteljesebb feladatait (egyre magasabb színvonalon) úgy oldották meg, hogy 1952. óta mintegy negyedével csökkentették a függetlenítettek számát. Ugyanakkor ebben az időben sok új, részben állami jellegű feladat végzését vállalták, pl. munkavédelem, munkásellátás. Bővült a szakszervezetek hatásköre bérpolitikai, tervezési, termelési kérdésekben, üzemi tanácsok irányításában stb. is. Ezeket a feladatokat ma a korábbiaknál eredményesebben látják el, mert az említett időszakban ezrével növelték a szakszervezeti munkát végző társadalmi aktívák számát.

Az a tény, hogy a szakszervezeteknek van tekintélyük a dolgozók előtt, mindenekelőtt annak tudható be, hogy a dolgozókat érintő minden fontos kérdés eldöntésénél a szakszervezeti vezetőszervek — nem néhány munkatárs — nemcsak az apparátus, hanem a társadalmi munkások százezreinek és rajtuk keresztül valamennyi dolgozónak véleményére, tapasztalataira és javaslataira támaszkodtak. De nemcsak a kérdés eldöntésénél, hanem a határozatok megvalósításánál is fontos szerepük van a társadalmi munkásoknak.

Természetesen ez nem jelenti azt, hogy függetlenített apparátusra nincs szükség. Kizárólag társadalmi munkásokkal nem oldhatók meg a szakszervezetek előtt álló feladatok. Szakszervezeteknek szükségük van függetlenített munkatársakra, mint Lenin mondja: „hivatásos forradalmárokra", akik a szakszervezeti mozgalom gerincét, acélvázát alkotják, akik irányítják, szervezik és összefogják az egész mozgalmat, szervezik a társadalmi munkát. Ez a hivatásuk és feladatuk a függetlenített szakszervezeti munkásoknak, nem pedig a társadalmi munka helyettesítése.

Tehát csak annyi függetlenített munkatársra van szükség, amennyivel a feladatok megoldhatók. Ha túl sok a függetlenítettek arányszáma, törvényszerűen bekövetkezik a társadalmi munka háttérbe szorulása és a mozgalom hivatali apparátussá válása.

Bán István,
a szervezési és káderosztály vezetője.

Pillanatképek a dorogi vonal főrangúsításáról

Mit jelent a főrangúsítás? — Azt, hogy az ilyen vonalakon súlykorlátozás nélkül közlekedhetnek a vasúti szerelvények. Ilyen lesz majd a dorogi vonal is, ahol most délelőtt 9 órától délután 3 óráig mindennap vágányzár van.

Nagy szükség van erre a felújításra, hiszen régen készült a dorogi vonal. Láttunk itt olyan sínszálat, amelyik a múlt században készült és egészen elvékonyodott már. Kiöregedtek a talpfák és az alépítmény is javításra szorul. A hegyek között vezető vonal bevágásaiban sok helyen kőomlás torlaszolta el az amúgy is szűk vízlevezető árkokat.

Korszerű módon

— *Két éven belül főrangúsítjuk a dorogi vonalat* — hallottuk *Farkas Istvántól*, a Budapesti Építési Főnökség angyalföldi telepének vezetőjétől. — *Az év végéig négykilométeres szakaszon Pilisvörösvár és az alagút között végezzük el a pálya felújítását. Óbudától Pilisvörösvárig már készen van a hosszúsínesített vonal.*

Jövőre *Leányvárig*, 1963-ban már *Dorogig* érnek majd a hosszúsínek. Az új vágányok 23 tonna tengelynyomásra alkalmas 48,3 kilós sínekkel, előfeszített vasbeton-aljakkal készülnek.

★

A pályakocsik már az új sineken sorakoztak, amikor a munka színhelyére értünk. A kocsikra felrakták a talpfákkal együtt felszedett régi sineket. A pályamunkások egy népes csoportja az imént lefektetett vágány összekapcsolását végezte. Az egyik előmunkás, *Fábián József* tájékoztatott a munka menetéről.

— *Ma nyolc sínmezőt, összesen 192 méter hosszúságú vágányt fektettünk le. Már csak egy órai munka van hátra és ismét megindulhat itt a forgalom.*

Kissé lejjebb *Magyar Sándor* pályamester irányításával az új és a régi vágány ideiglenes összekapcsolását végezték. A körülbelül 10 méter hosszúságú vágányszakaszon egymáshoz van hegesztve a régi és az új sín, hogy ezáltal zavartalan átmenetet biztosítsanak.

Elmondta Magyar Sándor, hogy nemcsak a vonalat építik át, hanem a bevágásokat is kiszélesítik, új vízlevezető árkokat húznak a vonal mentén. A jelenleg építés alatt álló szakaszon 4000 köbméter burkoló követ használnak fel erre.

★

A munkásokban nagy a igyekezet, a versenyláz. Jelenleg *Hajdú Lajos* előmunkás felépítményes szocialista brigádja vezet a versenyben. Az alépítményesek közül *Varga József* brigádja éri el a legjobb teljesítményeket.

Ember helyett gép

Amint lejjebb haladtunk a pálya mentén, erős motorzúgásra lettünk figyelmesek. A vágányfektetéstől mintegy 500 méterre egy nagyteljesítményű aláverőgép és a MATISA, a svájci gyártmányú rostálógép dolgozott. Ezek a gépek naponta több száz ember munkáját tudják elvégezni.

A rostálógépnél *Gősi Ferenc* pályamester irányítja a munkát. Nincs nehéz dolga.

— *Itt nem kell szólni az embereknek munka közben* — mondta —, *mert a gép diktálja a tempót. Egy-egy vágányzár ideje alatt általában 180—200 méter hosszúságban végezzük el az alépítmény kőanyagának kirostálását. A múlt szombaton és vasárnap is dolgoztunk, hogy kihasználjuk a jó időt.*

★

Rengeteg kanyar tarkítja ezt a pályát. Nem volna gazdaságos, ha a kanyarok merész ívben hézagnélküli felépítményt fektetnének. Ilyen helyen hamar kopik a sín, gyorsabban kell cserélni. Ezért az ívekben csak 72 méter hosszúságban hegesztik össze a sineket.

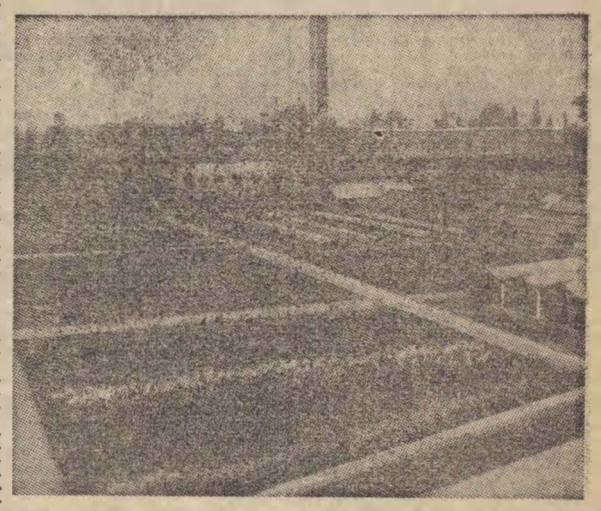
A munka terv szerint halad. Örülnek az épülő pályának a környékbeli állomások vasutasai és az erre felé utazó lakosok is, mert remélik, hogy nincs messze már az az idő, amikor gyorsabban járhatnak a vonatok Dorog felé...

(I. J.)

Virágos szolgálati hely

A Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség 4 és fél holdas kőbányai kertészetébe is belopódzott az ősz. A virágok közül legtovább a szegfű és rózsa birta. A deres reggelek azonban ezeket a kedvenc virágokat is csakhamar elhervasztják. Az évelő, cserepes növényeket folyamatosan beköltöztetik a szabadból a kellemesen fűtött üvegházakba.

Tulajdonképpen milyen célt szolgál a MÁV kőbányai kertészete? Mint ott jártunkkor elmondták, ők látják el különféle virágokkal és disznövényekkel a fővárosi pályaudvarokat és MÁV-hivatalokat, de ugyancsak a kertészet dolgozói virágosítják a budapesti igazgatóság vidéki állomásait, szolgálati helyeit, a laktanyákat, étkezdéket és kultúrotthonokat egyaránt. Évi forgalmuk meghaladja az egymillió forintot. Még egy jellemző adat: a mintegy 2300 négyzetméter üvegfelületű melegágyakban és üvegházakban 60—70 ezer cserepes virágot nevelnek.



Mint a felvétel is mutatja, a szabadtéri virágágyasokban már csak itt-ott tarkállanak virágok. A kertészet dolgozói is jobbára az üvegházakban tevékenykednek.

Bodó Bertalan csoportvezető és Kőhalmi Magdolna, a Kertészeti Technikum levelező hallgatója a szabadtéri fiatal hortenzia ágyásokat tisztítják a gyomnövényektől.

A mester és a tanítványai. Szilágyi Antal 22 éve dolgozik a kertészetben. Szolgálati főnökei kitűnő szakembernek tartják. A fiatalok is szívesen meghallgatják tanácsait. A képen Németh Györgynének és Szilágyi Etelkának magyaráz.

A szobanövények üvegházában Horváth Lajos csoportvezető kertészt látjuk, amint locsolja a szomjas növényeket. Horváth Lajos már 13 éve ápolja a kertészet gazdag virágállományát.

(Hemző Károly képriportja)

Az ifjúság alkoholizálásának okai és megelőzésének lehetőségei

A második világháború után az *európai országokban*, de éppúgy *Amerikában* és *Japánban* is az összlakosság alkoholfogyasztása 50 százalékkal emelkedett. Ez a jelenség a közvetlenül háborút nem viselő országokban is tapasztalható.

Franciaország 200 falujában végzett vizsgálat szerint az alkoholisták 40—80 százaléka fiatalkorú volt. *Japánban több mint 35 000 ifjúkorú alkoholistát tartanak számon.* Ennek következtében a bűnözés is rohamosan emelkedik.

Legfeltűnőbb az alkoholfogyasztás a két német államban: a Német Szövetségi Köztársaságban és a Német Demokratikus Köztársaságban 1957—58-ban a Német Szövetségi Köztársaságban a fejenkénti tiszta alkoholfogyasztás 6,1 liter, a Német Demokratikus Köztársaságban pedig 1 liter körül volt. *Nyugat-Németországban az alkoholisták 40 százaléka fiatalkorú.*

Az iszákos emberek korcsoportok szerinti nyilvántartásában a 17—18 évesek vezetnek és felülmúlják a 25—31 év közötti korcsoportba tartozók számát. Ezért 1956-ban az *Isztanbulban* megtartott nemzetközi antialkoholista kongresszuson külön felhívták a figyelmet az ifjúság alkoholizálásának jelenségére.

Bizonyos, hogy a nyugati országok ifjúságának alkoholizálást nem lehet egyedül a második világháború erkölcsromboló hatására visszavezetni, mert abban döntő módon a társadalmi berendezkedés kapitalista ellentmondásai is szerepet játszanak. Nálunk nincs ilyen mértékű alkoholizálás az ifjúság körében, de aggasztó jelenségekkel itthon is találkozunk.

Az ifjúság szervezete érzékeny az alkohollal szemben. A 18 éves ifjú a fermentatív funkciók csúcspontján áll. Mája épp úgy működik, mint egy 30 évesnek, talán még jobban is elégeti az alkoholt. Bizonyos, hogy egy 18 éves ifjú alkoholmámorát *testileg* nem kell olyan súlyosan elítélni, mint egy 30 évesét. Másként áll azonban az eset, ha *pszichés alapon* ítéljük meg a dolgot. Köztudomású, hogy az alkohol által ébresztett *felhangoltság* az egyén karakterstátusa és temperamentuma szerint kétféle reakciómódot vált ki: a kisebbik rész az alkoholmámorban elhatározza, hogy helyzetét megjavítja vagy a természete vagy a környezet átalakításával. A nagyobbik résznél a *felhangoltság élménye az ismétlés kényszerét hozza létre*, a mámor állandósításának, ismétlésének vágyával. Így alakul ki az alkoholizálás.

A gyermeknek felnőtté való érése egyáltalán nem diadalmenet, hanem sokszor küzdelmes, fájdalmas folyamat. Sokszor rádöbben sikertelenségére, mikor pedig hős szeretne lenni. Egyszerűbb tehát 40—50 mlgr alkohollal szeszmámorban elérni a hősiesség eszményképét. Ez a megvásárolt hősi élmény azonban nem állandósítható illúzió, amelyért súlyos árral fizet az az ifjú, akinek ennek következtében csökken a teljesítőképessége, ügyessége, kitartása, akaratereje és mindenek fölött felborul az egészséges életszemlélete. *Ezért a fiatalkorúak alkoholizmusát súlyosabban kell megítélni, mint az öregekét.*

Az alkoholizálást rendszerint *a felnőttként való mutatkozás vágya* indítja el az éretlen ifjúban. Azt gondolja, hogy az ivás felnőtté avatja. *Az ifjúság alkoholizálása tehát az alkoholista felnőttek nyomdokaiba való lépésnek meggyorsításából ered.* Szerepe van ebben még sok családi és környezeti ártalomnak, a rossz baráti körnek, esetleg idegrendszeri gyengeségnek, értelmi fogyatékosságnak vagy érzelmi elsivárosodásnak.

Ennél a ténynél természetesen nem lehet megállni. Szocialista társadalmunk törvényhozása ezért az ifjúság védelméről szóló rendelettel szabályozza az alkoholizálást, melynek értelmében 16 éven aluli fiatalkorúnak alkoholt nyilvános helyeken nem szolgálnak ki. De mi van akkor, ha a 16 év alatti ifjú 18 évesnek látszik és manapság egyre több van ilyen? Nagyon egyszerű a válasz: *kiszolgálják*. Nem elég tehát a törvény a fiatalkorúak alkoholfogyasztásának tilalmáról, ennek a tilalomnak a szülők és az egész társadalom fokozott összefogásával kell érvényt szerezni.

Dr. Réti László

ANDREJ PLATONOV:

Gyönyörű és eszeveszett világ*

(Malcev mozdonyvezető)

I.

A tolubejevi fűtőházban Alekszandr Vasziljevics Malcevet tartották a legjobb mozdonyvezetőnek.

Harmincesztendős volt, de már megszerezte az elsőosztályú mozdonyvezetői képesítést és évek óta gyorsvonatokat vezetett. Mikor fűtőházunk megkapta az első I. sz. típusú személyvonati mozdonyt, igen helyesen és ésszerűen, Malcevre bízták ezt a gépet. Malcevvel egy idősebb fűtőházi lakatos, Drabanov dolgozott segédként, de hamarosan letette a mozdonyvezetői vizsgát és áthelyezték egy másik mozdonyra, a helyére pedig engem osztottak be Malcev brigádjába; ezt megelőzően is segédmozdonyvezetőként dolgoztam egy kivénhedt masinán.

Az új beosztásommal meg voltam elégedve. Akkoriban a vontatórészlegünkön csupán ez az egyetlen I. Sz. típusú mozdony működött, s ennek már a látása is fellelkesített; képes voltam órák hosszat elnézegetni és olyan megható örömet, olyan gyönyörű érzéseket keltett bennem, akárcsak gyermekkoromban Puskin verseinek első olvasása. Na meg régi vágyam volt, hogy egy ilyen elsőosztályú gépész brigádjában dolgozzam, és eltanulhassam a nehéz gyorsvonatok vezetésének művészetét.

Malcev nyugodt egykedvűséggel vette tudomásul, hogy a brigádjába kerültem; úgy látszik, nem sokat törődött azzal, ki a segédje.

Mint mindig, indulás előtt ellenőriztem minden géprészt, kipróbáltam a műszereket, s ezek után megnyugodva útra készneк találtam a mozdonyt. Alekszandr Vasziljevics látta a munkámat, figyelte, de utána saját kezűleg ellenőrizte az egész gépezetet, úgy látszott, nem bízik meg bennem. Ez minden egyes alkalommal megismétlődött, és bár belül ez elkeseritett, lassacskán mégis hozzászoktam, hogy a főnököm állandóan beleavatkozzék a feladatkörömbe. Aligha megindultunk, már rendszerint el is feledkeztem a keserűségemről. Figyelmem el-el kalandozott a száguldó mozdony állapotát jelző műszerekről, a baloldali hajtómű munkájáról, meg az előttünk elterülő pályáról, s elnéztem Malcevet. A nagy mesterek megbízható magabiztosságával, az ihletett művészt jellemző elmélyültséggel vezette a szerelvényt, az egész külvilágot magába szívta, szinte átélte azt, és éppen ezért, uralkodott is felette. Alekszandr Vasziljevics tekintete jóformán üresen, közömbösen meredt előre, de tudtam, hogy ez a tekintet átöleli az előttünk fekvő pályát, a velünk szembe száguldó egész tájat, meg a térségbe vágtató mozdonytól felkavart szél által a törésről lesodort verebet is — még ez a veréb is magára vonta Malcev figyelmét, egy pillanatra félrefordította fejét, követte a veréb nyomát, mi történt vele ezután, hová repült.

Saját hibánkból sose késtünk; ellenkezőleg, gyakran megesett, hogy a kisebb állomásokon, meg kitérőknél, ahol megállás nélkül kellett volna áthaladni, visszatartottak bennünket, mert megelőztük a menetidőt, s csak ilyen kényszermegállással zökkenhettünk vissza a menetrendbe.

Rendszerint szótlanul dolgoztunk; Alekszandr Vasziljevics anélkül, hogy megfordult volna, időnkint kulcsával megkopogtatta a kazán falát, ezzel óhajtotta felhívni figyelmemet a gép működésének valamilyen rendellenességére, vagy így készített elő az ütem gyors változására, így akart éberen tartani. Mindig megértettem főnökömnek néma útmutatásait, s teljes odaadással dolgoztam, de a mozdonyvezető továbbra is úgy kezelt, idegenül, mintha egyszerű fűtő lennék, és a hosszabb megállókon állandóan ellenőrizte a zsírozókat, a dugattyúrúdház csavarjainak feszességét, kipróbálta az első tengely ágytokjait és mindegyiket. Utánam Malcev mindig újra megvizsgálta és megolajozta a mozdony valamelyik dörzsölődő részét, mintha az én munkámat semmisnek tekintené.

Egy ízben, amikor az egyik alkatrészt újra megvizsgálta utánam, meg is jegyeztem:

— Alekszandr Vasziljevics, a csúszósarut már ellenőriztem.

— De én magam akarom — válaszolta mosolyogva Malcev, s mosolyából olyan szomorúság áradt, ami megdöbbentett.

Csak később értettem meg e szomorúság, meg az irántunk megnyilvánuló egykedvűség értelmét. Azért érezte magát többnek, mint mi, mert a mozdonyt nálunk tökéletesebben megértette, s nem hitte, hogy akár én, akár másvalaki valaha is elsajátíthatja az ő tehetségének titkát, azt a titkot, amelynek segítségével egy időben láthatja az útba eső verebet meg a jelzőfényeket, egy időben, szinte tapinthatóan, érezheti a pályát, a szerelvény súlyát, meg a mozdony erőfeszítését. Persze, jól tudta, hogy buzgalom meg igyekezet terén esetleg túl is szárnyalhatjuk, de azt már nem birta elképzelni, hogy a mozdonyt nálánál jobban szeressük és nálánál jobban vezessük a szerelvényt — mert hisz úgy gondolta, hogy jobban vezetni, mint ő, már nem is lehet. Ezért szomorkodott Malcev a társaságunkban; a saját tehetsége szomoritotta el, úgy nyomasztotta, mint a magány, s nem tudta, hogyan magyarázza ezt meg nekünk, hogy mi is megértsük.

S valóban, képtelenek voltunk felfogni a hozzáértést. Egyszer kértem, engedje, hadd vezessen önállóan a szerelvényt. Bele is egyezett, hogy negyven kilométeren át én vezessek, addig ő az én helyemet foglalta el. Vezettem — s húsz kilométer után már négy perc késésünk volt, a hosszabb emelkedéseken pedig képtelen voltam óránkint harminc kilométeres sebességnél többet elérni. Malcev átvette tőlem a vezetést, az emelkedéseket ötvenkilométeres sebességgel vette, a kanyarokban nem rázott a mozdony, mint nálam, és hamarosan behozta az általam elszalasztott időt.

(Folytatjuk.)

* Részlet az író hasonló című novellaskötetéből.

Háziversenyekkel a Kilián-pontokért

Örvendetesen megnövekedett a sport iránti érdeklődés az esztergomi pályafenntartási főnökség dolgozói körében az idei tavasz óta. Nem csoda ez, s nem is a véletlen műve. Azóta van így, amióta ide került a főnökség élére Hámor Mátyás főmérnök. Ő hozta magával ezt a nagy sportszeretetet. Kitűnő eredménnyel végezte a középfokú sportvezetői tanfolyamot. Az ilyen vezető nem is tud meglenni sportélet nélkül.

S ennek hasznosságáról halljunk szóljunk az alábbiakban:

Az esztergomi pályafenntartási főnökség új legénységállásának sok lakója van. A legtöbb ember nem tudott mit kezdeni a szabadidejével. Az ilyenek, amíg a pénzükből futotta, a kocsmában kereste a szórakozást. Látta ezt az új főnök is, hiszen velük lakik. Az egyik gyűlésen előállt a javaslattal:

— Vegyünk részt a Kilián sportmozgalomban! — Az embereknek tetszett a gondolat és nekiláttak, hogy megteremtsék a sportolás előfeltételeit.

Óbudától Almásfüzitőig hét szakasz tartozik a főnökséghez. Azok is megmozdultak a hívó szóra. 110 dolgozó jelentkezett a Kilián-mozgalomban való részvételre.

A jelentkezési díjak befizetése itt sem ment simán. Sokalták a tíz forintot. Ezért csak két forintokat gyűjtöttek a szervezők, amit a mozgalom adminisztrációjára, az igazolásokra kell befizetni, hogy jelvényt is kapjanak majd, akik próbáznak. Éppen azt az összeget nem tudták összeszedni, amiből sportfelszereléseket vásárolhattak volna.

Mégis összeadták a pénzt, amikor elkészült a bitumenes tekepálya a legénységállás kertjében, s nem volt golyó, amit gurítsanak rajta. Az a 280 forint sokak benevezésével ért fel. Labdákat is kellett venni. Vasgyűjtést rendeztek és a vas árából mindjárt lett pénz labdákra és asztaltenisz-felszerelésre is. Az állomástól kaptak egy ócska pingpong-asztalt. Felújították, s most ott áll a legénységállás kultúrtermében. Esténként azon gyakorolnak a fiatalok, bár néha az idősebbek is kedvet kapnak egy kis ütögetésre. Az is megemlítendő — ha már az anyagiakon a sor —, hogy a piliscsabai és az óbudai szakasznál is vettek egy-egy futballt.

Házibajnokságot hirdettek labdarúgásban, tekében, asztaliteniszben és sakkban. Tekében és labdarúgásban már befejezték a küzdelmeket. A legnagyobb sikere a labdarúgásnak volt. Így beszélnek erről a bajnokság résztvevői:

— Eleinte nehezen ment a játék, de már jól hozzászoktunk és meg is kedveltük. Az asszonyok is rendszeresen kijöttek a mérkőzésekre és biztattak bennünket. Igazán jó szórakozás volt — mondta a 47 éves Lantos Imre.

— Középcsatárként játszottam a csapatban — mondta Schmikl Ferenc pályamester. — Nálunk, sajnos, 45 év volt az átlagkor, ezért majdnem utolsók lettünk a bajnokságban.

November végén értékelik a Kilián-mozgalom eredményeit. A tervezett ünnepség jó alkalom lesz a további feladatok megbeszélésére is.

Ma már úgy vannak, hogy nem tudnának meglenni rendszeres sportolás nélkül az esztergomi pályafenntartás dolgozói. Ez a Kilián-mozgalom egészséges szellemének, s a lelkes szervezőknek köszönhető. Ott tartanak, hogy fokozatosan bekapcsolódnak az esztergomi városi bajnokságba is. Az asztalitenisz- és a röplabda-bajnokságba már neveztek egy-egy csapatot.

Kezdetnek ez szép eredmény.

L—cz

Jubileumi vívóversenyeket rendez a BVSC

A vasutas vívósport hónapja lesz november. A tizenhét vívószakosztály élversenyzői, az első és másodosztályú versenyzők részvételével november 4—6 között a BVSC Tanács körúti vívótermében bonyolítják le az egyéni országos vasutas-bajnokságot. Vívósportunk fejlődésének egyik értékmérője, hogy ebben az esztendőben első alkalommal a párbajtőrben is megrendezik a bajnokságot. Az eddig befutott nevezések alapján mind a négy fegyvernemben népes mezőnyök indulására számít a szakvezetés.

A vasutas-bajnokságon kívül az 50 éves fennállását ünneplő BVSC három versenyt rendez novemberben. A másodosztályú nők részére november 11-én és 12-én rendeznek versenyt. Egy héttel később a női élgárda az utánpótlással méri össze tudását, míg november 26-án a párbajtőrözők Kovács-emlékversenyére kerül sor. Mindkét verseny előmérkőzéseit a Sportcsarnokban, a női döntőt a Vezérigazgatóság kultúrtermében, a párbajtőr döntő csörtét pedig a KPM Dob utcai tornatermében rendezik meg. Ezek a versenyek egyben pontszerző versenyek is a szövetségi kupáért.

A vasutas-vívók novemberi versenysorozatához kapcsolódik a december első napjaiban megrendezésre kerülő vasutas ifjúsági vívó kupa utolsó fordulója. Ezúttal dől el, hogy a 17 szakosztály ifjúsági vegyescsapatai között egész éven át folyó versenyben melyik csapat végez az első helyen. Az eddigi eredmények alapján a Szegedi VSE, a Tapolcai MÁV IAC és a BVSC csapata áll a legjobban, de ott van nyomukban a Debreceni VSC és a Keszthelyi MÁV csapata is.

Ünnepélyes tanévnyitás Szegeden

Október 12-én délután több mint száz „öregdiák" gyűlt össze Szegeden a MÁV Petőfi Sándor Kultúrotthonban a dolgozók általános iskolájának ünnepélyes megnyitására. Képviseltette magát az ünnepségen a vasutasszakszervezet megyei bizottsága, a Hazafias Népfront bizottsága, a MÁV szegedi igazgatósága és több szolgálati főnökség is.

Bartha József általános iskolai igazgatóhelyettes rövid megnyitója után két kislány kedves szavalattal köszöntötte a tanuló felnőtteket. Majd *Gulácsi Zoltán*, a Hámán Kató utcai általános iskola igazgatója mondta el ünnepi beszédét. Emlékeztetett a népelnyomó Horthy-korszak iskolapolitikájára, méltatta az országgyűlés által elfogadott új oktatási törvényt és szólt a végrehajtásával kapcsolatos feladatokról. Dicsérte a tavalyi évfolyamok hallgatóit, akik fáradságos munkájuk mellett a tanulásban is helytálltak. Kérte a vasutas dolgozókat, hogy az idén is szorgalmasan tanuljanak.

Ebben az évben 151 vasutas jelentkezett a dolgozók általános iskolájába. Közülük 20 a levelező tagozatra jár. A VIII. osztály a legnépesebb, 56 tanulója van. Reméljük, eredményes lesz számukra ez a tanév.

T. K.

Pályázati felhívás az V. országos vasutas fényképkiállításra

A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya 1962. januárjában a vasutas fotoszakkörök tagjai, vasutas fotoamatőrök, nyugdíjasok és a vasutas családtagok részvételével megrendezi az V. országos vasutas fényképkiállítást.

Részvételi feltételek

I. csoportban: fekete-fehér képek az alábbi témakörökből:

1. Vasutas dolgozók élete, munkája a felszabadulástól napjainkig.

2. Szabadon választott témák.

A kiállításra ajánlott képeket 30×40 cm-es, de legalább 24×30 cm-es nagyságban kell elkészíteni.

II. csoportban: színes felvételek szabadon választott témakörökből. A legkisebb képméret 13×18 cm.

Színezett, valamint az előző országos vasutas fényképkiállításokon bemutatott képek nem vehetnek részt a kiállításon. A szakszervezet elnöksége a kiállítás megnyitásakor a legjobb képeket díjazza.

A kiállításra ajánlott képeket 1961. december 10-ig a szakszervezet kultúrnevelési és sportosztályára (Budapest, VI., Benczur utca 41.) „Fotokiállítás" megjelöléssel kell beküldeni.

A fenti határidő után érkezett képeket a rendezőbizottság nem veszi figyelembe.

A kiállításra beküldött képeket fotóművészekből és a szakszervezet képviselőiből alakuló zsüri bírálja el.

Ne ilyen módszerrel...

Harminckét vasutas dolgozó jelentkezett *Balatonboglár*on az általános iskolába. Nem rossz eredmény ez, hiszen majdnem mindenki beíratkozott itt az általános iskolába, aki még nem végezte el a nyolc osztályt. A szervezés módszereit illetően azonban komoly panaszt hallottunk. Ennek nyomán alkalmunk volt találkozni Balatonboglár sírva tanuló asszonyokkal.

Valamennyien a kertészetben dolgoznak. *Rohács Istvánné Kiskomáromban* lakik, 24 éves, egy 5 éves kisfia van. Lakott területtől távol, egy őrház mellett van az otthona. Erdőn keresztül vezet az útja hazafelé.

— Hogyan tegye meg ezt az utat egy magányos nő késő éjszaka? — kérdezte Rohácsné aggódó arccal. *— Édesanyám beteg, a férjemtől való félben vagyok. Van éppen elég gondom, most nem tudom elvégezni a nyolcadik osztályt.*

— Mégis miért íratkozott be? — kérdeztük.

— A szakszervezeti bizottság titkára azt mondta, hogy *aki nem iratkozik be, azt elküldik a vasúttól.*

— Azt mondták, hogy mindenkinek kell iskolába járni, hát beiratkoztam a hetedik osztályba. De mi lesz, ha nem megy a tanulás? — kérdezte aggódva *Tóth Györgyné.*

Horváth Lászlóné elmondta, hogy örülne, ha sikerülne elvégeznie az általános iskolát, de őt is nagyon bántja, hogy kényszerítették az iskolapadba. Panaszkodott a kényszer miatt *Kafka Lászlóné* és *Wöller Mária* is.

Íme így vélekednek az iskoláról ott, ahol fenyegetéssel helyettesítik a meggyőző agitációt. Az ilyen módszer azokat is elkedvetleníti, akik egyébként szívesen tanulnának. A kertészetben dolgozó asszonyok is elmondták, hogy tetszik nekik az iskola, a tanárok igen nagy szeretettel foglalkoznak velük, de megalázónak tartják, hogy úgy lettek oda kényszerítve.

Molnár János bizonyára jót akart azzal, hogy minél több balatonboglári vasutas járjon iskolába. De ezt a helyes célt helytelen módszerekkel kívánta elérni.

L. J.

Tudományos és műszaki filmfesztivál lesz Budapesten

November 16—25 között rendezik meg *Budapesten a II. nemzetközi tudományos és műszaki filmfesztivált.* Ezen a különböző országokból beérkező mintegy 400 film kerül bemutatásra. A filmfesztivál idején a *Nemzetközi Tudományos Filmszövetség* egyik szekciója is ülést tart fővárosunkban.

A filmfesztiválon bemutatnak a vasúti közlekedésről és a járműfejlesztésről szóló filmeket is.

Rendkívül jelentős ez, hiszen lehetőséget ad az összehasonlításra, a nemzetközi tapasztalatcserére. A vasutasokat érdeklő filmek is többfélék. Láthatunk majd gyártmányt, termelési folyamatot bemutató, üzemszervezéssel és munkavédelemmel foglalkozó filmeket.

Szólni kell arról is, hogy a rendezők lehetőséget kívánnak nyújtani a magyar műszaki és fizikai dolgozóknak arra, hogy a fesztiválon bemutatott filmekből megismerjék a világ technikai színvonalát reprezentáló legmodernebb gépeket, berendezéseket és a legkorszerűbb technológiai eljárásokat. Ezért a fesztivált követően

november 27 és december 6 között iparági szakmai bemutatókat tartanak a fesztivál filmjeiből.

A közlekedés és a járműipar szakmai filmbemutatói november 27—29-én lesznek, mindhárom napon délután 4 órai kezdettel. Bővebb felvilágosítást a fesztivál rendezősége ad. (Budapest, V., Szabadság tér 17. Telefon: 116—792.)

Nyugdíjasok búcsúztatása

Zsúfolásig megtelt Pécs állomás oktatóterme, amikor összegyűltek a vonatkísérők, hogy búcsút vegyenek három nyugdíjba menő munkatársuktól.

Körmendi Ferenc vezető főellenőr 37 évi, Pártai Imre vezető főellenőr 27 évi, Viszlói Pál vezető főellenőr 25 évi szolgálat után tette le most a nehéz vonatvezetői bőrtáskát.

A nyugdíjasok családtagjaikkal együtt jöttek el a búcsúzásra. Az ünnepségen Tokai Gyula intéző méltatta a három idős vasutas lelkiismeretes, példamutató munkáját.

A nyugdíjba vonuló dolgozóknak munkatársaik nevében szép ajándékokat adott át Gerecs István állomásfőnök. Kérte őket, hogy gyakran látogassák meg az állomást és tanácsaikkal segítsék a fiatalokat. Vasutas jókívánsággal fejezte be szavait: „Jó utat és egészséget!" kívánva elkövetkezendő nyugalmas napjaikra.

L. F.

A Hivatalos Lapból

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

40. számból: 123680/1961. I 7. A. I. Menetrendfüggelék és a Menetrendfüggelék Zárt Táblázati című szolgálati utasítások 1961. évi kiadása.

123202/1961. I 8. D. Tényleges és nyugdíjas vasúti alkalmazottak arcképes igazolványának érvényesítése az 1962. évre.

41. számból: 124009/1961.; I/2.B. A SZOT Elnökségének és a KISZ központi bizottságának irányelvei a „Kiváló Ifjú Mérnök" és a „Kiváló Ifjú Technikus" cím elnyerésének feltételeire.

113988/1961. I 2.B. Fordulószolgálat szerint foglalkoztatott dolgozók éjszakai pótléka.

A békehegedű

Czinege József a Budapest Nyugati pályaudvar átmeneztője a Szovjetunióba készül. Miért adunk erről hírt, amikor ezrek indulnak ma már hazánkból a kommunizmust építő Szovjetunióba? Egyszerű a magyarázat. Czinege József nem mindennapi ajándékot visz. Egy maga készítette hegedűt akar átadni régi ismerősének, David Ojsztrah világhírű hegedűművésznek.

Ez a hegedű nem mindennapi alkotás. Czinege József — akinek 6 cm-es miniatür hegedűjét korábban megvásárolta az Iparművészeti Múzeum — nyolc hónap alatt habos jávorfából és fenyőből egy békehegedűt készített.

A hegedű teste elüt az általánosan ismertektől. Nem a szokásosan ívelt vonalú, hanem csipkézett szélű. A kulcsok ötágú csillagot képeznek, a nyakon a csiga helyett fehér békegalamb látható. A hátán ébenfa berakással a magyar címer és egy ötágú csillag.

A magyar—szovjet barátság jelképének szánja Czinege József, s azzal a gondolattal kívánja Moszkvában átadni, hogy a világ legavatottabb művészei egyikének kezében a békés élet, a békés építés dalát zengje a béke hegedűje.

HÍREK

A négylábú segítőtárs

Egy kutyáról van szó, mely — bár a jogi kapcsolat egy kissé homályos — a vasút tulajdona. És mert szolgálatot végez a vasútnak, hát vasutasnak minősülhet...

Egy napon, egy állomáson, egy őrhelyre toppantam be. A kocsirendezők, váltókezelők képezte kör közepén ült a „collega". A szügyét takaró világos szőr úgy hatott, mint egy mellvéd. Fülei hegyesen, keményen álltak. Szemei villogtak. Félretartott fejjel nézett rám. Méregetett. Ki vagy? Mit akarsz? Mi dolgod itt? Látszott, mérlegeli a személyemet. Aztán egyet mozdult... Körülszaglászott. Úgy látszott, kielégítő volt a rövid káderem, mert megcsóválta a farkát.

Miféle kutya ez? — kérdeztem. — A vasútőrségé — volt a válasz. Kísérgeti az őrt. Vigyáz a vasúton gördülő értékekre.

Okos, értelmes. Egy csülökcsontért sem menne a kocsik alá. Jobbra-balra tekinget, ha belép a vágányok közé. Kíváncsi voltam a tudományára. Óvatosan eltüntem egy fékbódéban és úgy zörögtem, mint aki rosszban sántikál. Villanásnyi idő sem telt el és ott termett. Szerencsémre az őr is, aki megmentette a veszélyben forgó irhámat.

Rövid magyarázkodás után kibékültünk és hosszú lejáratú barátságot kötöttünk, valahányan jelenlevők, a nagyszerű négylábú segítőtársunkkal.

— lyf —

— Két gőzmozdonyt selejteztek ki az elmúlt hetekben a nyíregyházi kisvasútnál. Az egyik 52 évig üzemelt és 1 millió 248 000 kilométert futott. Az öreg masinák helyett dieselmozdonyokat kap a kisvasút.

★

— Helyes kezdeményezés született a Veszprém megyei szolgálati helyeken. A munkavédelmi őrség tagjai naplóba rögzítik az őrjáratok során szerzett tapasztalatokat, s ezt esetenként az illetékes dolgozóval is aláíratják.

★

— A KISZ-szervezet felvilágosító munkája nyomán 450 fiatal jelentkezett az ifjúság az szocializmusért mozgalomba a debreceni járműjavítóban. Eddig 110 fiatal teljesítette a feltételeket.

★

— A pécsi csomópont KISZ-szervezetei már hozzáfogtak a szakma ifjú mestere mozgalom következő versenyszakaszának szervezéséhez. A jelentkezésekből arra lehet következtetni, hogy az elmúlt évekhez viszonyítva többen vesznek részt a mozgalomban.

★

— A tényleges katonai szolgálatra bevonult fiatalok helyett is elvégzik a munkát a szolnoki járműjavító kocsiosztályának kiszistái. Így szól a vállalás, amely a legutóbbi KISZ-taggyűlésen született.

★

— Munkavédelmi őrséget szerveztek Budapest Ferencváros és Záhony állomáson a szakszervezet központi vezetőségének június 23-i határozata nyomán.

★

— Izotópos jelzőberendezések működésének vizsgálatára októberben újabb kísérletsorozatot indítottak a japán vasútvonalakon.

★

— Megkezdte házi próbafutását a második Rába-Balaton motorkocsi, amelyen több korszerűsítést hajtottak végre a Győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár szakemberei. A többi között módosították a vezetőállást és a tranzisztoros vezérlést is tovább tökéletesítették.

★

— Öt műszaki tanfolyam indult a debreceni járműjavítóban. Az öt tanfolyamra összesen 220 dolgozó jelentkezett.

★

— Ünnepi műszakot kezdeményeztek november 7-e tiszteletére a komáromi vasutasok. A műszak alatt elsősorban a kocsik megfelelő kihasználására és gyors mozgatására fordítanak nagy gondot.

★

— Szegedi vasutas színjátszók sikere. A szegedi MÁV Petőfi kultúrotthon színjátszói október 15-én nagy sikerrel mutatták be a Tavaszi keringő című zenés vígjátékot Mihálytelek termelőszövetkezeti községben.

★

— Röpgyűléseken foglalkoztak az országgyűlés ülésével és az SZKP XXII. kongresszusával a pécsi csomópont szolgálati helyein.

★

— Séta Operettországban címmel nagysikerű hangversenyt adott a szegedi MÁV Petőfi kultúrotthon szimfonikus zenekara a kultúrotthonban. A hangversenyt több mint négyszázan hallgatták meg.

★

Helyreigazítás. Lapunk 19. számában „Alkoholellenőrzés és szolgálatképesség" című írásunk tévesen közölte, hogy Újszász állomáson kellett az italboltból előhozni az egyik málházót alkoholvizsgálatra. Ez az eset Abonyban történt.

A szerkesztőség üzeni

Bognár Károly, Tapolca; Bódogh Mihály, Dombóvár; Tótka Károly, Sziládi Sándor, Ördögh János, Cserháti József, Szeged; Sallai István, Várpalota; Kinka László, Cegléd; Herpai Antal, Budapest; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Marosan Pál, Debrecen; Behán Rozsa, Kazincbarcika; Leiti Ferenc, Várnai László, Pécs: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Horváth György, Középrigóc; Reznák Ferenc Budapest: Leveleiket illetékesekhez továbbítottuk.

Győrffy Sándor, Budapest: Verse közlésre nem alkalmas.

Üveges Imre, Debrecen: Kérjük, részletesebben írjon a levelében vázolt problémáról.

Keszthelyi Béla, Újszász: Igaza van, cikkírónk tévedett. Helyreigazítást közlünk.

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

TELEFONPRÓBA

— Halló, szolgálattevő elvtárs, vezetünk 1:0-ra!

KITERHELÉS

— Na, még egy kicsi mehet rá.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. NOVEMBER 18.

Ahol a hosszú síneket hegesztik

(Riport a 3. oldalon)

Feladataink a SZOT XI. teljes ülésének tükrében

November 3-án tartott *XI. teljes ülésén* második ötéves tervünk végrehajtásából adódó tennivalókat vitatta meg a *Szakszervezetek Országos Tanácsa.* A teljes ülés megállapította, hogy az országgyűlés által törvényerőre emelt második ötéves terv — amely a szocializmus építésének további programját jelenti —, számol a hazai és nemzetközi adottságokkal, reális és megvalósítható. Biztosítja a népgazdaság egészének további töretlen fejlődését, *pártunk VII. kongresszusa* által meghatározott alapvető célkitűzések megvalósítását.

Második ötéves tervünk

a dolgozók millióinak terve,

mert munkásosztályunk, dolgozó parasztságunk, egész dolgozó népünk vágyai, szükségletei öltenek benne testet, és mert megvalósításuk a dolgozó tömegek tudatos, cselekvő részvételét igényli. A szakszervezeteknek az elkövetkezendő időkben a legmegtisztelőbb feladatuk, hogy szorgalmas és munkaszerető népünknek a szocialista haza iránti [illegible] a szocializmus ügye iránti odaadását, lelkesedését és alkotó tettvágyát a terv megvalósításával kapcsolatos legfontosabb tennivalok megoldására irányítsák.

Tervunk megvalósításához mindenekelőtt békére, a békés építőmunka biztosítására van szükség. Ezért a SZOT, a magyar szakszervezetek, teljes mértékben azonosítják magukat pártunk és kormányunk azon eltökéltségével, hogy

a béke megvédését előtérbe helyezve, szocialista vívmányaink megvédésére honvédelmünket megerősítsük.

A béke legfőbb biztosítéka a szocialista tábor országainak ereje.

A SZOT XI. teljes ülése fontos követelményként határozta meg azt is, hogy minden szinten, *torzítás nélkül* érvényesüljön a párt politikája. A szakszervezetek nyújtsanak segítséget az állami, gazdasági vezetésnek, hogy egyöntetűen értelmezzük a feladatokat és azokat egyöntetűen hajtsuk is végre. Feladataink nagyok és sok tekintetben *újszerűek.* Minőségileg magasabb követelményeket állítanak mind a gazdasági, mind pedig a szakszervezeti vezetés elé.

A szocialista munkaversenyt még szorosabban a második ötéves terv célkitűzéseinek megvalósítására kell irányítani. Szakszervezeteink a gazdasági vezetéssel együtt

olyan célokat tűzzenek a versenyben részt vevő dolgozók elé, amelyek teljesítése további erőfeszítésre, a még kihasználatlan tartalékok feltárására ösztönöznek.

Szakszervezeteink kísérjék figyelemmel és akadályozzák meg a tervek *mennyiségi túlteljesítését* ott, ahol ezek nem népgazdasági, hanem csak szűk vállalati érdekeket szolgálnak.

Mindenütt a tervek minőségi mutatóit kell teljesíteni és túlteljesíteni. Helyes és szükséges a tervek túlteljesítése olyan [illegible], amelyek *elsősorban exportterveink túlteljesítését* szolgálják, továbbá, amelyre népgazdaságunknak feltétlen szüksége van és a termék előállításához szükséges nyersanyag felhasználása nem akadályozza más tervfeladatok teljesítését.

Kimondja *a SZOT XI. teljes ülésének* határozata azt is, hogy szakszervezeti szerveink a szocialista munkaverseny fellendítése érdekében lépjenek fel a helyenként tapasztalható *bürokratikus* jelenségek ellen. Gondoskodjanak arról, hogy üzemeinkben

rendszeresen értékeljék a vállalások teljesítését.

Fordítsanak különös figyelmet a szocialista brigádok felkarolására. A *szocialista brigádok* példamutatása a termelésben, a közügyek intézésében, a szocialista életmód keresésében élesztője, magja lehet a szocialista verseny további fellendítésének, ezért is helyes, ha a szocialista brigádok tagjait az őket megillető társadalmi megbecsülésben részesítjük.

Az *újító és ésszerűsítő* mozgalmat tegyük a szocalista munkaverseny szerves részévé. Az újítók tevékenységét a tervfeladatok közvetlen elősegítésére és a munkásvedelem javítására kell irányítani. Szakszervezeteink ösztönözzék az újítókat, a gazdasági és muszaki vezetőket arra, hogy

ismerjék meg más üzemek korszerű eljárásait és a külföldi üzemek legjobb tapasztalatait.

A továbbiakban *a műszaki propaganda* és a *műszaki képzés* fontosságáról szól a határozat, majd a tervezés demokratizmusáról megállapítja: *fokozottabb mértékben kell bevonni a dolgozókat a tervfeladatok kialakításába.*

Fontos követelmény a szakszervezetekkel szemben, hogy

a gazdasági feladatok segítése párosuljon az emberekről való mindenirányú gondoskodással.

Ez jusson kifejezésre mindenekelőtt abban, hogy lelkiismeretesen foglalkozunk a dolgozók ügyes-bajos dolgaival, élet- és munkakörülményeik javításával.

Az ötéves tervben kitűzött célok megvalósítása felkészültebb, magasabb szintű, céltudatosabb vezetést igényel a szakszervezeti vezetőszervektől is. A vezetés minden láncszemében előtérbe kell helyezni a határozatok végrehajtásának megszervezését és ellenőrzését. Növelni kell minden szinten a szakszervezeti vezetőszervek, különösen uzemi szerveink önállóságát, felelősségét. *Fel kell lépni a megoldást felülről váró szemlélet ellen.*

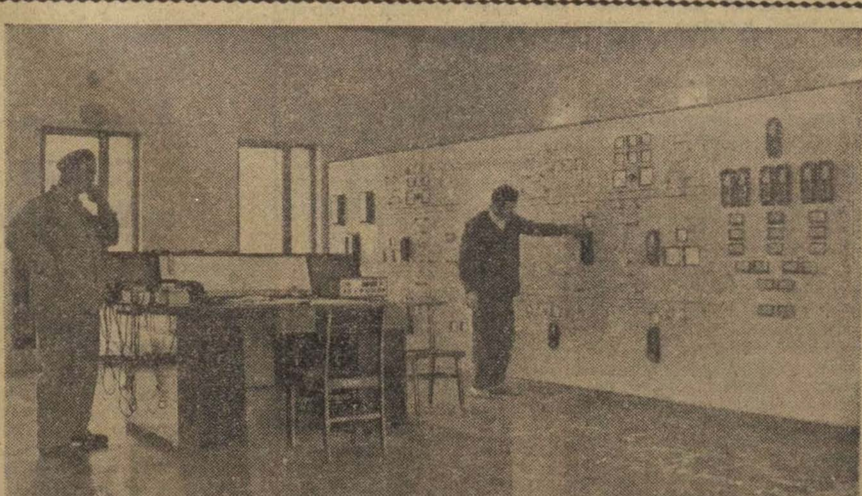
Szigorúan felelősségre kell vonni mindazokat, akik a dolgozók bírálatait elfojtják vagy megtorolják.

A párt- és kormányhatározatok, az állami és tervfegyelem betartása és betartatása, a bürokrácia elleni kíméletlen és következetes harc a vezetés megjavításanak elengedhetetlen feltétele. A munkásokkal való szorosabb kapcsolat kiépítésével, jobban figyelve a dolgozók jelzéseire, észrevételeire, segíthetjük legjobban mind a gazdasági, mind a szakszervezeti vezetés színvonalának megjavítását.

Ünnepi műszak az SZKP XXII. és az SZVSZ V. kongresszusa tiszteletére

A *szolnoki járműjavító* dolgozói egész sor vállalást tettek az *SZKP XXII. kongresszusa* és a *Szakszervezeti Világszövetség* közeljövőben sorra kerülő V. kongresszusa tiszteletére — második félévi tervük sikeres teljesítésére. Többek között vallalták az idei évre tervezett 86,9 százalékos költséghányad 0,5 szazalékkal való csökkentését és a tervezett termelékenység további 1 százalékkal történő növelését. A javítások átfutási idejét 10 százalékkal kívánják csökkenteni.

Vállalásaikat röpgyűléseken beszélték meg. Ezeken kezdeményezték azt is, hogy az SZKP XXII. kongresszusa, valamint a SZVSZ V. kongresszusa tiszteletére egy hónapig tartó ünnepi muszakban vesznek részt, hogy még eredményesebbé tegyek munkájukat.



A tervek szerint még ebben a hónapban bekapcsolják a füzesabonyi villamos vonalfelügyelőség alállomását. A képen az alállomás dolgozói a berendezést próbálják (MTI Fotó, Lajos György felv.)

Torlaszok a vasúti pályán

November 3-án a *Róma—Ostia* közötti vasútvonalon csaknem egész napra megbénult a forgalom. Ezúttal nem a vasutasok sztrájkja okozta a zavart, hanem az a néhány ezer utas, elsősorban azok a dolgozók, akik ezen a vonalon járnak munkahelyükre. Az utasok tiltakozásul a menetdíjak felemelése ellen eltorlaszolták a vasúti pályát, s emiatt forgalmi akadály keletkezett.

A miskolci igazgatóság vezet az éves versenyben

Az igazgatóságok egymásközti versenyében kimagasló eredményt ért el *a szegedi igazgatóság, amely mind a második, mind a harmadik negyedévben elnyerte a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és szakszervezet elnökségének vándorzászlaját s az első helyezéssel járó százezer forint pénzjutalmat.*

Javultak az eredmények a miskolci igazgatóságnál is. A miskolciak a harmadik negyedévben a második helyen végeztek. Meglepő a debreceni igazgatóság szeptember havi második és a harmadik negyedévben elért harmadik helyezése. Annal is inkább, mivel az első félevben a debreceni igazgatóság meglehetősen hátul kullogott a versenyben.

Az igazgatóságok egymas közötti versenyében a harmadik negyedév után — az éves versenyben — a következőképpen alakult a sorrend:

1. *Miskolc*	939	pont
2. *Szeged*	929	pont
3. *Budapest*	918	pont
4. *Pecs*	905,5	pont
5. *Debrecen*	886	pont
6. *Szombathely*	884,5	pont

Mint a táblázatból is kitűnik, a korábbi években élenjáró pécsi igazgatóság vezető helyét a miskolciak vették át. Bár az őszi forgalomban a pécsiek újból az élenjárók között vannak.

Az eddig elért eredmények egyébként azt mutatják, hogy az év hatralevő időszakában meg nagyobb erőfeszítesre, még szervezettebb, fegyelmezettebb munkára van szükség, ha azt akarjuk, hogy maradéktalanul teljesítsük a vasútra háruló szállítási feladatokat. Az eltelt kilenc hónap alatt ugyanis az — éves tervben előírt — elszállítandó összes árusúlynak csak 72,5 százalékát szállítottuk el, tehát 2,5 százalékkal adósak maradtunk. Az év hátralevő részében tovább kell javítani az eredményeket. Másfél honap alatt a jelentkező szállítási igényeket maradéktalanul ki kell elégítenie a vasútnak.

A szolgálati vezetőknek [illegible] a vasút valamennyi dolgozójának azon kell fáradoznia, hogy a feladásra kerülő áru az összeállított elegyek mielőbb eljussanak rendeltetési helyükre.

Augusztusban harmadik helyen végeztünk a nemzetközi munkaversenyben

Az igazgatóságok munkájában — az igazgatóságok egymásközti versenyének célkitűzései mellett — még nem tükröződik az 1961. júl. 1-vel kezdődött nemzetközi munkaverseny. A tapasztalatok ugyanis azt mutatják, hogy az eddigi intézkedések még nem elegendők ahhoz, hogy továbbjavítsuk eredményeinket. Még mindig meglehetősen sok az egy vonatra eső késési idő. Az érdekelt igazgatóságoknak, határállomásoknak és a budapesti pályaudvaroknak arra kell törekedniök, hogy a minimálisra csökkentsék a nemzetközi vonatok késését.

A nemzetközi munkaversenyben az augusztusi eredmények alapján a következőképpen alakult az érdekelt országok közötti sorrend:

1. *Lengyelország,*
2. *Bulgária,*
3. *Magyarország,*
4. *NDK,*
5. *Csehszlovákia.*

A szocialista címért versenyez a November 7 brigád

Békéscsabán a muszaki kocsiszolgálatnál nemrég versenyszerződést kötött a szocialista cím elnyerése céljából a *November 7. brigád.* Vállalásukban ígéretet tettek a kocsik gondos karbantatására, különös tekintettel a kulföldre menő kocsikra. A brigád fiatalabb tagjainak átadják a gyakorlati munkában szerzett tapasztalatokat. Az oktatásokon való pontos megjelenés, közös színház- és mozi-látogatás is szerepel a szerződésben.

A November 7. brigád tagjai eddig is sok tapasztalatot vettek át a szovjet műszaki kocsiszolgálattól és örülnek, hogy ket tagjuk *Müller Dezső* és *Dancso Géza* a Szovjetunióba utazhat tapasztalatcserére.

A November 7. brigad arra törekszik, hogy a lehető legjobban együttműködjék a többi munkabrigáddal, hogy a kocsik karbantartásánál, javításánál ne legyen fennakadás. A legnagyobb fegyelmezettséggel mutatnak példát szolgálatuk ellátásában. Eddigi eredményeik alapján bízhatunk abban, hogy a November 7. brigád tagjai: *Dancsó Géza, András Pál, Fazekas Sándor* és a többiek becsülettel teljesíteni fogják amit ígértek

Boldizsár Gyula

Amihez hasznos volt a Duna alacsony vízállása

Nagy erővel folyik *Komáromban* a felvételi épület átepítése. A budapesti magasépítési főnökség tájékoztatása szerint a 4,5 millio forintba kerülő felújítási munkálatok biztatóan haladnak. A munkálatokat ugy szervezték meg, hogy az állomás nagy személy- es teherforgalma az átépítés alatt is zavartalanul lebonyolítható.

Az építkezes dolgozoinak jó munkája, a vasutasnapra tett felajánlásuk teljesítése lehetővé tette, hogy a forgalmi szolgálat dolgozoi végleges helyükre költözhettek. Tető alatt vannak már a várotermi és az éttermi helyiségek is és számítani lehet arra, hogy december vége helyett már november végén átadják ezeket rendeltetésüknek. Az előcsarnok munkálatainál tapasztalható némi lemaradás a tervmódosítás miatt.

Érdekességként megemlíthető, hogy a Duna alacsony vízállása hasznos volt az átépítés szempontjából. A Duna alacsony szintje miatt a talajvíz szintje is süllyedt, így az épület mély alappillérei víztelenítés nélkül lehetett megépíteni. Ezzel 60 ezer forint költséget takarítottak meg és gyorsították az építkezést.

Újabb sztrájkmozgalmak Franciaországban

A francia vasutasok októberi bérharca sztrajkmozgalommal ért véget. Október 17-én különösen az ország déli részében okozott nagy kárt a vasút forgalmában a sztrájk. A párizsi csomóponton kívül 24 órás sztrájkra került sor Lyonban, St. Etienne-ben, Marseille-ben [illegible]zában, Avignonban, Nimesben és még több városban.

A szakszervezeti aktivisták oktatása Baranya megyében

A SZOT elnökségének 1960. október 1-i határozata és a vasutasszakszervezet irányelvei alapján szervezték meg a szakszervezeti aktivisták és funkcionáriusok oktatását Baranya megyében. Az oktatás célja az, hogy az alapszervezeti funkcionáriusok és az aktivisták megismerjék a rájuk háruló közvetlen feladatokat, a legfontosabb rendeleteket és határozatokat, a legjobb munkamódszereket. Az egésznapos tanfolyamok mellett bővítették az esti oktatást is. Így kevesebb munkakieséssel valósul meg a funkcionáriusok és az aktivisták marxista—leninista világnézetének megszilárdítása, mozgalmi ismereteik fejlesztése.

Ötvenhat tanfolyam

A Baranya megyei bizottság augusztus végén hagyta jóvá az 1961/62-es oktatási év tervét. Az előzetes felmérés alapján 16 szakszervezeti bizottságnál 56 tanfolyamot szerveztek 419 hallgatóval. Tavaly a tanfolyamok száma 34, a hallgatóké 285 volt. Tanfolyamokat szerveztek a bizalmiak, a termelési-, a bér-, a munkavédelmi-, a munkáselláttási-, a társadalombiztosítási-, a kultúrnevelési-, az újítási- és a nőbizottsági tagok és aktivisták részére.

Megyei szinten egésznapos tanfolyamokat szerveztek a szakszervezeti bizottságok gazdasági bizottság tagjai és a számvizsgáló bizottságok elnökei részére. A vasutasszakszervezet Baranya megyei funkcionáriusai részt vesznek SZMT által rendezett tanfolyamokon is. A négyhetes SZB-titkári tanfolyamon hat vasutas funkcionárius, a járási székhelyeken rendezett szakmaközi jellegű bizalmi tanfolyamokon 30 vasutas bizalmi vesz részt.

A megyebizottság az oktatás előkészítése és zavartalan lebonyolítása céljából 9 tagú oktatási bizottságot szervezett. Oktatási bizottság létesült a nagyobb szakszervezeti bizottságoknál is.

Az oktatás módszerei

A tanfolyamok anyagát a megyei bizottság készítette el a SZOT tématerve alapján. Küldtek ezekből az anyagokból a társ megyei bizottságoknak is, hogy ezzel segítsék munkájukat. Olyan elvtársakat bíztak meg a tanfolyamok vezetésével, akiknek már megfelelő képzettségük és gyakorlatuk van az oktatásban és a szakszervezeti munkában. Az előadókkal tartott megbeszélésen arra hívták fel a figyelmet, hogy gondosan készüljenek fel előadásaikra, tanulmányozzák az időszerű politikai kérdéseket, a legfontosabb határozatokat és rendeleteket és az adott szolgálati hely sajátos viszonyait. Az anyag megvitatásakor kérdésfelelet helyett igyekezzenek közvetlen elvtársi beszélgetést kialakítani az időszerű szakszervezeti feladatokról, az aktivisták munkájáról.

A tanfolyamok idejét négyöt foglalkozásban írták elő. E foglalkozásokat a munkaidő után tartják. A 30—50 perces előadások után egy vagy másfél órás konzultáció és beszélgetésen alapuló vita következik, végül értékelik a foglalkozást. A fordaszolgálatba járó dolgozók körében párhuzamos előadásokat szerveztek. Ez azt jelenti, hogy egy előadást egymás után következő két napon ismételve leadnak. Ilyen módszerrel megelőzik az előadás elmulasztását és a lemorzsolódást. Ez a módszer már tavaly is jól bevált a pécsi fűtőháznál, az állomáson, Komlón és másutt.

Segítettek a pártszervezetek is

A pártszervezetek mindenütt megfelelő segítséget adtak a szervezéshez. Már az előkészületi időben összehangolták a párt- és a szakszervezeti oktatás terveit, hogy az időpontok ne keresztezzék egymást és mindig megfelelő helyiség álljon a rendelkezésre. Az eddigi tapasztalatok szerint a szolgálati vezetők is jól segítik a tanfolyamok szervezését és lebonyolítását. Segítenek abban is, hogy a tanfolyamok megnyitása, befejezése ünnepélyes keretek között történjen.

A megyei bizottság tagjain kívül társadalmi aktivák és az oktatási bizottság tagjai is segítik, ellenőrzik a tanfolyamokat. Az a céljuk, hogy már menetközben hasznosítsák az egyes tanfolyamokon szerzett tapasztalatokat és kijavítsák az esetleges hibákat.

A szakszervezeti funkcionáriusok és aktivisták képzése fontos feladat, sokoldalú munkát igényel. Baranya megyében megfelelő gyorsasággal, körültekintéssel végzik ezt a munkát — ezért érdemes átvenni tapasztalataikat.

Milliós megtakarítás a transz-szibériai vasútvonal villamosításánál

A világ leghosszabb villamosított vasútvonalán, a *Moszkva—Bajkál* fővonalon az SZKP XXII. kongresszusának előestéjén befejezték a felsővezeték építését. Ma már ezen a vonalon végig villamosmozdonyok továbbítják a szerelvényeket. A vonal villamosítása a forgalom akadályozása nélkül ment végbe.

A nagy munka során számos újítást vezettek be a szovjet vasutasok. Az egyik szakaszon például bevezették a váltóáramú, ipari frekvenciájú elektromos vontatás haladó módszerét. Ez lehetővé tette 35 vontató alállomás elhagyását. Ezzel 300 transzformátort és 4000 tonna rezet takarítottak meg.

A villamosított fővonalon megnőtt a szerelvények gyorsasága, s ami ennél is jelentősebb, nagy mennyiségű fűtőanyagot takarítanak meg. A villamosítás következtében évente több mint 20 millió tonna szén válik szabaddá más gazdasági szükségletek céljaira.

A vonalon dolgozó vasutasok munkafeltételei is megváltoztak. Az új technika bevezetésével számos nehéz fizikai munka vált könyebbé, vagy szünt meg.

Húsz új étkezőkocsit kap a MITROPA

A görlitzi vagongyárban befejezés előtt áll a MITROPA részére rendelt húsz darab étkezőkocsi első mintapéldányának készítése. A tervek szerint az év végéig mind a húsz kocsit elkészítik a gyár dolgozói. Az új, korszerű étkezőkocsikat olaj és melegviz-fűtéssel szerelik fel. A konyhába modern hűtőszekrényeket építenek be. Az étkezőhelyiséget kényelmes habgumival párnázott ülésekkel — kék műbőrrel bevonva — szerelik fel. Az új étkezőkocsikban egyszerre 42 utas részére tudnak helyet biztosítani.

Magyar vasutasok! Járuljatok hozzá az SZVSZ V. kongresszusának sikeréhez!

Írta: Umberto Degl' Innocenti, az UIS titkára

Néhány hét múlva, december 4-től 16-ig *Moszkvában* kerül megrendezésre a nemzetközi szakszervezeti mozgalom egyik legfontosabb eseménye, a *Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusa*. Az egész világ dolgozóinak ez a nagy találkozója, amely a hovatartozásra való tekintet nélkül a világ valamennyi szakszervezete számára nyitva áll, egy oly történelmi időpontban kerül megrendezésre, amely különösen kedvező a minden dolgozót érintő életfontosságú problémák megoldására.

A szocialista országok dolgozóinak teremtő harca, az elnyomott népek felszabadítási mozgalmai, a kapitalista országok dolgozóinak a jobblétért folytatott politikai harca hatalmas folyammá egyesül és aláaknázza az imperialista rendszert és még súlyosabbá teszi a kapitalizmus általános válságát.

A szocialista világrendszer a fejlődés döntő tényezője

Az emberiségnek már több mint egyharmada nagy sikerrel fogott hozzá az új élet építéséhez, amely az igazi demokrácián, a szabadságon és a dolgozó tömegek jólétén és boldogságán alapszik. A szocialista rendszer, amely töretlenül fejlődik, ma az emberi társadalom fejlődésének döntő tényezője lett. Ezzel szemben a kapitalista rendszer, amely kikerülhetetlenül teljes csődre van ítélve, napról napra szűkebb területre szorul és gyógyíthatatlan ellentmondásai mind súlyosabbá válnak.

Az a vita, amely a dolgozók között a munkahelyeken, üzemekben, műhelyekben már megindult, új erővel juttatja kifejezésre azokat a mélyreható okokat, amelyek azt bizonyítják, hogy ma a szakszervezeti világmozgalom elsőrendű feladata a békéért folytatott harc. Valamennyi haladó erőnek a béke megőrzésére irányuló hatalmas vágyát élő és dialektikus formában össze kell kapcsolni a dolgozók mindazon harcával, amelyeknek célja, hogy elősegítsék előrehaladásukat. A szocialista országok dolgozóinak győzelmei, nagy sikerei és kezdeményezései nagy ösztönző erőt képviselnek e harcban.

Az egész munkásmozgalom legutóbbi éveinek tapasztalata azt mutatja, hogy minden siker szempontjából döntő tényező az akció egységességének foka, valamint a dolgozók szakszervezeti egységének megvalósulása.

A szakszervezeti mozgalomban, a Szakszervezeti Világszövetségnél és valamennyi tagszervezetnél ma inkább, mint valaha, jelentkezik annak a szükségessége, hogy megakadályozzák a szakszervezeti megosztottságra irányuló valamennyi manővert és úgy járjanak el, hogy megvalósuljon az egymáshoz való közeledés, az egyetértés és az egységre irányuló kezdeményezés. Ez lehetséges akkor, ha összefogjuk a tömegek kívánságait, minden dolgozó életigényeit és ha fejlesztjük a kapcsolatokat és tárgyalásokat mindenféle nemzetközi irányzatú szakszervezeti csoportosulással.

Tovább a megkezdett úton

A szocialista országok szakszervezeteinek a Szakszervezeti Világszövetséghez nem csatlakozott szakszervezetekkel, valamint a kapitalista fejlődésben elmaradt és gyarmati országok dolgozóival teremtett kapcsolata megismertette a szakszervezet fontos szerepét a szocialista társadalom építésében. Ugyanakkor csapást mért a monopóliumok azon mérgező kampányára, amelynek célja, hogy uralmukat úgy állítsák be, mint a „demokratikus társadalom" rendszerét. Ha ezeket a kapcsolatokat élénkebbé tesszük, ha jobban megismertetjük azokat a sikereket, amelyeket a munkásosztály a szocializmus építésében elért, az egy konkrét eszköz arra, hogy jelentősen hozzájáruljunk a Szakszervezeti Világszövetség V. világkongresszusának sikeréhez.

Önöknek, magyar vasutas dolgozóknak, akik néhány hónappal ezelőtt hazájukban vendégül látták *III. nemzetközi konferenciánk* delegátusait, már alkalmuk nyílott, hogy a különböző országokból jött elvtársaiknak megmutassák azt a munkát, amelyet az új szocialista társadalom felépítése érdekében végeztek.

Haladjanak lelkesedéssel tovább ezen az úton. Teremtsenek új kapcsolatokat és erősítsék a már fennálló kapcsolataikat, hogy így előbbre vigyék a szakszervezeti egységet és csapást mérjenek a munkásosztály ellenségeire.

Az egység győzelemre segít

Az V. szakszervezeti világkongresszus, amelyet a Szakszervezeti Világszövetség hív össze, egy szabad és demokratikus szószék lesz, amelyről az egész világ munkásosztálya kifejezésre fogja juttatni azt az elhatározását, hogy egységes harcával el fogja érni igazságos ügyének, a béke ügyének, a nemzeti függetlenség, a demokrácia és a szociális haladás ügyének győzelmét.

Erről a szószékről, amint azt a kongresszus napirendje ismerteti, meg fogják határozni:

a) *A Szakszervezeti Világszövetség tevékenységét, valamint a szakszervezetek jelenlegi feladatait a béke területén az imperializmus ellen, a békés együttélés, az általános és teljes leszerelés érdekében, valamint a dolgozó férfiak és nők gazdasági és szociális jóléte érdekében.*

b) *A szakszervezetek szolidaritását és tevékenységét abban a harcban, amelyet a népek a gyarmati rendszer felszámolása érdekében folytatnak.*

Magyar vasutas dolgozók! Készüljetek fel, és munkátokkal járuljatok hozzá az V. szakszervezeti világkongresszus sikeréhez.

Köszönjük a magyar vasutasok támogatását

Levél a Német Demokratikus Köztársaságból

Kedves Elvtársak!

A legutóbbi időben a Magyar Államvasutak különböző szolgálati helyeinek szakszervezeti kollektíváitól olyan leveleket kaptunk, amelyekben a magyar vasutasok a legnagyobb rokonszenvüket fejezik ki azokkal az intézkedésekkel kapcsolatban, amelyeket a mi kormányunk a béke védelmére hozott.

Intézkedtünk, hogy ezeknek a leveleknek a tartalmát megfelelő formában hozzák a Német Demokratikus Köztársaság vasutasainak tudomására. Mi nagyon nagyra értékeljük a nemzetközi osztályszolidaritás ezen megnyilvánulásait és mint a Szabad Német Szakszervezeti Szövetség Vasutas Szakszervezetének Titkársága köszönjük az Önök szakszervezeti bizottságainak értékes politikai és erkölcsi támogatását.

Vasutasaink nevében biztosítjuk Önöket, mi mindent megteszünk, hogy a szocialista tábor valamennyi dolgozójával együttműködve térdre kényszerítsük a nyugatnémet militaristákat és imperialistákat, hogy a német békeszerződés megkötéséért vívott harcot, valamint a nyugat-berlini kérdés rendezését eredményesen befejezzük.

A Német Demokratikus Köztársaság vasutasai a legutóbbi hetekben a békeszerződés megkötése érdekében tett termelési vállalásaikat kiválóan teljesítették és egyidejűleg ugyanazért a pénzért többet, jobban, üzembiztosabban és pontosan szállítottak. Ezáltal erősítjük nemcsak a mi hazánkat, hanem a hatalmas szocialista tábort is.

A magyar vasutasok szolidaritásának bizonyságai hozzá fognak járulni ahhoz, hogy a mi barátságunkat legyőzhetetlenné tegyük.

Testvéri üdvözlettel:
a Vasutas Szakszervezet
Központi Vezetősége nevében
Karl Iffländer elnök

Tettekkel készítjük elő a békeszerződést

A *Német Demokratikus Köztársaság* kormányának 1961. augusztus 13-án hozott intézkedéseivel és az 1961. szeptember 17-én elért lenyűgöző választási eredménnyel az NDK dolgozói súlyos csapást mértek a nyugatnémet militarizmusra. Az eredmény azért lett ilyen teljes, mert a lakosság tudja, hogy ezzel nagymértékben hozzájárul a mindkét német államnak kötendő békeszerződéshez.

Akik munkasikerekkel feleltek

A központi probléma a békeszerződés és ennek minden egyéb alá van rendelve. Különösen azt a tényt kell kiemelni, hogy a dolgozók és így a vasutasok is felismerték: ennek a politikai feladatnak megoldásához leginkább kimagasló gazdasági tettekkel járulhatnak hozzá. Ezért a politikai hitvallást legtöbbször kézzelfogható felajánlások és tettek követik.

A *hallei* teherpályaudvar I. brigádjának tagjai szeptember 17-én az elsők voltak a választási urnáknál. Nem jöttek üres kézzel. Szeptember 16-án a késői műszakban az északi gurítón 26 vonatot mozgattak meg 1172 kocsival, a déli gurítón pedig 25 vonatot 1321 kocsival. Gurítódombonként 800 kocsi volt a kitűzött cél.

Ez a kezdeményezés tömegjelenséggé vált, amióta a berlini *Elektro-Kohle*-gyár elektródesztergályosai kimagasló munkateljesítmények elérésére szólították fel, hogy ezzel is hozzájáruljunk a békeszerződés megkötéséhez. A Német Demokratikus Köztársaság Államtanácsának elnöke, *Walter Ulbricht* a legnagyobb mozgatóerőnek minősítette ezt a mozgalmat ahhoz, hogy a nyugatnémet militarizmust legyőzzük.

A berliniek felhívására az elsők között válaszolt a hallei vasúti járműjavítóműhely *Ernst Thälmann*-brigádja. Ez a brigád vállalta, hogy a kimagasló munkaeredmények elérésére indult mozgalom keretében a jelenleg még 7,1 százalékot kitevő veszteségidőket 3 százalékkal csökkenti. Társai végzik egyébként annak a munkáját, aki a népi hadseregbe jelentkezett és így megvalósítják a mozgalom legfontosabb pontját: egyazon idő alatt többet termelni, anélkül, hogy a bérek emelkednének. Vállalták továbbá, hogy a *„kezeskedem azért, amit termeltem"* jelszó jegyében minden műszakban átvizsgálják a fékberendezéseken végzett munkákat és a hegesztési technikára való teljes áttéréssel havonta 609 kg szegecset és 35 kg csavart takarítanak meg.

Harc az ideológiai fronton

A felajánlások ezrei bizonyítják, milyen szenvedéllyel folyik a küzdelem a békeszerződés megkötéséért sineken, munkapadokon és közigazgatásban egyaránt.

Különösen kiemelkedő a hallei vasútüzem *„német—szovjet baratság"*-mozdonybrigádjának felajánlása: vonatonként 25 százalékot szállít a menetrendfüggelék szerint terhelésen felül, anélkül, hogy ennek következményeként emelkednének a prémiumok. Ez a politikai aktivitás arra is irányul, hogy gazdasági életünket teljesen mentesítsük a nyugatnémet importtól.

A békéért kifejtett aktivitás még egy másik, számunkra jelentős jelenséggel is párosul. Mint ismeretes, nekünk a Német Demokratikus Köztársaságban még sok olyan ideológiai befolyással kell szembeszállnunk, amely NATO-Nyugat-Németországból jön.

A nyugat-berlini RIAS, az amerikai szektorban levő rádióadó, a televíziós adók és valamennyi egyéb rádióadó naponta megkísérli mérgezett nyilait ellenünk kilőni és ellenünk uszítani. Akadnak még olyanok, akik hagyják magukat ezektől az adásoktól befolyásolni. Annál jelentőségteljesebb, hogy egyes személyek, brigádok és egész kollektívák jelentik ki és ajánlják fel, hogy televíziós antennáikat szocialista adókra állítják át és többé nem hallgatnak nyugati rádióadókat, ill. nem néznek nyugati televíziós műsorokat.

60 nap, 60 kilométer

Berlinben megszüntettük a kétlakiságot, azaz azt, hogy egyesek nyugat-berlini monopolista üzemekben dolgoztak; most az ideológiai kétlakiakkal foglalkozunk és ebben mi vasutasok szintén az élenjárunk. Az NDK-ban a vasutasokról beszélnek, különösen pedig egy rekordépítményükről, amely ezekben a napokban készül el.

A nyugat-berlini háborús tűzfészek ellenőrzésére hozott intézkedések szükségessé tették, hogy az egész közlekedést és szállítást átállítsuk. A felmerült nehézségek és a menetidő-hosszabbodás megszüntetésére harci feladattá vált, hogy Berlin környékén 60 nap alatt 60 km sínt fektessünk le. A Német Demokratikus Köztársaság nyolc igazgatósági kerületéből 3500 vasúti építőmunkás és 50 mérnök és technikus indult gépeivel Berlin Észak—Déli-Körútjához, hogy újabb gyorsasági rekordot állítson fel. Az első szakasz már szeptember 12-én felavatásra kerülhetett.

Méltóan ünnepeltük meg október 7-én a Német Demokratikus Köztársaság megalakulásának 12. évfordulóját. A büszkeség és az erő tudata tölt el bennünket eredményeink láttán és mert tagjai lehetünk a Szovjetunió vezette szocialista világrendszernek.

Karl-Heinz Gummich

Villamosítás a Don-medencében

Az SZKP XXII. kongresszusa tiszteletére a *Don-medencében* lévő *Perm-Balezino* vonalon *Krasznij Liman-Nyikotovka* között a vasutasok befejezték egy 88 kilométer hosszú vonalszakasz villamosítását. Az újonnan villamosított vonalon az első teherszerelvényt *Georgij Sumilov*, ismert mozdonyvezető, a Szocialista Munka Hőse továbbította.

Szovjet vasútépítők a Niger folyó völgyében

Szeptember utolsó napjaiban *Bamakoból*, a Mali Köztársaság fővárosából, fedélzetén laboratóriummal és szovjet kutatókkal egy IL—14-típusú repülőgép emelkedett a magasba. A kutatók légifelvételek segítségével a *Bamakó* és a *guineai Kurusz* közötti legalkalmasabb útvonalat készültek megállapítani. *Kurusz* a *Conakry—Kankan* útvonalon fekszik. Ennek a vonalnak igen nagy jelentősége lesz a *Mali Köztársaság* gazdasági életére.

Annak idején ugyanis, amikor megtörtént *Mali* és *Szenegal* szétválása két önálló államra, a szenegáli hatóságok megszakították a *Bamakó* és *Dakar* közötti vasúti összeköttetést. Ez jelentékeny mértékben akadályozta az új afrikai állam kivitelét. A szomszédos *Guinea* azonban szívesen beleegyezett abba, hogy létrejöjjön a területét is érintő *Bamako—Kurusz* közötti vasútvonal.

A *Szovjetunió* és a *Mali Köztársaság* között létrejött megállapodás értelmében a légi felvételek kidolgozása után hozzáfognak a nyomvonal kiválasztásához, majd megkezdik a mintegy 350 kilométer hosszú vasútvonal építését.

Ahol a hosszú síneket hegesztik

Tízéves a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV

Mint díszes karácsonyfán a csillagszórók, úgy szórja millió csillagát a hegesztőgép. A hosszú sín meggörbül, lágyan hajladozik, mintha nem vasból hanem hajlékony nádból volna.

Gyöngyösön, a Kitérőgyár sínhegesztő telepén fogad ez a játékos kép. Ott, ahol a *Diós-*

Csirke László légpréskőszörűgéppel távolítja el a hegesztési dudort a sínbordából

győrből érkező 24 méteres síneket 120 méter hosszúra hegesztik össze a szorgos munkáskezek. Maga a gyár is a *Bükk* teknőjéből települt át a Mátra katlanjába. A diósgyőri gyáróriásban szerényen meghúzódó kis üzemrész itt, *Gyöngyösön* teljesedett igazán nagyüzemmé.

Az áttelepülés óta kereken egy évtized telt el. A gyár december közepén lesz 10 éves. Gyártmányai még fiatalabbak.

Annak idején gyökcsapos kitérők gyártására tervezték az üzemet. Időközben a MÁV áttért a rugalmas kitérők alkalmazására. Ez kezdetben nehézségeket okozott az akkor még KGM felügyelete alá tartozó üzemnek. A műszakiak — régiek és újak — azonban hamar legyűrték a nehézségeket. A legutóbbi években nemcsak a termelés kétszereződött meg, hanem az üzem is tovább bővült. A sínalátétlemezgyártó üzemrészt 1955-ben hozták létre. Két év múlva pedig a gyár szomszédságában hozzáfogtak a sínhegesztő telep építéséhez.

A telepen *Szmetanovics Gábor* üzemvezetővel beszélgettünk a 10 éves gyár legfiatalabb üzemrészének munkájáról.

— Az új sínekből egy műszak alatt 10 darab 120 méteres sínszálat hegesztünk az NDK gyártmányú UMA 25-ös sínhegesztő géppel — mondotta. — Mi dolgozzuk fel a pályafelújítások során kikerülő régi, úgynevezett visszanyeremény síneket is. Ezekből 33 és 66 méteres sínszálakat készítünk.

Itt, a kettes ponkon tároljuk a *Diósgyőrből* érkező 24 méteres síneket — mutatott a jelzett ponkra az üzemvezető. — Innen a hegesztő műhelybe jutnak a sínek. A pontos beállítás után a gép automatikusan végzi a hegesztést. A hegesztési dudorokat a nagy ponkon távolítjuk el a kész 120 méteres sínszálakról. Ezt a műveletet elektromotoros sínfej köszörülőgéppel, illetve légprés köszörűgéppel végezzük.

A sínhegesztő telepről visszatérve a gyár területére érdekes megjegyzés ragadta meg a figyelmünket.

— Mi már gyári úton állítjuk elő a „váltóőröket" — mondotta egy műszaki vezető.

Első hallásra kissé túlzásnak tűnik ez a megjegyzés. Pedig nem az. Ezt tények igazolják, hiszen átvették az összes típusú kitérők, átszelések, ütközőbakok és sarukioldó szerkezetek gyártását.

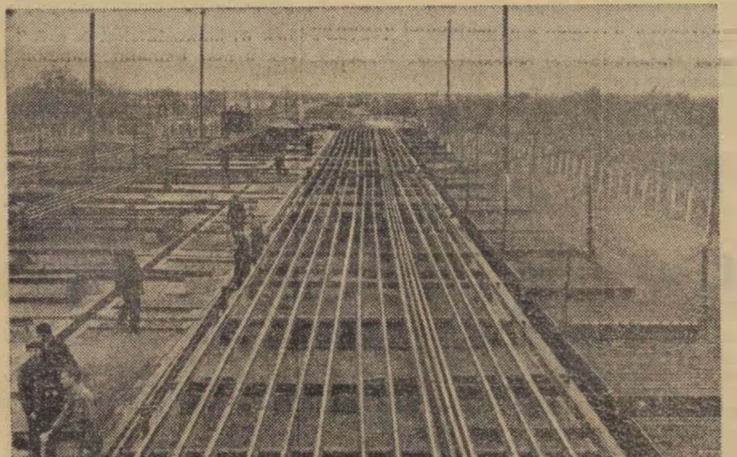
A műszakiakkal folytatott beszélgetés során arra a kérdésre is választ kértünk: hogyan készülnek a tízéves jubileum megünneplésére.

— Sajnos nem úgy, ahogy azt szeretnénk — válaszolta Herczeg István művezető, az üzem párttitkára. — Üzemünknek meglehetősen sok problémával kell megbirkóznia. A harmadik negyedévben is lemaradtunk a tervteljesítésben. Hogy mi a lemaradás oka? Az alapanyagszállító vállalatok nem biztosították időben a szükséges anyagot. Mivel erre nem számítottunk, kisebb zavarok álltak elő a folyamatos termelésben.

— Szociális létesítményeink sem megfelelőek — folytatta. — Az öltöző és a zuhanyozó szűkméretű, túlzsúfolt. Olyan helyiséggel pedig egyáltalán nem rendelkezünk, ahol kulturális életet élhetnének a dolgozók. Az oktatásokat, a tanácskozásokat a pártszervezet és a szakszervezeti bizottság egyéb rendezvényeit az üzemi étkezdében vagyunk kénytelenek megtartani. Ezeken a problémákon mi magunk nem tudunk segíteni. A termelésben mutatkozó lemaradást azonban lehetőségeinkhez mérten a negyedik negyedévben szeretnénk pótolni. Ennek érdekében a szakszervezeti bizottsággal közösen ünnepi munkaversenyt kezdeményeztünk november 7-e és a december 21-én megrendezésre kerülő jubileumi ünnepség tiszteletére.

Az üzemben megélénkült munkaverseny máris érezteti hatását a termelésben. S ha a november 7-ét megelőző napokban szárnyra kelt versenylendületet nem hagyják lankadni, minden remény megvan arra, hogy a gyár tízéves jubileumát újabb munkasikerekkel ünnepelhetik majd a Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó ÜV dolgozói.

Visi Ferenc



A nagyponk jobboldalán már szállításra készen állnak a 120 méteres sínszálak

Korszerű villamos és dieselmozdonyokat, motorvonatokat kap a vasút az ötéves terv végéig

Beszélgetés Tölgyes Lajos főigazgatóval, a vasút vonóparkjának korszerűsítéséről

A vasút műszaki fejlesztése az utóbbi négy évben jelentősen előrehaladt. Különösen jó ütemben folyik a fővonalak korszerűsítése. Az év második felében a vontatójármű-park bővítése is kezdetét vette. Mint ismeretes, az év végéig nyolc darab Ward-Leonard-típusú, 1350 lóerős villamos mozdonyt kap a MÁV a magyar ipartól. Az új gépek üzemi próbája néhány héttel ezelőtt megkezdődött. Műszaki berkekben úgy beszélnek erről, mint a vontatójármű-parkunk korszerűsítésének kezdetéről.

Az első új, 1400 lóerős Ward—Leonard típusú villamosmozdony, mint már hírt adtunk róla, szeptember első felében kezdte meg üzemi próbáját. Az elsőt azóta újabbak követték. Mint a képen is látható, egyszerre két gép indul próbaútra.

(MTI Foto — Lajos György felv.)

— *Vajon így van-e ez? Az új Ward-Leonardokat követik-e újabb korszerű vonógépek?* — tettük fel a kérdést Tölgyes Lajos főigazgatónak, a gépészeti szakosztály vezetőjének.

— Igen, a következő években a magyar vasút vonóerőhelyzete lényegesen javul — volt a válasz. — A jelenlegi kritikus hiány már 1962 végére megoldódik. Jövőre ugyanis még 22 darab 1400 lóerős Ward-Leonard villamos mozdonyt kapunk a magyar ipartól. Ezenkívül beszerzünk 7 darab 3200 lóerős szilicium egyenirányítós villamos mozdonyt, 2 darab 800 lóerős és 15 darab 600 lóerős diesel elektromos mozdonyt. Ugyanakkor még ebben az évben kijön üzemi próbára 2 darab 2000 lóerős Ward-Leonard villamos mozdony. A két gép szerelése már befejezés előtt áll a Ganz-MÁVAG-ban. Teljesítményükre jellemző, hogy 1600 tonna terhet 90 kilométeres sebességgel is képesek vontatni.

— *Milyen a teljesítőképessége a 3200 lóerős szilicium egyenirányitós villamosmozdonynak?*

— Ezek a jelenleg ismert legmodernebb villamos mozdonyok lesznek. A gyártó cégektől — a francia Alsthom, a nyugatnémet Siemens és a svájci BBC — a magyar ipar megvásárolta a gépek licenszét és az ötéves terv végéig újabb 22 ilyen nagy teljesítményű gépet kap a vasút. Utána folyamatos lesz a gyártás. A mozdony főbb jellemzői: BB tengelyelrendezés, 20 tonna tengelynyomás, 80 tonna szolgálati súly. Legnagyobb sebessége 140 kilométer. Az 50 periódusos mozdonyok 16 000 voltos és 25 000 volt feszültségű vonalakon egyaránt közlekedhetnek.

— *Hogy állunk a dieselesítéssel?*

— A tervek szerint az ötéves terv végéig 52 darab nagy teljesítményű dieselmozdonyt vásárolunk. Ebből 20 darab kiválasztása már megtörtént, a megállapodást a napokban aláírjuk. A további 32 darabot vagy a Szovjetunióból szerezzük be, vagy a 2200 lóerős kitűnő szovjet dieselmotorok felhasználásával a magyar ipar gyártja majd le a gépeket. Ezekből a dieselmozdonyokból 1962 végéig 2 darabot, 1963 közepéig pedig 18 darabot kapunk. Ezzel a szállítással a MÁV fővonalain a nagyobb arányú dieselesítés is kezdetét veszi. A diesel elektromos mozdonyokból egyébként az ötéves terv végéig 132 darabot állítunk forgalomba. Ezek a gépek már nemcsak tolatásra, hanem sík vidékeken a személyforgalomban és könnyebb tehervonatok továbbítására is alkalmasak lesznek. Ezzel egyidőben a Ganz-MÁVAG megkezdi a 600 lóerős dieselhidraulikus mozdonyok gyártását. Ezek a kis mozdonyok a kisebb forgalmú pályákon továbbítják majd a személyvonatokat. Kapunk még az ötéves tervben 32 darab Bb motorkocsit, 8 darab komplett, valószínűleg Rába-Balaton motorvonatot.

— Vasutasaink jól tudják, hogy mennyi baj volt a magyar gyártmányú dieselmozdonyokkal és motorkocsikkal — folytatta a szakosztályvezető. — Alig üzemeltek néhány hetet, a motor felmondta a szolgálatot. Hogy miért? Azért, mert ezekben a gépekben kivétel nélkül prototípus motorok voltak. Az új dieselmozdonyokba már kiforrott, jó motorok kerülnek. Ilyen motort kapnak a régi gépek is, a cserére folyamatosan kerül sor.

— *Népgazdaságunk szempontjából mit jelent a vasút vonóparkjának korszerűsítése? Az új villamos mozdonyok például hány gőzmozdonyt helyettesítenek?*

— A villamos mozdonyok üzemkészsége jóval nagyobb, mint a gőzmozdonyoké. Egy villamos mozdony jelenleg általában két gőzmozdonyt pótol. Az utóbbiaknak ugyanis meglehetősen rossz a hatásfokuk. Vegyük talán alapul a magyar ipar termékét, a 30 darab 1400 lóerős Ward-Leonardot. Ezeknek a gépeknek az üzembehelyezésével évente 190 000 tonna szenet lehet megtakarítani. Ez 117 millió forintnak felel meg. Tekintélyes összeg. De még fontosabb, hogy a vasútnak jelenleg nincs elegendő vonóereje és ezek a villamos mozdonyok ezt is pótolják. Tehát mivel az új Ward-Leonardok vonóerőhiányt pótolnak, a kiszorított gőzmozdonyokat más vonalakon kell üzemeltetni. Eszerint a szénmegtakarítás egyelőre még nem jelentkezik, mert a kiszorított gőzgépek üzemben maradnak. De ha nem villamosmozdonyokat, szereznénk be a hiány pótlására, ennyivel nőne a szénfogyasztás. Az ötéves terv végére azonban már jelentős számú gőzmozdonyt tudunk kiselejtezni.

— *Mikor fejeződik be a Budapest — Miskolc—Diósgyőr közötti vonal villamosítása? Mikor kapcsolják be a füzesabonyi alállomást?*

— A vonal villamosítása a tervek szerint 1963 végere befejeződik. Ami pedig a füzesabonyi alállomás bekapcsolását illeti, a Hatvan—Füzesabony közötti vonal már volt próbafeszültség alatt. A táplálást a hatvani alállomás végezte 16 000 volttal. Az év végére már a füzesabonyi alállomás táplálja a vonalat 25 000 volttal. Addig azonban még az alállomáson be kell építeni néhány megszakítót, a villamos mozdonyokon pedig javítani kell a biztosítóberendezéseken, hogy a 25 000 voltos feszültség alatt is biztonságos munkát végezhessenek — fejezte be nyilatkozatát a gépészeti szakosztály vezetője.

(vf)

Versenyben az élüzemcím elnyeréséért

A *debreceni fűtőház* dolgozói a harmadik negyedévben is olyan jó munkát végeztek, hogy esélyük van az élüzemcím elnyerésére. Gazdaságos mozdonyfelhasználási tervük 104 százalék volt és 117 százalékot teljesítettek. Az önköltségcsökkentésben 107,3 százalékos eredményt értek el. Az év eleje óta a harmadik negyedév végéig számítva a fűtőház dolgozói 14 713 tonna szenet takarítottak meg, amelynek értéke kilencmillió forint. Eredeti vállalásukat ezzel több mint kétszeresen túlteljesítették.

A debreceni fűtőház brigádjai ünnepi műszakkal köszöntötték az SZKP XXII. kongresszusát. Ennek során *Kádár II. János* okleveles szocialista brigádja felvette a XXII. kongresszus brigád elnevezést.

Képünk e kiváló mozdonyszerelő brigád tagjait mutatja be.

Marosán Pál

A XXII. kongresszus brigád

Téli felkészülés a szolnoki járműjavítóban

Sárgult leveleket sodor a hideg szél a szolnoki járműjavító udvarán. Itt van az ősz és a ködös reggelek arra intenek, hogy közeledik a tél. Vajon felkészültek-e az üzemben a téli időjárás várható nehézségeire?

— Most sokkal előnyösebb helyzetben vagyunk, mint néhány évvel ezelőtt — mondta az egyik munkás. — Úgyszólván senkinek sem kell már a szabad ég alatt dolgozni.

Valóban, néhány éve még úgy látszott, hogy a szerelőcsarnokok nem képesek befogadni valamennyi dolgozót. Több munkabrigád kiszorult a szabad ég alá. Megfelelő szervezéssel mégis sikerült megoldani ezt a problémát és ma már senkinek sem kell dermesztő hidegben dolgozni.

A szolnoki járműjavító karbantartó osztálya elvégezte már a téli felkészülés legfontosabb teendőit. Felülvizsgálták a fűtőkazánokat. Termálvizet vezettek be az osztályok fürdőibe és a fáradtgőz-hasznosító berendezés átalakításával megoldották az öltözők fűtését is. A régi kályhák helyett nagy teljesítményű úgynevezett ágyúkályhákat állítottak be a munkahelyekre. Eddig 300 méter hosszúságú légvezeték és 280 méter gázvezeték kicserélését végezték el. Orvosolták a dolgozók régi panaszát: 9 különböző helyen szereltek fel ivóvízcsapokat a műhelyben.

Nem mondhatjuk, hogy minden munkát elvégeztek. A téli felkészüléshez tartozna a tetők, a kémények és az ereszcsatornák javítása is. Ezeket a munkákat elsősorban az anyaghiány gátolja. A karbantartó osztály dolgozói arra törekszenek, hogy a tél beállta előtt elvégezzék az említett fontos munkálatokat is.

Csomor János

Becsületből jeles

Unokámmal október 21-én Pécsre utaztam az 1930 számú vonattal. A kiszállás után egy óra múlva vettem csak észre, hogy nincs meg a táskám. Bejelentettem ezt a pécsi állomásfőnöknek, aki nyomban átszólt telefonon a felvilágosító irodába, ahonnan két perc múlva hozták az elveszett táskát. A táskából nem hiányzott semmi. Ezúton mondok köszönetet Rab József kocsivizsgálónak, aki megtalálta és leadta az elveszettnek hitt táskámat.

Özv. Kovács Józsefné

Dombóvár

ÜZEMI VESZTESÉGGEL SZÁMOLNAK A NYUGATNÉMET SZÖVETSÉGI VASUTAKNÁL

A nyugatnémet szövetségi vasútaknál alacsonyabb teherforgalmú bevételekkel és a vártnál nagyobb üzemi veszteséggel számolnak. A hírek szerint a vasút teherforgalma az év első kilenc hónapjában nem felelt meg a várakozásnak. Ennek a kedvezőtlen eredménynek az a legfőbb oka, hogy a nyugatnémet kőszén elhelyezésében válság állt be.

A személyforgalomnál is tapasztalható némi visszaesés. Ez a munkások menettérti jegyeinek 1960. novemberében történt megdrágításával függ össze.

Az idősebb mozdonyvezetők, fűtők, fékezők tanítják az első teleseket

Az idén nagyon korán tartott főpróbát a tél: *november első napjaiban hatalmas hóvihar söpört végig a Bakony és a Balaton térségében.* A vihar elő fákat csavart ki, telefonoszlopokat tört ketté és hajított a vasúti pályára. Tehát nagyon sok állomásnak idő előtt kellett vizsgáznia téli felkészüléséről. Éppen ezért nagyon időszerű a kérdés: *hogyan állunk az előkészületekkel a komoly tél beállta előtt?*

Szigoruan ellenőrzik a D 4-es utasítás végrehajtását

A téli zord időjárás, valamint a havazások és hófúvások alkalmával követendő eljárásokról a MÁV kiadta a D 4-es utasítását. Ezzel kapcsolatban Csiszér Lajos osztályvezető elmondotta:

— *Ez tartalmazza azokat az intézkedéseket, amelyeket minden szolgálati ágban végre kell hajtaniok a dolgozóknak. A D 4-es utasítás részletesen szól az egyes szakszolgálatok feladatairól, a műszaki kérdésekről, ugyanakkor nem feledkezik meg arról sem, hogy a forgalom fenntartásán kívül törődni kell a vasutas dolgozók egészségével, megfelelő munkakörülményeivel. Olyan intézkedésekről szól, amelyeknek végrehajtása, a lehetőségekhez viszonyítva, megkönnyíti a vasutasok munkáját, a zord téli időben is elviselhető körülményeket teremt.*

Intézkedés történt a dolgozók fokozottabb oktatására. Téli időben, erős viharokban, nagy havazások idején, hófúvásban a balesetelhárítási szabályokat még inkább be kell tartani, mint bármikor. A MÁV vezérigazgatóság nemcsak kiadta ezt a fontos utasítást, mégpedig időben, hanem az ország minden részén ellenőrzi annak végrehajtását. Az eddigi jelenések arról szólnak, hogy a szolgálati helyek vezetői megértették a felkészülés igen nagy fontosságát, s időben gondoskodnak a dolgozók jogos igényeinek kielégítéséről.

A hóviharok okozta nehézségek elhárítására oktatják a fiatalokat

A novemberi „tél" elsősorban a szombathelyi igazgatóság dolgozóit vizsgáztatta. *Szegedi Nándor*, a szombathelyi igazgatóság vezetője elmondotta, hogy nyolc brigád ellenőrizte az állomásokon és szolgálati helyeken a télre történő felkészülést, a kiadott utasítások végrehajtását. A legkisebb részletekre kiterjedt az ellenőrzés.

Az idős vasutasok természetesen sokkal biztonságosabban, nyugodtabban néznek a tél elé, mint azok, akiknek ez lesz az első telük a vasútnál. Külön gondot fordított az igazgatóság arra, hogy az első telesek megismerjék, megtanulják, mi a dolguk havazás, hófúvás idején. Az oktatás természetesen kiterjedt a balesetelhárításra, óvórendszabályokra, amelyeknek betartásával sokkal könnyebb megbirkózni a hideggel. Megvizsgálták azt is, hogy a vasutasok megkapták-e mindenütt a téli ruhát, felszerelést. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az idén lényegesen jobb az ellátás, s ezt a vasutasok örömmel nyugtázzák.

— *Az első komoly vizsgán érdekes tapasztalatra tettünk szert* — mondotta az igazgató. — *Mozgó brigádok siettek a megsérült távközlő berendezések rendbehozatalára. Ezek a mozgóbrigádok önállóan, gyorsan, biztonságosan dolgoztak. Éppen ezért az idei télre újabb mozgóbrigádokat állítunk fel, amelyeket a veszélyeztetett területeken „vetünk be". Úgy gondoljuk, hogy igazgatóságunk megbirkózik a téli nehézségekkel.*

A Hámán Kató Fűtőházban a mozdonyok fele szabadban van

A Hámán Kató Fűtőházban is megtörténtek az előkészületek a téli feladatok végrehajtására. A téli ruhát mindenki megkapta. Kipróbálták a mozdonyok gőzfűtési berendezéseit is, s intézkedtek, hogy a fordítókorong befagyását megakadályozzák. *A Hámán Kató Fűtőházban a mozdonyok 50 százaléka szabad ég alatt van, s az ott dolgozóknak különösen nehéz feladatot jelent a téli idő.* A fűtőház vezetői arról is gondoskodtak, hogy jól fűtött helyiség álljon a dolgozók rendelkezésére.

Rákosrendezőn a dolgozók ismerik a tennivalókat

Rákosrendezőn a mozgalmi szervek és a szakszolgálat együttes erővel munkálkodik a téllel kapcsolatos teendők elvégzéséért. Gondosan átvizsgálták az állomás szolgálati helyiségeit. Rendbehozták az ajtókat, ablakokat, kályhákat és gondoskodtak meleg italról. A fáklyák, a szóróanyagok mind helyükön vannak, s a dolgozók ismerik a tennivalókat.

Szegeden tájékoztatók ismertetik a teendőket

A szegedi igazgatóságon is megtörténtek az intézkedések. Valamennyi fűtőháznál rendbehozták a parázs-serpenyőket, amelyeknek segítségével az álló mozdonyok hengereit és egyéb fagyveszélynek kitett berendezéseit óvják a hidegtől. Minden fűtőházban egy-egy brigád vizsgálta felül a laktanyák és egyéb helyiségek fűtőberendezéseit, a nyílászáró szerkezeteket és ahol hiba volt, azokat kijavították. Nyomtatott tájékoztatót is kiadtak, amelyekben a legapróbb részletekig közlik, hogyan lehet megbirkózni a fagyveszéllyel.

A jelentések egész sora igazolja, hogy a vasutasok felkészültek a télre. Az intézkedésekből az is kitűnik, hogy azokra a vasutasokra is gondoltak, akiknek kemény hidegekben, a nagy havazások idején is helyt kell állniok a szolgálati helyeken, a vasúti sínek mentén.

H. B. J.

A hatvan-salgótarjáni pályafenntartási főnökség házi tervezés alapján átépítette műhelyeit. Az átalakított műhelyek mellett étkezdét, korszerű zuhanyozót és öltözőt kaptak a dolgozók. A képen Kósa Ferenc asztalosbrigádja ajtókat és ablakokat készít az asztalosműhely előtt

Bevonult munkatársuk helyett is dolgoznak

Híradás egy nem mindennapi kezdeményezésről

A székesfehérvári járműjavító kocsiosztályán találkoztunk a *Béke* ifjúsági brigáddal. Már a munkahelyük is olyan, hogy felkelti a látogató érdeklődését. A műhely egyik sarkát dekoratív kordon zarja el. Ízléses díszítés, fali üvegszekrényben serleg és a *Béke-brigád* életéről készült fényképek tablói borítják ott a falat.

— *Ez a mi vörös sarkunk* — mondta *Szántó László*, a brigád vezetője. — *Amióta Ruff Pista bevonult katonának, tizenhárman dolgozunk itt. A keskenynyomtávú kőszállító kocsik alvázait és forgóvázait építjük...*

Többet nem értettünk a brigádvezető szavaiból, mert értelem csattogással megszólalt mellettünk egy légkalapács. *Csontos Pista* faragta vele az egyik alváz gerendáját. A műhelyirodában folytattuk a beszélgetést. Szántó László megmutatta felajánlásukat, amelyben *„Az ifjúság a békéért"* jelszóval mozgalmat kezdeményeztek. Vállalták, hogy bevonult munkatársuk helyett nem kérnek új munkaerőt, hanem helyette is dolgoznak. Ennek fejében munkabér növekedésre nem tartanak igényt.

— *Hogy tudják pótolni a bevonult Ruff Pista havi 200 órás munkaidejét?* — kérdeztük a brigádvezetőt.

— *Kezdetben nehéz volt. Jobban igyekeztünk a munkával és sikerült pótolni a hiányzót. Októberben is úgy teljesítettük a tervet, mintha tizennégyen dolgoztunk volna.*

— *Többet dolgoztak?*

— *Nem mondhatnám. Inkább csak ésszerűbben* — hangzott a válasz.

A találékonyság segített

Megtudjuk, hogy számos módosítást, újítást vezettek be munkájukba az utóbbi hetekben. A forgóváz keresztartójában fúrt lyukakat rendszerint reszelővel kellett kiigazítani, mert a fúró elhúzódott. Egy brigádtag hat napi munkáját emésztette fel ez a javítás. Csináltak most egy fúróvezető sablont, amely pontos munkát biztosít. A hegesztés következtében mindig eldeformálódnak a gyámlemezek. Kalapáccsal kellett kiegyengetni azokat időtrabló, nehéz munkával. A brigádvezető ezért egyengető szerszámot készített és a frikciós présen csak egy gépi mozdulat dolga az egész.

Könnyíti a munkájukat az is, hogy az ütközőszáron megváltoztatták az ékpálya irányát. Hasonló előnyt jelent, hogy az alváz összehegesztése előtt szerelik be a főkeresztartóba az olajcső peremeit. Az autogénhegesztő munkájában is láttunk változtatást. *Loncsár István* vaslemezből készült sablont rakott az előtte fekvő acéltáblára és pisztolyát a sablon szélén vezetve vágta ki az alváz építéséhez szükséges alkatrészt. Így nincs szükség arra, hogy a lakatosok előrajzolják és kipontozzák az alkatrészek formáját. Sok időt tudnak ezzel megtakarítani.

Két év óta a szocialista cím birtokában

Mindez arra vall, hogy találékony dolgozókból áll a Béke ifjúsági brigád. S ez nem véletlenül van így. Két éve tartja a szocialista címet Szántóék brigádja. Jó közösségi szellemben dolgoznak. A tanulás, az egymás segítése és a társadalmi munka számukra egyszerű és természetes. *Loncsár István, Csontos István* és *Gimesi Zsolt* középiskolában tanul. *Szántó László* és *Albrecht György* az általános iskola VIII. osztályát végzi. A brigád öt tagja jár a vállalatnál rendezett *„Szakma ifjú mestere"* tanfolyamra és valamennyien részt vesznek a politikai oktatás különböző fokozatain.

— *Milyen társadalmi munkákat végeztek?* — kérdeztük a brigádvezetőt.

— *Nehéz lenne azt mind felsorolni* — válaszolta. — *Legjobb lesz, ha átnézi a brigádunk naplóját...*

Azzal átadott egy bőrkötésű könyvecskét. Lapozgattuk a naplót. Gyöngybetűkkel írták le benne a brigád életének eseményeit és a fontosabb mozzanatokat ügyes rajzok is szemléltetik. Az egyik rajz árokásás közben ábrázolja a brigád tagjait. A rajz mellé írott szövegből megtudjuk, hogy a Nefelejts utcába bevezették a vizet. Minden ház előtt az ottlakóknak kellett kiásni ehhez az árkot. Lakik ott több idős nénike és bácsika, akik már gyengék az ilyen munkához. A járműjavító ifjúmunkásai — közöttük a Béke-brigád tagjai — végezték el helyettük az árokásást. Emberséges cselekedet, öntudatos fiatalokhoz méltó tett volt ez. Sokat segítettek a városi *Béke-liget* és az üzemi üdülő építésében is.

S most itt van ez az önkéntes felajánlás. A Béke-brigád tagjai állják a szavukat. Olyan tartalékokat tárnak fel munkájukban, amelyek révén pótolni tudják a katonai szolgálatot teljesítő társuk munkáját. Kezdeményezésük követésre méltó, ezért hívjuk fel rájuk a figyelmet.

L — cz

Munkavédelmi újjáalakat

A központi vezetőség 1961. június 23-i határozata nyomában

Szakszervezetünk központi vezetőségének 1961. június 23-i határozata sokrétűen jelölte meg a feladatokat, amelyeket a szakszervezeti bizottságoknak a balesetmegelőző tevékenységük fokozása céljából el kell végezniök.

Mit mutatnak az eddigi tapasztalatok? — A szakszervezeti bizottságok arra törekszenek, hogy társadalmi üggyé tegyék a balesetek megelőzését. Ez főként a munkavédelmi órák szervezésében mutatkozik. Ma már számos munkavédelmi őr kíséri figyelemmel a szolgálati helyeken, a műhelyekben folyó munkát és figyelmezteti társait az óvórendszabályok betartására.

Számos helyen készítenek rendszeresen intézkedési tervet a balesetmegelőző tevékenység fokozására, szerveznek munkavédelmi kiállításokat, hogy helyi vonatkozásban jobban feltárják az eredményeket és a még meglevő hibákat.

Miért nem ismertetik a határozatot?

Az eredmények mellett arról is szólni kell, hogy még sok fogyatékosság tapasztalható a központi vezetőség határozatában megjelölt részletfeladatok végrehajtásában. Még olyan nagy szolgálati helyeknél is előfordul, mint a *szolnoki járműjavító*, hogy a szakszervezeti bizottság a mai napig sem ismertette taggyűlésen a központi vezetőség határozatát. A dolgozók így nincsenek kellően tájékozódva a határozatról.

Hasonló a helyzet *Vác* állomáson és a fűtőházban is. Gyakorlatilag ez azt jelenti, hogy a szakszervezeti bizottságok egy része szükségtelennek tartja a dolgozók érdekében hozott határozat tudatosítását. Ez azt a következményt vonja maga után, hogy mellőzik a dolgozók véleményét, kezdeményezésének kibontakozását a munkakörülmények megjavítása és a balesetek csökkentése céljából. Sokkal helyesebb volna, ha a szakszervezeti bizottságok az elkészített intézkedési terveket széles körben ismertetnék, megvitatnák a dolgozókkal, akik a tervet hasznos javaslatokkal megfelelően kiegészíthetnék és így azt magukra nézve jobban kötelezőnek tartanák.

Az intézkedési tervek elkészítésénél is találkozunk formalizmussal. Ez abban jelentkezik, hogy néhány szóval utalnak a balesetek csökkentésének fontosságára, konkrétan azonban nem határozzák meg azokat a tennivalókat, amelyeket az adott szolgálati hely baleseti viszonyai megkövetelnek. Sokan úgy gondolkoznak, hogy az év elején készített szakvonali intézkedési terv már úgy is magában foglalja a munkavédelmi feladatokkal való foglalkozást, s így nincs szükség újabb intézkedési terv készítésére.

Az ilyen tervek nélkülözik a valóságos helyzet részletes elemzését és ezért nem tudják meghatározni a konkrét tennivalókat. Feltétlenül szükséges, hogy a szakszervezeti bizottságok a szolgálati főnökségekkel karöltve, ha késve is, de elkészítsék az intézkedési tervet.

A patronálási mozgalomról

Központi vezetőségünk határozata nagy jelentőséget tulajdonít a balesetveszélyes munkaterületeken a patronálási mozgalom kialakításának. A határozat feladatul jelölte meg a szakszervezeti bizottságok valamennyi reszortfelelőse számára az ilyen munkaterületek meghatározását és patronálását. Szakszervezeti bizottságaink többségénél helyesen értelmezték a KV-határozat idevonatkozó útmutatását. A szolgálati helyek balesetveszélyes munkaterületeit felmérve a szakszervezeti bizottság vezetőségi tagjai megszervezték a patronálást. Helyesen hajtották végre a patronálási mozgalom szervezését például *Dorog* állomáson, ahol a szakszervezeti bizottság reszortfelelősei tűrőnként vállalták a tolatásvezető és a forgalmi szolgálattevő patronálását.

Az intézkedési tervek elkészítésében és a patronálási mozgalom megszervezésében mutatkozó hiányosságok megszüntetésére szakszervezeti bizottságaink sürgősen tegyenek lépéseket. Fontos, hogy megtegyék ezt, hiszen a balesetek megelőzését szolgálják vele.

Elvhűség, rátermettség és szakértelem

A szakszervezeti vezető jellemvonásairól

A szakszervezeti vezetés színvonalának emelése csak megfelelő káderekkel valósítható meg. Az 1956-os ellenforradalom tapasztalatai különös súllyal hívták fel a figyelmet a kádermunka fontosságára. Alapos munkát igényel a káderek kiválasztása, nevelése, elosztása, előléptetése és esetleg leváltása.

Az ellenforradalmi események felfedték korábbi kádermunkánk néhány hiányosságát. Az események forgatagában nagyon sok ingatag, jellemtelen ember telepedődött le és ugyanakkor igen sok tehetséges szakszervezeti funkcionárius — aki korábban háttérbe volt szorítva — bizonyította be hűségét a párthoz, a proletárdiktatúrához. Nem célunk most a régi kádermunka fogyatékosságainak elemzése, a vezetés színvonalának emelésével kapcsolatban azonban lényeges feladatnak tartjuk a káderek helyes kiválasztását, nevelésüket és megfelelő elosztásukat.

Lenin határozottan megmutatta, milyen szempontok alapján válasszuk ki a kádereket, hogy ítéljük meg munkájukat. Két alapvető szempontot emelt ki:

1. az osztály és párthűség, a politikai megbízhatóság;

2. a rátermettség és a szakértelem.

A szakszervezeti káderek kiválasztásánál feltétlenül figyelembe kell venni ezeket a szempontokat. Lenin értelmezésében ez a két szempont elválaszthatatlan dialektikus egységet alkot, vagyis bármelyik mellőzése fékezheti a munkáshatalom egészséges fejlődését, a vezetés színvonalának növelését. A politikai megbízhatóság és az osztályhűség fontosságáról különösen meggyőződhettünk az ellenforradalom idején. Gondosan ügyelnünk kell tehát arra, hogy mindenütt szilárd meggyőződésű, politikailag felkészült elvtársak kerüljenek a vezetésbe.

A szakszervezeti munka vezető kádereinél fontos szempont a rátermettség és a szakértelem is. Ezt különösen most, a megnövekedett feladatok láttán kell figyelembe venni. A hozzá nem értő, tehetségtelen emberek képtelenek a vezetés színvonalának emelésére. Tudnia kell minden szakszervezeti vezetőnek, hogy a szakszervezeti munka fontos politikai feladat, pártmunka és annak végzése nem öncélú. Ha a szakszervezeti vezető szakmai gyengesége, vagy más fogyatékossága miatt nem alkalmas erre a tisztségre, ha ezért nem bírja a dolgozó tömegek támogatását, akkor a párthűsége egymagában sem használ valamit. Ezeket az osztályhű, párthű kádereket tiszteletben, megbecsülésben kell tartani és képességüknek megfelelő más beosztást kell adni nekik.

Törekedjünk a káderek elosztásánál arra, hogy a különböző funkciókban minden ember a maga helyén érezze magát. Így elérhető, hogy minden funkcionárius egyéni képességeinek maximumát nyújtva dolgozzon a közösség érdekében. Elérhető így az is, hogy a káderek elosztásának általános iránya teljesen megfeleljen annak a politikai vonalnak, amelynek megvalósítása céljából az elosztás történik.

Megállapíthatjuk, hogy a kádermunkában az utóbbi évek fejlődést hoztak. Ez irányú munkánk alaposabb és emberségesebb, mint a korábbi években volt. Látnunk kell azonban, hogy vannak még hibáink a káderek kiválasztásánál, iskoláztatásuknál és az előléptetéseknél.

Az említett hibák megszüntetése és általában a kádermunka színvonalának emelése nélkülözhetetlen feltétele annak, hogy tovább tudjuk fejleszteni a szakszervezeti vezetés színvonalát is.

Bán István
a szervezési- és káderosztály vezetője

A Hivatalos Lapból

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

42. számból: 125337/1961. I/2. C. Jelentkezés állami nyelvvizsgákra. Igazgatóságok egymásközti versenye.

43. számból. 122112 1961. I/3. A. Sajtónyilatkozatok adása.

45. számból: 117772 1961. I/1. B. A mezőgazdasági termelőszövetkezetek patronálásának szabályozása.

A jövő pályafenntartási szakemberei között

Hét éve a MÁV kezelésében működik a *Vasúti Pályafenntartási és Építési Technikum* Budapesten, a Rippl-Rónai utca 26-ban. Elsősorban a vasút számára képezik itt a szakembereket, bár vannak, akik a technikum elvégzése után a közlekedés más területein vagy tervezőintézetekben helyezkednek el. A legjobb képességű diákok egyetemen folytatják tanulmányaikat. A tavaly végzettek közül 14 diákot vettek fel a műszaki egyetemre.

— *Hogyan képezik itt a pályafenntartási szakembereket?* — kérdeztük az iskolában tett látogatásunk alkalmával dr. Újvári István igazgatótól, a műszaki tudományok kandidátusától.

Öt plusz egy

— Iskolánkban az elméleti oktatás mellett különös gondot fordítunk a tanulók gyakorlati képzésére — mondotta. — A politechnika nálunk régi alapelv. Az 5+1-es rendszer alapján folyik a tanítás. Ez azt jelenti, hogy tanulóink minden héten egy

Vákó Ágnes a táblánál felel

napot a Rákosrendező-állomás területén levő tanműhelyünkben töltenek. A műszaki tárgyakat mérnök-tanárok oktatják, a gyakorlati foglalkozásokat technikus-tanárok vezetik.

Ezt a gyakorlatiasságot tükrözik már az iskola folyosói is. A falak mentén üvegszekrények sorakoznak. Bennük modellek, ásványgyűjtemények, metszetek. A falra függesztve kitérők kicsinyített másai láthatók. Valóságos szakmúzeum van itt. A tantermek falait színes rajzok, ábrák díszítik, bár szerepük a szemléltetés, az oktatás előmozdítása.

Amikor megszólal az óra végét jelző csengő, a folyosó benépesül a nyüzsgő diáksereggel. Valamennyien sötétkék köpenyt viseltek. Néhányuk karján vörös karszalagot láttunk. Megszólítottuk az egyik karszalagost.

— *Oláh Ferenc* vagyok, a IV/c osztály tanulója — mondta a bemutatkozáskor. — Ma ügyeletes szolgálatot teljesítek.

— *Mire ügyelnek ilyenkor?*

— Arra, hogy szünetben mindenki kijöjjön az osztályokból, szellőztessenek, és letöröljék a táblát. Vigyázunk a folyosók rendjére is. Az ügyeletesek gondoskodnak az előfizetéses tízórai beszerzéséről és kiosztásáról.

Az iskola *Kállai Éva KISZ-szervezetének* egyik alapszervi titkára *Oláh Ferenc*. Kitűnő tanuló. Elmondta, hogy a földmértan a kedvenc tantárgya. Jövőre az egyetemen szeretné folytatni tanulmányait. Arról is szólt, hogy az iskolai KISZ legfontosabb feladatának tartja a tanulmányi eredmények javítását. Idén is megszervezeték a tanulópárokat, hogy segítsék egymást az órákra való felkészülésben. Népszerűek a szakköri foglalkozások is. Különösen sokan járnak a felépítményi és az elektrotechnikai szakkörök foglalkozásaira.

Harsányi László tanár, a KISZ egyik tanácsadója, arról beszél, hogy milyen sokrétű munkát végeznek a fiatalok az „*Ifjúság a szocializmusért*" mozgalom keretében.

— Negyven olyan fiatal is részt vesz a mozgalomban, aki nem tagja a KISZ-nek. Október 7-én, szombaton délután 72 fiatal dolgozott társadalmi munkában a *lágymányosi vásárváros* építkezésén. A kollégiumunkban lakó fiatalok rendszeres kapcsolatot tartanak a *rákoskosszentmihályi termelőszövetkezettel*. Segítették a kukoricatörést és a szárvágást. A múlt vasárnap almaszüreten voltak. Ezért három mázsa almát kap a kollégium.

Az ifjúsági szervezet irányításával működik az iskola énekkara és tánczenekara. Az iskolai könyvtár jó lehetőséget ad a *József Attila* olvasómozgalom kibontakozására. A KISZ-tagok élnek is ezzel a lehetőséggel.

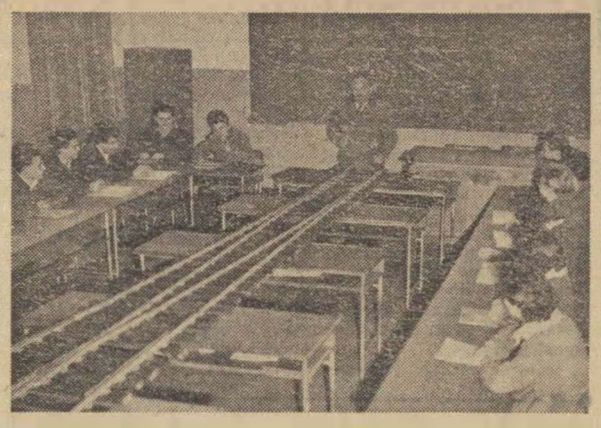
Sportkörünk a *Kilián-mozgalom* jegyében végzi szervező munkáját. Lezajlott már az atlétikai verseny. Most folyik az osztályok közötti labdarúgó-bajnokság és rövidesen sor kerül a BVSC uszodájában az úszóversenyre is.

Szorgalmasak a vasutas gyerekek

Az iskola tanulóinak többsége vasutas-szülők gyermeke. Ezek a fiatalok nagyon szeretik a vasutat.

— A vasút mellett nőttem fel — mondta *Nyiri József*, I b. osztályos tanuló, akinek édesapja pályamester Kabán. — Itt az iskolában eddig minden segítséget megkaptam ahhoz, hogy jó vasutas legyek majd.

Négy kislány is jár az I b-be. Az egyik *Aschner Szilvia*. Szőke, kék szemű, az orra fitos. Telt arca majd ki csattan a pirosságtól. Édesapja *Lakiteleken* dolgozik a vasútnál.



Tóth István tanár a kátrányról tart előadást

— Eddig 11 ötöst szereztem — mesélte örömmel a kislány. — Kedvenc tantárgyaim: az anyagtan és a magasépítmény, de nagyon szeretem az orosz nyelvet és a kémiát is.

— *Távolabbi terved?*

— Egyetemre mennék majd, de ha az nem sikerülne, akkor pályamester szeretnék lenni... — válaszolta fiatalos határozottsággal.

308 esti és levelező hallgató

A dolgozók tanításával is foglalkozik az iskola. Az esti és a levelezőtagozatnak 308 hallgatója van. A dolgozók iskoláját *dr. Korpás Emilné* irányítja.

— Hallgatóink többsége vidéki pályamester — mondta a tanárnő. — Havonta egyszer jönnek fel korrepetálásra. Nem könnyű nekik a tanulás, de nagyon szorgalmasak. Dolgozó diákjaink tanulmányi eredménye tavaly 3,4 volt, s ez jó közepes átlag. Azt szeretném, ha a jövőben több pályamunkást is felvehetnénk az iskolába. Közülük az idén is sokan jelentkeztek, de csak azokat vehettük fel, akiknek jelenlegi beosztásuk megkívánja a magasabb képzettséget.

Alapos elméleti és gyakorlati képzettséget nyújt diákjainak ez az iskola. Megszeretik itt a fiatalok a korszerű pályafenntartási és építési munkát. Kialakul bennük a felelősség tudata, hiszen már tanuló korukban komoly vasutat is építenek. Tavaly a felső tagozatosok három kitérőt cseréltek *Rákosrendezőn*, ami 70 ezer forint értékű munka volt. Az ilyen nagy feladatok végrehajtása csak növelheti a fiatalok hivatástudatát.

LŐRINCZ JÁNOS

Állomás ősszel

Rázza a szél az almafákat,
bukfencelnek a száraz levelek;
a fal tövén üres a kispad
s a bokrok alján papír szendereg

Dália búcsúzik a nyártól,
hizik a lomha cukorrépahegy;
ágaskodik a karcsú sorompó,
nyikorognak a fáradt szekerek.

Az ér partján sátrat vert az ősz,
nagy kavicsszeme éhesen forog;
óriás szája fagyos dért lehel
s gőzfelhőt sziszegnek a mozdonyok.

Zsákoktól nyög a rakodópart,
bújócskázik köztük a szél s homok.
Ásít a vig, ezerarcú város,
— és eltűnnek torkán a vagonok.

Irtó Gyula

Emlékeznek a veteránok

Szakszervezetünk elnöksége és az elnökség mellett működő ifjúsági bizottság a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 44. évfordulója alkalmából, november 2-án veterán és ifjúsági találkozót rendezett a szakszervezet Benczur utcai székházában.

Szabó Antal főtitkár üdvözlő szavai után, a fiatalok nevében Fejti György, a vasútgépészeti technikum másodéves hallgatója köszöntötte a találkozón megjelent vasutas veteránokat, a munkásmozgalom régi harcosait, majd a fiatalok a megemlékezés, a hála és a szeretet jeléül vörös szegfűcsokrot és ajándékot nyújtottak át a kedves vendégeknek.

Az ifjak köszöntése után óvodások léptek a porondra. Szakszervezetünk Benczur utcai óvodájának csöppségei mondtak verset, majd dallal és tánccal köszöntötték a családias ünnepség résztvevőit.

A veteránok és fiatalok találkozója még ezzel nem ért véget. Az ünnepség fehér asztalnál folytatódott, a klubszobákban. A klub kerek asztalainál idősek és fiatalok vegyesen foglaltak helyet. A beszélgetés kötetlen volt. A veteránok beszéltek a rég múlt idők harcairól, az 1919-es Tanácsköztársaságról.

Az egyik asztalnál a 75 éves Fekete Béla, az Istvántelki Főműhely egykori dolgozója, aki 1905-től aktívan vesz részt a munkásmozgalomban, éppen arról beszélt, hogy a Tanácsköztársaság bukása után, mint a ráckevei járás politikai biztosa, hogyan menekült meg Horthyék börtönéből.

— Bizony nem volt könnyű a mi időnkben — mondja Fekete Béla bácsi a fiataloknak.

— *Engem 1919. április 27-én Landler Jenő elvtárs személyesen nevezett ki a ráckevei járás politikai biztosának — mesélte kimért hangon. — Ott tevékenykedtem egészen a Tanácsköztársaság bukásáig. Utána én is, mint sokan mások, a fehérek fogságába kerültem. A börtönből 1921 decemberében, mint cserefogoly kerültem a Szovjetunióba, ahol 1946-ig éltem.*

A többszörösen kitüntetett vasutas veterán elbeszéléséből szinte egész életrajza elénk tárult. Mert nemcsak azt mesélte el, hogyan élt, mit csinált negyedszázad alatt a Szovjetunióban, hanem azt is, miképpen kapcsolódott be a felszabadulás után itthon az életbe, hogyan vette ki részét a kommunista párt szervezéséből.

Fekete Béla, és a többiek közül azok, akiknek egészségi állapota megengedi, ma sem tétlenkednek. Eljárnak a pártsejtekbe, részt vesznek az MSZBT munkájában. Előadásokat tartanak a fiataloknak ifjúságukról, harcaikról. Megismertetik a ma ifjúságát azokkal a nehéz esztendőkkel, amelyekről nagyon sokan csak hírből hallottak.

A vasutas veteránok és fiatalok találkozója az esti órákban ért véget. -vi-

Munkás képzőművészek kiállítása

November végéig tekinthető meg az Építők Rózsa Ferenc Művelődési Házában a szakszervezeti képzőművészeti körök országos kiállítása. Érdemes megnézni ezt a sok tekintetben művészi színvonalon mozgó kiállítást. A kiállítás arról tanúskodik, hogy a képzőművészeti körökben elmélyült, helyes irányú alkotómunka folyik. Kár, hogy a kiállított képek témája alig haladja túl a portré, a csendélet és az utcarészlet körét. A vasasok, a bányászok és a többi szakmák képviselői mellett elismerésre méltó a vasutas képzőművészeti körök szereplése is. Elsősorban a vasutas szakszervezet képzőművészeti körére gondolunk, amelynek tagjai számos képpel, szoborral és kis plasztikával vesznek részt a kiállításon. Rajtuk kívül egy tapolcai és egy kaposvári vasutas képzőművész alkotásai láthatók. A vasutas képzőművészek munkái közül tetszettek Tóth János, Somogyi Győző és Bottyán János képei, Botond Béláné és Kovács Béla szobrai.

Villanyvezetéket kérünk

Volt eredménye annak, amikor megírtam, hogy *Polgárdi* állomáson kukoricaszárból épített váltóőri helyiség található. Az állomás dolgozói összefogtak és építettek megfelelő őrhelyet. Már csak a villany bevezetése van hátra. Ehhez 350 méter hosszú légvezeték kellene. Ezt házilag nem lehet előteremteni, csak kiutalás segíthet.

Kérjük az illetékeseket, hogy a munkavédelmi szempontok figyelembe vételével adják meg ezt a segítséget Polgárdi állomásnak.

Bognár Károly

PLATONOV:

GYÖNYÖRŰ ÉS ESZEVESZETT VILÁG

II.

Majdnem egy esztendeig — augusztustól júliusig — dolgoztam Malcev segédjeként. Malcev július 5-én tette meg utolsó útját gyorsvonat mozdonyvezetőjeként . . .

Húsz személykocsiból álló szerelvényt vettünk át, amely már négy óra késéssel érkezett a mi vonalunkra. A forgalmi tiszt odament a mozdonyhoz, és Malcevet külön megkérte, hogy amennyire csak tőle telik, csökkentse a késést, ha lehet, hozzon be egy órát, mert enélkül aligha adhatja át időben az üres kocsikat a szomszédos vonalnak. Malcev megígérte, hogy mindent megtesz, s útnak indultunk.

Nyolc óra lehetett, de a nyári este későn száll le, s a nap még diadalmas erővel ragyogott. Alekszandr Vasziljevics megkövetelte tőlem, hogy a gőzt legfeljebb egy fél atmoszférával tartsam a maximális nyomás alatt.

Félóra múlva már a megnyugtató sik sztyeppvidéken jártunk. Malcev kilencven kilométerre fokozta a sebességet, és alább nem is engedte — ellenkezőleg, lejtősebb terepen százig is felvitte. Az emelkedéseknél a legfelső határig fokoztam a tüzelést, és a fűtőt is kényszerítettem, hogy kézi munkával is segítsen szítani a tüzet: az önműködő fűtőberendezés nem biztosította a legmagasabb gőznyomást.

Malcev meg hajszolta a mozdonyt előre, a sebességszabályozót teljesen kinyitotta, és a maximális gőzre kapcsolt. Ekkor már a láthatáron felbukkanó hatalmas felhővel szemben száguldottunk, a nap felőlünk még megvilágította, bearanyozta a felhőt, amelyet dühös, felbőszült villámok hasogattak, láttuk, hogyan fúródnak merőleges fullánkjai a távoli földbe, mi pedig veszettül száguldottunk a felé a távoli föld felé, mintha védelmére sietnénk.

A látvány minden bizonnyal lenyűgözte Alekszandr Vasziljevicset: messze kihajolt az ablakon, s csak nézett előre: a füsthöz, tűzhöz, távlatokhoz szokott szeme most átszellemülten csillogott. Érezte, hogy mozdonyunk munkája és ereje felveheti a versenyt a viharéval, s meglehet, ez a gondolat büszkeséggel töltötte el.

Hamarosan a sztyepp felől egy portölcsér száguldott felénk. Így hát a fenyegető felhők velünk szembe terelték a vihart. A fény lassan kihunyt körülöttünk, a száraz por meg sztyeppi homok csikorogva csapódott a mozdony acéltestéhez, egészen besötétedett, megindítottam a turbogenerátort, és bekapcsoltam a homlokzati fényszórókat. A lélegzetvételt megnehezítette a kétfelől erővel száguldó, s a kabinba becsapódó forró, örvénylő porvihar meg a kazánból kiszűrődő széngáz és a ránk boruló korai besötétedés. A mozdony a fényszórók vágta fényrésen keresztül, süvöltve fúrta magát előre a sűrű, fullasztó homályba. A sebesség hatvan kilométerre csökkent; szinte kábulatban dolgoztunk, és néztünk előre.

Hirtelen egy kövér esőcsepp csapódott a szélvédő üvegére, de azonnal felszáradt, elpárolgott a forró szélben. Ekkor egy pillanatra kék fény lobbant fel közvetlenül a szemem előtt, és megremegő szívem mélyéig hatolt; megkapaszkodtam a vízfecskendő csapjába, de az égő fájdalom a szívemben már elmúlt, és rögtön Malcev felé fordultam — arca mozdulatlan volt, előre figyelve vezette a gépet.

— Mi volt ez? — kérdeztem a fűtőtől.

— Villám — mondta —, belénk akart csapni, s kis híján múlt, hogy nem sikerült.

Malcev felfigyelt a szavunkra.

— Miféle villám? — kérdezte hangosan.

— Most csapott le — mondta a fűtő.

— Nem láttam — jegyezte meg Malcev, s arcát ismét a pálya felé fordította.

— Nem láttad? — csodálkozott a fűtő —, hisz azt hittem, hogy a kazán robbant fel, akkorát lángolt, s ő mégse látta. — Én is kételkedtem abban, hogy villám volt.

— Hát hol maradt a dörgés? — kérdeztem.

— A dörgést mögöttünk hagytuk — magyarázta a fűtő. — A dörgés mindig később hallatszik. Míg a villám lecsapott, míg a levegő megremegett, szóval, amíg a dörgés utolért volna, mi már messze jártunk. Lehet, hogy a hátsó kocsik utasai még hallották.

Ezután szakadó záporban száguldottunk, de hamar túljutottunk ezen is, és kijutottunk az elcsöndesedő sötét sztyepére, amely fölött mozdulatlanul pihentek a békés és kimerült felhők.

Koromsötét lett, és leszállt a csendes éjszaka. Orrunkat megcsapta az esőtől, zivatartól átitatott, nyirkos föld, a fű meg a gabonavetés kábító illata, mi meg egyre csak repültünk előre az elvesztett idő nyomába.

Folytatjuk.

Sport

Dely Péter nemzetközi mester

November 5-én befejeződött a *Maróczy Géza* sakk-emlékverseny. Mint ismeretes, a versenyen a magyar élgárda mellett több neves külföldi versenyző is részt vett. A magyar együttesben a BVSC fiatal sakkozója, *Dely Péter* is szerepelt.

Dely Péter

Ez a nagy verseny minden részvevő számára óriási erőpróbát jelentett. A képességeket illetően a mezőny már az első forduló után megoszlott. A szovjet nagymesterek, *Korcsnoj* és *Bronstein*, valamint a csehszlovák *Filip* és az NDK-beli *Uhlmann* mellé meglepetésre két magyar versenyző, *Portisch Lajos* és *Dely Péter* is felzárkózott. Portischtól, aki már több nemzetközi versenyen vett részt, várható volt a jó szereplés. Delyitől azonban senki sem várta, hogy ebben a mezőnyben az élcsoportban végez. Különösen szép fegyverténytet hajtott végre a szovjet *Korcsnoj* nemzetközi nagymester, az emlékverseny győztesének legyőzésével.

Dely Péter végeredményben 9 ponttal az élmezőnyben végzett, megszerezte a nemzetközi mester címet, sőt elérte a nemzetközi nagymester címhez szükséges 9 pontot is. A szabályok értelmében azonban csak a nemzetközi mester címet lehetett odaítélni Delynek.

Dely Pétert szorgalmas sakkozónak ismerjük. Bízunk abban, hogy még sokat hallunk róla az elkövetkezendő években. A Maróczy-emlékversenyen elért kitűnő eredményéhez őszintén gratulálunk, s kívánjuk, hogy a jövőben újabb sikerekkel gazdagítsa majd a magyar és a vasutas sport hírnevét.

—v—

Tudományos évkönyv

Hétszáz oldalas évkönyv jelent meg a Vasúti Tudományos Kutató Intézet utóbbi négy évben végzett munkájáról.

Az évkönyv bevezető tanulmányában *Szentgyörgyi Károly* igazgató átfogó képet ad a végzett munkáról. Ismerteti a közlekedési izotóplaboratórium megszervezését, a gazdaságtudományi kutatásokat, a Közlekedési múzeummal kapcsolatos munkálatokat. Olyan fontos kérdésekkel foglalkozik az évkönyv, mint a dieselítés, a vontatási energiafogyasztás, a vasúti pályák és a járművek korszerűsítése.

Az évkönyvet *dr. Czére Béla*, a műszaki tudományok kandidátusa szerkesztette. Ez a színvonalas munka kiválóan alkalmas az intézet sokoldalú tevékenységének megismertetésére.

Dr. H. K.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném 2 szoba komfortos, cserépkályhás, kertes MÁV házban levő lakásom egy szoba komfortos, vagy nagyméretű garzon tanácsi lakásra vasutassal. Cím: Varga, Budapest, VI., Lehel utca 3. Érdeklődni bármikor.

HIREK

Rosszak az emberek?

Reggel volt. Az állomást megtöltötték a vonatjaikhoz igyekvő utasok, a csípős, őszi szél is szapora lépésekre biztatta őket. Néhány perccel a lajosmizsei vonat indulása előtt futva tolt egy férfi a vonathoz egy háromkerekű kocsit, amelyben szőke hajú, fiatal leány ült. Megálltak az egyik személykocsi fülkéjénél. A férfi gyöngéden a karjába emelte a lányt és felvitte a kocsiba. Ekkor már zöldre kapcsolták a kijárati jelzőt.

A jegyvizsgálók sürgették az utasok beszállását, ám a háromkerekű kocsit nem lehetett itthagyni. Szolgálati kocsi nem volt a szerelvényben és a kis háromkerekű jármű nem fért fel a személykocsiba, hiába segítette azt felrakni valamennyi vasutas, aki ott volt az induló vonatnál. Már elmúlt a vonat indulásának az ideje... A forgalmi szolgálattevő azonban nem emelte magasba indító-tárcsáját. Ő is ott volt a háromkerekű kis kocsinál, hogy segítsen a járni nem tudó leányom. Hiába volt az igyekezet, a kis kocsi nem fért fel, így kénytelenek voltak levenni a leányt a személyvagonból.

— A következő vonatban lesz szolgálati kocsi, azzal majd nyugodtan utazhatnak — nyugtatták meg a bájos arcú szőke leányt és kísérőjét a vasutasok.

S ez a lajosmizsei vonat egy kis késéssel indult, de nem azért, mert rosszak az emberek.

— lyf —

— Jövőre „nyugdíjba" kerül az utolsó gőzmozdony az ország leghosszabb kisvasútján. Negyvennyolc bodrogközi és hegyközi községet Sárospatakkal összekötő, 110 kilométer hosszú keskenynyomközű kisvasút vonó és vontatott járműparkjának korszerűsítése már az elmúlt években kezdetét vette. Az utolsó gőzmozdonyt 1962-ben vonják ki a forgalomból.

— Október 24-én ünnepélyesen nyitották meg az 1961/62-es tanév munkásakadémiáját Szeged állomáson. Az első előadáson 170 dolgozó volt jelen.

— Megszüntetik a Simplon-expresszt. A Svájc és Athén között közlekedő Simplon-Orient expressz, amely oly sok detektív- és kémregényben szerepelt hamarosan eltűnik a vasút menetrendjéből. A svájci vasúttársaság ugyanis bejelentette, hogy jövőre megszünteti ezt a járatot.

— Vasutassztrájk Argentinában. A kormány bérfagyasztási manőverei és a tömeges elbocsátások ellen 48 órás sztrájkot szerveztek október végén az argentin vasutasok. A kormány válaszul közölte, hogy rövidesen újabb 70 ezer alkalmazottat bocsát el az ország 240 ezer vasutasa közül.

— Október 31-én temették Felsőgödön Kovács Tódor ny. MÁV felügyelőt, aki 1912-től folyamatosan részt vett az eszperantó nemzetközi nyelv terjesztésében. Temetésén a Magyar Eszperantó Szövetség és a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség is képviseltette magát.

— Társadalmi munkában készítették el a szegedi MÁV Petőfi kultúrotthon kerítését Szeged állomás dolgozói. A társadalmi munka értéke 3000 forintnak felel meg.

— Csehszlovákiában 1957 óta folytatnak sikeres kísérleteket a vasúti alépítmény műanyag fóliával való védelmére. A PVC-fóliák az eddig alkalmazott aszfalt alapú szigetelésekkel ellentétben alacsony hőmérsékleten is megtartják nyúlóképességüket.

— Négyszáz óra társadalmi munkát végeznek a KISZ-fiatalok kultúrtermük átalakításánál a MÁV Fatelitő Üv dombóvári üzemében.

— KISZ-akadémia nyílt a Szegedi Vasútforgalmi Technikumban. Az első előadást a közelmúltban Kínában és Koreában járt Csamangó Henrik főigazgató, a budapesti igazgatóság vezetője tartotta.

— A vasúti pályatestek tisztítására különleges járművet készítettek a Hunslet angol mozdonygyárban. A 65 tonna súlyú önjáró jármű 32 km/óra sebességgel is haladhat. Üzemközben óránként 550 méter utat tehet meg és ezalatt 3000 tonna anyagot is képes megmozgatni.

— Megkezdődött az őszi ismeretterjesztő sorozat a szegedi MÁV Petőfi kultúrotthonban. A föld geológiai keletkezése és a A földön az élet kialakulása című első előadást 60 dolgozó hallgatta meg. Az előadás után levetítették A föld kialakulása c. filmet.

— 72 éves korában meghalt Décsi Dezső, a munkásmozgalom régi harcosa, a szakszervezeti mozgalom aktív szervezője, aki mint vasutas a Tanácsköztársaság idején vörös katonaként teljesített szolgálatot. Temetése 1961. november 14-én 15 órakor volt a Rákoskeresztúri temetőben.

Budapesten befejeződött a szakszervezeti labdarúgó-bajnokság

A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya a budapesti szolgálati helyek labdarúgást kedvelő dolgozói részére az idén is kiírta a már hagyományos szakszervezeti labdarúgó-bajnokságot.

A kétfordulós bajnokságban tizenhat csapat vett részt. A társadalmi labdarúgó szakbizottság, amely a csapatok intézőiből tevődött össze, két csoportban bonyolította le a küzdelmeket. A bajnokság befejezése után a két csoportelső és második helyezettje körmérkőzést vívott a bajnoki cím megszerzéséért. Az „A" csoportból a BVKH és a MÁV Gépjavító UV., a „B"-csoportból pedig az Északi Járműjavító és a Ferencvárosi Fűtőház csapata került a négyes döntőbe.

A négyes döntő végeredménye:

1. Északi Jj.	3	2	1 —	11: 7 5
2. Ferecváros	3	—	3 —	13: 7 3
3. BVKH	3	—	3 —	3: 2 3
4. MÁV Gépjav.	3	—	2 1	7:16 2

A bajnoksággal párhuzamosan sportszerűségi versenyben vettek részt a csapatok. Az első helyet a MÁV Hídépítési Főnökség csapata szerezte meg 183,5 ponttal, a második a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség 173, harmadik a Hámán Kató Fűtőház 168,5 ponttal. Az első helyezett 3000, a második 1600, a harmadik helyezett csapat pedig 350 forint értékű felszerelést kapott. Ugyancsak jutalomban részesült a bajnokság első három helyezettje. Az Északi 2500, a Ferencváros 1000, a BVHK pedig 350 forint értékű felszerelést kapott.

NB II-es rangadó – NB I-es színvonalon

BVSC—Szombathelyi Haladás 0:0

Az NB II. Nyugati-csoportjában november 6-án, a BVSC Szőnyi úti sporttelepén került sor a két volt NB I-es labdarúgócsapat, a BVSC és a Szombathely bajnoki labdarúgó-mérkőzésére. A két vasutascsapat összecsapása az esős idő ellenére is szép játékkal örvendeztette meg a szurkolókat. Az esőtől felázott pályán végig nagyiramú, érdekes, változatos, a játékidő nagyrészében NB I-es színvonalon mozgó küzdelmet vívott a két kitűnő formában levő együttes.

Az első negyedórában a szombathelyiek veszélyeztettek többet, ezután feljött a BVSC és a félidő hátralevő részében gyakran veszélyeztette a kitűnő formában levő Tormási kapuját.

A játék a második félidőben sem vált egyoldalúvá. Ebben a játékrészben is a BVSC veszélyeztetett, s hol az egyik, hol a másik kapu előtt adódtak parázs jelenetek. A 60. percben a szombathelyi Tóth lövését vetődve védte Varga. Néhány pere múlva Nagy csusztatott fejesét tolta a léc fölé Tormási. Nem sokkal később Borbély fejesét ütötte szögletre nagy bravúrral a szombathelyi kapus.

A két jól felkészült csapat küzdelmében a helyzeteket figyelembe véve a BVSC állt közelebb a győzelemhez. Tormásinak azonban ezen a mérkőzésen egyszerűen nem lehetett gólt rúgni. A fiatal kapus a kitűnő védések sorozatával káprázttatta el a nézőket. Jól játszottak a mezőnyjátékosok is. A 22 játékos közül mindenki a lehető legtöbbet igyekezet nyújtani. De a jók közül is kiemelkedett Rendek és Kárpáti a BVSC-ből, Tormási és Molnár I. a Szombathelyből.

Olvasnak a Bács megyei vasutasok

Három vasutas góckönyvtár működik hazánk egyik legnagyobb megyéjében, *Bács megyében, Kecskeméten, Kiskunhalason* és *Kiskőrösön* a vasúti góckönyvtárakban több mint 10 ezer kötet könyv áll az olvasók rendelkezésére. A könyvállomány szüntelenül gyarapszik, mert a vasutasszakszervezet 22 ezer forintot juttatott ebben az évben új könyvek beszerzésére. A három góckönyvtárnak a legutóbbi statisztika szerint 987 beiratkozott olvasója van és az első félévben 4515 könyvcsere alkalmával 9400 kötet könyvet kölcsönöztek.

Eredményesen fejlesztik a letéti könyvtárak hálózatát is. A három góckönyvtárnak már 53 különböző szolgálati helyen van fiókkönyvtára, melyeket társadalmi aktivisták kezelnek. A *kiskunhalasi* góckönyvtár végzi a legkiterjedtebb munkát: 27 kisállomáson van letéti könyvtára.

Ördögh János

Felháborító eset

Amikor október 24-én elindultunk a Kelenföldi-pályaudvarról az 1114-es számú vonattal, még nem sejtettük, hogy néhány perc múlva milyen különös meglepetésben lesz részünk. Vonatunk elhagyva *Budafok-Belváros* megállóhelyet, a Duna mentén haladt. A folyó felöli oldalról ekkor több suhanc ródarabokkal „sortüzet" adott a vonatra. A kövek öt ablakot törtek be és csak a szerencsének köszönhető, hogy az utasok körében nem történt komolyabb sérülés.

A vonatszemélyzet a következő állomáson, *Tárnokon* jelentette a történteket és így sikerült elfogni a fiatalkorú tetteseket.

Felháborító eset volt ez. Több mint ezer forint kár érte a vasutat. Fel kell tennünk a kérdést: vajon milyen nevelést kaphatott ez a néhány fiatal, aki teljesen értelmetlen rombolásban lelte szórakozását? — Szülőik és nevelőik talán tudnak majd felelni erre a kérdésre.

B. K.

Színvonalas küzdelmek jellemezték az országos vasutas vívó-bajnokságot

November 4. és 6-a között került megrendezésre az 1961. évi országos vasutas vívóbajnokság. A négy fegyvernem küzdelmei közül magasan kiemelkedett a férfi tőrbajnokság, amelynek mezőnyében igen sok válogatott versenyző vívott színvonalas, érdekes versenyt.

Női tőrben 20 tőrvívó lépett pástra, közöttük a BVSC válogatott versenyzői. A budapesti versenyzők mellett pécsi, szombathelyi, debreceni és tapolcai versenyzők küzdöttek a helyezésekért. A legjobb négy közé a BVSC válogatott versenyzői kerültek. Közülük Székelyné került ki győztesen.

A kardverseny színvonala valamivel alacsonyabb volt, mint a férfi és női tőrversenyé. Annál örvendetesebb viszont a sok fiatal kardozó megjelenése. Párbajtőrben volt a legkevesebb induló. Ebben a fegyvernemben a szolnoki Hank személyében vidéki versenyző szerezte meg a bajnoki címet.

Eredmények. Női tőr: 1. **Székelyné BVSC,** 2. Szabó É. BVSC, 3. Mendelényiné BVSC. 4 Kovácsné BVSC. **Férfi tőr:** 1. **Kamuti L.,** 2. Kamuti J., 3. Czvikovszky, 4. Pap Cs., mind a négy BVSC. **Kard:** 1. **Detre BVSC,** 2. Biró BVSC. 3. Bujtás BVSC. 4. Dávid BVSC. **Párbajtőr:** 1. **Hank Szolnoki MÁV 6 gy.,** 2. Sági BVSC 5 gy., 12 kt., 3. Váry BVSC 5 gy., 13 kt., 4. Kozák BVSC 4 gy., 5 Farkas BVSC 3 gy.

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula Békéscsaba, Bognár Károly Tapolca, dr. Horváth Károly, dr. Bácskai István Budapest, Leiti Ferenc Pécs, Ürdögh János, Tótka Károly, Sziládi Sandor, dr. Bándalvi Gyula Szeged, Csomor János Szolnok, Marosán Pal Debrecen, özv. Kovács Józsefné Dombóvár: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

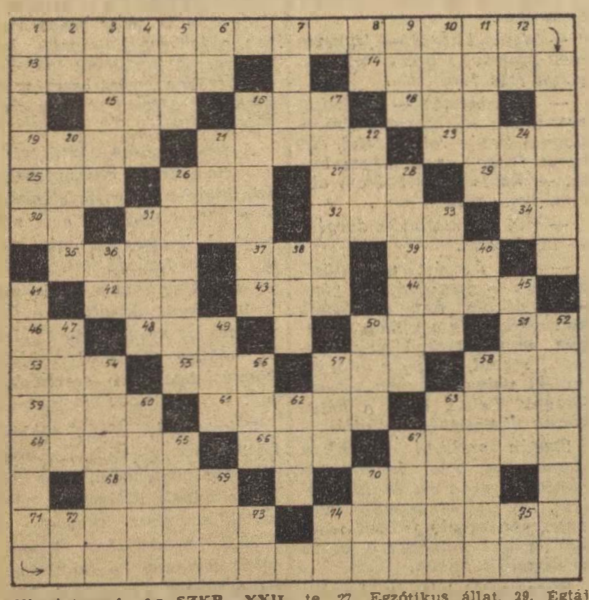
Mező László Dombóvár: Képei jók, de közlésre csak az egyik alkalmas.

Virágh Lajos Kiskunhalas: A szegedi igazgatóság eredményeiről inkább prózában emlékezünk meg.

Kalács József Siklós, Beke Géza Debrecen, Gáspár Julia Budapest: **Leveleiket illetékesekhez továbbítottuk.**

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

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. **Az SZKP XXII.** kongresszusa tanácskozásainak egyik alapvető tényezője (folyt. a függ. 41-ben). 13. Az itteni párduc nem szül nyúlfiat. 14. Ő könnyen tiszt. 15. Olga becézve. 16. Női név. 18 Országos Pénzintézeti Központ. 19. Az Alföld fája. 21. Tenni kíván. 23. Díszes állat. 25. Lyuk. 26. Klíma kezdete. 27. Egzótikus állat. 29. Égtáj. 30. Adat szélei. 31. Bejegyez. 32. Női név. 34. Ásvány. 35. Görögkeleti szentkép. 37. Kártyafigura. 39. Sósav vegyjele. 42. Szőraj. 43. Mondat része. 44. Azalai tó. 46. Kutya. 48. Káspi tó közepe. 50. Hun mondai alak. 51. Ezüst vegyjele. 53. Hasadás a jégen. 55. Energia, 57. Helyhatározó. 58. Svéd váltópénz. 59. Fájdalomcsillapító szer. 61. A régi Róma kikötővárosa. 63. Tehát latinul. 64. Orosz férfinév. 66. Azonos magánhangzók. 67. Római 499 sor. 68. Párbajtőröző, fon. 70. Vissza: ruhadarab. 71. Terebes szlovák nyelven. 74. Balatonmenti.

Függőleges: 1. Szibériai folyó. 2. Kimondott betű. 3. Fatuvós. 4. Miskolc szélei. 5. E napi. 6. Utófirat. 7. A Répce mellékfolyója. 8. Növény része. 9. Turku régi neve. 10. Javaslat. 11. Pillereken nyugvó folyosó. 12. Hangtalan raj. 16. Régi írásfajta. 17. Toscanai város. 20. Mikszáth regényalak becézve. 21. Keleti név. 22. Hatmillió egy része. 24. Ro. 26. Balatoni fürdőhely. 28. Az ENSZ ideiglenes főtitkára. 31. Ága ikerszava. 33. Angol földmértékegység. 36. Igekötő. 38. Takács teszi. 40. Éneklő hang. 41. A vízsz. 1. folytatása. 45. Zenei műkifejezés. 47. Görög betű. 49. Kontra ellentéte. 50. Női név. 52. Az USA déli állama. 54. Régiesen elegyíti. 56. Ósdi. 57. Római hármas. 58. Katonai beosztás. 60. Klasszikus orosz festő. 62. Kerek szám. 63. Vissza: régi magyar költő családi neve. 65. Folyadékba. 67. Páros. 69. Sakk műszó, fon. 70. Mozgásban van! 72. Gyakorító szó. 73. Hangtalan sip. 74. Mint vízsz. 34. 75. S. J.

Beküldendő: vízszintes 1. és folyt. a függ. 41. **Beküldési határidő:** december 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Munkásakadémiák. Nevelőintézetek. Technikumok. Üzemi iskola.

Könyvet nyertek: Zentai Antal Baja, Tál u. 26. Bogyó Gézáné Pesterzsébet, Szabadság utca 56. Vértes Miklósné Urkút, MÁV—GV, Üzemfőnökség.

SORAKOZÓ!

— Ennek örülök. Látom, teljes készültség várja a havazást.

FEGYELEM

— Mondja, mit szólnak majd a brigád tagjai, ha meglátják magát a restiben?

— Ne tessék attól tartani. Azok rendes emberek és szolgálat közben nem isznak.

(Pusztai Pal rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. DECEMBER 2.

Köszöntjük az SZVSZ V. kongresszusát!

December 4-től 16-ig Moszkvában tartja V. kongresszusát a Szakszervezeti Világszövetség. Ez a kongresszus a haladó szakszervezeti mozgalom nemzetközi seregszemléje lesz és túlzás nélkül mondhatjuk, hogy az eddigi világkongresszusok közül a legjelentősebbnek ígérkezik. Az öt világrész több mint ezer küldötte között ott lesznek a moszkvai kongresszuson a magyar szakszervezetek képviselői is. A kongresszus napjaiban a magyar szervezett dolgozók figyelme ismét Moszkva felé fordul.

A Szakszervezeti Világszövetség eddigi tevékenységével kiérdemelte a szervezett dolgozók bizalmát és elismerését szerte a világon. Párizsban, 1945 októberében alakult meg az SZVSZ, s akkor világnézetre, fajra, társadalmi rendszerre való tekintet nélkül a világ 51 országának 64 millió szervezett dolgozóját tömörítette. Azért alakult meg ez a világszövetség, mert a nemzetközi munkásosztály leszűrte a II. világháború tapasztalatait és meg akarta teremteni egységét a fasizmus, az újabb háború ellen.

A nemzetközi reakció 1945-ben nem volt képes megakadályozni a Szakszervezeti Világszövetség létrejöttét, de azóta többször megpróbálkozott egységének megbontásával. Sikertelenül. Az angol és az amerikai szakszervezeti vezetők fondorlatos árulása nem tudta megakadályozni a világszövetség fejlődését, tábo-

rának növekedését. 1953-ban 67 millió tagot számláltak az SZVSZ-be tömörült haladó szakszervezetek, ma pedig 107 millió tagja van e világszövetségnek.

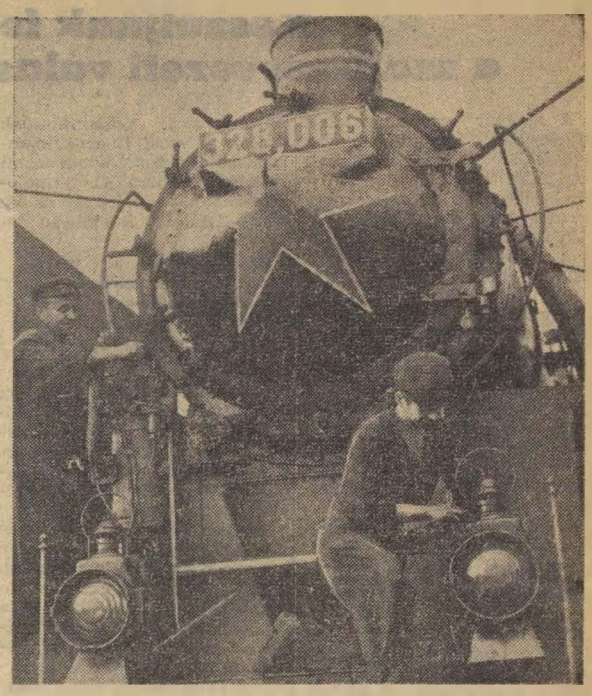
Az SZVSZ ugyanis mindvégig a nemzetközi haladás élvonalában harcolt és mindenkor leszámolt azokkal a hazug és demagóg irányzatokkal, amelyek a munkásosztályt a burzsoáziával való együttműködés ingoványos talajára akarták vinni. Leleplezi az osztálybéke elméletét, a „népi kapitalizmus" hamis jelszavát. Az SZVSZ segíti, hogy a nemzetközi munkásosztály felismerje igazi érdekeit és harcoljon a fokozódó kizsákmányolás ellen. A szocialista tábor országainak szakszervezetei a dolgozók anyagi és kulturális felemelkedéséért végzett munkájukkal mutatnak példát a tőkések ellen küzdő szakszervezeteknek.

Különös jelentőséget ad az SZVSZ V. kongresszusának az a program, amelyről tanácskozni fognak Moszkvában. A program címe: „A szakszervezetek akcióprogramja a dolgozók érdekeinek, jogainak megvédéséért folyó harc jelenlegi szakaszában". — E program korunk legfontosabb kérdéseit tartalmazza. Minden dolgozót harcra hív a békés egymás mellett élésért, az általános és teljes leszerelésért, a gyarmatosító imperialisták ellen, a dolgozók gazdasági és szociális követeléseiért.

Növeli a kongresszus jelentőségét, hogy az imperialisták által a német kérdés kapcsán mesterségesen felszított nemzetközi helyzetben tanácskozik. A kongresszusra hárul az a feladat, hogy a szeptemberben Berlinben tartott nemzetközi szakszervezeti konferencia szellemében rámutasson az egész nemzetközi munkásosztály hatalmas felelősségére és erőit tömörítve segítse a háborús veszély elhárítását.

A magyar szervezett dolgozók — köztük mi, vasutasok is — a béke, az általános és teljes leszerelés hívei vagyunk. Az SZVSZ V. kongresszusán résztvevő képviselőink hangot adnak majd követeléseiknek. Reméljük, hogy a kongresszus a közös problémák baráti megvitatásának, a tapasztalatok legszélesebb körű cseréjének szintere lesz. Amikor köszöntjük az V. kongresszust, kívánjuk, hogy erősítse tovább a nemzetközi munkásosztály összefogását, a békéért folytatott harcunkat.

Apa és fia egy mozdonyon



A hatvani fűtőházban, hathavi időszakos vizsgálat után kijárásra készen áll a 328 006-os mozdony. A felügyelők Szolnokra küldik az újjávarázsolt gépet egy teherszerelvénnyel. Húsz perc van még az indulásig.

A mozdony személyzete, egy idősebb mozdonyvezető és fiatal fűtője már jó ideje ott szorgoskodnak a gép körül. A vezér a szivattyú kenőcső tömítését vizsgálja, fűtője, aki nem más, mint 20 éves fia, a lámpát fényesíti. A fiú Balogh VII. István nyolcadik hónapja dolgozik apja, Balogh IV. István mozdonyvezető mellett. A fűtőház vezetői szerint a gyerek jó kezekben van. Idősebb Balogh, aki már 22 éve mozdonyvezető kötelességtudó, fegyelmezett, jó szakember. Tőle csak jót tanulhat a fia.

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az igazgatóságok egymás közti versenyében az októberi eredmények alapján a budapesti igazgatóság került az élre. A verseny helyezési sorrendje a százalékban kifejezett eredmények alapján a következőképpen alakult:

1. Budapest	*90.08%*
2. Debrecen	*88.10%*
3. Szombathely	*85.71%*
4. Szeged	*84.92%*
5. Miskolc	*79.36%*
6. Pécs	*74.20%*

Mint a számok is bizonyítják, igazgatóságainknak, a szolgálati helyek dolgozóinak az év hátralevő időszakában akad tennivalójuk bőven. Más érdekességet is megfigyelhetünk a táblázatból. Az elmúlt években állandóan élen tanyázó pécsi igazgatóság utolsó helyre került a versenyben. De nemcsak az október havi eredmények alapján, hanem az őszi forgalom sikeres lebonyolításért folyó küzdelemben is.

Az őszi forgalmi verseny eddigi göngyölített eredménye:

1. Szeged.
2. Debrecen.
3. Budapest.
4. Szombathely.
5. Miskolc.
6. Pécs.

136 országból 1200 küldöttet várnak Moszkvába

A december 4-e és 16-a között Moszkvában összeülő *V. Szakszervezeti Világkongresszusra* szerte a kontinenseken nagy lelkesedéssel és várakozással készülnek a dolgozók. Néhány híradás a szervezett munkások 107 milliós táborából.

★

A Chilei Dolgozók Egyesült Szövetségének Tanácsa július 12-e, az V. Szakszervezeti Világkongresszus előkészítő bizottságának megalakulása óta jelentős munkát végzett az akcióprogram terjesztésében. Gyűléseken vitatták meg a kongresszuson való részvétel felhívását. *Lotaban* városban szeptember elején *7000 bányász gyűlésen nyilvánította elismerését a világszövetségnek*, eddigi eredményes munkájáért.

★

A Venezuelai Dolgozók Szövetsége kijelentette, hogy szívesen tart fenn baráti kapcsolatokat a nemzetközi szakszervezeti központokkal. Véleményük szerint a megrendezésre kerülő *V. Szakszervezeti Világkongresszus* tovább erősíti a dolgozók nemzetközi akcióegységét.

★

A csehszlovák forradalmi szakszervezeti mozgalom IV. országos kongresszusa és az *V. szakszervezeti világkongresszus* előkészületeinek megindulása óta több szakszervezeti küldöttségcserét bonyolítottak le a szomszédos szocialista országokban. 373 küldöttséget fogadtak és 210-et küldtek külföldre.

★

Nagy-Britannia szervezett munkásai is felismerték a maguk felelősségét is. Ezekben a napokban szerte a brit szigeten, a fegyverkezési hajszáról, *a harmadik világháború veszélyének* elhárításáról és a *szakszervezeti mozgalom eddig folytatott irányvonaláról* folyik szó a munkások között.

★

Kubában a szakszervezetek és az országos szakszervezeti szövetségek *lelkesen dolgoznak*, hogy minél nagyobb létszámú küldöttséggel képviseltessék magukat a kongresszuson.

★

Moszkva. A vendéglátó szovjet főváros dolgozói *munkafelajánlásokkal ünneplik a Világszövetség V. kongresszusát.* A 136 országból érkező mintegy 1200 küldött és megfigyelő fogadására kellően felkészültek, nagy lelkesedéssel, baráti érzésekkel és a *hazigazdák gondosságával* várják harcostársaikat és a kongresszus megfigyelőit.

Közlekedéstudományi kollokviumot tartottak az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemen

Az *Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem* november 21-től 23-ig rendezte meg a közlekedéstudományi kollokviumot. A tudományos tanácskozás megnyitó ünnepségén részt vett *dr. Csanádi György*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Molnár János* művelődésügyi miniszterhelyettes, a magyar közlekedés elméleti és gyakorlati szakemberei, továbbá a baráti országok közlekedési egyetemeinek és karainak több neves professzora.

A kollokviumon, amelyet *dr. Perényi Imre* egyetemi tanár, rektor, a műszaki tudományok doktora nyitott meg, a hazai és külföldi elméleti és gyakorlati szakemberek vizsgálták meg a közlekedés időszerű tudományos problémáit.

A vasútüzemi szekció ülésén a többi között megtárgyalták a vasútvillamosítás ügyét. Érdekes megállapítása volt a kollokviumnak, hogy kis forgalmú vonalakon nagyon gazdaságosan lehet alkalmazni az akkumulátoros mozdonyokat. Másik érdekes témaköre volt a kollokviumnak a vasútüzem központosított automatikus irányításának problémája.

A kollokvium *dr. Kádas Kálmán* egyetemi tanár, dékán zárszavával ért véget.

Határidőre befejezték Abaliget állomás tatarozását a dombóvári pályafenntartási főnökség I. pályamesteri szakaszának dolgozói. Munkájukkal szinte újjávarázsolták az állomás épületeit (Mező László felv.)

Kis állomás — nagy forgalom

Őszi híradás Lakitelekről

Élénk forgalmú csomópont *Bács—Kiskún megyében Lakitelek* állomás. Itt kereszteződik a *Kecskemét—Kúnszentmiklós* és a *Szolnok—Kiskunfélegyháza* közötti vonal. Különösen erős az átmenő személyforgalom.

★

Amikor beérkezett a szolnoki személyvonat, s az utasok nagy zajjal kiszálltak a kocsikból, a peronon *Varga Gergely* málházó, mint egy kikiáltó, emelt hangon tájékoztatta őket.

— *Kecskemét felé 5 perc múlva személyvonat indul a harmadik vágányról. Igyekezzenek beszállni!*

Miután néhányszor elismételte, megkérdeztük, miért nem hangszóróval tájékoztatják az utasokat.

— *Állomásunkon, sajnos, még nincs hangerősítő-berendezés. Mindig a szolgálatban levő málházó látja el ezt a feladatot is.*

Havonta 16 000 utas

Pedig érdemes lenne felszerelni ide egy hangerősítőt, hiszen csak a helybeliek közül havonta 16 000 utas fordul meg az állomáson. Többszöröse ennek az átutazók száma.

Amikor az őszi forgalom eredményei felől érdeklődtünk *Sándor Imre* állomásfőnök-helyettestől és *Molnár István* forgalmi szolgálattevőtől, szívesen nyilatkoztak.

— *Számunkra is jelentős feladat az őszi forgalom* — mondta Sándor Imre. — *Ezen a vidéken nagyarányú gyümölcstermelés folyik. Nyár óta rendszeresen továbbítunk exportküldeményeket.*

E kislétszámú állomás munkáját jól szemléltetik az eredmények. Októberben a kocsikihasználást 100 százalékra, a kocsitartózkodási tervet 118,4 százalékra teljesítették. Igaz, hogy a szállítási tonnatervet csak 59.1 százalékra tudták megvalósítani, de a menetrendszerűség kifogástalan volt. Sokat tudtak javítani a gyors továbbindítással a már késve érkezett vonatok menetrendszerűségén is.

— *Lakitelek állomás is hozzájárult ahhoz, hogy a harmadik negyedévben első lett a szegedi igazgatóság* — jegyezte meg Molnár István forgalmi szolgálatvezető.

Ami az ősz végét jelzi

— Milyen módszerrel végzik az őszi áruszállítás lebonyolítását? — kérdeztük.

— *Naponta több szerelvényre való teherkocsit sorozunk be állomásunkon* — válaszolta Molnár elvtárs —, *és továbbítjuk azokat. Ez nagyon körültekintő, pontos és gyors munkát kíván. Az igényeket ismerve, úgy sorozzuk a vagonokat, hogy minden rakodóhelyre a szállításra kerülő áruval legjobban kihasználható rakfelületű kocsikat küldjük. A nálunk most kezdődő cukorrépaszállításhoz például jól kihasználható Ky és Kz kocsikat adunk.*

Az állomás rendezési munkája valóban példás. Erről tanúskodik az is, hogy az egy kocsi tolatására engedélyezett két perc helyett csak 1,2 percet használtak fel.

Lakiteleken sem csak a teherszállítás növekedésében mutatkozik az őszi forgalom. *Kókai Istvánné* személypénztáros így számolt be erről:

— *Az itteni Szikra és Petőfi termelőszövetkezetek tagjai már szép előleget kaptak és Szolnokra, Kecskemétre, sőt Budapestre járnak vásárolni. Nagy csomagokkal megrakodva érkeznek haza. Lassanként befejeződnek az idei mezőgazdasági munkák. Ezt onnan is tudom, hogy a környékbeli termelőszövetkezeti tagok közül többen utaztak már üdülni Harkányfürdőre és máshová.*

L. J.

Készüljünk fel a szakszervezeti választásokra

A magyar szakszervezetek alapszabálya értelmében az üzemekben, vállalatoknál, szolgálati helyeken lejárt a szakszervezeti szervek megbízatásának határideje. Éppen ezért a *SZOT Elnökségének határozata értelmében 1962. január 15-től április 15-ig a vasút területén is megtartjuk a bizalmi, műhely- és szakszervezeti bizottsági, valamint a megyebizottsági választásokat.*

A szakszervezeti szervek beszámolói és választásai fontos szakaszt jelentenek a szakszervezet életében. *A vezetőségválasztó taggyűlések előkészítése,*

a beszámolók alaposága és a vita aktivitása a szakszervezeti életünk demokratizmusának újabb vizsgája lesz.

Az alapszervezetek újraválasztása biztosítja a szakszervezeti munka megjavítását, a hibák bírálatának megerősödését, *a vasutas dolgozókkal való kapcsolat megszilárditását.* Az alap- és középszervi választások segítenek feltárni a szakszervezeti munkában észlelhető hiányosságokat, hibákat, gazdagítják a szakszervezeti vezetőket a dolgozók tapasztalataival.

A bizalmiak segítsék elő, hogy minden szakszervezeti tag tevékenyen vegyen részt ebben a fontos munkában.

A választások során ügyelni kell arra, hogy *pártunk vezetése, célkitűzései szervezeteinkben megfelelő érvényre jussanak.* El kell érnünk, hogy a választások alatt a szakszervezeti szervek *összetételükben* megerősödjenek. Ezt úgy érhetjük el, ha a dolgozók véleménye alapján a legrátermettebb, a szocializmusért harcolni kész, a szakszervezeti munkában eddig is helytálló, *becsületes és öntudatos kommunistákat és pártonkívülieket* javasolnak a vezetőségbe. Olyanokat, akik bebizonyították, hogy alkalmasak és képesek a párt politikájáért küzdeni és azt végrehajtani. *akik példamutatóak voltak és most is azok,* nemcsak az ellenforradalom elleni harcban, hanem a termelőmunkában, a politikai és gazdasági élet különböző területén.

Akik viszont a vezetői poszton nem feleltek meg a követelményeknek, azoknak ezt világosan, őszintén és pártszerűen meg kell mondani.

A választásoknak az egész szakszervezeti munka megerősödését, a szakszervezeti *demokrácia* kiszélesítését, *szakszervezetünk tömegkapcsolatának megjavítását* kell eredményezni.

Az elkövetkezendő választások alkalmával több ezer szakszervezeti tag él majd a szakszervezeti alapszabályban biztosított jogával, bírálja a funkcionáriusok tevékenységét. A beszámoló taggyűléseken minden bizonnyal feltárják a műhelybizottságok, szakszervezeti bizottságok, megyebizottságok munkájában mutatkozó hibákat, elmondják *tapasztalataikat* és sok értékes *javaslatot* tesznek a dolgozók.

Az értékes javaslatokat gyüjtsék össze és ezeket terveik készitésénél vegyék figyelembe.

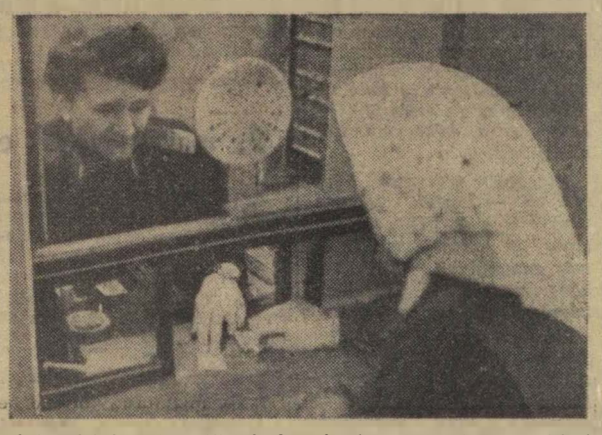
A legfontosabb soron lévő feladatokra a taggyülés hozzon határozatot. A választás után minden műhelybizottságnak és szakszervezeti bizottságnak kötelessége intézkedéseket tenni azért, hogy *minél gyorsabban megszüntessék a dolgozók által feltárt hibákat és megvalósitsák a tagok helyes javaslatait.*

A szakszervezeti választásokkal alap- és középszerveink érjék el, hogy

a szakszervezeti aktivák fokozottabban törődjenek a vasutas dolgozók mindennapi problémáival.

Az eddiginél határozottabban fel kell lépnünk a vasutas dolgozók törvényben biztositott jogainak megvalósitásáért. Az alapszervezetek újraválasztása segítse elő, hogy a szakszervezet *termelési tömegmunkája erősödjön, a szocialista munkaverseny még nagyobb tömeget átfogó mozgalommá fejlődjön és az öntudaton alapuló vasfegyelem a vasút területén megvalósuljon.*

Bán István,
a szervezési és káderosztály vezetője



Pádár Béláné, Hatvan állomás jegypénztárosa mozgalmas munkával, fegyelmezett viselkedésével kivívta feletteseI elismerését. Pénztárhiánylata még egyetlen esetben sem volt. Pádárné az idén Kiváló dolgozó kitüntetést kapott

Vasutasok véleménye az SZKP XXII. kongresszusáról

Nem kétséges, hogy az SZKP XXII. kongresszusa napjainkban is a nemzetközi sajtó és a közvélemény érdeklődésének középpontjában áll. Így van ez nálunk is. Barátainkkal, munkatársainkkal gyakran beszélgetünk azokról a kérdésekről és főként azokról a ragyogó perspektívákról, amelyeket a XXII. kongresszus tárt a szovjet nép és az egész szocialista tábor elé. Hogyan vélekednek a dolgozók erről a nagy jelentőségű kongresszusról munkahelyemen, *Budapest Déli állomáson* — erről számolok be az alábbiakban.

Szolgálati helyén beszélgettem *Sárosi István* váltókezelővel.

Számunkra is biztató

— Annak idején a rádióban meghallgattam és azóta olvastam a XXII. kongresszuson elhangzott beszámolókat. Az elhangzott program a kommunizmus építésének útját jelöli meg. Számunkra is biztatást ad ez a program, hogy jobb munkát végezve kövessük a szovjet emberek példáját.

Kovács Jánosné, állomásunk szakszervezeti bizottságának nőfelelőse, így vélekedett:

— Nyugaton is nagy visszhangot keltett mindaz, ami az SZKP XXII. kongresszusán elhangzott. Remélem, gondolkodóba esnek az imperialisták, hogy célravezető-e a békés megegyezés elől minduntalan kitérni. Nő vagyok, s számomra külön öröm, hogy a kommunizmus építése során az élet minden területén megvalósul a nők egyenjogúsága, amely eddig is rengeteget fejlődött, tökéletesedett a Szovjetunióban és nálunk is.

Kalmár Mihályné személypénztárossal csak néhány szót válthattam, mert sok munkája volt. De amit elmondott, abból kiviláglik, hogy ő is figyelemmel kísérte a *Moszkvából* érkező beszámolókat.

Ragyogó távlatok

— Engem különösen megragadott *Hruscsov* elvtárs beszámolójának az a része, amely a két világrendszer versenyével foglalkozott. A kapitalista országok az elmúlt öt esztendő alatt két válságon is keresztülmentek és erősen megingott *Anglia* és *Franciaország* nagyhatalmi pozíciója. Ugyanakkor új ellentétek jelei is mutatkoztak az imperialista országok között. Velük szemben egyenletesen és évről évre fokozódó volt a Szovjetunió és a többi szocialista ország gazdasági fejlődése és tovább erősödött az országaink és népeink közötti barátság. A XXII. kongresszuson elfogadott nagyszerű terv ragyogó távlatokat nyit meg a szovjet nép előtt és a számunkra is jó példa.

A vonatvezetők szüntelenül figyelemmel kísérhetik az utazóközönséget is. *Horváth István* vonatvezető elmondta, hogy a kongresszus ülésezésének napjaiban szinte minden utas újsággal szállt fel a vonatra. Megélénkültek a vonatban szokásos beszélgetések, melyeket vitának aligha nevezhetnénk, hiszen a kongresszuson elhangzottak a legtöbb embernél csak helyeslést váltottak ki.

— Nagyon fontos tanulságokkal szolgál valamennyiünk számára a XXII. kongresszus — mondta Horváth elvtárs. — Az a feladatunk, hogy gondosan tanulmányozzuk a kongresszuson elhangzottakat, mert a helyes utat mutatják nekünk is.

Foki István
szb-titkár

NEMZETKÖZI *élet*

Magyar vasutasok Belgiumban

Szakszervezetünknek több éves kapcsolata van már a belga vasutasokkal. 1961-ben is, mint már néhány évben, belga vasutasok jártak *Magyarországon,* s magyar vasutasok egy csoportja látogatott Belgiumba.

A látogatásnak kettős célja volt. A csoport tagjai szabadságukat kívánták tölteni Belgium egy kis városában, hogy onnan kirándulásokat tegyenek a tengerparthoz, s Belgium más nevezetes vidékeihez.

A pihenés és szórakozás mellett politikai jelentősége és eredménye is volt az utazásnak. Ez megmutatkozik abban is, hogy a *Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége* és az *FGTB* (Belga Általános Munkás Szövetség) *Végrehajtó Bizottsága* határozatban tiltott meg mindennemű kapcsolat felvételét az SzVSz-hez tartozó szakszervezetekkel, s ennek ellenére a belga vasutasoknak volt bátorságuk szakszervezetünkkel ezt a cserét lebonyolítani. Ez a tény is mutatja azt az erjedést s azt az ellentétet, amely a középszervek és az FGTB felső vezetősége között fennáll.

Hétféle szakszervezeti irányzat

A belga szakszervezeti mozgalom legfőbb jellemzője a nagyfokú megosztottság. Mintegy 7 szakszervezeti irányzat működik, s ezen belül legjelentősebb a szocialista párt irányítása alatt működő FGTB. Legfelső vezetősége szélsőjobboldali, reakciós, kommunistaellenes. Megtévesztő reakciós politikája mellett is van tekintélye a dolgozók előtt, mivel mindennapos munkájának jellemzője a gazdasági követelésekért folyó harc. A kommunisták és a munkásosztály nyomásának eredményeképpen jelentős szociális juttatásokat és viszonylag magas életszínvonalat tud biztosítani.

Nagyon az ellentétek a tagság és a legfelsőbb vezetés között. A középszervek vezetői is kezdik átérezni annak a jelentőségét, hogy szükséges volna az SzVSz-hez tartozó szervezetekkel is kiépíteni kapcsolataikat. Habár az egyik vezető elmondta, hogy amennyiben elfogadna egy magyarországi meghívást, olyan sajtókampányt indítanának ellene, ami veszélyeztetné pozícióját.

Belgiumi tartózkodásunk során alkalmunk volt találkozni olyanokkal, akik már jártak hazánkban. *Nagyra értékelik a Magyarországon látottakat, és jó propagandistái népi demokratikus rendszerünknek.* Igaz baráti szívvel próbálták viszonozni azt, amit Magyarországon kaptak. Anyagiakat és szabadidejüket nem sajnálva mindent megtettek annak érdekében, hogy kis csoportunk jól érezze magát.

A belga nép a békét akarja

Elmondták, hogy ezek a látogatások nagyon felnyitották a szemüket, mivel a belga sajtó és rádió nem foglalkozik a demokratikus országok eredményeivel, hanem ellenkezőleg a leglehetetlenebb dolgokat — pl. hogy éhezünk és rongyokban járunk — terjesztik rólunk. Nem egyedülálló az olyan eset, hogy Magyarországról való visszatérése után elbocsátják munkahelyéről a látogatót.

De a belga nép, akit ugyan nem foglalkoztik annyira a politikával, amennyire helyzete megkívánná, gyűlöli és elítéli a fasizmust, és vagyik a békére. Fájó szívvel mesélték, hogy *Liege*-ben és más belga városokban újra a német csizmáktól hangosak az utcák. De már lehet olyan feliratokat is látni, hogy *„németek menjetek haza"*, vagy mint a brabanti iskola melletti falon — *„kilépni az Atlanti Szövetségből!"*

D. L.

Elutazott a magyar szakszervezeti küldöttség az SZVSZ V. moszkvai kongresszusára

Brutyó Jánosnak, a Szaktanács főtitkárának vezetésével november 28-án elutazott *Moszkvába a Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusán* részvevő magyar szakszervezeti küldöttség.

A küldöttség búcsúztatására a Nyugati-pályaudvaron megjelent *Somogyi Miklós*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja a Szaktanács elnöke, valamint a Szaktanács elnökségének több tagja.

Dieselelektromos óriáskomp

A *Krasznoje Szormovo* gyár kollektívája új, nagy munkagyőzelemmel ünnepelte az SZKP XXII. kongresszusát. A gyári kikötőből kifutott a *Volgára*, egy az üzemben készült dieselelektromos óriáskomp, amelyet a *Kaspi-tengeren* helyeznek majd üzembe vasúti szerelvények szállítására. Az óriáskomp terjedelme 2500 négyzetméter, hosszúsága 133,8 méter. Magasságra nézve pedig egy hatemeletes háznak is megfelelne.

A komp kapacitása 30 négytengelyes vasúti kocsi szállítása, egyenként 50 tonna teherrel és 300 utassal. A vasúti óriáskomp a *Szovjetszkij Azerbajdzsan* nevet kapta. Üzembeállítása jelentékenyen megrövidíti a középázsiai köztársaságokból a Szovjetunió déli részébe, vagy megfordítva, irányuló áruféleségek szállításának időtartamát.

Félmillió vasúti és közüzemi dolgozó sztrájkol Franciaországban

November 28-án, kedden reggel fél millió vasutas és közüzemi dolgozó lépett sztrájkba Franciaországban. A francia vasutakon hajnali 4 órától leállt a forgalom. Nem közlekednek az autóbuszok sem. Párizsban a taxisofőrök egy része is sztrájkba lépet. A villamosművek dolgozói reggel 6 órakor szüntették be az áramszolgáltatást, a gázművek csökkentette a gáz nyomását. Az ipari üzemek nagy részében áramhiányában, szünetelt a munka. Számos hivatal és iskola is zárva maradt. A sztrájkhoz a párizsi repülőtér alkalmazottai is csatlakoztak.

A 24 órás általános munkabeszüntetés megbénította Franciaország életét. A dolgozok mindenütt egységesen követték a CGT és a keresztény szakszervezetek sztrájkfelhívását.

A szakszervezeti bizottság megtette a magáét

A *debreceni fűtőház* szakszervezeti bizottsága munkatervében rögzítette, hogy idejében hozzálátnak a téli feladatok előkészítéséhez. Az októberben megtartott SZB-ülés után az aktívák hozzáláttak a munkához.

Hogy mit állapítottak meg? Számos problémát. A többi között javasolták, hogy a pályafenntartás gondoskodjék a szentéri fürdők lefolyó csövének meghosszabbításáról, a motorszín előtti vágánykőzök víztelenítéséről és a beton járda javításáról, a fiókműhely meszeléséről, a vízdaruaknák környékének betonozásáról és az utazó személyzet öltözőjében a csigalépcső átépítéséről.

Ezeket a hibákat nem először teszik szóvá a debreceni fűtőházban. De az illetékesek nem veszik figyelembe a szakszervezet észrevételeit. Sőt még csak válaszra sem tartják méltónak a szakszervezeti bizottságot.

Ez nem helyes. Hiszen a dolgozók rossz munkakörülményeiért nemcsak a szakszervezetet terheli a felelősség. Sőt, elsősorban a gazdasági vezetők feladata ez. Ha esetleg valakinek kétsége lenne efelől, az olvassa el az MSZMP VII. kongresszusának erre vonatkozó megállapításait, márcsak hasznos ismétlésként is...

B. Gy.

Javítandó javítás

Három héttel ezelőtt fejezték be Szob állomáson a VI. és VII. vágányok szabályozási munkálatait a váci pályafenntartási főnökség dolgozói.

Ha most végignéz valaki ezeken a vágányokon, bizony elcsodálkozhat A hullámvonalhoz hasonlítanak máris a vágányok. Az ilyen javítás nem segíti a forgalom lebonyolítását. Helyes volna, ha az illetékesek meggyőződnének erről és vágánymérő kocsit küldenének Szobra. Szükség lesz a javítás kijavítására.

P. L.

Nálunk rosszabbak a munkakörülmények

Levél Franciaországból

Kedves Elvtársak!

Guy Thibaut elvtárs, a dijoni vasutasszakszervezet titkára beszámolt nekünk a budapesti műhelyekben tett látogatásáról. Elmondotta, hogy a ti fejlődő műhelyeitekben a még szebb jövő felé haladó országotok kocsinyitett mását látta. Ami a legmélyebb benyomást gyakorolta Thibaut elvtársra, az a munkakörülmények közötti különbség. Itt a mi kocsijavító, villamos- és gőzmozdony karbantartó műhelyeinkben vannak olyan munkások, akik megfeszített ütemű munkát végeznek. Ez a munkatempó fizikailag és idegileg egyaránt kimerítő. Akadnak köztünk olyan munkások is, akiknek el kell viselniök egyes művezetők és műhelyfőnökök önkényességeit. A kapitalista állam kiszolgálói leginkább a mi szakszervezetünk CGT vezetőit és harcos tagjait figyelik. Ez az elnyomás még erősebb lett azóta, mióta Franciaországban De Gaulle tábornok lett az államfő. De Gaulle és kormánya támadást intézett a mi élet- és munkafeltételeink ellen. Ez a támadás úgy élesedik, amilyen mértékben terjed az algériai háború és a fegyverkezési verseny.

A támadások ellenére, amelyeket De Gaulle személyes hatalmával az alapvető szabadságjogok, sztrájkjog, sajtószabadság, gyülekezési és tüntetési jog, ellen intézett, a monopóliumok politikájával szemben az ellenállás növekszik. Az év kezdete óta mi két sztrájkot rendeztünk sürgős követeléseink kiharcolására.

Legutóbb szeptember 27-én a dijoni gördülőanyag és vontatási szolgálat munkásainak egy része beszüntette a munkát és félóráig tüntetett a magasabb bérekért, a heti munkaidő leszállításáért. Sajnálatos módon csak a mi szakszervezetünk és a keresztény szakszervezet hivta fel sztrájkra a munkásokat, a többi ellene volt a sztrájknak. Ebből a megosztottságból az származott, hogy a mozgalom nem volt egységes.

Mindezek ellenére mi rendszeresen szervezünk tömegmozgalmakat követeléseink, az algériai béke, a demokrácia érdekében, a revansvágyó német militarizmus ellen és a berlini probléma tárgyalások útján történő békés rendezéséért.

Hogy ezek a mozgalmak sikerre vezessenek, igyekszünk elháritani azokat az akadályokat, amelyek az egységnél szemben ma még fennállnak. Nehézségeink ellenére bizalommal készülünk a jövő elkerülhetetlen harcaira.

Munkatársaink nevében teljes sikert kivánunk nektek a mindennapi munkához és ahhoz a harchoz, amelyet a békéért és a szocializmusért folytattok.

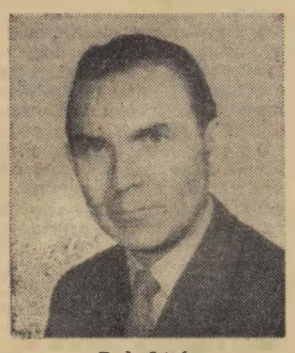
Testvéri üdvözlettel:

Maurice Garaudet, Georges Baillet, Georges Mestas, Alexandre Billon

Hárman a kitüntetett újítók közül

Számos újítót tüntettek ki legutóbb a vasutas újítók tanácskozásán. A kitüntetettek újító munkájának méretei, eredményei különbözőek voltak ugyan — ez jutott kifejezésre a kitüntetés fokozataiban —, de abban valamennyien megegyeztek, hogy a műszaki, technikai haladás első soraiban küzdenek.

Arany



Bede István

Bede István főintéző a kiváló újító kitüntetés aranyfokozatát kapta. 48 éves, 23 éve dolgozik a vasútnál. Jelenleg műszaki rajzoló a vasúti főosztály 6/A osztályán.

— *Újításom, amelyért most a kitüntetést kaptam, 1960-ban 3,5 millió forint megtakarítást hozott a népgazdaságnak* — válaszolta kérdésünkre Bede István. — *A kitérőkben alkalmazott sínszékek gyártását módosítottam. Ezt az újítást megelőzte az útátjáró sínszékek gyártását módosító javaslatom.*

— Mi adta az ötletet?

— *A gépjavító vállalatnál járva láttam, hogy az udvaron két nagy halomban sok ezer geolemez rozsdásodik. Az útátjáró sínszékek gyártása során váltak feleslegessé ezek. Javasoltam, hogy ezeket megfelelő méretű lemezekkel hegesszék össze, s így felhasználhatók a kitérő sínszékeknél. Az útátjáró sínszékek gyártására pedig azt javasoltam, hogy az alaplemez elhagyásával közvetlenül hegesszék a geolemezeket. Rájöttem, s be is bizonyítottam, hogy túlzott volt az óvatosság. Megtakaríthatók az alaplemezek, a geolemez darabokat közvetlenül egymáshoz lehet hegeszteni.*

Elmondta Bede István azt is, hogy az első újításáért 12 ezer forintot, a másodikért 160 ezer forint jutalmat kapott. Úgy jött ez a pénz, mint egy főnyeremény. Örült is a felesége, meg a fia. Ruházkodásra és bútorra költöttek belőle és most egy kis családi házat építenek Abonyban.

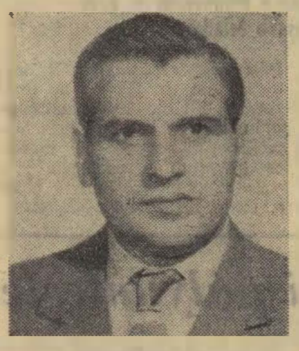
Amikor az újítási terveiről kérdeztük, csak ennyit mondott:

— *Néhány munkatársammal egy érdekes újítási terv megvalósításán dolgozom. Majd akkor beszéljünk róla, ha már sikerült megvalósítani...*

Ezüst

Komáromi János gépészmérnök, irányító tervező a Vasúttervezőnél. Ezüstfokozatú kiváló újító kitüntetést kapott. A 40 éves mérnöknek eddig három újítása volt. Mindhárom a vasúti biztosító berendezésekkel kapcsolatos. Az utolsó és legsikeresebb újítását „kínai szekrény" néven emlegetik a szakkörökben. Az újítás pontos neve: *„Összerakható áramszolgáltató berendezés elektromos vasútbiztosító berendezéshez."*

Alapos munkát kívánt ez az újítás, amely lényegében kollektív munka gyümölcseként jött létre. *Komáromi János* dolgozta ki a berendezés elvi és áramköri felépítését. *Zeffer József* a konstrukciós felépítést tervezte meg, *Pál Lajos*,



Komáromi János

Pataki Márton és *Demők József* a tervek kidolgozásában vett részt.

Mi sem jellemzőbb a társ-újítók munkájának fontosságára, mint hogy Zeffer József megkapta a kiváló újító kitüntetés bronzfokozatát.

— Miért kapta a berendezés a „kínai szekrény" nevet? — kérdeztük Komáromi Jánostól.

— *Mert kínai exportra gyártotta tavaly az ÉM Villamos Előszerelő Vállalat közel másfélmillió forint értékben. Ennek alapján kaptuk az újítási díjat, melynek felét, 26 ezer forintot nekem adták. Újításunk Kínában nagyon jól bevált. Remélem, rövidesen itthon is több helyen fogják alkalmazni. Automatikus szerkezete rendkívül biztonságossá teszi a vasúti biztosító berendezések működtetését.*

Bronz

Dér Sándor

Dér Sándor, a MÁV Gépjavító ÜV vezetője hat újító társával a Grower gyűrű gyártásának fejlesztését végezte el és ezért megkapta a kiváló újító kitüntetés bronzfokozatát. A Grower, vagy másképpen kettős csavarbiztosító gyűrűk korábban nyugatról importált acélból készültek. Dér Sándor és társai olyan új megmunkálási és edzési módszereket dolgoztak ki vállalatuknál, amelyekkel hazai anyagból a korábbinál jobb minőségű és olcsóbb Grower gyűrűket lehet előállítani.

— *Nem volt könnyű az újítás megvalósítása* — mondta beszélgetésünk alkalmával Dér Sándor. — *Amikor ez végre sikerült, a szakvezetők alig akarták elhinni, hogy Magyarországon egyáltalán megoldható ez a műszaki probléma.*

Az újítók azonban mindent bizonyítottak. 1960-ban 4 millió Grower gyűrű gyártásánál 2 millió forint megtakarítást értek el a minőség javítása mellett.

— *Örültem a kiváló újító kitüntetésnek és további újításokkal is szeretném segíteni a vasút munkáját. Szükségünk van az újításokra, hogy minél termelékenyebben és gazdaságosabban dolgozhassunk* — mondta Dér Sándor.

Ő is említette, hogy vannak további újítási tervei — például újszerű sínszállító-kocsi építése —, de bővebben nem nyilatkozott róla. Nem jó elsietni az ilyesmit...

A nemzetközi és belföldi személyszállítás soronlevő feladatai

Az utóbbi időben a vasúti személyszállításban is mind jobban *érvényre jut a párt és a kormány helyes politikája.* Megszűnt például az a helytelen gyakorlat, hogy a személyvonatok háttérbe szorulnak a tehervonatokkal szemben. A vasúti szállítás *műszaki fejlesztése* is jelentős fejlődést ért el. Személyvonataink zsúfoltságát közel *ezer korszerű új kocsi* beszerzésével enyhítettük. A második ötéves terv perspektivái pedig a *személykocsipark további 6,8 százalékos bővítését, az ülőhelyek 15,6 százalékos növekedését írják elő.* Mindez a második ötéves terv utolsó évében várható *406 millió utas* kényelmesebb, gyorsabb és kultúráltabb elszállítását teszi majd lehetővé.

Nagyobb gondot a gyorsvonatok menetrendszerű közlekedésére

Ha eredményeinket vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy az idén is léptünk előre. *Személyvonataink 97,71 százaléka közlekedik menetrend szerint.* A nemzetközi és belföldi gyorsvonatoknál azonban még akad javítani való.

Az idősebb vasutasok bizonyára jól emlékeznek azokra az időkre, amikor a tőkés vasút vezetői megkövetelték, hogy a gyorsvonatok *másodpercnyi pontossággal* közlekedjenek. Amint a gyorsvonat belépett a szomszédos rendelkezési szakaszról, erről az állomásfőnöktől kezdve a szénrámoló munkásig mindenki azonnal tájékozódott. Ha a tőkés vasút érdekeinek megfelelően ilyen nagy tekintélyt biztosítottak a gyorsvonatoknak, akkor ma, amikor a vasúti személyszállítás is a dolgozók érdekeit szolgálja, még *a réginél is nagyobb fegyelmezettségre, pontosságra van szükség.*

A menetirányítók és a forgalmi szolgálattevők munkájában például *sürgősen meg kell változtatni azt a hamis szemléletet, mely szerint, ha a gyorsvonat késik, nemcsak a személy- hanem nagyon gyakran a tehervonatokat is előre engedik.* Különösen tapasztalható ez a hazánkba késéssel belépő *nemzetközi gyorsvonatok* esetében.

A fűtőházaknak is gondosabban kell felkészíteni a [illegible] október 17-én a Keleti pályaudvaron fordult elő, hogy a 6602-es számú vonat gépje már indulás előtt *szolgálatképtelenné* vált. Emiatt a vonat 17 perc késést szenvedett.

Sok javítani való van nagy pályaudvarainkon *a vezetők módszereiben.* Nem egy helyen tapasztalható, hogy elnézik a szabálytalan, fegyelmezetlen munkát.

Gazdálkodjunk jobban a személykocsikkal

Rendelet írja elő, hogy idegen telepállású kocsikat az igazgatóságok nem használhatnak fel. *Minden személykocsit a kijelölt telepállomásnak kell foglalkoztatni.* Ennek ellenére ma is előfordulnak visszaélések. A november 7-i ünnepi személyforgalom zavartalan lebonyolítása érdekében a debreceni igazgatóságnak elrendeltük az 1721/II. mentesítő személyvonat közlekedtetését. *A vonat közlekedtetésére a kiadott utasítás ellenére sem került sor.* Emiatt a menetrendszerint közlekedő vonatnál olyan nagy volt a zsúfoltság, hogy még a lépcsőkön is lógtak az utasok, sőt többen lemaradtak a vonatról.

Járműjavítóinkban is akad tennivaló. A magas személykocsi javítási állag miatt meglehetősen sok probléma jelentkezik a személyszállító vonatoknál. *Szigorú tervszerűséget* kell megvalósítani a személykocsi [illegible] vításra történő beállításánál, mert az egyenetlen munka miatt *a nemzetközi járatokon sem tudunk megfelelő kocsikat közlekedtetni.*

Kulturáltabb személyszállítást

Az utazóközönséggel közvetlenül érintkező vasutasok magatartása lényegesen jobb, mint a korábbi években volt. Ma már egyre több olyan jegyvizsgálót látni, aki fel- és leszállások alkalmával segítséget nyújt a gyermekes anyáknak, az idősebb utasoknak, s az állomások nevét, a vonat tartózkodási idejét nem feleji el bemondani.

A téli időjárás viszonyai között a kultúrált utazás biztosítása még fokozottabb, körültekintőbb munkát igényel minden vasutastól. Az a mozdonyvezető, aki a minden áron való széntakarékosság miatt *rosszul fűti a szerelvényt,* vagy az az állomási kocsiintéző, akinek felületes munkája miatt dermesztő hidegben *a peronon és a lépcsőn utaznak az utasok,* akarva, akaratlanul is *csorbát ejt a vasút becsületén.*

Az állomási technológiai utasítások mind több helyen nyújtanak biztos alapot a tervszerű munkára, *a jó munkamódszerek állandósítására.* A jövőben el kell érni, hogy a technológiai utasítások — különösen a nagy pályaudvarokon és a határállomásokon — már az adott menetrendi időszak előtt kidolgozásra kerüljenek. Ez azért is fontos, mert *a következő menetrendi időszakban tovább kell növelni a személyszállító vonatok utazási sebességét.*

Feladataink nem könnyűek. Éppen ezért, ha azt akarjuk, hogy *tovább javuljon személyszállító vonataink menetrendszerűsége, kulturáltabb legyen az utazás,* a végrehajtó szolgálat minden dolgozójának *a legjobb tudása szerint* kell helytállnia a munka frontján.

Császár László,
a 8. szakosztály helyettes vezetője.

Egerben tartanak a téltől

A miskolci igazgatósághoz tartozó szolgálati helyek közül elsőnek az egri csomópont nyerte el a kitüntető élüzem címet. Sikerül-e megismételni az első félévben elért jó eredményeket?

— *Eddig rendben mennek a dolgok* — mondotta *Simon Mihály* állomásfőnök. — *A harmadik negyedévben kocsikihasználási tervünket 109, a kocsitartózkodási tervet 100 százalékra teljesítettük. A vonatok menetrendszerinti közlekedésében is eleget tettünk a terv előírásainak. Így minden reményünk megvan rá, hogy a második félévben is teljesítjük az élüzem szintet.*

A számok mellett a külső, az állomás tisztasága is sok mindent elárul. A peronok és a várótermek gondozottak. Pedig az állomás meglehetősen nagy személyforgalmat bonyolít le. Azt lehet mondani, hogy óránként közlekednek a személyvonatok. A város nevezetességei az ország minden részéből vonzzák a látogatókat.

No, meg ami az egri borokat illeti, a látogatók mindig szívesen koccintanak a külföldön is keresett egri bikavérrel, vagy leánykával.

Az egri dombok lankáin termett kitűnő minőségi borok az állomás vezetőinek is sok bajt okoztak. A vasutasok között ugyanis szép számmal akadtak olyanok, akik szabad napjaikon alaposan a pohár fenekére néztek. Közülük nem egy még szolgálatba is pityókásan állított be.

— *Az ittasság ellen szigorúan felléptünk* — mondotta az állomásfőnök. — *Ebben a munkában a pártszervezettől és a szakszervezeti bizottságtól is igen sok segítséget kaptunk. Az emberekkel való foglalkozás, a nevelőmunka nem volt eredménytelen. Ahogy csökkent az ittasság, úgy javult az állomás fegyelmi helyzete.*

Az őszi forgalom idején az állomás darabáru forgalma is nagyobb, mint a korábbi hónapokban volt. Ebben az időben naponta 7—8 kocsit foglalkoztatnak. Havi leadásuk közel 20 000 mázsa.

Beszélgetés közben a téli forgalomra terelődött a szó. Egerben tartanak a téltől. Az utasforgalom ugyanis télen sem csökken. S mivel az Eger—Füzesabony között közlekedő kisgépek nem tudják jól átfűteni a hosszú szerelvényeket, emiatt az utasok a jegyvizsgálókat és az állomás vezetőit zaklatják. Pedig ők nem tehetnek semmit a fűtés megjavításáért. Ezt a problémát a miskolci igazgatóságnak kellene valamilyen módon megoldani.

Ha már itt tartunk, a rossz világítást is szóvá kell tenni. Egyrészt az ott dolgozó vasutasok, másrészt a város megnövekedett idegenforgalmára való tekintettel üdvös lenne megjavítani Eger állomáson mind a helyiségek, mind a peronok világítását.

—i—c

Őszi forgalom és téli felkészülés Bobán

— *Zavartalanul megy nálunk az őszi forgalom. Csak októberben volt baj a kocsikihasználással. 90 százalékos volt az eredményünk. Megjegyzem, a száraz cukorrépa okozta ezt a hibát. Nem kell szégyenkeznünk a harmadik negyedévben elért eredményeink miatt, mert a kocsitartózkodásban 106.5, a kocsikihasználásban 115,7 százalékot értünk el* — hallottuk Boba állomásfőnökétől, *Kiss Lajostól.*

Azt is elmondta, hogy jó a kollektív szellem és nincs panasz az állomás dolgozóinak munkafegyelmére sem. Az állomás és a pályafenntartási szakasz dolgozói közösen vásároltak egy televíziót. *Szabó József*, az egyik forgalmista, házat épített az [illegible]zel. Munkatársai szabad napjaikon rendszeresen segítettek neki.

Miért említjük ezeket, amikor tulajdonképpen az őszi forgalomról írunk? Azért, mert ez a közösségi szellem most is megvan és az őszi forgalom sikerének legfőbb biztosítéka Boba állomáson.

Nem jelentős a helybeli kocsifeladás és érkeztetés. Eddig 60 vagon cukorrépát szállítottak el innen, s még legalább ennyit küldenek *Sárvárra*, a cukorgyárba a környékbeli termelőszövetkezetek. Jelentős viszont az állomás átmenő forgalma. Itt ágazik el *Ukk* felé a szombathelyi fővonal. S az áthaladó tehervonatok rendszerint elegyrendezést is végeznek az állomáson.

Az első tél előtt

Látogatásunk alkalmával a piros tányérsapkát a 26 éves *Tarczai József* forgalmista viselte. Csak január óta önálló forgalmi szolgálattevő.

— *Először veszek részt az őszi forgalomban és úgy érzem, eddig jól ment a munka* —, mondta a szőke fiatalember. — *Tapasztalt váltótársaim tanácsaikkal sokat segítenek nekem, hogy én is a legjobb módszerekkel irányítsam az állomás forgalmát.*

Hallottunk Bobán egy jogos panaszt is. *Horváth Jenő* váltókezelő mondta el, hogy január óta egyedül teljesít szolgálatot az állomás Celldömölk felőli végében. Azelőtt itt is minden váltásban két váltóőr volt. A szombathelyi igazgatóság állapította meg, hogy ide két váltóőr sok, a gyakorlat pedig azt mutatja, hogy egy váltóőr sokszor kevés.

Erről az oldalról történik a legtöbb tolatás. Amikor 2 váltóőr volt itt, akkor az egyik vezető váltókezelő volt, 850 forint munkaköri bérrel. A létszámcsökkentéskor azt ígérték, hogy a több munkát a vezető váltóőrök bérének emelésével honorálni fogják. Furcsa módon történt ez. A kétszeres munkát 50 forint bércsökkentéssel „jutalmazták". — Úgy véljük, a szorgalmas váltókezelők megérdemlik, hogy a szombathelyi igazgatóság illetékesei felülvizsgálják korábbi döntésüket.

Felkészültek a hideg időre

Boba állomás mellett találjuk a *veszprémi pályafenntartási főnökség IV. szakaszát.* Ez a szakasz 31 dolgozójával Celldömölktől *Ajkáig* végzi a fővonal és az állomási vágányok karbantartását. Az 56 km-es vonalon *Bán-Korsós Béla* irányítja a munkát.

— *Felkészültünk a télre* —, mondta beszélgetésünk alkalmával a pályamester. — *A kijelölt helyeken feláll[illegible] a hósövény-táblákat. Az őrhelyeken elegendő lapát áll rendelkezésre, az esetleges hóakadályok elhárítására. Ilyenkor a környékbeli falvak is segítséget adnak. A riasztási tervet megbeszéltük a helyi tanácsokkal. Amint mínusz 10 fok alá süllyed a sínek hőmérséklete, vonalgondozóink naponta kétszer végeznek majd vonalbejárást.*

A sűrített vonalbejárásra azért van szükség, hogy időben észrevegyék a hegesztett sínek esetleges repedését. Tavaly nem volt semmi baj, mégis szükség van a fokozott elővigyázatosságra. Gondoltak arra is, hogy a hideg időben meleg kávét kapjanak a pályamunkások. Megszervezték a kávé főzését és azt is, hogyan juttassák el majd a nyílt vonalon dolgozókhoz.

Összefoglalóul csak annyit: *jól állnak az őszi forgalomban és a téli felkészülésben a bobai vasutasok.*

L—cz.

Pécsi László, Székesfehérvár állomás engedélyes távírásza korra nem tartozik a fiatalok közé. Munkáját azonban mindig lelkiismeretesen, fiatalos lendülettel végzi

HÁROMSZAKASZOS DIESEL-MOZDONY

Az októberi forradalomról elnevezett, Lenin-renddel kitüntetett luganszki Diesel-mozdonygyárban elkészült a ZTE—3 típusú 6000 lóerős, három szakaszos Diesel-mozdony első példánya. Az új nagy teljesítményű gép a Szovjetunió északi és szibériai fővonalain üzemel majd a teherforgalomban. Az új mozdonyóriás óránként 100 kilométer sebesség mellett is képes nagy rakományú szerelvények továbbítására.

Takarékos fiatalok

A vasút ipari üzemeiben negyedik éve folyik a KISZ-fiatalok takarékossági és tisztasági versenye. Az 1961. január 1-től október 10-ig terjedő időszak alatt

5387 fiatal vett részt a mozgalomban.

A *Landler* és a *dunakeszi* járműjavító fiataljait, mivel megfelelő bizonylatokkal nem tudták igazolni, mit végeztek az értékelésnél nem vette figyelembe a bizottság.

Milyen eredményeket értek el a fiatalok a többi járműjavító vállalatoknál?

A különféle társadalmi munkákból hulladék, színes fém és ócskavas gyűjtésből, újításokból, parkok létesítéséből, facsemeték ültetéséből, nem utolsósorban a termelés fokozásával elért eredmények útján

több millió forint gyűlt össze a fiatalok takarékossági számláján.

Tekintélyes összeg. S ha ehhez még azt is hozzáadjuk, hogy ezekben a járműjavítókban számos maradandó létesítmény őrzi a fiatalok társadalmi munkáját, elmondhatjuk, hogy az ifik derekas munkát végeztek, megérdemlik a dicséretet.

A teljesítmények alapján a következő sorrend alakult ki a járműjavítók között:

1. *Északi Járműjavító ÜV.*
2. *Szombathelyi járműjavító ÜV.*
3. *Székesfehérvári Járműjavító ÜV.*
4. *Szolnoki járműjavító ÜV.*
5. *Debreceni Járműjavító ÜV.*
6. *Miskolci Járműjavító ÜV.*

Az első helyezett *északi járműjavító* fiataljai elnyerték a szakszervezet elnökségének vándorzászlaját a vele járó 10 000 forint pénzjutalommal. A második helyezett *szombathelyi* 6000, a harmadik helyen végzett *székesfehérvári* járműjavító fiataljai pedig 4000 forint jutalomban részesültek.

Kiváló dolgozó

Kőbánya-felsőtől hét irányba ágazik el a vonal. Ezenkívül 14 ipartelepet kell kiszolgálniuk, így magától értetődik, hogy ezekben az őszi napokban akad munkájuk az állomás dolgozóinak. Képünkön Vízer Ferenc váltókezelő, kiváló dolgozó vált ki állít egy tolató tehervonatnak.

Munkavédelmi őrjárat

Még egyszer a munkavédelmi őrségekről

A központi vezetőség 1961. június 23-i ülésén behatóan foglalkozott a vasút munkavédelmi helyzetével, a balesetek okaival, az üzem egészségügyi alakulásával.

A balesetek megelőzése és az üzemegészségügyi helyzet javítása érdekében határozatában többek között feladatul szabta, hogy az eddigi tapasztalatok szerint jól bevált munkavédelmi őrségek szervezését a szakszervezet minden tisztségviselője, aktivistája segítse elő.

A munkavédelmi őrségek szervezésében tapasztaltak, valamint a fejlődés további iránya megköveteli tőlünk a munkavédelmi őrségek kiszélesítésével — a SZOT Elnökségének október 1-i felhívását figyelembe véve — valamennyi szolgálati helyen foglalkozzunk. Ennek megvalósítása érdekében elnökségünk október 20-án hozott határozata a következőket tartalmazza:

1. A vasút területén lévő üzemeinknél, szolgálati helyeinken a munkavédelmi őrséget úgy kell megszervezni, hogy a végrehajtó szolgálat területén minden csoportban, műszakban legyen egy-egy munkavédelmi őr.

2. A munkavédelmi őrségek önkéntesség alapján a szolgálati helyek és üzemrészek különböző részlegeinek munkahelyeinek dolgozóiból alakulnak.

3. Az őrség tagjait röpgyűlésen választják a munkabrigádok tagjai, vagy a szolgálati hely (műhely), a termelési egység dolgozói.

4. A munkavédelmi őrök megbízatása meghatározott időre szól, melyet a termelési egység dolgozói határoznak meg.

5. A munkavédelmi őrök irányítását a szakszervezeti bizottságok végzik.

6. A munkavédelmi őrök naponkénti ellátása a szakszervezeti bizottság feladata.

Munkavédelmi őrségek és a munkavédelmi őrök legfontosabb feladatai:

1. Tanácsot adnak társaiknak, hogy miképpen kell biztonságosan és egészségvédelmi előírásoknak megfelelően dolgozni. Különös figyelemmel foglalkoznak az újfelvételes, az áthelyezett és fiatalkorú dolgozókkal. Elvtársi módon fellépnek azokkal szemben, akik nem tartják be az óvórendszabályok és utasítások előírásait és ezzel veszélyeztetik saját maguk és mások testi épségét, egészségét.

2. Figyelemmel kísérik, hogy a gépek megfelelő védőberendezéssel legyenek ellátva, hogy a dolgozók megkapják és használják a részükre kiadott védőfelszereléseket.

3. Ügyelnek a munkahely rendjére és tisztaságára.

4. Figyelemmel kísérik, hogy a szolgálati vezető hogyan gondoskodik a biztonságos és egészséges munkakörülményekről. Ez irányú tevékenységükben támogatják és segítik a szolgálati vezetőt. Felhívják a szolgálati vezető figyelmét az észlelt munkavédelmi hibákra, mulasztásokra, javaslataikkal segítik azok megszüntetését.

5. Segítik a balesetvizsgáló bizottságokat olyan irányban, hogy a baleset megtörténte után kötelezően előírt intézkedés megtétele valóban végre legyen hajtva.

6. Figyelemmel kísérik a dolgozók munkakörülményeit, a baleseti veszélyforrások megszüntetésére, a mulasztó személyek felelősségre vonására javaslataikat az szb. felé megteszik.

7. Azokat a hibákat, amelyeket felhívásuk alapján nem szüntetnek meg az illetékes műszaki vezetők, jelentik a bizalminak, műhelybizottságoknak, vagy a szakszervezeti bizottságoknak és kérik ez irányban segítségüket.

8. A munkavédelmi őrök kötelesek megbízatásukról szóló igazolást maguknál tartani.

Miért dolgozunk mostoha körülmények között?

Kellemetlen vendég nálunk a tél. Talán egyetlen szolgálati ág dolgozói sincsenek annyira kiszolgáltatva a hidegnek, mint mi, — tehervonat kísérők. Különösen nehéz a zárfékező helyzete, aki egy pillanatra sem hagyhatja el a helyét.

Tapasztaljuk, hogy a fékbódék többségét nem készítették elő a télre. Ablakaik töröttek, az ajtókat nem lehet bezárni. Különösen hidegek az új, vaslemezből épített fékbódék. Még jó fékbódéban is nehéz 10—15 órát egyfolytában eltölteni, hát még ott, ahol jobbról, balról bevág a csípős szél... A vonatok összeállításánál sajnos nem gondolnak arra, hogy megfelelő fékbódéval ellátott kocsi kerüljön a szerelvény végére. Változtatni kell ezen! Bezárható ajtókkal és beüvegezett ablakokkal ellátott fékes kocsikat kell felhasználni erre a célra.

Meg kellene szüntetni azt a hosszú szolgálatot, amely rendszeressé vált a békéscsabai, a rákosrendezői és a szolnoki vonatkísérő telepállomáson. A hosszú szolgálatban elfáradt emberek nehezebben tudnak megbírkózni a hideggel. Legutóbbi békéscsabai útunk 42 óráig tartott. Ez idő alatt a zárfékező kétszer 12 órát és egyszer 6 órát töltött a szerelvény végén. Sokkal könnyebb, egészségesebb lenne, ha csak telepállomástól—telepállomásig utaznánk.

További nehézség, hogy szolgálati kocsi hiányában a vonatvezető is rendszerint fékbódéban utazik. Ilyen körülmények között nehéz az adminisztrációs munka és a jelzők figyelése. Menetközben ki kell állnia a vonatvezetőnek a nyílt térre, s ilyenkor a mozdony szikrái és a szénpor veszélyeztetik a szemét, arcába vág a maró hideg. A javításra váró szolgálati kocsik között sok olyan van, amelyet gyorsan rendbe lehetne hozni. Ha megtennék ezt, nagy segítséget adnának nekünk a járműjavítók.

Kérjük az illetékes vezetőket, többet törődjenek a tehervonatok kísérőinek beosztásával és munkakörülményeinek javításával. Ne legyünk mi mostoha gyerekek!

Tóth János,
vonatvezető, Rákosrendező

Munkavédelmi őrségek a Keleti pályaudvaron

A Keleti pályaudvar szakszervezeti bizottsága november 1-től a vagyonőrök bevonásával munkavédelmi őrséget szervezett. A munkavédelmi őrség tagjai írásbeli megbízást kaptak, valamint munkavédelmi észrevételi könyvvel láttuk el őket, hogy írásban is rögzítsük tapasztalataikat.

A munkavédelmi őrség szervezésével igyekeztünk több dolgozónkat bevonni a munkavédelmi ellenőrzésbe — helyi viszonylatban ez a munkavédelmi feladatok társadalmi üggyé tételét is jelenti. — Ezenkívül a dolgozók nevelése, a munkavédelmi rendeletek betartása, a védőberendezések használatának és állapotának ellenőrzése a célunk.

Már az első tapasztalatok arról tanúskodnak, hogy a munkavédelmi őrség tagjai segítik a munkavédelem megjavítását, a fegyelmezettebb munkára való nevelést. A munkavédelmi őrség tagjainak jelentései szakszervezeti bizottságunknak hasznos tájékoztatást adnak.

Az egyik jelentés például arról szól, hogy a pályaudvari csarnok vágányára betolató 6614 számú szerelvény végén nem volt kocsirendező, hanem Horváth Illés gáztöltő, a műszak dolgozója adta a jelzéseket. Jelentették azt is, hogy több akna vasbeton teteje elmozdult a helyéről és a nyílások balesetveszélyesek. Felhívták a figyelmet a szétdobált féktuskókra és az üzemi rendetlenség több jelenségére is.

Az összegyűjtött észrevételeket szakszervezeti bizottságunk, a munkavédelmi bizottsággal karöltve az illetékes szolgálati vezető tudomására hozza, hogy záros határidőn belül szüntessék meg a hiányosságokat.

Tóth III. András
SZB-titkár

A 7414-es nem késhet

A 7414-es személyvonat ezen a napon is másodpercnyi pontossággal indult Zalaegerszeg állomásról. A jelzésre Táncos József mozdonyvezető gőzt adott a gépnek, aztán a szerelvény egyre gyorsuló ütemben hagyta el az állomást.

Az alibánfai megálló után a mozdonyvezető arca elfehéredett. Testét ellepte a láz, belsejét óriás marokként szorította a görcs. Rosszul lett.

— Csak egy váratlan roham — gondolta — és fogát összeszorítva támaszkodott a korlátnak, de szeme most is a sínpárt figyelte.

A görcs azonban nem oldódott. Bognár Ferenc fűtőnek is feltűnt a mozdonyvezető hallgatása.

— Mi van veled, Jóska? — kérdezte tőle.

— Valami odabent nincs rendben — válaszolt Táncos, majd hozzátette.

— De azért a szerelvényt elvisszük Celldömölkig. — Kimondta azt, ami már percekben keresztül rágta a belsejét.

Mi lesz, ha a nyílt pályán, vagy esetleg valamelyik közbeeső állomáson meg kell állni, mert a mozdonyvezető képtelen tovább vezetni a vonatot. Nem, ez lehetetlen. Az utasoknak időben haza kell érni.

Bognár Ferenc csak nézte a mozdonyvezetőt. Az ő fejében is cikáztak a gondolatok, de semmi értelmes megoldás nem jutott eszébe. Ilyesmi még nem fordult elő vele, mióta gépre került.

— Hát majd meglátjuk, Jóska — dünnyögte fogai közt és kezébe vette a lapátot.

Pakod után erősödött a görcs. A mozdonyvezető szeme előtt karikák táncoltak.

Nem, nem hagyhatom magam, morogta magában és tovább markolta a kart, mintha legalábbis az mentené meg az ájulástól. Mindenét rázta a hideg — most már csak halkan, tagolva mondta a szavakat.

— Baj van a vezetővel. Rosszul van — közölte a fűtő Zalabér állomáson a szolgálattevővel.

— Szóljanak be a fűtőházba — tette még hozzá.

— Megyünk tovább — a vezér csak ennyit mondott összeszorított fogakkal, a géphez siető állomásfőnöknek.

S a vonat Zalabérről is elindult.

A megszokott időben kanyarodott be Türjére. A fékcsap fogantyúját ott már Bognár Ferenc fűtő szorította, a mozdonyvezető ekkor már alig tudott magáról. Ugy emelték le a gépről, hogy a mentő a zalaegerszegi kórházba szállítsa.

De mi lesz a vonattal és az utasokkal — néztek egymásra a vonatvezető és Türje állomás dolgozói.

Az utasok közt volt Szilvás Géza mozdonyvezető is. Hazafelé igyekezett. Ismerte jól Táncos Józsefet. S ahogy szaktársára gondolt, az ő eszében is felötlött... és a vonat, az utasok...

— Én mozdonyvezető vagyok — lépett előre a géphez — majd helyettesítem Táncos elvtársat. — Fellépett a mozdonyra. S amikor a forgalmista engedélyt adott az indulásra, a 7414-es tovább robogott és késés nélkül érkezett Celldömölkre.

Farkas István

— AJÁNDÉKMŰSORT ad a Petőfi-rádió december 7-én 18.20—19 óráig a szegedi igazgatóság dolgozóinak, akik a második és a harmadik negyedévben is megnyerték az igazgatóságok közötti versenyt.

A környei pályamester panasza

A szekesfehérvári pályafenntartási főnökséghez tartozó *Tatabánya-alsó—Kisbér*, illetve *Tatabánya-alsó—Oroszlány* között vonalon átszervezést hajtottak végre. 1961. január 1-vel megszüntették az *etei* pályamesteri szakaszt. Azóta három helyett két pályamester végzi a vonal gondozását.

Bizonyára az atszervezés következtében született meg az az elhatározás, hogy a környei pályamester székhelyét áttegyék *Császár* állomásra.

Az átszervezés ésszerűnek látszik. Annál is inkább, mivel *Környe* a szakasz egyik végére esik.

Igenám, de... És itt jön az, ami miatt a környei pályamester panaszkodik.

Miről van szó?

A félreértések elkerülése végett, a panasz nem amiatt hangzott el, hogy *Széplaki László* pályamesternek ott kell hagynia azt a helyet, ahol közel másfél évtizedet töltött el egyfolytában, vagy a vonalszakasz növekedése miatt megnőtt a felelőssége, szaporodott a munkája. Nem. Másról van szó.

Az év elején Császár állomás területén hozzáfogtak a pályamesteri lakás építéséhez. A két szoba-konyhás, előszobából, mosókonyhából és kisméretű kamrából álló épület már el is készült. A lakásban azonban nincs fürdőszoba, WC, pince. A padlásfeljáró miatt a kamrát sem lehet a rendeltetésének használni. A mosókonyhában nincs konnektor, elfelejtettek szennyvízelfolyót biztosítani. Ehelyett a mosókonyha közepén egy beton aknát képeztek, amelyből mosás után úgy kell kimerni a vizet. Állítólag egy 10 évvel ezelőtti terv alapján épült a lakás.

Nem túlzottak a környei pályamester igenyei, hogy ezeket a problémákat felveti? — kérdezhetné valaki.

Egyáltalán nem. Ma már a legtermészetesebb dolog, hogy egy új lakóházat, a mai igényeknek megfelelően építsenek fel. Ilyen példáért egyébként nem kell messzire menni. Modern berendezéssel, vízvezetékkel, fürdőszobával, WC-vel épült fel a közelmúltban Tatabánya-alsó állomáson egy három vasutascsaládnak kedves otthont nyújtó lakóház. A Tatabánya-alsó—Kisbér közötti vonalon hasonló berendezéssel létesítettek két pályaőri lakást.

Ami pedig az építkezés költségeit illeti, abból Budapesten is különb lakást lehetne építeni. Nem beszélve arról, hogy az új lakás mellé nem építettek irodát és raktárakat.

Lehet segíteni

Ha a környei pályamesternek ilyen körülmények között Császárra kell költöznie, a téli hónapok alatt nemcsak saját maga, hanem az egész gondozására bízott vonalszakasz nehéz helyzetbe kerülhet. Ha valami baj van, előbb Környére kell mennie ahhoz, hogy intézkedhessen.

Széplaki László pályamester nem mai gyerek a szakmában. A vasútnál eltöltött közel három évtizedes szolgálat alatt gazdag tapasztalatokra tett szert. A kötelességtudó, hivatásszerető vasutas, akinek minden szaváből az őszinte segíteniakarás, a gondjára bízott vonalszakaszért való aggódás csendült ki, észrevételeit, javaslatait feletteseivel is közölte.

Jóllehet, ezek a jelentéktelennek tűnő hiányosságok ma még nem látszanak olyan kritikusnak, de holnap vagy holnapután azzá válhatnak, súlyos következménnyel járhatnak.

Visi Ferenc

Két baleset margójára

Vasútüzembiztonsági szempontból *szomorú napnak* számít november 23-a és 24-e. November 23-án *Tar* állomáson a 371-es számú vonat késői fékezés miatt a siklasztó sarura haladt. Másnap *Pásztó* állomáson a 348-as vonat a megállj állású bejárati jelző mellett elhaladt, szinte sebességcsökkentés nélkül belerohant az V. vágányon tartózkodó 392-es számú vonatba.

A két baleset következtében a két mozdony kisiklott és szolgálatképtelenné vált, ezenkívül 28 teherkocsi — köztük több súlyosan — megrongálódott. Emberéletben nem esett kár.

Nézzük meg közelebbről a két balesetet. Vegyük először a pásztóit. Abban az időben Pásztó állomás környékét olyan *sűrű köd lepte el*, hogy alig lehetett 40—50 méter távolságra látni. Ilyen körülmények között elképzelhető, hogy

a vonat elhaladt a jelző mellett anélkül, hogy annak állását megfigyelhették volna.

A mozdonyvezetőnek és a vonatvezetőnek azonban a menetidőből tudnia kellett volna, hogy állomáshoz közelednek. A szabály azt írja elő, ha *rossz látási viszonyok között nem lehet tisztán látni a jelzőt, lassítani kell* a vonatot, hogy ha előtte akadályok adódnak, gyorsan meg tudjon állni.

A lassítás még akkor sem történt meg, amikor a 2-es számú váltóra ráhaladtak,

amely kitérőben állt. Tehát ebből is észre kellett volna venni, hogy már állomás területén járnak. A vonat-, illetve a mozdonyszemélyzet ezt nem vette figyelembe, így bekövetkezett a sajnálatos baleset.

A baleseti vizsgálat a forgalmi szolgálattevő terhére nem állapított meg szabálysértést. Meg kell azonban jegyezni, hogy körültekintő, figyelmes munkával a forgalmi szolgálattevő elháríthatta volna a balesetet. Az állomásnak ugyanis *volt szabad vágánya.* Ha a kitérőbe engedett vonat után a váltót nem hagyják úgy, hanem visszaállítják a szabad vágányra, akkor *a 348 as vonat baj nélkül haladhatott volna át az állomáson.*

Ami a *Tar* állomáson történt balesetet illeti, a ténymegállapítás szerint

a mozdonyvezető nem gondoskodott kellő időben a vonat megállításáról.

Nyilván nem vette észre, hogy az átjáró fővágány biztosítására a jobb sínszálra kocsisiklasztót helyeztek el. A mozdony erre ráhaladt, majd néhány kocsival együtt kisiklott.

Az előírásokon túlmenő *figyelmesség* itt is elejét vehette volna a baleset következményeinek.

Ebből a két balesetből le kell vonni a következtetéseket. Annál is inkább, mivel ezúttal is bebizonyosodott, hogy *a gondatlanság a figyelés elmulasztása milyen súlyos következményekkel járhat.*

Hogyan segíti a szabad idő hely es kihasználását a Batsányi János Művelődési Otthon?

Kétféleképpen lehet eltölteni a szabadidőt : hasznosan vagy haszontalanul. Hasznos például a szabadidő, ha tanulással és kulturált szórakozással töltjük. Kultúrotthonaink szép hivatása, hogy segítsék a vasutas dolgozókat a szabadidő okos, ésszerű kihasználásában. *Tapolcán* járva arra a kérdésre kerestük a választ: hogyan segíti a szabadidő helyes kihasználását a vasutasszakszervezet *Batsányi János kultúrotthona?*

Mindenki előtt nyitva áll a kultúrotthon

Ezernél több vasutas dolgozik a tapolcai csomóponton. Nemcsak őket várja a kultúrotthon, hanem arra törekszik, hogy az egész járás művelődésének központja legyen. Erről beszélgettünk *Cs. Varga Jánossal*, a kultúrotthon igazgatójával.

— Szorosan együttműködünk a járási tanács művelődési osztályával — mondotta —, hogy minél szélesebb körben terjesszük a szocialista kultúrát.

Az uj oktatási idényben elvégzendő feladatokra részletes tervük van. A fűtőházban és az állomáson megszervezték a dolgozók általános iskoláját. A VII. osztálynak 19, a VIII. osztálynak 28 hallgatója van. A gépészeti technikum 40 levelező hallgatóját *Székesfehérvárról* ide járó tanárok oktatják.

November 20-án kezdődik a munkásakadémia, melynek előadásait nemcsak a vasutasok fogják látogatni. A munkásakadémia keretében politikai, szakmai, irodalmi,' történelmi, pedagógiai, csillagászati és geológiai előadások lesznek. A geológiai előadásokat az teszi indokolttá, hogy Tapolcán és környékén sok kőbányász lakik. Tsz-akadémiát is indítanak, ha befejeződnek a mezőgazdaságban az őszi munkák.

Hasznos időtöltés a mozi. Hetenként háromszor vetítenek filmet a kultúrotthon színháztermében. A nézőtéren átlag 150 ember ül.

Miért ilyen kevés?

— Azért, mert csak keskenyfilm vetítő gépünk van — hallottuk Cs. Varga Jánostól. — A rendelkezések szerint csak azt a keskenyfilmet kaphatjuk meg, amelynek normál változatát már bemutatták a tapolcai moziban. Így mindig csak régi filmeket vetíthetünk. Mindjárt több közönségünk lenne, ha kapnánk egy normálfilm vetítő gépet.

de volt, s szeretnék, ha újra lenne. A kultúrotthon vezetőségének tervei között az énnekkar újjászervezése is szerepel. A bábjátékos csoport szervezését már megkezdték.

A jó könyvnek is kell propaganda

Elismerésre méltó munkát végez a képzőművészeti szakkör is. A szakkör tizenkét tagja rajzzal és festészettel foglalkozik. *Polcer József* jegyvizsgáló és *Bogdán József* boltvezető egy-egy képét budapesti kiállításra küldték.

Répás János nyugdíjas és a fiatal *Balla Emília* vezeti a könyvtárat. Balla Emília nemrég végezte el az alapfokú könyvtárosi tanfolyamot. Először őt kérdeztük a könyvtár munkájáról.

— Könyvtárunknak 203 olvasója van — mondta —, 70 százalékuk vasutas. A 4500 kötetnyi szép könyv bizony több olvasót érdemelne. Remélem, hogy a közelgő tél folyamán népszerűbb szórakozás lesz nálunk az olvasás. Az kell ehhez, hogy fejlesszük a könyvtári propaganda munkát úgy, amint a tanfolyamon tanultam.

Beszélgetésünk közben érkezett meg Répás bácsi, a vezető könyvtáros. Mindjárt panasszal kezdte.

— Olvasóink vagy fiatalok vagy öregek. Sajnos, a középkorúak nem járnak a könyvtárba. Legfeljebb csak akkor, ha labdarúgó-mérkőzést közvetít a televízió, mert a készülék itt van a könyvtárszobában . . .

Miután vitatkoztunk arról egy sort, hogy ráérnek-e olvasni a vasutasok, és megállapodtunk abban, hogy szabadideje mindenkinek van, igazat adtunk Balla Emmnek: a könyv propagandáját meg kell szervezni.

Érdemes megtenni ezt, mert annyi itt a szép könyv, s igazán hasznos és kellemes időtöltés az olvasás.

Lőrincz János

A Kőbányai MÁV kertészet virágcserépgyártó műhelyében dolgozik Juhász Imre fazekas. Az 58 éves mester a kertészet cserépszükségletének egyharmadát, havonta mintegy 2500 különböző méretű cserepet készít

Vasutasok az Erkel Színházban

„Jövőre is legyen vasutas operabérlet"

Először töltötték meg vasutas dolgozók és hozzátartozóik november 29-én, vasárnap délelőtt az *Állami Operaház Erkel Színházának* nézőterét. *Szombathelytől Mátészalkáig, Salgótarjántól Szegedig* az ország különböző részeiből *több mint 1500 vasutas* találkozott ebben az átépített fővárosi színházban. Többségük *először* látott operaelőadást.

A vasutas-bérlet nyitányát kis ünnepség előzte meg. Elsőnek *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára üdvözölte a bérlettulajdonosokat. *Örömmel állapította meg, hogy a kultúrnevelési és sportosztály kezdeményezése a vártnál nagyobb sikert hozott.* Ez is bizonyítja, hogy a vasutas dolgozók körében is nő a nehezebb műfaj, az opera iránt érdeklődők tábora.

Ezután *Nádasdy Kálmán*, az *Operaház* igazgatója, *az Operaház vezetősége és a művészek nevében* köszöntötte a színház új közönségét, az ország különböző városaiból, falvaiból Budapestre utazott vasutasokat.

Az üdvözlő beszédek elhangzása után felgördült a függöny és kezdetét vette a bérletsorozat első előadása, *Erkel Ferenc: Bánk bán* című operája. A hatás szinte leírhatatlan volt. Aligha kívánhatnának lelkesebb, hálásabb közönséget az *Erkel Színház* művészei. Igaz, néha a zene közben is felcsattant a taps, de ez az érzelmek visszafojthatatlan, szinte robbanásszerű kifejezése volt. Kezdő operalátogatóknak ez megbocsátható . . .

A nagyszerű előadás szünetében sokakkal beszélgettünk. Véleményeket kértünk a bérleti sorozatról, s a *Bánk bán* előadásáról.

— *Nagyon tetszik az előadás* — mondta *Szepeshelyi Miklós* oktatótiszt, aki feleségével *Kisújszállásról* jött az Operába. — *A Melindát alakító Osváth Júlia és Gertrud szerepében Eszenyi Irma különösen szépen énekel. Nagy élmény számunkra ez az előadás.*

— *Azt kérjük, hogy jövőre is legyen vasutas operabérlet. El sem tudnék képzelni ennél szebb szórakozást* — vette át a szót *férjétől Szepeshelyiné.*

Hallotta a beszélgetést *Nagy Béla* és *felesége*, akik ugyancsak kisújszállásiak. Így vélekedtek:

— *Jó volna, ha gyakrabban jöhetnénk az Operába. Nem ártana sűríteni az előadásokat. Fejlessze tovább a szakszervezet ezt a helyes kezdeményezést. Például azzal, hogy az előadások után csoportos látogatást szerveznek a főváros nevezetességeinek megtekintésére. Szívesen megnéznénk például az Országházat, vagy a múzeumokat. Lenne erre idő az esti vonatokig.*

A második felvonás utáni szünetben ketten beszélgettek: a színház előcsarnokában. *Aknai Mihály*, a győri fűtőház kocsilakatosa így vélekedett:

— *Utólag tudtam meg, hogy a szakszervezet négy előadásból álló operabérletet szervez. Szerencsére még nem zárult le a jelentkezés. Mi három bérletet vásároltunk. Elhoztuk magunkkal a gyereket is.*

— *Nálunk négy család vásárolt bérletet* — vette a szót *Bolla Lajos*, Balatonakali—Dörgicse állomásfőnöke. — *Én kétszeresen is örülök, hogy a Bánk bánt láthatom. A Szegedi Vasútforgalmi Technikum levelező hallgatója vagyok és magyar irodalomban a Bánk bánt is tanuljuk. Ez az előadás sokat segít abban, hogy jobban megértsem a drámát.*

Papp Gyula, mátészalkai vágánygépkocsivezető 14 éves fiával jött el a színházba.

— *Minden vágyam az volt, hogy egyszer eljuthassak az Operába* — mondta. — *Most végre teljesült ez a kívánságom, s ennek nagyon örülök. Ez a bérletsorozat még nagyszerű élményeket ígér nekünk.*

Valóban így van, hiszen a legközelebbi előadáson, januárban *Mascagni: Parasztbecsület* és *Leoncavallo: Bajazzók* című operája kerül bemutatásra.

L. J. — V. F.

Ahol a dolgozók 60 százaléka tanul

A székesfehérvári járműjavító dolgozóinak mintegy 60 százaléka vesz részt az idén a politikai és a szakmai oktatásban. Szinte az egész üzem tanul.

A politikai oktatás hallgatóinak száma 161. Általános és középiskolába 91 dolgozó jár, 3 dolgozónk a Műszaki Egyetem hallgatója. 238 dolgozónk vesz részt a különböző szakmai tanfolyamokon. Megszerveztük a munkásakadémiát is, amelynek műszaki és természettudományi előadásait 87 dolgozónk hallgatja. A fiatal szakmunkások számára „szakma ifjú mestere" tanfolyam indult 30 hallgatóval. Műszaki dolgozóink a mérnök továbbképző előadásokon, valamint a Gépipari Tudományos Egyesület szakmai tanfolyamain sajátítják el a fejlett technológiai és műszaki eljárásokat.

Jelentősen növekedett a középiskolások száma. Tavaly 30 technikumi hallgatónk volt, az idén 60. A fejlődést jól segítette, hogy a szocialista brigádok tagjai kivétel nélkül vállalták a hiányzó általános iskolai tanulmányaik pótlását. Bízunk abban, hogy ez a tanulási kedv a munkában is mind jobb eredményekhez segíti üzemünk kollektíváját.

Végh Károly
Székesfehérvár.

Irodalmi színpad Dombóvárott

Napjainkban a dolgozók nevelésének ügye mind többet foglalkoztatja a közvéleményt. Számos jó módszert alkalmazunk már a dolgozók hasznos, kulturált szórakozása érdekében. Úgy látjuk, jól fogja szolgálni ezt a célt a vasutas dolgozók irodalmi színpada is, ezért határoztuk el megszervezését.

Már az első felhívásra sokan jelentkeztek olyanok, akik a korábbi években színjátszók voltak és érdekli őket ez az új műfaj. Jelentkeztek fiatalok is, akik először lépnek majd színpadra, hogy irodalmi művek tolmácsolásával szépet, maradandót nyújtsanak a szórakozni vágyó dolgozóknak.

A dombóvári vasutasok irodalmi színpadának szervezését már befejeztük, jelenleg a műsor összeállításával foglalkozunk. Reméljük, hogy még az idén közönség elé léphetünk, bár nem szeretnénk elsietni a bemutatkozást. Fő feladatunknak tartjuk, hogy a mai irodalom kincseit tárjuk közönségünk elé. Reméljük, működésünkkel számos dolgozót nyerünk meg a művészi szó, a szép dal barátjának.

Bódogh Mihály szb-titkár

„Csúnya, önző bácsik"

Közeledik a karácsony, s kinek ne okozna gondot az ajándékozás. Ilyen gond emészti most Hajdúszoboszlón is a szakszervezeti bizottságot.

Tavalyelőtt minden vasutas gyermeke örülhetett a szakszervezet kis karácsonyi csomagjának, a szaloncukornak és a csokoládénak. Tavaly nem volt csomag, mert a tagság TV-vásárlás mellett döntött, arra kellett tehát minden fillér. Az elmaradt karácsonyi meglepetést pótolta később a sok-sok TV-műsor, melynek nézői között gyakran ott voltak — és ott vannak — a gyermekek is. De most ismét jut pénz egy kis ajándékra.

Hogyan kellene ezt az összeget felhasználni?

Az szb-titkár agglegény, az elnök gyermekei már felnőttek, döntsön tehát a taggyűlés. Es döntött. Mégpedig különös módon, mert az első felszólalók hamisan csengő érvelése után nem akadt szülő, aki szót emelt volna a gyermeki boldogság védelmében. S talán igaz is: az adott helyzetben másoknak kellett volna ezt megtenni helyettük.

— Nem a gyermekek fizetik a tagsági díjat, hanem a felnőttek — vélekedett T. Kálmán —, tehát nem a gyermekeket kell megajándékozni. A gyermekteleneknek abból semmi hasznuk. . .

M. József „bölcsességét" szintén az önzés diktálta:

— Ha csak két cigaretta jut személyenként, akkor is kapjon ajándékot mindenki. Ne tegyünk kivételt a gyermekek javára! Elfogadták a javaslatot. így tehát a 60—70 gyermek helyett 160 felnőttet ajándékoznak meg.

Elhangzott olyasmi is, hogy a családok ma már nem szorulnak „könyöradomány"-ra.

— S vajon akik ezt mondták, rászorulnak-e arra, hogy a karácsonyi ajándékozás örömét felváltsák — néhány cigarettára?

K. J.

Pezsgő élet

Nemcsak mozi van a színházteremben, de gyakran kigyúlnak a színpad fényei is. November 8-án este a *veszprémi Petőfi Színház* vendégszerepelt nálunk, a Kőszívű ember fiai című színművet mutatták be nagy sikerrel. Rendszeresen jönnek ide a *Déryné Színház* kitűnő művészei is.

Amint hallottuk, szép hagyományai vannak ebben a kultúrotthonban az öntevékeny, műkedvelő színjátszásnak. A színjátszó csoportot *Zentai Pál* vezeti. Kár, hogy csak 5—6 vasutas tagjuk van . . . A csoport prózai részlege a *Különleges világnap* című vígjáték bemutatására, az énekes részleg pedig az *Egy marék boldogság* előadására készül. A parasztság képviselői is részt vesznek a színjátszó csoport munkájában. Tsz-tagok játszszák majd a *Kilóg a lóláb* című falusi tárgyú játék szereplt. *Vágvölgyi László* vezetésével bemutatóra készül a 9 tagú irodalmi színpad is. Verses műsoruk címe: *Himnusz az emberhez.*

Országos híre van már a 80 tagú tapolcai gyermek népi együttesnek. A gyermekek *Varga Ilona* tanítónő vezetésével az *Igazmondó juhász* című háromfelvonásos mesejáték előadására készülnek. Népi tánccsoportjuk és szalonzenekaruk ritkán szerepel. Énekkaruk nincs,

ANDREJ PLATONOV:

Gyönyörű és eszeveszett világ

(Malcev mozdonyvezető)

III.

Észrevettem, hogy Malcev rosszabbul vezet, a gép a kanyarokban erősen rázott, a sebesség hol száz kilométer fölé emelkedett, hol negyven alá csökkent. Azt hittem, Alekszandr Vasziljevics nagyon kimerült, de nem szóltam semmit, jóllehet, ily egyenetlen ütem mellett igen nehéz volt a tüzelést meg a kazánt a megfelelő színvonalon tartani. De tudtam, hogy egy félórán belül úgyis megállunk vizet venni, s ott az állomáson Malcev harap valamit, és pihen egy keveset. A késésből már behoztunk negyven percet, és a vonalszakaszunk végéig legalább egy órát visszanyerünk.

Malcev fáradtsága valahogy mégis nyugtalanított, s magam is mereven néztem előre. Figyeltem a pályát, a jelzőfényeket. Mellettem, a bal hajtómű felett, egy zsinóron lógó izzólámpa világította meg az egyenletesen lendülő dugattyúrudat. Jól láttam, mily feszült biztonsággal működik a baloldali hajtómű, s ekkor a lámpa hirtelen elhomályosult, gyér fénye gyengébb lett egy gyertyáénál. Körülnéztem a fülkében, a többi lámpa is negyedére csökkent fényt adott, alig világították meg a műszereket. Furcsának találtam, hogy Malcev nem kopogtat a kulccsal, nem hívja fel figyelmemet erre a rendellenességre. Világos, hogy a turbogenerátor fordulatszáma erősen csökkent, s ezzel csökkent az áramfeszültség is. Áthajoltam a gőzvezetékeken, hozzáláttam a turbogenerátor szabályozásához, és egy jó darabig elbabráltam ezzel anélkül, hogy a feszültség emelkedett volna.

Ebben a pillanatban vörös fény homályos ködfoltja suhant át a műszerek üvegszámlapján meg a fülke mennyezetén. Kinéztem.

Előttünk, a pályán keresztben — messze vagy közel, azt nem tudtam megállapítani — egy piros csík imbolygott a homályban. Nem tudtam, mi lehet az, de azt tudtam, hogy mi a teendő.

— Alekszandr Vasziljevics! — kiáltottam, és megadtam a megállásra a három sípjelzést.

A kerekek alatt ekkor már több jelzőrakéta robbant. Malcevhez ugrottam, felém fordította arcát, és üres, nyugodt tekintettel meredt rám. A sebességmérő számlapján a mutató hatvan kilométert jelzett.

— Malcev! — kiáltottam. — A rakétákon gördülünk! — s nyúltam a sebességszabályozó felé.

— El innen! — hördült fel Malcev, és szemében a sebességmérő felett lógó lámpa homályos fénye tükröződött vissza. Egy szempillantás alatt meghúzta a gyorsféket, és elzárta a gőzt.

A hirtelen fékezés odalapított a kazánhoz, s hallottam, ahogy a kerekek süvöltő csikorgással gyalulják a sineket.

— Malcev — szóltam hozzá —, ki kell nyitni a hengercsapot, felrobban a kazán.

— Hagyd! Hadd robbanjon! — válaszolta.

Megálltunk. A kazánba vizet fecskendeztem, aztán kinéztem. Szemben velünk, alig tíz méternyire, egy mozdony állt a pályán szerkocsival. A szerkocsi tetején egy ember állt, és vörösen izzó piszkavasat tartott a kezében. Ezzel hadonászott, igyekezett figyelmeztetni s megállítani a gyorsvonatot. A nyílt pályán vesztegző teherkocsi-szerelvény tolató mozdonya volt.

Igy tehát, amíg a turbogenerátorral bibelődtem, elhagyták a sárga meg a vörös jelzőfényeket, s bizonyára több pályafelvigyázó figyelmeztető jelzését is. De hogy lehet, hogy Malcev nem vette észre ezeket a jelzéseket?

— Kosztya! — hívott magához Alekszandr Vasziljevics. Odamentem.

— Kosztya! Mi van itt előttünk?

Megmagyaráztam neki.

— Kosztya . . . a mozdonyt te vezeted tovább. Megvakultam.

Másnap visszatértem a szerelvénnyel az állomáshelyünkre, a mozdonyt javításra adtam a fűtőházba, mert két tengelyén egy kissé elferdült a nyomkarima. A fűtőház főnökének jelentést tettem az esetről, s Malcevet kézen fogva elvezettem a lakása felé; Malcev mélységesen elkeseredett, úgyhogy be se ment a fűtőházfőnökhöz.

A fűvel benőtt utcában még nem értünk el ahhoz a házhoz se, ahol Malcev lakott, amikor megkért, hogy hagyjam magára.

— Nem lehet — mondtam neki. — Hiszen maga vak ember. Alekszandr Vasziljevics.

Ekkor rám emelte tiszta, értelmes szemét.

— Most már látok, ereggy haza . . . mindent látok. A feleségem most jött ki a házból, már vár.

S valóban, Malcev háza kapujában ott állt egy asszony, Alekszandr Vasziljevics felesége; fedetlen fekete haja csillogott a napfényben.

— Hajadonfőtt van vagy kendőben? — kérdeztem.

— Hajadonfőtt — felelte Malcev. — Ki a vak, te vagy én?

— Hát, ha látsz, akkor csak menj el — határoztam, s otthagytam Malcevet.

(Folytatjuk.)

Sport

Jó úton halad a Kilián-mozgalom Csongrád megyében

Kevés helyen értek el olyan figyelemre méltó eredményeket a *Kilián Testnevelési Mozgalom* szervezésében, mint a szegedi szolgálati helyeken és néhány Csongrád megyei szolgálati helyen. Pedig ott sem volt könnyű dolguk a sportfelelősöknek. Ők is szembe találkoztak olyan *nehézségekkel, akadályokkal, hogy*

kevés idő áll rendelkezésre, nincs megfelelő felszerelés

és sok a 10 forintos részvételi díj. Mindezek ellenére a szakszervezet Csongrád megyei bizottsága *nem adta fel a harcot*, a sportfelelős *Hegedüs Jenő* mindent elkövetett a siker érdekében.

A következetes felvilágosító és szervező munka lassan megérlelte gyümölcsét. *A szegedi igazgatóság dolgozói közül például 151, a szegedi fűtőháznál 107, Szeged állomáson 120, Szentesen 55, Szőregen 80, Makón 30, a szegedi pályafenntartásnál pedig 12 dolgozó jelentkezett* a mozgalomban való részvételre.

A jelentkezők foglalkoztatására *a szőregi vasutas sportkör* fordított a legnagyobb gondot. Ennek eredményeként a

80 dolgozóból 78 már megszerezte a Kilián-jelvény vasfokozatát.

Az igazgatóságon is akad már *10 Kilián-jelvényes* dolgozó.

A *Szakszervezetek Megyei Tanácsa* mellett működő sportbizottság egy *zászlót* rendszeresített a legjobb eredményt elérő szakmáknak. Ezt a zászlót a vasutasszakszervezet Csongrád megyei bizottsága nyerte el.

A Kilián-mozgalomban elért eredményekben *Hegedüs Jenő* sportfelelős mellett nagy része van *Kasza Péternek*, a szőregi VSE sportköri elnökének és *Ábrahám Lászlónak*, a szegedi fűtőház sportfelelősének.

Kamuti Jenő, a BVSC válogatott tőrvívója az egyesület 50 éves fennállása tiszteletére rendezett jubileumi vívóversenyen Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter tiszteletdíját kapta, mint az idei év legeredményesebb vasutas sportolója

Figyelemre méltó határozat

November 24-én, este ünnepi ülést tartott a BVSC vívószakosztálya. Ezen a szakosztályi értekezleten hozták nyilvánosságra a válogatott versenyzők jubileumi felajánlásait, amely a következőképpen hangzik:

„Mi, a Budapesti Vasutas Sport Club vívószakosztályának válogatott versenyzői egyesületünk 50 éves jubileuma alkalmával a következőket határoztuk el:

1. A válogatott keret edzésein a rendelkezésre álló időt teljes mértékben kihasználva, példamutatóan, lelkiismeretesen fogunk felkészülni, különös tekintettel a jövő évi nemzetközi és hazai versenyekre, valamint az 1964-es tokiói olimpiára.

2. A magyar vívó-utánpótlás fejlődésének elősegítésére a vidéki vasutas egyesületekben és a kisebb fővárosi egyesületekben segíteni fogunk a fiatal vívónemzedék nevelésében: közös edzések, tanácsadás és közös szabadvívás formájában.

3. A vívás népszerűsítése céljából az ország bármely részén — felkérésre — bemutatókat, élménybeszámolókat fogunk tartani.

4. A nemzetközi és hazai versenyeken sportszerűen, munkahelyünkön és a magánéletünkben példamutatóan, becsületes élsportolóhoz illően fogunk viselkedni, ezzel is elősegítve szakosztályunkban a szocialista erkölcs erősítését.

5. Részt veszünk a Kilián testnevelési mozgalomban és teljesítjük a jelvények megszerzéséhez szükséges feltételeket.

Ezzel az elhatározásunkkal is szeretnénk meghálálni és bizonyos mértékben viszonozni pártunknak és kormányunknak sokirányú támogatását, amelyet mi, sportolók minden vonatkozásban élvezünk. Felajánlásunkat abban a reményben tesszük meg, hogy nemcsak szakosztályunk, hanem a többi egyesület évversenyzői is csatlakozzanak hozzá és közös elmélyült munkával sikerül majd a magyar vívósport tekintélyét minden területen visszaszereznünk."

Meggyőződésünk, hogy ezt a felhívást, amelyet a BVSC válogatott vívói írtak alá, valamennyi vasutas vívószakosztály tanulmányozza és csatlakozik hozzá.

A Szolnoki MÁV SE nyerte az atlétikai pontversenyt

Az országos vasutas ifjúsági és felnőtt férfi és női mezei futóbajnokság, valamint a pályabajnokságok alapján elkészült a vasutas egyesületek közötti rangsor. Az idei bajnokságokon 21 vasutas sportkör atlétikai szakosztálya képviseltette magát. A 21 közül a mezei futóbajnokságról 5, a pályabajnokságról 2 szakosztály maradt távol.

A sportkörök közötti rangsor nagyon érdekesen alakult. Annál is inkább, mivel az összesített pontversenyben első helyen végző Szolnoki MÁV a mezei futóbajnokságon szerzett nyolc pontjával, meglehetősen hátul kullogott. A nagy hátrányt a pályabajnokságokon sikerült behozni és így megérdemelten végeztek az első helyen.

Az összesített pontverseny után így alakult az élmezőny sorrendje:

	Mezei:	*Pálya:*	*Összesen:*
1. Szolnoki MÁV SE	*8*	*210*	*218*
2. Pécsi Vasutas SK	*16*	*172,5*	*188,5*
3. Szegedi Vasutas SE	*50*	*125*	*175*
4. Budapesti Törekvés SE	*93*	*82*	*175*
5. Budapesti Vasutas SC	*19*	*143,5*	*162,5*

TÖBB FIGYELMET A MENETRENDSZERŰSÉGRE

Mostanában az utazóközönség a pécsi igazgatóság területén gyakran panaszkodik a személyvonatok késésére. Utánanéztem, mi okozza a késéseket.

A legfrissebb jelentések arról tanuskodnak, hogy a tavalyihoz képest növekedett teherforgalmunk, de ez nem indokolhatja a személyvonatok késését. November első 10 napjában 125 vonat, a második dekádban már csak 56 személyvonat közlekedett késéssel.

Különösen rossz volt a menetrendszerűség a *pusztaszabolcs-dombóvári* vonalon és *Dombóvár—Pécs* között, ahol az 52 százalékos késés a pálya javításával részben igazolható. De mivel lehetne „megmagyarázni" a *Sárbogárd—Székesfehérvár* közötti 76, a *Pusztaszabolcs—Paks* közötti 70 és a *Dombóvár—Komló* vonal 76 százalékos menetrendszerűségét? Az egy vonatra jutó késési idő 26,5 perc volt.

Remélhető, hogy az érdekelt fűtőházak, állomások vezetői és dolgozói levonják a megfelelő következtetéseket. Mindent meg kell tennünk, hogy a soron következő téli forgalomban a lehető legpontosabban közlekedtessük a személyvonatokat. Nem vezet jóra, ha a tervet csak egyoldalúan, a teherszállításban akarjuk teljesíteni.

Várnai László
Pécs

Közlemény

Közöljük a magánerőből történő *kislakásépítési* akcióban részt venni szándékozó dolgozóinkkal, hogy a lakásterv elkészítéséhez, illetve kiválasztásához *megyebizottságainkon keresztül* segítséget kívánunk nyújtani. E célból megyebizottságaink részére biztosítottuk az *É. M. Építésügyi Dokumentációs Iroda* által kiadott családi ház tervgyűjteményt. A tervgyűjtemény 51 típustervet tartalmaz. Előnye, hogy a tervgyűjteményből kiválasztott terv egyszerűsített *kiviteli dokumentációja* (tervlapjai) néhány forintért külön is megvásárolható. Ez a dokumentáció egyaránt alkalmas az építési engedélykérelemhez, az OTP-hitel kérelemhez, továbbá a ház felépítéséhez.

A megyebizottságok ezzel kapcsolatban részletes tájékoztatást nyújtanak.

HÍREK

Egy forgalmi szolgálattevőhöz

Az elmúlt hetekben — utazóban — néhány percet töltöttem azon az állomáson, ahol ön szolgálatot teljesít. Árut raktak ki-be a vonatból. Ön, kezében a menesztőtárcsával szalajt ki a forgalmi irodából. Nem nézett sem jobbra, sem balra, magasra tartotta a tárcsát, aztán indult a vonat.

Ennyit láttam. És most elmondom, amit egy másik állomáson láttam.

Ott is sürgős volt a dolog. (Hadd jegyezzem mindjárt meg, hogy a vasúton gyakran származik baj a „sürgős", kapkodó munkából. A forgalmi szolgálattevő kiszaladt az irodából, hasonlóan, mint ön azon a napon. Feltartotta a menesztő tárcsát és a vonat máris indult. Egyszercsak hallom a kiabálást:

— Hadd alljon! Hadd álljon!

A jegyvizsgálók körbefogták a karjukat. Szerencsére a mozdonyvezető észrevette a „Megálj" jelzést és a vonat gyorsan megállt. És ekkor az egyik kocsi alól halálsápadt arccal mászott ki egy kocsivizsgáló, aki éppen valamit javított a kocsi alatt.

Mi ebből a tanulság?

Ha a forgalmi szolgálattevő szabályosan adja a „Felhívás" jelzést, akkor a jegyvizsgálók, akik látták, hogy a kocsilakatosnak munkája akadt az egyik kocsinál, időben leintik a vonatot, illetve nem adtak volna az „Indulásra készen" jelzést, ami elengedhetetlenül szükséges ahhoz, hogy a „Felhívás az indulásra" jelzést adhassa a forgalmi szolgálattevő.

Így van?

Jóllehet, az ön esetében „semmi sem történt", a másik állomáson már hajszálon múlott egy súlyos baleset. S lehet, hogy a figyelmetlen, kapkodó munka következtében a harmadik ilyen esetben kikerülhetetlen a baleset.

— 30 274 tonna szenet takarítottak meg kilenc hónap alatt a miskolci igazgatósághoz tartozó fűtőházak mozdonyvezetői. Ez az eredmény 1,2 %-kal jobb a múlt évinél.

— FALIÚJSÁG KIÁLLÍTÁS a járműjavítóban. A Debreceni Járműjavító hatos pártalapszervének kezdeményezésére faliújság kiállítást rendeztek november 7-e tiszteletére.

— BEVEZETTÉK a villanyt Gyömöre állomásra. A dolgozók kis ünnepséget rendeztek ebből az alkalomból.

— December 4-től egyhetes tanfolyamon vesznek részt Csillebércen a vasutas KISZ-titkárok. A tanfolyamon a KISZ-központ és a vasut vezetői tartanak előadást.

— JÓZSEF ATTILA nevét vette fel a budapesti igazgatóság számviteli főnöksége 8 csoport *állóeszköz részlegének munkabrigádja.* A brigád elhatározta, hogy a proletárköltő nevéhez méltóan fognak dolgozni.

— HANGVERSENNYEL egybekötött kultúrteremavató ünnepséget rendezett november 18-án a BVKH nőbizottsága. A rendezvény bevételének egyrészét felajánlották a vak gyermekek intézete kis lakóinak.

— MAGYAR—BOLGÁR baráti estet rendeztek a *Debreceni Járműjavítóban.* Az esten megjelent *Jancso Georgiev*, a *Bolgár Népköztársaság* budapesti nagykövete.

— Megbeszélésre hívták össze a kiváló dolgozókat a pécsi fűtőházban. A szolgálati főnökség és a mozgalmi szervek vezetői a legfontosabb feladatok megoldásához többek között a munkafegyelem megszilárdításához kérték a kiváló dolgozók segítségét.

— Közvetlen segítséget nyújt az egyes szakszervezeti bizottságoknak a szakszervezet Csongrád megyei bizottsága a munkavédelmi helyzet megjavításához. A munkavédelmi bizottság tagjai sorra keresik fel a szolgálati helyeket és tanácsaikkal segítik a munkavédelmi felelősöket.

— RAGASZTOTT vasúti sínek. A frankfurti vegyipari szövetség érdekes kísérletet folytatott, amelynek eredményeképpen bebizonyosodott, hogy vasúti sineket *poliészter gyanta* segítségével is lehet talpfákra rögzíteni.

— Megjelent *a Magyar—Szovjet Baráti Társaság 1962. évi kalendáriuma.* A tartalmas kiadvány 12 forintos áron november 10-től az újságárusoknál is kapható.

— *50 000 tonna árut, 50 000 utast szállított egy év alatt a süttői erdei vasút. A kisvasút az utóbbi időben 5 darab egyenként 8 tonna teherbírású kőszállító vagont és egy személykocsit is kapott.*

— Új vasúti felüljárót építenek Békéscsabán az orosházi úton. A munkálatokat 1962 elején kezdik meg.

— GÁZFŰTÉSŰ vasúti váltók. A tél közeledtével Angliában megkezdték a vasúti váltók gázfűtéssel való felszerelését. Ezzel kívánják megakadályozni nagy hidegben a váltók befagyását. Az angol vasutak kísérletei szerint *a gázfűtés a leghatásosabb* eljárás a váltók befagyásának megakadályozására.

A Hivatalos Lapból

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

46. számból: 127236/1961. I/1. B. Felhívás a téli forgalom lebonyolítására.

47. számból: 127632/1961. I 9. A. Szolgálati beszélgetések soronkívüli kapcsolása.

127547/1961. I 8. E. A „Burgonya és alma fuvarozásának szabályozása" c. rendelet módosítása.

126296/1961. I/3. A. A nyugellátások megállapításához szükséges igénybejelentő lapok kezelésének újabb szabályozása.

127245/1961. I 4. B. A MÁV Kölcsönös Segítő Takarékpénztáraknál aláírásra jogosultak igazolása.

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

Mátraházi képeslap

Közhely lenne arról szólni, hogy a mátraházi vasutas üdülőben szépek a szobák, jó a koszt, kedves, figyelmes a személyzet. Azt, hogy ez így van, meg tudhatja bárki, aki belenéz a hallban levő vendégkönyvbe.

Inkább pillantsunk be az emberek közé, hogyan élnek, mit csinálnak, hogy múlik a két hét aranyszabadság.

Zenélő malom

Az üdülő északi oldalán, a Gyökeres forráshoz vezető keskeny szerpentinen ugyancsak kapaszkodhat, bukdácsolhat a turista. Az utat — mint puha szőnyeg — a fákról hullott aranysárga levelek takarják. A nagyszerű csendbe távolból mély és magas hangok, kalimpálás, csilingelés vegyül. Legelésző birkanyájnak vélné az ember. Hívogat, csalogat a hang.

A hegyekből törtető aprócska patak fölé ügyes kezek, a vasutas üdülő vendégei gályakból, bádogból, üvegből, más-más hangokat adó perpétum-mobiléket építettek.

A patak partján egy odvas rönk alatt konzervdobozban, a hajdani építők, Dobos József és brigádja utasításait csaknem valahány arra járó, olyan áhítattal olvasgatja, mint egy több ezer esztendős papírusz-tekercset. Aztán nemre és korra való tekintet nélkül mindenki javít és igazít valamit a festői környék díszén, az aprócska zenélő malmokon.

A könyvtárban

Naponta, 18—19 óra között van a könyvtári óra. Bő a választék: Petőfitől Adyig, Gorkijtól Thomas Mannig, lírát, prózát, útleírásokat, tudományos munkát talál itt a böngésző. Egyszer egy nénike — akit néhány nap alatt megszerettünk, mert beszédes, kedves, közvetlen volt — lépett be a könyvtárba. Furcsán hatott, de jólesett látni itt az irodalom várában, sötét selyemkendővel a fején, napbarnított arcával, kezével, őt a falu, a föld munkását, ahogy még ügyetlenül forgatta a katalógust. Körbe, körbe nézegetett segítséget várva. Emelgette, válogatta a könyveket, mintha súlyozná őket. Itt-ott belejük olvasgatott. Eközben lépett be Mária, a kultúros. Juliska néni fellélegzett.

— Ugyan már, kisasszonykám — mondja —, adjon nekem valami nagybetűset, kisebb, könnyebb könyvet, ami jól elfér a táskámban és az ölemben. — Derű villant a kultúros szemében. És bár nem volt könnyű a kívánság, de teljesítette

A világ végén

A turisztikát is gyakorolják Mátraházán. Körbe, körbejárja a társaság az egész környéket, Galyatetőtől Parádig, Mátrafüredtől Kékesig. Egyszer autóbuszon, másszor gyalog. Egyik nap hosszú menetben, mint búcsújárók indultunk el a pisztrángoshoz. A Kékes alsó lankáin jártunk. Sokan, főleg a korosabbak már szuszogtak. A kultúros a Mátra vonulatait jól látható pontnál megállt. Köréje tömörültünk, mint csirkék a kotlósnak. Aztán miért, miért nem, így mondta: ez a világ vége. Egy idősebb, harcsabajuszú, amolyan falusi bácsi nagy szemeket meresztve nézegetett körül. Hatott rá a rangos kijelentés. Látszott, hogy hangtalanul rögzíti magában a pompás kilátást, a hegyeket, a völgyeket és a csúcsokig kapaszkodó végtelen erdőt.

Vacsora után a társalgóban a bácsi mellé kerültem. Elsüppedve a kényelmes karosszékben, magyarázott egy otthon ülő társának:

— Te, Jóska! — mondta. — Miért ülsz te folyton itt az üdülőben. Olyan Pannóniát láttunk ma a pisztrángosnál, amit sohasem felejtek el.

— Talán panorámát — igazítja ki egy mellette ülő társa nagy komolysággal az öreget.

Az megtorpan a mesével, aztán egész testtel odafordul az imént szólóhoz:

— Panorámát? Én nemcsak a rámát, hanem az egész képet láttam, amely a szemünk elé tárult —, nyomta meg a szót, mint aki ezzel le is zárta a vitát.

— gergely —

A szerkesztőség üzeni

Pintér Lajos, Vácrátót: Fehér István, Tóth János, Foki István, Budapest; Pálfi Zoltán, Győrszabadhegy: Cserháti József, Tótka Károly Szeged; Várnai László, Pécs; Végh Károly, Székesfehérvár; Mező László, Bódogh Mihály, Dombóvár: Levelelket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bánkfalvi Gyula, Szeged: Verse tetszik, kár hogy hosszú és egyelőre nem ígérhetjük a közlését.

Hoffmann József Veszprémvarsány: Levelében írja, hogy nevelő hatású bírálatot szeretne közöltetni lapunkban. Helyes volna, ha részletesen megírná miről van szó. A küldött jegyzőkönyv csak általánosságokat tartalmaz, nem használható.

J. Gy., Budapest: Lehet, hogy igaza van, kár az ismeretlenség ködébe burkolódznia. Kár volt a fáradságért, névtelen levelet nem közlünk.

MÁR ITT IS?

BALESET

— Tessék itt az igazolványom, ellenőrizni jöttem. Kérem jelentsen be...

— Ő az oka mindennek! Olyan jó vicceket mesélt, hogy nem tudtam előre figyelni.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

V. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM. Ára 40 fillér 1961. DECEMBER 16.

Tizenhárom napig ülésezett a Kreml kongresszusi termében a Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusa. A képen a kongresszus elnökségének egy része látható. Előtérben balról-jobbra V. Grisin, a Szovjetunió Szakszervezeti Központi Tanácsának elnöke, Louis Saillant, az SZVSZ főtitkára és A. Novella, az SZVSZ elnöke látható (MTI Külföldi Képszolgálat)

A második ötéves terv végrehajtásával kapcsolatos feladatokról tárgyalt a központi vezetőség

A szakszervezet központi vezetőségének december 1-i ülését *Végh Lajos*, a szakszervezet elnöke nyitotta meg. Bevezetőjében foglalkozott az utóbbi idők legfontosabb nemzetközi eseményeivel, kiemelve ebből a *Szovjetunió Kommunista Pártja XXII. kongresszusának* jelentőségét. Részletesen méltatta a *Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusát.*

Az elnöki megnyitó után *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára tartott beszámolót a második ötéves terv végrehajtásával kapcsolatos tennivalókról. Az ország minden részében, a gazdasági és mozgalmi szervekben egyaránt a dolgozók százezrei vitatják azokat a tennivalókat, amelyeket a párt *Központi Bizottsága*, az *Országgyűlés* és a *SZOT teljes ülése* a közelmúltban megjelölt második ötéves tervünkkel kapcsolatban — mondotta bevezetőben.

A terv reális és lelkesítő távlatokat nyit meg

Tervünk rendkívül nagy, de egész népünkre nézve jelentős és vonzó célokat tűzött ki, hogy azokat megvalósítva lerakjuk a szocializmus alapjait és mielőbb rátérhessünk a fejlett szocialista társadalom építésére. A terv széles közvélemény bevonásával, a baráti országok tudományos, gazdasági és társadalmi erőinek gondos összehangolása, saját erőink mindenre kiterjedő felmérése után nyer végső formát. Ez mindannyiunkat nagy megnyugvással tölt el, az ötéves tervet reális alapokon nyugvónak, minden tekintetben megvalósíthatónak tartjuk. A terv céljainak elérése lelkesítő távlatokat nyit meg előttünk és valamennyiünk érdeke, hogy a legnagyobb erővel, minden tudásunkat, képességünket latba vetve dolgozzunk maradéktalan megvalósításán.

Ahhoz, hogy szakszervezeti vonalon a feladatoknak eleget tehessünk, szükséges:

— a terv vasúti közlekedésre vonatkozó részének pontos ismerete, szilárd eltökéltség a végrehajtásban való aktív részvételre;

— a jelenlegi helyzet mélyreható elemzése, a hasznos módszerek tökéletesítése, a visszahúzó erők bátor feltárása, az akadályok gyors, következetes elhárítása.

A szervezett vasutas dolgozóknak, a szakszervezet vezető szerveinek is meg kell határozniuk saját feladatukat, a lehetőségek számbavétele mellett rögzíteni kell, hogyan, milyen eszközökkel kíván hozzájárulni a tervben foglaltak sikeres teljesítéséhez.

Feladataink kidolgozását kedvezően befolyásolja a sikeresen teljesített hároméves terv gazdag tapasztalata. Az elmúlt időben a népgazdaság egészében, így a vasúton is nagy teljesítmények születtek, nyugodt, tervszerű és egyenletesebb munka honosodott meg. A vasutas munka hatékonyságának alátámasztására álljon itt néhány számadat:

— 1960-ban 32 %-kal több árut és 35,4 %-kal több utast szállított a vasút, mint 1957-ben.

— a fajlagos szénfogyasztás 14,6 %-kal,

— a kocsiforduló 13,8 %-kal csökkent,

— a tehervonatok átlagos terhelése 15,5%-kal nőtt,

— nőt a vasutasok keresete 6—11-%-kal,

— megvalósult az ipari jellegű üzemekben a nyereségrészesedés, 1959-től pedig az egész vasút területén az üzemi jutalék,

— az életszínvonal mintegy 16 %-kal nőtt.

Lényegében bebizonyosodott, hogy egyre növekvő követelmények mellett is lehet kapkodás nélkül, eredményesen dolgozni. Elismerés illeti a vasút valamennyi dolgozóját és vezetőjét az eredményekért, a jó munkáért. Sajnos nem lehet ilyen elismerően szólni november hónap teljesítményéről, tekintettel arra, hogy nemcsak hogy a tervben előírtak teljesítése nem sikerült, de még a tavalyi év teljesítményszintjét sem tudtuk elérni. A legutóbbi napokban többször fordult elő, hogy a vasút nem tudott elegendő kocsit biztosítani. A gazdasági és mozgalmi szerveknek, a vasút minden dolgozójának nagy erőfeszítéseket kell tenni, hogy a reánk háruló szállítási feladatoknak 1961. évben maradéktalanul megfeleljünk, és az 1962-es terv végrehajtására biztos alapokkal indulhassunk.

Milyen feladatok várnak a vasutasokra?

A második ötéves tervben a népgazdaság egyéb ágainak nagyarányú fejlődése természetesen a szállítási igények növekedését is jelenti. Mint a tervtörvény említi, ebben a tervidőszakban is a vasútnak kell a fuvarozási feladatok zömét teljesíteni.

A vasútra vonatkozó legfontosabb tervfeladatok a következők:

— áruszállítási tervét 39 %-kal kell növelni,

— 1965-ig a vasúton elszállított utasok száma 1960-hoz viszonyítva 18 %-kal emelkedik.

— az utaskilométer teljesítménynek 72 milliárdra kell emelkednie,

— az árutonnakilométer teljesítmény 38,8 %-kal emelkedik.

Mindezekhez az szükséges, hogy:

— az egy teherkocsira eső hasznos terhelés 12 %-kal növekedjék,

— a tehervonatok átlagos terhelése mintegy 10 %-kal emelkedjék.

— mind a személy-, mind a teherszállításnál a már ismert és bevált munkamódszerek széles körben alkalmazást nyerjenek.

Elősegíti a teljesítést a tervbe vett *1050 db. személykocsi és 11 340 teherkocsi* beszerzése, mely ugyan alatta marad a szükségesnek, viszont nagymértékben emeli a teljesítőképességet, mert korszerű járművekről van szó. Ezenkívül modernebb vontatási járműveket is kapunk, pl. diesel-motorokat, elektromos mozdonyokat. Hangsúlyozni kell, hogy a járműgyártó iparnak a tervidőszak alatt jobban kell segíteni a vasút munkáját, nevezetesen a korszerű villamos- és dieselmozdonyok határidőre történő szállítása és jobb minőségben való elkészítése révén, mert az új mozdonyok nagyrésze többet van javításban, mint üzemben

Bár jelentősebb új vasútvonal építésére nem kerül sor, *lehetőség nyílik a meglévő pályák jelentős részének felújítására, korszerűsítésére.* E nagyarányú beszerzések és munkák elvégzéséhez *a terv a vasút számára mintegy 10 milliárd forint beruházási összeget biztosít, amely az egész közlekedés részesedésének mintegy 75 %-át teszi ki.*

Fentiekben természetesen csak néhány főbb számot ismertettünk és nem térünk ki a terv minden részletére, hiszen azok az országgyűlés tanácskozása után ismertté váltak. Még közelebbről megismerjük azokat a konkrét megvalósulás folyamatában, legközelebb éppen az 1962. évi tervfeladatok ismertetése idején.

A következőkben a szakszervezet szerepéről és feladatairól szólott *Szabó* elvtárs. Összegezte azokat a legfőbb tennivalókat, amelyek segítségével legeredményesebben hozzájárulhatunk a tervfeladatok megoldásához.

A szakszervezet tevékenysége javulást mutat

Vajon rendelkezünk-e megfelelő felkészültséggel, személyi és szervezeti feltételekkel a várható nagy feladatok megoldásához — vetette fel a kérdést. — Bátran megállapíthatjuk, hogy a vasutas szakszervezet tevékenysége — az egész magyar szakszervezeti mozgalom részeként — javuló irányzatot mutat. Sikerült ezt tartalmasabbá, konstruktívabbá tenni. Az elmúlt években tett szervezeti intézkedések kedvező hatásúaknak bizonyultak. Különösen a megyei szervezetek kiépítése hozott a vártnál lényegesen kedvezőbb eredményeket.

Az eredmények ellenére két fontos területen lényegesen javítani kell a munkát:

— Teljes erővel meg kell erősíteni a bizalmiak munkáját, és erre egész szervezetünknek sürgősen rá kell állni. Az 1962. év első 6 hónapjának legfontosabb tennivalója, a bizalmi munka magasabb színvonalra való emelése lesz.

— A központi vezetőség mint a szakszervezet legmagasabb szintű vezetőszerve munkájában is javulást kell elérnünk, méghozzá két irányban:

A központi vezetőség egyes tagjainak fokozottabb bekapcsolódása és aktívabb tevékenysége, a vezetés gondjaiból való nagyobb részvállalása. Különösen vonatkozik ez a központi vezetőségi tagok saját munkaterületükön végzett segítő tevékenységére.

A központi vezetőségi ülések színvonalát is emelnünk kell. Több kérdést kellene a központi vezetőség elé terjeszteni mint eddig, még ha azok részkérdéseknek látszanak is. A személyi, szervezeti feltételek megléte azonban csak eszköze az eredményes munkának. Szükséges meghatározni azt is, hogyan kell munkálkodnunk.

A feladatokat két csoportra oszthatjuk:

1) A vasúton folyó politikai, gazdasági munkát segítő tevékenység.

2) A szakszervezet sajátos feladataiból adódó tevékenység.

Bár a két terület kapcsolódik, sok ponton érintkezik, a könnyebb áttekintés kedvéért helyes különválasztani és rögzíteni a feladatokat.

Mindenekelőtt le kell szögezni, hogy a vasút munkája az ország egész gazdasági tevékenységének szerves része és a többi gazdasági szektorral összehangolva, az országban érvényes törvények, rendeletek és intézkedések alapján kell, hogy végezze munkáját, a tervekben előírt területekben és mértékben. A vasút rendelkezzék mindazokkal az anyagi eszközökkel, amelyek szükségesek a tevékenységéhez és most már ismert a követelmény is, amelyet az ötéves terv időszaka alatt teljesítenie kell, természetesen a gazdaságosság, a termelékenység állandó emelése, a vasutas dolgozók munkájának lehetőség szerint könnyebbé tétele, élet- és munkakörülményeik állandó javítása mellett. Ennek megszervezése, lebonyolítása a vasút vezetésének feladata, nekünk a mi eszközeinkkel messzemenő támogatást kell nyújtani ehhez.

Kádár elvtárs 1957 február hónapban a Szaktanács ülésén felszólalt és nagyon szemléltetően mondta el, hogy a mi viszonyaink között a szakszervezeteknek hogyan kell dolgozni. Elmondotta, hogy

„a szakszervezeteknek továbbra is feladata, hogy a dolgozók érdekében kérjenek, sőt követeljenek, de azt is meg kell tudni mondani, hogy a kérés, követelés honnan, miből teljesíthető!"

Ez azt jelenti, hogy a munkáshatalom gazdasági intézkedéseit támogatnunk kell, hogy a munkásszervezetek, így a szakszervezet is, amennyiben a dolgozók érdekében követeléseket támaszt, a címzettet segítenie kell abban, hogy eleget tudjon tenni a jogos követeléseknek.

Következetesebben hajtsuk végre a határozatokat

Bár mind kevesebb mértékben, de még mindig előfordulnak nem megalapozott, jogtalan követelések, ami ellen határozottan fel kell lépni és megértetni a követelések felvetőivel, hogy munkáshatalmunknak nincs édes és mostoha gyermeke, továbbá, hogy a tervgazdálkodásnak minden területen érvényesülni kell, ezért minden fejlesztésnek, minden igénynek kielégítése is csak tervszerűen történhet.

Következetesen kiállunk és védjük a helyes, a népgazdaság és a vasutas dolgozók egyetemes érdekében hozott intézkedéseket, de észrevételezzük, bíráljuk a nem megfelelő általános, vagy részintézkedéseket és javaslatokkal élünk a felmerülő problémák megoldására.

A dolgozók szívesen versenyeznek

A következőkben felhívjuk a figyelmet néhány olyan kérdésre, amelyek kijavítása az eddigi tapasztalatok alapján szükséges és megoldásuk lehetséges. Ilyen az egyes párt- és kormányhatározatok következetesebb végrehajtása. Több olyan határozat van, amelyik megjelenése után a vasút vezetése (velünk együtt) részletes, jó intézkedéseket határozott el, amelyek végrehajtása gyakran elmarad, de legalább is elhúzódik. Pl. a Politikai Bizottság 1960. IX. 20-i határozata alapján a Szakmai Kollégium 1960. november 3-án kidolgozott határozata néhány pontja még ma sincs végrehajtva. A kollégiumi határozat azt is előírja, hogy csökkenteni kell az elfekvő anyagkészleteket, ugyanakkor az anyagfelfutás az utóbbi félévben félmilliárd forinttal nőtt. Vannak készletek, ami 3 éve fölös, nem merik leselejtezni, pedig a MÁV kamatot fizet érte.

A szocialista munkaversenyben jó eredmények születtek és nyugodtan mondhatjuk, hogy a vasút dolgozói által elért eredmények jelentős része a munkaverseny-mozgalomnak köszönhető. A munkateljesítmények fokozásáért folyó verseny, ma már a vasutas dolgozók túlnyomó részét érdekli és szívesen versenyeznek a még jobb és még színvonalasabb teljesítményekért. Hiszen csak a legutóbbi időben 8793 brigád 76 000 tagja van versenyben, ezen belül mintegy 1130 szocialista címmel kitüntetett brigád van 8700 taggal. Más dolgozók ezrei más módon, más formában versenyeznek.

Mozgósító erő az igazgatóságok közötti verseny is, bár nagyon megoszlanak a vélemények. Sokan nem tartják jónak és hangoztatják, hogy az tulajdonképpen nem igazgatóságok közötti verseny, hanem az igazgatók közötti verseny. Mi ezzel az értékeléssel nem értünk egyet. Állítjuk, hogy a vasút sajátosságainak nagyon is megfelelő forma és jó tartalommal nagy mozgósító erővé válhat, csak a jelenlegi komplikáltság és még meglevő ellentmondásosságát meg kell szüntetni.

A versennyel kapcsolatos kérdéseket az 1022/1961 MT—SZOT határozat alapján december 15-ig ki kell dolgozni. *Ez a határozat a munkaverseny szervezésére, értékelésére, és jutalmazására vonatkozó új módszereket foglalja magában, amelynek lényege, hogy az éves tervre épülő versenycélkitűzések teljesítése alapján, az értékelés is évenként történik és az eredmények jutalmazása ugyancsak egy évben egyszer* történik. A vasút végrehajtási utasításának kidolgozásával kapcsolatban fontos feladatunk, hogy a jelenleginél jobb célkitűzéseket dolgozzunk ki és az értékelés is egyszerűbb, világosabb legyen. Ezzel egyidőben javításra szorul a verseny nyilvánosságának ügye is.

Teremtsünk rendet a beruházások vonalán

Sok javítanivaló van a vasút műszaki fejlesztésére fordítható erők koncentrálása terén is. Javasoljuk, hogy a gondos előkészítés után ezt a kérdést a következő évtől megfelelően oldjuk meg.

Ugyanide tartozik az újítómozgalom helyzetének megjavítása is Az egyes szakszolgálatok nem éltek a műszaki fejlesztési alap terhére történő megvalósítás lehetőségeivel.

A két összetartozó kérdéssel kapcsolatban szükséges hogy:

— szorosabb együttműködés valósuljon meg a szakosztályok és szakszervezetünk között, hogy a műszaki fejlesztési tervekkel és újítási feladatokkal kapcsolatban elmondjuk véleményünket, javaslatainkat;

— el kell érni, hogy az újítások jelentőségüknek megfelelő helyre kerüljenek a versenymozgalomban;

— a vezetés minden szintjét hassa át a műszaki fejlesztésre, tökéletesítésre való törekvés és ezt ösztönözni kell — ahol erre mód van — a prémium és jutalmazási rendszerünkben is;

— szükséges, hogy az újítási feladattervek jelentősebb pontjai már január végéig a dolgozók tudomására jussanak.

Ez a szakmai és szakszervezeti szerveknek közös gondja legyen;

— Nem véletlen, hogy az 1022. számú MT—SZOT rendelet a kiváló dolgozó cím odaítélésében első helyre teszi az újítás, ésszerűsítés, tapasztalatcsere területén elért eredményeket.

A beruházások vonalán is sok még a tennivaló. Bár itt a hibák jelentős része nem a vasút mulasztásából adódik, mégis befelé és kifelé hatékony intézkedéseket kell tenni, hogy a rendelkezésre bocsátott beruházási keretek felhasználása időben a szükségleteknek megfelelően, nem utolsósorban gazdaságosan történjen.

Sok a probléma a kivitelezési idővel. Gyakori, hogy jelentősebb beruházásokat nem lehet üzembehelyezni határ-

(Folytatás a 2. oldalon.)

(Folytatás az 1. oldalról.)

időre, mert viszonylag nem nagyértékű gépi berendezés hiányzik. Pl. az *Északi Járműjavító* motorüzemben a daruk szállítását a *Ganz-MÁVAG* nem vállalta erre az évre, pedig 1962. január elsejével üzembe kellene helyezni. *Debrecen állomás* új felvételi épületénél hiányzik a központi fűtés hőcsökkentője. Ennek a leszállítását a *Láng Gépgyár* csak 1962. december 31-re vállalta. (Ennek megoldására kértük a vasasszakszervezet segítségét).

Intézkedéseket követel az a helytelen gyakorlat is, hogy egy-egy beruházás tervezése nem történik határidőre, másrészt a létesítmény tervezői legtöbbször nem veszik figyelembe az azt használó dolgozók véleményét. A módosítások legtöbbször elhúzódásokkal és hiteltúllépésekkel járnak.

Még két olyan kérdést kell megemlíteni, amely a következő időben megoldásra szorul, a beruházásokkal kapcsolatosan:

— meg kell végre állapodni, hogy a beruházások és felújítások megvalósításával egyidőben arányosan fejleszteni kell a munkavédelmi, szociális és kulturális berendezéseket is:

— határozottan fel kell lépni a beruházások vonalán tapasztalható gazdaságtalanság, célszerűtlenség ellen.

Helyes volna 1962-ben a befejezetlen, áthúzódott beruházások elkészítésének nagyobb mértékű szorgalmazása.

Meg kell teremteni a jobb együttműködést az egyes szakosztályok között a beruházásokat illetően is. A jövőben nagyobb gondot kell fordítanunk a felújítások ellenőrzésére, azok ésszerű felhasználására. Eddig mi magunk is csak a beruházásokat ellenőriztük, pedig a felújításokra fordítandó összeg háromszorosa a beruházásoknak. Pl. a második ötéves tervben beruházásokra 10 milliárd, felújításokra 29 milliárd 102 millió forintot használ fel a MÁV:

Nagyobb gondot a munkavédelemre

Bár javulás mutatkozik a balesetek alakulása terén, mégsem lehetünk elégedettek. Különösen jobb munkát kell végeznie a gépészeti szakszolgálatnak, mert itt a legsúrúbb a balesetek előfordulása. Ezen belül is a járműjavítók helyzete a legsúlyosabb.

Általában elégtelennek tartjuk a szakmai vezetők munkavédelemmel kapcsolatos ténykedését. A munkateljesítmények javítását célzó intézkedéseik mellett lényegesen kevesebb gondot fordítanak a munkavédelmi kérdésekre. A jövőben jobban fel kell használnunk a munkavédelmi filmeket és foglalkozunk egy vontatási tárgyú film készítésének tervével is.

A szakszolgálattal és a *Vasúti Tudományos Kutatóintézettel* közösen felmérjük a kocsirendezők, sarusok, gurítódombon foglalkoztatott dolgozók leterhelését. Ez a kérdés a dieselesítés fejlesztésével együtt merül fel. Javaslatokat dolgozunk ki az itt dolgozók létszámára és munkaidejére vonatkozóan. Szükséges intézkedéseket tenni a rendszeres tolatást végző szolgálati helyek korszerű megvilágítására, több vonatkísérő laktanya bővítésére.

A pályaépítések telephelyein ellenőrizni kell a 6. szakosztállyal együtt, hogy az ott foglalkoztatott dolgozók elszállásolásáról idejében történjen gondoskodás. Javasoljuk a vonalon dolgozók részére az időjárás viszontagságai elleni védelem miatt sátrak beszerzését. Jövőben nagyobb gondot kell fordítani a szálláshelyek gondozására, tisztántartására, felszerelésének megóvására.

A balesetek és munkavédelmi hiányosságok felszámolására nagy segítséget nyújtanak a munkavédelmi őrségek, amelyek eddigi tevékenysége is mutatja, hogy a munkavédelem mindjobban társadalmi üggyé válik.

Helyes lenne, ha a 3. szakosztály és a munkavédelmi osztály, a szakszolgálati vezetők és a munkavédelmi őrségek tagjainak bevonásával folyamatosan megbeszélnék a tapasztalatokat és intézkedésre szólítanák fel a hiányosságokért felelősöket, a végrehajtást pedig ellenőriznék, a mulasztókkal szemben a törvényben biztosított jogaiknál fogva minden szinten következetesen eljárnának.

Helyes volna fokozatosan tudományosan megvizsgálni, hogy a vasútüzem ellátásának jelenlegi igazgatási módszerei helyesek-e, korszerűen történik-e a vezetés. Nagyon sok tény mutat arra, hogy még mindig sok felesleges, párhuzamos adatszolgáltatás történik. Ez nemcsak drágítja a munkát, de nehézkesebbé, kevésbbé rugalmassá is teszi.

Emeljük a vezetés színvonalát

A Vasúti Tudományos Kutatóintézetnek a szakvezetésnek és a mozgalmi szerveknek együttes feladata, hogy a vasút területén a legmegfelelőbb felépítést és gyors, hatékony vezetést, ügyintézést honosítson meg. Erre kötelez bennünket a pártnak a vezetés színvonalának emeléséről szóló ismert határozata.

Ugyancsak megvizsgálandónak tartjuk a közép- és alsó vezetés hatáskörének, valamint felelősségének a viszonyát. Annak ellenére, hogy történt egy sor helyes intézkedés az alsóbb szervek hatáskörének bővítésére, mégis úgy látjuk, hogy az igazgatóságok, a szolgálati főnökségek még nem rendelkeznek megközelítően sem olyan jogokkal, lehetőségekkel, mint amilyen a felelősségük mértéke.

Az egyszemélyi felelős vezetés nem zárja ki, sőt feltételezi a sok éves gyakorlati tapasztalattal rendelkező dolgozók véleményének, javaslatainak figyelembevételét. Nagyobb biztonságot ad a vezetésnek is, ha az életből veszi tapasztalatait és döntéseinél támaszkodik azokra. Nyomatékosan hangsúlyozzuk, hogy mindenféle rendellenesség, a vezetés hatásfokát gyengítő, a vasút munkáját gátló intézkedés ellen vagyunk, de a gazdaságosabb, gyorsabb munka érdekében érdemesnek tartjuk a fenti kérdésekkel való foglalkozást.

Fock Jenő elvtárs a *Népszabadság* 1961. november 26-i számában cikket írt *„Az ötéves terv és a vezetés színvonalának emelése"* címmel. Ebben nagyon kiemelte, hogy

„hatékonyabbá kell tenni a gazdasági vezetést, s e célból folytatni kell a hatáskörök decentralizálását, és vele együtt a leadott felelősség fokozását. Ez egyik fontos feltétele az alkotó kezdeményezéskészség és felelősségvállalás kibontakozásának... Határozottan le kell szögezni, hogy változatlanul a decentralizálás, a hatáskörök leadása, a felelősség kiterjesztése mellett vagyunk. Csak ezt elfogadva és tudatosan érvényesítve lehet a legfontosabb kérdéseket, központilag kézben tartani. Az a véleményünk, hogy az elzárkózás az alsóbb szervek hatáskörének és felelősségének növelésétől, bizalmatlanság e szervek irányában, politikailag szektáns vonás. A gazdasági életben jelentkező nehézségeket, nem az önállóság csorbításával, ellenkezőleg, az önállóság és a felelősség növelésével lehet megoldani."

Ugy véljük, hogy nagyon meg kell szívlelni ezeket a gondolatokat és mielőbb rátérni a gyakorlatban való megvalósításukra.

Szakszervezetünknek vannak olyan sajátos feladatai, amelyeket a párt a munkáshatalom reánk bízott és az ötéves terv megvalósításához ezeknek a feladatoknak a jó megoldásával tevőlegesen hozzájárulhatunk. Ezért kötelességünk mindent megtenni a szakszervezet sajátos feladatainak egyre jobb, színvonalasabb elvégzésére.

Kezdve a központi vezetőségtől a bizalmiakig az ötéves tervet és az éves részterveket a legalaposabban meg kell ismerni. De nemcsak megismerni kell a tervből adódó feladatokat, hanem megismertetni minden vasutassal. Szükséges leszögezni, hogy a megismertetés két vonalon kell, hogy történjen. Egyrészt az egész vasútra háruló munkát kell ismertetni, másrészt konkrétan az adott szolgálati hely, majd az adott csoport és dolgozó feladatait.

A jövőben jobban az érvényes határozatok alapján kell dolgoznunk minden szinten, hiszen a határozatok elkészítésében mi is részt veszünk, így minimális követelmény, hogy a saját határozatainkat, illetve az egyetértésünkkel hozott határozatokat mindenkor tekintetben végre s hajtsuk.

Ezenkívül néhány szervezeti intézkedést is megvalósítunk, ami a szakszervezeti munka hatékonyságát növeli.

Legnagyobb horderejű a pályafenntartási szakszervezeti szervek átszervezése. Ez a választásokkal egyidőben történik és igyekszik hozzáidomulni a pályafenntartási szolgálat, tervezett szakmai korszerűsítéshez, amelynek alapgondolatával nagyon egyetértünk.

Nyílt, őszinte bírálatot és önbírálatot

A munkát nagyban elősegíti ha fokozottabban törekszünk a nyílt, őszinte bírálat és önbírálat légkörének kialakítására. A kölcsönös bizalom, a helytálló, egészséges bírálat, az őszinte hang önmagában is mozgósító erő és az eredményekben mindig megmutatkozik.

Vannak nehézségeink a vezetés és irányítás területén. Mint ismeretes a szakszervezet szervezeti felépítése eltér a szakmai felépítéstől. Míg a vasút vonalán 6 igazgatóság van, addig szakszervezeti vonalon 18 megyebizottság és a budapesti bizottság tevékenykedik. Ebből adódik, hogy egyes megyék területén a szakmai kérdések, az ügyek közös intézése körülményes, nehézkes, mert sokszor egyes megyebizottságok nem ismerik a területükre vonatkozó intézkedéseket. Nagyon fontos, hogy az igazgatóságok és a megyebizottságok saját és közös érdekükben és elsősorban a dolgozók érdekében a jelenleginél szorosabban működjenek össze és kölcsönösen segítsék egymás munkáját. Ma már a megyebizottságok sok és hasznos segítséget tudnak nyújtani, különösen ha a területi jelleggel megbízott megyebizottságok feladatuk magaslatán állanak és összehangolják a közös munkát.

Javítani kell tevékenységünket azon a téren is, hogy a szakszervezet apparátusa és a választott szervek dolgozói, minél kevesebb időt töltsenek íróasztalnál és minél többet a dolgozók között.

Javítsuk az egészségvédelmet

Központi feladatunknak tekintjük a dolgozó emberről való minél színvonalasabb gondoskodást. Ezért lehetőségeink figyelembevételével:

— a vasutegészségügyi szervekkel együttműködve gondoskodunk arról, hogy a foglalkozási megbetegedésben és idült betegségben szenvedő dolgozóink — elsősorban — üzemi gondozása szervezetten legyen megoldva a betegségek továbbterjedésének megakadályozása végett. Ugyanakkor az ötéves tervben előirányzott anyagi lehetőségek teljes kihasználásával segítsük elő a foglalkozási megbetegedések megelőzését.

A szakszervezet központi vezetőségének szociális bizottsága segítségével megszervezzük és rendszeressé tesszük a MÁV egészségügyi intézmények társadalmi ellenőrzését.

El kell érni, hogy mindazok az egészségügyi beruházások, melyek a vasút tervében szerepelnek és amelyek építéséhez a szakszervezet központi vezetősége a fél százalékos alapból hozzájárult, mint:

a) a 200 ágyas szolnoki kórház;

b) a MÁV-kórház 65 ággyal való bővítése;

c) békéscsabai új rendelő intézet,

d) szabadsághegyi gyermekgyógyház.

az ötéves terv végrehajtása során az ütemezett időben, s ha lehetséges előbb — elkészüljenek és teljesítsék hivatásukat.

Hatékonyabbá és eredményesebbé tesszük a társadalombiztosítási és egészségügyi propaganda és felvilágosító munkát. Ennek érdekében:

a) minden 500, majd 2—3 év múlva minden 300-as létszámú szolgálati helyen rendszeresítünk társadalombiztosítással kapcsolatos üzemi beszámolókat.

b) orvos-dolgozó találkozókat szervezünk orvosi tanácsadás jelleggel.

c) felvilágosító filmeket vásárolunk és azokat a dolgozók részére vetítjük, melyeknek célja lesz a foglalkozási ártalmak és káros életmód, illetve káros szenvedélyek elleni harc fokozása.

Tovább fokozzuk a harcot az ellen a népgazdaságot károsító jelenség ellen, hogy egyes magukról megfeledkezett dolgozók jogtalanul jussanak hozzá a társadalombiztosítási szolgáltatásokhoz, elsősorban a táppénzhez.

Ugyanakkor nagy gondot fordítunk arra, hogy az arra rászorulók részére a beteglátogatás ténylegesen olyan segítség legyen, ami hozzájárul ahhoz, hogy a beteg dolgozó egyrészt érezze dolgozó társainak segítségét, másrészt elősegítse a termelő munkába való mielőbbi visszatérését.

Külön szeretnénk foglalkozni a *MÁV-kórház és központi rendelőintézet* jelenlegi súlyos gondjaival, nevezetesen azzal, hogy átlag 40—60 beteget kénytelenek a folyosókon szükségképpen fektetni. A kérdés megoldását véglegesen csak a szolnoki kórház megépülésétől reméljük, azonban addig is szükségesnek látszik hogy az Éjjeli Szanatórium helyiségeit ideiglenesen a kórház céljaira rendelkezésre bocsássuk.

Hatékony nevelési tevékenységet

Az agitációs és propaganda lehetőségek széleskörű felhasználásával ismertetjük a dolgozókkal a terveket, mozgósítjuk őket azok maradéktalan teljesítésére, a minőségi munkára, a gyors, pontos balesetmentes szállításra.

Az agitáció és propaganda segítse az egyéni kezdeményezések kibontakoztatását, alkotó tettvággyá változtatni a dolgozók szocializmusba vetett bizalmát. Azon munkálkodjon, hogy mindenütt és mindenben torzításmentesen érvényesüljön a párt politikája.

Fontos teendőnk a vasutas dolgozók szabad idejének leghasznosabb kihasználását segítő kulturális és sportolási lehetőségek biztosítása. A mind nagyobb követelményeket támasztó népgazdasági tervek végrehajtása egyre műveltebb, politikailag, szakmailag képzettebb embereket követel. E tekintetben fő feladatnak tartjuk, hogy a kulturális nevelőmunka szocialista tartalma fokozottabban érvényre jusson, eszmei hatékonysága növekedjen. Nevelési célkitűzéseink közül leglényegesebb az emberek szocialista tudatának további erősítése.

Különösen javítani kell a munkánkat a munkásszállások kulturális ellátottságát illetően. Ugyancsak hatékonyan kell közreműködni a bejáró munkások művelődési igényét kielégítő módszerek kidolgozásában. Elsősorban arra kell törekednünk, hogy lakóhelyükön a szakmaközi bizottságok útján kapcsolódjanak be a falu kulturális életébe. A szakszervezeti bizottságok, művelődési otthonok a lehetőségek figyelembevételével nyújtsanak nagyobb segítséget azoknak a községeknek, ahol dolgozóink laknak, annak érdekében, hogy fejlődjék a kulturális igények kielégítésének lehetősége. A munkásszállásokon és a bejáró munkások között végzett munka közvetve segítse a szocialistává alakuló falu kulturális életét.

A tagdíjbevételeinkből és egyéb forrásból eredő szakszervezetünkre bízott pénz- és anyagi eszközeinkkel a leggazdaságosabban és a mozgalom céljainak legjobban megfelelően alakítjuk gazdálkodási munkánkat.

Gazdasági vonalon legkövetkezetesebben lépünk fel minden olyan lazaság és visszaélés ellen, amely a mozgalom erejét, és tekintélyét ássa alá. Minden szakszervezeti szerv részletesen számoljon be a rendelkezésre álló pénzeszközök és vagyontárgyak kezeléséről, választóiknak.

A beszámoló elsősorban a tennivalók meghatározására törekedett. Kevesebb szó esett az eredményekről, bár azok nem kicsik és mindenképpen elismerésre méltóak. Mivel azonban az ötéves tervvel kapcsolatos tennivalók olyan sokoldalú és nagyértékű követelményeket támasztanak részünkre, amelyeket csak egy minden vonatkozásában tovább javuló munkával érhetünk el, hasznosabbnak tartottuk, ha zömében a tennivalókat igyekeztünk meghatározni.

A tervet megalapozottnak, reálisnak tartjuk, a reánk eső részt vállaljuk és mindent megteszünk a végrehajtás érdekében. Kérjük a felsőbb párt-, állami- és szakszervezeti vezetőszerveink hatékony támogatását, kérjük a vasutas dolgozók bizalmát és szilárd eltökéltségét a terv megvalósításához, akkor minden biztosíték megvan ahhoz, hogy menet közben is és a tervidőszak befejezése után büszkén adhassunk számot a becsülettel elvégzett munkáról — fejezte be beszédét Szabó Antal elvtárs.

A referátumot vita követte. A hozzászólásokra Szabó elvtárs válaszolt. Az ülés végén a központi vezetőség táviratban üdvözölte a Szakszervezeti Világszövetség V. Kongresszusát.

„Dolgozó emberek között"

Harmadik esztendeje, hogy megrendezik a „Dolgozó emberek között" című kiállítást, amely a múlt héten nyílt meg az Ernst Múzeumban. A bemutatott képek és szobrok a képzőművészek és ipari üzemek, állami gazdaságok közötti fejlődő, mindjobban elmélyülő kapcsolatok bizonyítékai.

Képzőművészeink számára jó iskolát jelentenek a munkás-művész kapcsolatok — e tárlat lényegi, eszmei alapjai. Az alkotások persze nem beszélhetnek arról, hogy sok művész tagja ma már egy-egy üzem szocialista brigádjának, vagy legalábbis szoros kapcsolatot tart a dolgozókkal, és segíti művelődésüket.

A szocializmus építéséért folyó munkánk központi alakja a dolgozó ember. Értelmet is, célt is benne nyer minden alkotás. Termelő is, művészi is. De ha azt vizsgáljuk, hogyan, milyen szinvonalon valósul meg ez a „Dolgozó emberek között" című kiállítás festményein, grafikáin és szobrain, már nem találunk egyértelmű választ. Van itt sok olyan kép, amelyről látszik, hogy alkotóját elkápráztatta a technika vagy a gépek ritmusában csak az ismétlődő mozgást látta meg. Ez utóbbi okozhatja számos kép szürkeségét, míg az előbbi a rikító technika ábrázolást. Nem vitás, az emberi alkotás ábrázolásban benne van maga az értékalkotó, a dolgozó ember is. De ezt csak a reális valóság határain belül tudjuk érzékelni. Némely művésznél viszont nem érezzük ezt a valóságábrázolási törekvést. Hiába, a fejlődő technika nagy ronzóerő, és könnyen elcsábít a valóság talajáról...

Tegyük mindjárt hozzá — a félreértések elkerülése végett —, hogy az elvontabb és túlzott alkotásokból is érződik a tiszteletreméltó, őszinte szándék, a művészi erőfeszítés. S ez a technikai túltengés is sok szép, érdekes eredményt hozott. Sok újat láthatunk az ember és a természet kapcsolatának ábrázolásában is. Az ember mint az építő, az átformáló erő jelenik meg ezeken a sokszínű képeken. Ez is kétségtelenül szép, pozitív vonás. De nem tetszik sok ilyen alkotásban az emberábrázolás sematikus, vagy ha így szebben hangzik: hipermodern volta. Ezeken a képeken a tárgyak élethűbbek, mint alkotójuk. Miért?

Tetszettek Somos Miklós modernségükben is mértéktartó, kifejező ereju képei. Különösen az „Öreg halász" című festménye. Scholtz Erik „Gyárkerités" című temperája kuriózumként hat. Sokan megcsodálják. Szentgyörgyi Kornél „Óbuda" című festménye hatásos, mert korhű ábrázolás. Az „Ivók" című festmény Rozs János alkotása művészi kidolgozásával, hangulatával hat. A vasutas képzőművészeket Kling György „Szerelőcsarnok" című képe és Kirschmayer Károly „Kocsirendező" című atlétikus szobra képviseli.

Végül csak annyit: érdemes megnézni ezt az ellentmondásossága ellenére is mai, a ma emberéhez szóló tárlatot, hiszen megtaláljuk benne az alkotó munka szépségének tükröződését is.

(L—cz)

A világos, jól fűtött váróteremben kellemesen telnek a vonatvárakozás percei. Képünkön beszélgető asszonyok Hatvan állomás váróteremében

Választási készülődés a Nyugati állomáson

A jövő év első negyedévében ismét sor kerül a szakszervezeti vezetőségek újjáválasztására. Az előkészületek már mindenütt megkezdődtek. Így van ez a Nyugati-állomáson is. Az állomás szakszervezeti bizottsága tervszerűen irányítja ezt a fontos politikai munkát. Hogyan? — Erről *Lázár Józseftől*, a szakszervezeti bizottság tagjától kaptunk felvilágosítást.

— Szakszervezeti bizottságunk számára jelentős feladat a választás lebonyolítása már csak azért is, mert nagy a területünk. Tizenhat műhelybizottság tartozik hozzánk. S a választás nemcsak az új vezetőségek kijelölését jelenti, hanem a beszámolást és a további feladatok megbeszélését is. Ezért miközben szakszervezeti bizottságunk készül a beszámolóra, segítjük a bizalmiak, műhelybizottságok megfelelő felkészülését is.

Már dolgoznak a jelölő bizottságok

A továbbiakban elmondta Lázár József, hogy a november végén és december elején tartott taggyüléseken megválasztották a jelölő bizottságot. Ezek a bizottságok már megkezdték munkájukat, hogy időben a tagság elé terjeszthessék a jelöltek névsorát. A jelölő bizottságok arra törekszenek, hogy javaslataikban kifejezésre jusson a tagság véleménye. Ezt úgy érhetik el, ha az eddig végzett munka, a rátermettség és megbízhatóság alapján mérlegelnek. Akik eddig jól dolgoztak, azokban ezután is megbízik a tagság. A Nyugati állomáson sok ilyen szakszervezeti funkcionárius dolgozik. Ez természetesen megkönnyíti a jelölést.

— December 12-én titkári értekezletet tartunk — folytatta. — Ezen az értekezleten is a választásokról volt szó. A műhelybizottságok titkárait szakszervezeti bizottságunk részletesen tájékoztatta a teendőkről. Ütemtervet kaptak a műhelybizottsági választások lebonyolításához és „forgatókönyvet" a vezetőségválasztó taggyűlés napirendjeihez. Megbeszéltük azt is, hogy mindenütt kollektív munkával készüljön a beszámoló, hogy az valóban az utóbbi két esztendő mérlege legyen és segítse szervezeti életünk további fejlődését.

A szakszervezeti bizottság munkája ezúttal sem merül ki a feladatok megoldásában. Az sz. b. tagjai menet közben is segíteni, patronálni fogják őket. Lázár József például a ponk I. és II. műhelybizottságait patronálja.

Miről szól a beszámoló?

Két műhelybizottság titkárát is megkérdeztük az eddigi munkáról, az előkészületekről. *Kovács II. István*, a szállítmányozók műhelybizottságának titkára elmondta, hogy meggyorsították az előkészületeket, mert a tervezettnél egy hónappal előbb kerül sor náluk a választásra.

— Szeretnénk, ha a legjobb bizalmiak közül néhány bekerülne majd a vezetőségünkbe — mondta Kovács II. István —, mert szükség van az új erőkre. Gazdasági felelősünk, *Érdesi Adolfné* nyugdíjba megy, helyette mást kell választani. Vezetőségünk megbeszélte már a beszámoló készítésének módját is. Minden munkaterület felelőse részt vesz majd ebben, hogy a beszámoló sokoldalú és alapos legyen.

—Miről szól majd a beszámoló? — kérdeztük.

— Minden fontos, tagságunkat érintő dologgal foglalkozni szeretnénk. Beszámolunk majd szállítóbrigádjaink fejlődéséről, a munkában elért eredményekről. Szólni fogunk a dolgozók problémáival kapcsolatos intézkedéseinkről is. Segítettük az illetményruha kiosztását, bérproblémák megoldását. Az eredményekről és a még tapasztalható hibákról egyaránt szólunk.

Kovács József műhelybizottsági titkár elmondta, hogy alapszervezetében is működik már a jelölő bizottság. Január 28-án választják az új bizalmiakat és február 20-án a vezetőséget.

— Nálunk a raktárakban eddig sokszor gátolta a szervezeti életet a váltó műszak, a rendszertelen beosztás. Most megoldjuk ezt a problémát. Egy váltásban dolgozók ugyanahhoz a műhelybizottsághoz fognak tartozni. Mi is gyűjtjük az adatokat a beszámolóhoz, hogy idejében elkészüljünk vele — jegyezte meg végül.

Bizonyos, hogy a gondos, alapos előkészületek sikeres választást, élénk és hatékony szakszervezeti életet eredményeznek majd a Nyugati-állomáson.

Lőrincz János

Támogatjuk az SZVSZ harcát

December 4-én kezdődött és ma, lapunk megjelenésének napján fejeződik be Moszkvában az V. Szakszervezeti Világkongresszus. Erre a kongresszusra 36 millióval több szervezett dolgozó küldte el képviselőit, mint a négy évvel ezelőtt Lipcsében lezajlott IV. világkongresszusra. Pontosan 97 országból 958 küldött, megfigyelő és vendég vett részt az SZVSZ V. kongresszusán csaknem 143 millió szervezett dolgozó képviseletében.

A világkongresszus tanácskozásainak homlokterében azok a kérdések állottak, amelyek ma minden becsületes embert, minden dolgozót a leginkább foglalkoztatnak. Ilyen a béke fenntartása, az általános és teljes leszerelés, továbbá a szervezett dolgozók egységének megteremtése az imperializmus elleni harcban.

A magyar szervezett dolgozók véleményét küldöttségünk vezetője, *Brutyó János*, a SZOT főtitkára fejtette ki a moszkvai kongresszusi csarnok hallgatósága előtt.

— *Ugyanebben a kongresszusi teremben alig néhány héttel ezelőtt a kommunizmus építőinek kongresszusa tanácskozott* — mondotta Bruttyó elvtárs. — *A kommunizmus építésének programja, amelyet az SZKP XXII. kongresszusa fogadott el, nemcsak a szovjet nép számára mutat utat, hanem történelmi mérföldköve a XX. századnak, sőt az emberi társadalom egész fejlődésének.*

Elmondotta, hogy ezt a programot örömmel és lelkesedéssel köszöntötték a magyar dolgozók is, mert holnapjuk megtestesülését látják benne. Elismeréssel szólt az SZVSZ eddigi működéséről, amellyel a dolgozó milliók bizalmát vívta ki. A magyar szakszervezeti mozgalom mindent meg fog tenni az V. Szakszervezeti Világkongresszus határozatainak megvalósításáért.

Nagy eseménye volt a világkongresszusnak *Hruscsov* elvtárs felszólalása, aki a szovjet kormány és a szovjet nép nevében üdvözölte a küldötteket. Szavait kitörő lelkesedéssel fogadták a kongresszus részvevői. Elmondta, hogy milyen hatalmas erővel rendelkezik a Szovjetunió, de nem célja a háború és senkit sem akar fenyegetni.

— *Leszerelést, a fegyverek megsemmisítését akarjuk* — mondtotta. — *Ez a mi célunk. De ellenfeleink jegyezzék meg, hogy most már más idők járnak, nem úgy, mint 20 évvel ezelőtt amikor Hitler Moszkváig és a Volgáig elsétált, noha igaz, hogy Berlinben puszpusztult el.*

A szovjet kormány békére törekszik és őszinte tárgyalásokat akar a német kérdésben is. Arról is szólt Hruscsov elvtárs, hogy milyen hatalmas jelentősége van a szégyenteljes gyarmati rendszer megszüntetésének. Minden szovjet dolgozó együtt érez a tőkés országokban élő osztálytestvéreivel és mélységes rokonszenvvel viseltetik hősi harcuk iránt. Megállapította, hogy a munkásmozgalom sikere szempontjából elsődleges jelentőségű a munkásegység biztosítása.

A 35 tagú nyugatnémet munkásküldöttség vezetője Hruscsov beszédéhez kapcsolódva kijelentette: *itt lenne az ideje annak, hogy a Szovjetuniónak a német militarista eszmék újjáéledése elleni komoly figyelmeztetéseit végre a nyugati kormányok is megértsék. A német kérdés békés megoldása csak a két német állam fennállásának elismerése alapján lehetséges.*

Az SZVSZ V. kongresszusának tanácskozásait az eszmei egység jellemezte. Ez fontos és örvendetes dolog. Különösen szembetűnő volt a nézetek azonossága a békéért vívott harc szakszervezeti kérdéseit illetően. A kongresszuson egyetértettek abban, hogy szükség van a nemzetközi szakszervezeti mozgalom akcióprogramjának kidolgozására és ezt a programot minden ország szakszervezeti mozgalmának a maga sajátos követelményeire kell majd alkalmaznia.

Jutalmuk: társasutazás a Szovjetunióba

A *Csongrád megyei* SZMT felülvizsgálta a megye területén működő 208 szocialista brigád munkáját. Az értékelés szerint a makói XVI. pályamesteri szakasz *József Attila* szocialista brigádja nyerte meg a versenyt, őket illeti tehát a jutalom: *társasutazás a Szovjetunióba.*

Hét tagja van a József Attila szocialista brigádnak. Kiválóan helytállnak a munkában és jól fejlesztik kis közösségük szocialista vonásait.

Példás gazdasági eredményeik vannak. *Kiszombor* állomáson a lakóépület felújítási munkáinál 50 ezer forint megtakarítást értek el. A brigád egyik tagjának újítása 298 ezer forint megtakarítást eredményezett a népgazdaságnak.

Munkájuk jellemzője az ésszerű anyagtakarékosság. Rendszeresen részt vesznek a vasgyűjtésben is. Van olyan brigádtagjuk, aki havonta 100—150 kiló ócskavasat gyűjtött. Takarékosságuk havonként 6—10 ezer forint hasznot hozott.

A brigád minden tagja elvégezte, vagy az idén végzi az általános iskola VIII. osztályát. Egy tagjuk már technikumban tanul. Most nyelvtanfolyamot szerveztek, az orosz nyelvet tanulják.

Társadalmi munkájukat oklevélben ismerte el a helyi Hazafias Népfront. Különösen jó munkát végeztek a termelőszövetkezetek istállóinak és egyéb gazdasági épületeinek javításában, építésében. E brigád munkáját a rendszeresség jellemzi. Minden hónap első napjaiban értékelik a végzett munkát és megbeszélik a további tennivalókat.

Jó munkájuk jutalma nem maradt el, s most lelkesen készülődnek a sok szép élményt ígérő utazásra.

Sziládi Sándor
Szeged

Váltóőrhelyet kérnek

Tavaly vezették be a villanyt a *Tapolcától* 5 kilométerre levő *Lesencetomaj* állomásra. Nagyon örültek ennek az itt dolgozók. De van még egy problémájuk. Nincs váltóőrhelye az állomásnak. Van ugyan egy kis fabódé, de csak akkora, hogy a jelzőlámpák, meg a szerszámok férnek el benne. A váltóőr ott nem talál védelmet az eső, a hóvihar ellen.

Lesencetomaj állomás dolgozói felajánlották, hogy társadalmi munkával is segítenek az őrhely építését, ha erre sor kerül. Kérik a szombathelyi igazgatóság segítségét, hogy megépüljön a nélkülözhetetlen váltóőrhely.

Dancs József
Tapolca

Tizenötezer méter hóvédművet helyeztek el a bakonyi vonalak mentén

A téli időjárás egyetlen pályafenntartási főnökségnek sem okoz annyi gondot, mint a veszprémieknek. Ha a meteorológiai intézet a *Dunántúlra* havas esőt jelez, a *Bakonyban* és környékén biztos, hogy hó esik. S ha ilyenkor a szél is lengedez, az utakon, vasútvonalakon már hóakadályok keletkeznek.

Magától értetődik, hogy a *Bakony* nyúlványait átszelő vasútvonalak mentén fokozottabban fel kell készülni a télre, mint mondjuk a sík vidékeken.

A főpróba már megvolt

Milyen intézkedéseket tettek a zord időjárás okozta nehézségek elhárítására? — érdeklődtünk a főnökségen.

— Mint minden évben, az idén is korán hozzáláttunk a téli felkészüléshez — mondotta *Kiss József*, a főnökség vezetője. — A dolgozók oktatását a D 4-es utasítás szerint végeztük el. A főnökség intézkedési tervét is időben elkészítettük és gondoskodtunk róla, hogy minden egyes pályamesteri szakaszhoz, forgalmi irodába eljusson egy példány. Az intézkedési terv előírásainak megfelelően hajtottuk végre a szolgálati helyeken a sérült ajtók, ablakok, kályhák és a tetőzet megjavítását, valamint a hóvédművek felrakását.

Mindez még októberben megtörtént. Így a tél november elején megtartott bakonyi főpróbája már nem érte váratlanul a főnökség dolgozóit. A vonalakon keletkezett kisebb mértékű hóakadályokat aránylag rövid idő alatt elhárították.

Ezután arról beszélgettünk, hogyan szervezték meg a veszélyeztetett szakaszokon a hóakadályok elhárítását, mert az igazi bakonyi tél kegyetlen tud lenni.

— A vonalak védelmére 15 ezer méter hóvédmű áll rendelkezésünkre — vette át a szót *Németh Sándor* műszaki főintéző. — A legveszélyesebb szakaszon, így például *Veszprém külső* és *Eplény*, *Herend* és *Szentgál* között duplán helyeztük el a hófogó sövényeket. A hordozható hóvédművekből tartalékot is képeztünk. Az elmúlt években ugyanis nem egyszer előfordult, hogy a szél iránya megváltozott, vagyis a felrakott hóvédművekkel ellentétes irányból hordta rá a havat a pályatestre.

Ember és gép készenlétben

— *A hóakadályok elhárítására milyen emberi és gépi erő áll a főnökség rendelkezésére?*

A pályamesteri szakaszok teljes létszámmal rendelkezésünkre állnak. A 150 tagú mozgó képezi a főnökség tartalékát. Ezenkívül számíthatunk az állomások dolgozóira, a *Celldömölki Építési Főnökség* és a tanácsok segítségére. Sajnos az utóbbi meglehetősen nehéz eset, mert a tanácsok elsősorban a közutakra adják a munkaerőt. *Veszprém-külsőn* rendelkezésünkre áll még egy hóeke és ha nagy a veszély a felsőbb szervek ebbe a térségbe irányítják a KPM hómaróit. A hó eltakarításához szükséges szerszámok nagy részét biztosítottuk. Szükségünk lenne még 150 darab lapátra. Ezt az igényünket közöltük a szombathelyi igazgatósággal, eddig azonban még nem kaptuk meg azokat.

A főnökség vezetői az emberekről sem feledkeztek meg. A hójelentő őröket védőruhával látták el. Gondoskodtak védőitalról is, a pályamunkások cukrozott, forró feketekávét kapnak.

Ha az esetleges hóakadályok elhárítása is olyan tervszerűen, szervezetten történik, mint ahogyan a felkészülés történt, a veszprémi vasutasok minden bizonnyal sikeresen megbirkóznak majd a bakonyi télitel.

V. F.

Miért tanulnak kevesen?

Az 1961—1962-es tanév megnyitása előtt a szakszervezeti bizottságok többsége gondos munkával készítette elő a beiskolázást. Számos helyen közoktatási bizottságot hoztak létre a dolgozók tanulásának megkönnyítésére.

A Keleti tömb szolgálati helyei közül a műszaki kocsiszolgálati főnökség szakszervezeti bizottsága érte el a legjobb eredményt. Az operatív szervező munkát több ülés előzte meg. Az SZB vezetőségi üléseken foglalkozott azzal, hogyan, miképpen kezdjenek munkához. Amint ezt eldöntötték és azt is felmérték kinek hiányzik a nyolc általános iskolája, a vezetőség és a közoktatási bizottság megkezdte a tevékenységet.

A gondos szervező munka eredményeként a műszaknál hetven dolgozó iratkozott be az általános iskola 6., 7. és 8. osztályába. Hogy a dolgozók szabad idejéből ne sok menjen veszendőbe, a szakszervezeti bizottság a főnökség területén hozta létre az iskolákat, külön a nappalos, külön a fordaszolgálatos dolgozók részére.

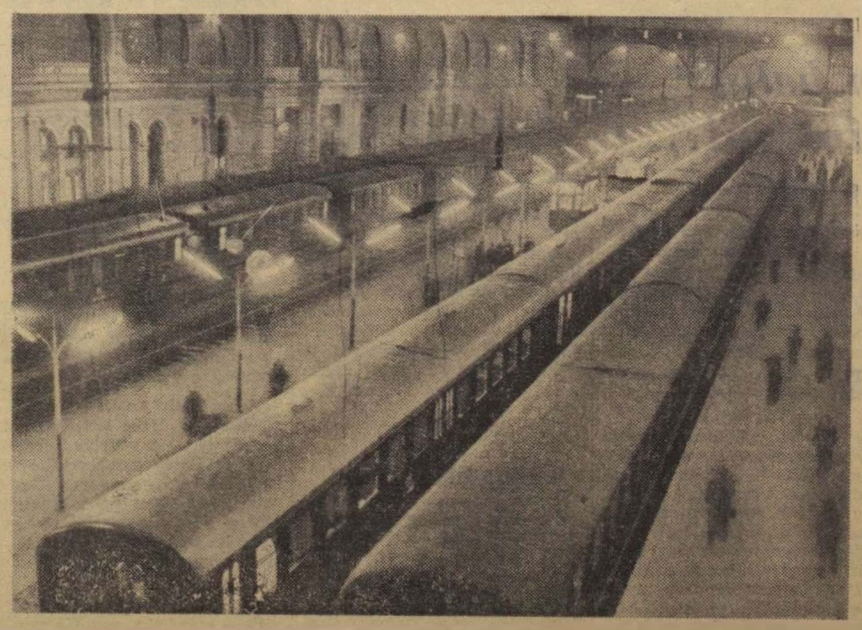
A fűtőháznál a szakszervezeti bizottság fáradozása ellenére is, csak 30 dolgozó iratkozott be az általános iskola esti tagozatára. Ott — főként az utazószemélyzet között — azért nehéz a szervező munka, mert nagyon sok a vidéken lakó.

Értek el eredményt az Utasellátónál és a pályafenntartási szolgálatnál is. Nem mondható el ugyanez a forgalomról, ahol 234 dolgozónak hiányzik a nyolc általános iskolája és csak 18 dolgozó iratkozott be a dolgozók általános iskolájába. Hogy miért ilyen kevés? Azért, mert a szakszervezeti bizottság nem végzett alapos munkát.

Ahelyett, hogy igyekeztek volna meggyőzni a dolgozókat, beletörődtek a sikertelenségbe. Sőt, amikor a budapesti bizottság társadalmi aktívái a Keleti tömbben vizsgálták a beiskolázás helyzetét, már a szakszervezeti bizottság vezetői is —, helytelenül — objektív okokra hivatkoztak és igyekeztek elhitetni, hogy náluk lehetetlen megszervezni az általános iskolai oktatást.

Hogy nincs igazuk, azt számos szakszervezeti bizottság, köztük a szomszédos Keleti műszak példája is igazolja.

B. M.



December 1-ig befejezték a Keleti-pályaudvar vonatfogadó csarnokának restaurálását. A felújítással, a falak festésével egyidőben fényesítő-világítással látták el a hatalmas csarnokot. A munkálatokat az utasforgalom korlátozása nélkül végezték el a Magasépítési Főnökség dolgozói

(MTI Foto — Tormai Andor felv.)

Tűzrendészeti ankét Szegeden

Tanulságos tűzrendészeti ankétot tartottak a szegedi igazgatóságon. Elmondották, hogy az idén 58 tűzeset volt az igazgatóság területén és a kár 1,3 millió forint. Az utóbbi tíz évben összesen nem volt annyi kár, mint az idén. A tüzek nagy része a mozdonyok kéményéből kipattanó szikrától keletkezett. Nemcsak vasúti kocsik gyulladtak ki, hanem a pályák mentén levő termények is.

A sok tűzeset csak részben írható a nagy szárazság számlájára. Kitűnt, hogy gyakran nem megfelelő szénkeveréket használnak és a szén előkészítése sem az előírások szerint történik. A legtöbb mozdony szikrafogója nem megfelelő. Kérték, hogy a csillagkónuszos szikrafogókat ne használják a mozdonyok. A tűzveszélyes áruval megrakott kocsikat csak a vonat második felébe volna szabad besorolni. Sokkal körültekintőbben kell végezni az olyan anyagok szállítását, amelyek tűz- és robbanásveszélyesek.

Az esetek mindenki számára szolgáljanak tanulságul, s az érdekeltek kövessenek el mindent, a tűzkárok megszüntetése érdekében.

Cserháti József

Pályázati felhívás

A Szakszervezetek Országos Tanácsa a dolgozók testi épségének minél hatékonyabb megvédése céljából pályázatot hirdet.

A pályázati feltételek a következők:

I. Pályázni minden olyan művel lehet, amely az I. és II. pontban felsorolt problémák valamelyikét megoldja:

1. *Biztonsági övek, hevederzet.*

Követelmény: Nagyobb magasságból eséskor is teljes biztonságot nyújtson. A gerinctöréses balesetek megelőzése céljából a test biztonságos megfogása. A biztonsági övek könyebbé tétele.

Elfogadott pályázat esetén a pályázó köteles a kivitelezésnél közreműködni.

Pályadíj: 5000,— forint.

2. *A jelenleginél korszerűbb köszörűkő-védőburkolat kidolgozása, pl. acélbetétes alumínium, hullámlemezpalást stb.*

Követelmények:

a) biztonságos és könnyű kivitel (kőrobbanás esetén is teljes védelmet nyújtson) számítási igazolással.

b) a kő kopásának megfelelően könyen utána állítható legyen,

c) a biztonságos munkavégzés mellett tegye lehetővé a köszörülési munkák könnyű elvégzését is.

Pályadíj: 5000,— forint.

3. *Bányabeli kézben hordozható CH_4 koncentráció mérő készülék egyedi vagy folyamatos mérésre.* Előnyben részesül a folyamatos mérést végző készülék.

Követelmények:

a) 0,2 százalékos mérési pontosság.

b) könnyű, egyszerű kivitel.

Pályadíj: 10 000,— forint.

4. *Automatikus CO jelzőkészülék ipari üzemek részére.*

Követelmény: A levegő CO-tartalmát max. 0,2 mg/l. koncentrációban, illetve ezen érték alatt jelezze.

Pályadíj: 10 000.— forint.

5. *Textilipari lánchenger szállító és beemelő készülék.*

Szövödékben használható olyan kocsiszerkezet, amely nagyobb fizikai erőkifejtés nélkül szűk helyen is lehetővé teszi a lánchengerek szállítását és helyére emelését.

Pályadíj: 5000,— forint.

6. *Sodronykötél ellenőrző berendezés.*

Kötélpályák, aknaszállító és daru sodronykötelek elemi szál szakadását kimutató berendezés, mely lassan mozgó kötelek esetén is folyamatosan és megbízhatóan kimutatja a kötél belsejében elszakadt szálak szakadási helyét és számát.

Pályadíj: 5000,— forint.

7. *Végtelen kötélszállítású pályákon csille vonókötelek rögzítésére szolgáló fogóberendezés (lakat), mely a végtelen kötélre való felhelyezés után automatikusan rögzítődik, illetve könnyen oldható.*

Pályadíj: 5000,— Ft.

8. *A kézi palackszállítás (oxigén, dissous stb.) megkönnyítése olyan egyszerű eszközzel, amely sík terepen (rövid távolság) és lépcsőn is lehetővé teszi a biztonságos szállítást.*

Pályadíj: 2000,— Ft.

II. Az I. alatt felsorolt témák csak néhány jelentősebb problémát ölelnek fel. A vonatkozó müveken kívül pályázni lehet a munkabiztonság és az egészségvédelem egyéb területeire vonatkozó megoldásokkal is. Ezekkel kapcsolatban a pályadíj összege — a pályázatokat elbíráló bizottság döntése szerint 1000,— Ft-tól 10 000,— Ft-ig terjedhet.

A pályázatokat név, foglalkozás és pontos lakcím feltüntetésével kell beküldeni. Cím: Budapest 5. postafiók 55.

A pályázatokat *„Munkavédelmi pályázat"* jelzéssel kell ellátni.

A pályázatok beküldésének határideje 1962. április 30.

A pályázatnak tartalmaznia kell:

1. a téma megoldásának rövid (legfeljebb 3—4 gépelt oldalas) ismertetését,

2 a megérthetőséghez szükséges vázlatokat, rajzokat és számításokat,

3. már alkalmazott megoldás esetén a tapasztalatok rövid leírását.

Szakszervezetek Országos Tanácsa Munkavédelmi Propaganda Bizottsága

Munkavédelmi őrjárat

Oroszlányban megszüntetik a baleseti gócokat

A *Magyar Vasutas* szeptember 2-i számában *„Bányásztársaim nevében köszönöm"* címmel riportot közöltünk a szerencsés kimenetelű oroszlányi összeütközésről.

A nem mindennapi esemény óta több mint három hónap telt el. Változott-e azóta a helyzet? Történt-e intézkedés a baleseti gócok megszüntetése érdekében?

— Nyolc éve vagyok Oroszlányban, jól ismerem az állomás minden zegét-zugát — mondotta *Bodó László* állomásfőnök, amikor irodájában ezekről a kérdésekről beszélgettünk. — *Az állomás 3.9 ezrelékes lejtésű vágányzata nagyon sok borsot tört már az orrunk alá. Az első szerelvény 1954-ben futamodott meg, a második 1956-ban. Ezután megépítették a védőcsonkát. Nem mondom, ez valamit javított a helyzetünkön. A rendezés közben megfutamodott kocsikat a csonkában sikerült megfogni. De mivel a feladatok évről évre nőttek és a tolatást változatlanul az emelkedőn felfelé kellett elvégezni, továbbra is fennállt a baleseti veszély.*

Ami az állomás vezetőit illeti, mindent megtettek. Maga az állomásfőnök minden oktatáson beszél a balesetek megelőzéséről és a túrok váltása előtti eligazításokon sem mulasztja el a figyelmeztetést. Különösen a kocsirendezőkkel foglalkozik sokat. Ha szorul a helyzet, ott tartózkodik a téren és személyesen irányítja a tolatást.

Az állomásfőnök és a dolgozók igyekezete azonban egymagában kevésnek bizonyult.

A lejtős pályán ez év augusztusában ismét megfutamodott egy szerelvény. Szerencsére a vele szembe haladó személyvonat mozdonyvezetője éberen figyelte a pályát, idejében észrevette a baleseti veszélyt, így sikerült az összeütközést elkerülni. Hogy ezúttal nem keletkezett nagyobb összegű anyagi kár és az összeütközésnek halálos áldozata sem volt, kizárólag *Hollósi János* mozdonyvezető érdeme. *(Egyébként őróla szól a Bányásztársaim nevében köszönöm című riport.)*

Nos, úgy látszik az illetékesek okultak ebből az összeütközésből, mert nem sokkal utána pályamunkások jelentek meg Oroszlányban és megkezdték a legveszélyesebb baleseti gócok felszámolását.

A többi között

december végéig elkészül egy új kihúzóvágány, ahonnan csurgatással végzik majd az irányvonatok rendezését.

De szó van arról is, hogy az elkövetkezendő időben vízszintbe hozzák az állomás valamennyi vágányát.

— Nagyon örülünk, hogy végre gondoltak ránk — folytatta az állomásfőnök. — *Az oroszlányi bányászok ugyanis egyre nagyobb feladatok elé állítanak bennünket. Míg a korábbi években naponta 120—130, addig napjainkban 300—400 kocsit kér tőlünk a bánya, s havonta 150—170 irányvonatot indítunk az ország különböző részébe.*

A szénvonatok összeállítását különös gonddal végzik az oroszlányi vasutasok. Érthető, hiszen az állomás egyetlen dolgozója számára sem mindegy, hogyan teljesítik a tervet, sikerül-e elnyerniük a kitüntető élüzem címet.

Persze a siker nem kizárólag a dolgozókon múlik. A rohamosan fejlődő bányászvároska állomásán

a baleseti gócok felszámolásával az eredményes munkát gátló tényezők még korántsem szűnnek meg.

Akad ott probléma bőven. A többi között sérelmesnek tartják, hogy a két 411-es tartalékmozdony helyett a múlt évben csak egyetlen Bobót kaptak. Szerintük bármilyen fürge ez a gép, ma már egymagában kevésnek bizonyul, nem győzi a munkát.

Kevés, mert a szerelvények rendezése mellett a kis és a nagyosztályozót is ez a gép szolgálja ki. A kis osztályozó például 2 kilométerre van az állomástól és csak tolva lehet az üres kocsikat beállítani. Az 1 kilométerre levő nagy osztályozónál fordított a helyzet.

Nem akarunk az oroszlányi vasutasok fogadatlan prókátorai lenni, de a vasút becsülete és a dolgozók munkakörülményeinek továbbjavítása egyaránt megköveteli, hogy többet törődjenek velük.

— vl —

ÚJ SZAKSZERVEZETI KÉZIKÖNYVEK

Felhívjuk a szakszervezeti bizottságok figyelmét arra, hogy a SZOT Elnökségének határozata értelmében a Táncsics Könyvkiadó a IV. negyedévben megjelent szakszervezeti kiadványok közül az alábbiakat küldi meg az szb-knek a vállalat jellegétől és a dolgozók létszámától függő példányban.

Varga György: Műszaki fejlesztés, műszaki propaganda. 72 oldal, ára 5,40 Ft.

A kézikönyv elsősorban az üzemi szakszervezeti bizottságok és ezek műszaki, újítási és termelési bizottsági számára ad hasznos útmutatást. A műszaki fejlesztés fontos előfeltétele a termelés növelésének, a minőség javításának, a termelékenység emelésének. A szerző bemutatja könyvében a termelékenység és a műszaki színvonal összefüggéseit, az újító és ésszerűsítő mozgalmat, mint a műszaki fejlesztés hatékony eszközét, kitér az üzemi műszaki propaganda módszereire és eszközeire, foglalkozik a szakmai oktatással.

Munkavédelmi propaganda és agitáció (Munkavédelmi Könyvtár). 96 oldal, ára 4,20 Ft.

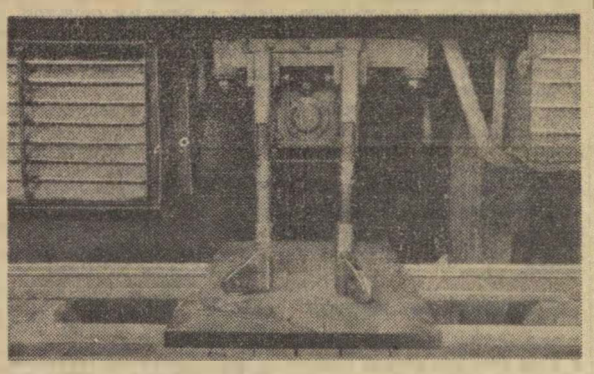
Az üzemi munkavédelmi felvilágosító munka javításához ad segítséget. Az első részben ismerteti, hogy a szakszervezeti nevelőmunkában milyen helye van a munkavédelmi nevelésnek. Tisztázza a munkavédelmi propaganda és agitáció fogalmát, majd részletesen foglalkozik a propaganda és agitáció formáival és eszközeivel, végül néhány tartalmi és szervezeti követelményt tárgyal.

A munkavédelmi agitáció formáinak szemléltetését számos kép és rajz szolgálja.

E könyvek segítséget adnak a szakszervezeti munka különböző területein dolgozó tisztségviselőknek. Szükségesnek tartjuk ezért, hogy az szb-titkár elvtársak gondoskodjanak arról, hogy a könyveket a reszortfelelősök megkapják és tanulmányozzák azokat.

Kerekes orsósemelő motorkocsikhoz

Benkő László újítása (Északi Járműjavító ÜV)



Az ABb. és Bb. motorkocsik segédgép keretének ki-be szerelését, valamint szállítását a régi eljárás szerint 4—5 dolgozó végezte, nehéz fizikai munkával. A keretet fatuskókkal alátámasztották, rúdemelőkkel kézierővel megemelték és lépcsőzetesen leeresztették egy deszkára, majd a kocsi alól a deszka segítségével kihúzták és ezután vették javításba.

Az újító a munka könnyítésére készített egy négytagú kerekes orsós emelőt. Egy-egy orsós emelőt a dinamó- és kompresszortartó keret két-két szögvasára két csavarral felerősítik. A keretet felfogó csavarok megoldása után a keret a négy orsóval lemelhető és munkahelyre szállítható. Ezzel az eljárással a keret kicserélése, kiemelése balesetveszély nélkül — a régi eljárásnál lényegesen gyorsabban és kevesebb dolgozóval — (2—3 fő) végezhető.

Az orsós emelő használatával elkerülhető a keret alján elhelyezett csövek és bordák megsérülése amely azelőtt előfordult.

További előnye az orsós emelőnek, hogy a keret ki-be szereléséhez nem szükséges süllyesztő berendezés tehát bárhol elvégezhető.

„Fűtőházon belül" nem lehet elintézni...

— Székesfehérvári problémák —

Jövő évi intézkedési tervünket megtárgyaltuk fűtőházunk dolgozóival. Van néhány olyan tennivaló e tervben, amelyet a székesfehérvári fűtőház saját hatáskörében nem oldhat meg. Ezúton kérjük az illetékesek segítségét.

Először is a forgalmi dolgozókat kérjük, hogy

az érkező mozdonyokat a normaidőn belül adják át.

Ez közös munkánk szempontjából fontos.

Öt éve kérjük, hogy a fűtőházunk bejárati vágánya és a járműjavító kerítése között elhelyezett vízdarut telepítsék át a vágány túlsó oldalára. Ez a mozdonyok ki- és bejárását, a vízvételt nagyon megnyorsítaná.

Új gőzüzemű fűtőházunk szellőztetését a mai napig sem oldották meg.

Hidegben az ajtókat zárni kellene, de hogyan védekezzünk a szén gáz ellen? Több éves panasz ez, jövőre már feltétlenül orvosolni kellene.

Több panaszunk van a újítási ügyek intézése miatt is.

Jól bevált nálunk *Mészáros György* westing-lakatos mozdony légsűrítő kenőprés meghajtóműre vonatkozó újítása. Az újítást azzal utasították vissza, hogy a probléma megoldása folyamatban van. Máig sem tapasztaljuk ezt, s a szivattyúk meghibásodása a kenés kimaradása miatt sok kárt okoz a népgazdaságnak. A kapocsszekrény rúgó élettartamának meghosszabbítását segítené *Tóth Mihály* és *Blumm János* újítása, de ez az ügy sem halad. *Kis János* mozdonyvezető gőzfűtési tömlő átszerelésére és *Rábai Károly* kazánfalazó kőművesünk lángbolt tégla szabványosítására vonatkozó újítási javaslatával kapcsolatban is hasonló a helyzet.

Apróság, de azt is megemlítjük, hogy több, mint egy éve nem kapunk drótkefét. A szertárban nincs, de az üzletben korlátlanul lehet kapni. Miért nem szerzi be a vasút is a szükséges mennyiséget?

P. F.

A Hivatalos Lapból

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

48. számból: Igazgatóságok egymásközti versenye.

49. számból: 128 361/1961. I/2. B. Folyamatos munkaviszony alapján járó pótszabadság kiszámítása az 1962—1965. évekre vonatkozóan.

A munkavédelem időszerű kérdéseiről tanácskoztak szakszervezetünk munkavédelmi aktívái

Szakszervezetünk munkavédelmi és munkásellátási osztálya megbeszélésre hívta össze a megyei és a szakszervezeti bizottságok munkavédelmi felügyelőit és munkáselátási vezetőit. Részt vett a tanácskozáson *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára, *Gróf József*, a szakszervezet titkára, jelen voltak a fővárosi ügyészség képviselői is.

A mintegy 120 munkavédelmi aktíva előtt *Berta István*, a munkavédelmi és munkásellátási osztály vezetője a SZOT X. teljes ülése és szakszervezetünk központi vezetősége június 23-i határozata tükrében számolt be a szakszervezet munkavédelmi tevékenységéről. A többi között rámutatott, hogy még mindig akadnak olyan szakszervezeti bizottságok, ahol formálisan kezelik ezeket a fontos határozatokat, amelyek mindenki számára hosszú időre megszabják a tennivalókat. Szólt arról is, milyen feladatokat kell megoldani a szolgálati helyeken, ha azt akarjuk, hogy a jövőben csökkenjenek a balesetek.

A munkavédelmi aktívák tanácskozásán, amelyről joggal elmondhatjuk, hogy igazi munkaértekezlet volt, *Szabó Antal* főtitkár is arra hívta fel a figyelmet, hogy kövessenek el mindent a balesetek számának csökkentéséért, mert a vasútnak nem közömbös, hány ember esik ki a munkából, de nem mindegy a családok, az egész szocialista társadalom szempontjából sem.

A vita után a jó munka elismeréseképpen 62 aktíva részesült jutalomban.

A kollektív vezetés jelentősége

A kollektív vezetés testületi vezetést jelent. Pártunk azt tanítja, hogy minden társadalmi szerv demokratizmusának egyik legfontosabb megnyilvánulása a kollektív vezetés. Vonatkozik ez a szakszervezetekre is. Ezért a kollektív vezetés a szakszervezeti élet megingathatatlan törvénye.

Köztudomású, hogy a múltban, különösen 1953 előtt nagyon sok szakszervezeti szerv munkájában megsértették a kollektív vezetés elvét. Alsóbb és felsőbb szerveknél egyaránt előfordult, hogy alapvető kérdésekben egy személyre bízták a döntést. Ez rendkívül káros volt, hiszen egy ember könnyen tévedhet, a legjobb akarata ellenére is helytelenül ítélhet meg egyes kérdéseket. Az ilyen állásfoglalás rossz eredményekre vezet.

A kollektív vezetéssel könnyebben el lehet kerülni a tévedéseket. A vezetés helyessége és hatékonysága tehát a kollektív tevékenységen alapszik, mert egy vezető — lehet bár a legtapasztaltabb — nem helyettesítheti a kollektíva ismeretét, tapasztaltságát.

Az elmúlt években sokat javult a kollektív vezetés színvonala. Kedvező hatása volt ennek a szakszervezeti életre. Különösen a felsőbb és a középszervekre vonatkozik ez, de lényeges javulás van az alapszerveknél is. Általában elmondhatjuk, hogy szakszervezetünkben a határozatok hozatala, azok ellenőrzése a választott vezetőszervek közös munkájának eredménye.

Megállapította ezt a fejlődést a szakszervezetek XIX. kongresszusa is, amikor beszámoló arra utalt, hogy a SZOT és a szakszervezetek más vezetőszervei is több alkalommal foglalkoztak a kollektív vezetéssel. Szembeszálltak a hivatali munkastílussal, a bürokratikus munkamódszerekkel és küzdöttek a szakszervezeti demokrácia szélesítéséért.

A kollektív vezetés fejlesztésében azonban még sok a tennivaló, elsősorban a szakszervezeti bizottságoknál. A SZOT 1960. április 27-i határozata alapján is az sz. b.-k kollektív vezetését kell leginkább javítani. Oda kell hatni, hogy mindenütt csak a választott szakszervezeti szervek vezessenek, határozatokat is csak ők hozzanak, nem pedig egy személyben az szb-titkár. Meg kell értetni, hogy a szakszervezeti bizottság titkára nem egyedüli irányítója a szakszervezeti munka valamennyi területének, hanem a szakszervezeti bizottság hivatott a vezetésre, irányításra.

A kollektív vezetés megvalósításához tartozik az is, hogy az sz. b. határozatainak ellenőrzésében minden választott vezető aktívan vegyen részt. Gyakori jelenség még ma is, hogy egyes szb-titkárok nemegyszer azonosítják saját funkciójukat, sőt, személyüket magával a szakszervezeti bizottsággal, amely pedig nem egy személy, hanem választott testület.

Más a helyzet a gazdasági vezetésnél. A gazdasági vezető, mint az állam megbízottja, személyében felel munkaterületén a rendeletek, a törvények végrehajtásáért. Mégis helyes és szükséges, hogy ő is bevonja a kérdések megoldásába munkatársait. Támaszkodik a dolgozókra, véleményüket kéri, de a döntéseket egyedül hozza és egyedül felelős intézkedéseiért.

A szakszervezeti bizottság, mint testület, felelős a tagságnak és a felsőbb szervnek is a munkájáért. Az összes alapvető szakszervezeti kérdésben a választott testületnek, a teljes szakszervezeti bizottságnak kell állást foglalni, dönteni. Ennek megvalósítása kedvezően hatna alapszerveinknél is a kollektív vezetés fejlesztésére.

Bán István,
a szervezési és káderosztály vezetője

A vasutas újítók III. országos tanácskozásának tapasztalatai

Mint már a *Magyar Vasutas* november 2-án megjelent számában hírt adtunk róla, október 27-én *a vasutas újítók és feltalálók III. országos tanácskozását* Budapesten rendezték meg a Közlekedési Klubban. Ezt megelőzte a vasutas újítómozgalom helyzetének felmérése és segítő jellegű ellenőrzése az üzemekben, a nagyobb szolgálati helyeken, a vasútigazgatóságonként megtartott ankétok. Ebben a munkában eredményesen működtek közre üzemi és megyei szakszervezeti szerveink is.

Az alapos előkészítés megtette hatását. Az országos tanácskozás ugyanis azt tükrözte, hogy a vasutas újítók és feltalálók talán még sohasem készültek olyan nagy gonddal és felelősséggel tanácskozásra, mint ezúttal.

Rödönyi Károly vezérigazgatóhelyettes beszámolójában jól érzékeltette az újítómozgalom feladatait, amikor arról beszélt, hogy a második ötéves terv során a vasúti közlekedés áruszállítási teljesítményét mintegy 39 százalékkal, személyszállítási teljesítményét pedig 18 százalékkal kell növelni, a kocsiforduló időt pedig tovább kell csökkenteni. Ugyanakkor a beszámoló kihangsúlyozta és a felszólalók is aláhúzták, hogy a szállítási feladatok teljesítését — a beruházásokon kívül — elsősorban a meglevő berendezések jobb kihasználásával, nagyarányú műszaki fejlesztéssel, korszerű munkaszervezéssel, az újítások és találmányok megvalósításával, a vezetés színvonalának emelésével lehet és kell megvalósítani.

A beszámoló megállapította azt is, hogy a vasút újítómozgalma — a számok tükrében — 1958. január 1-től 1961. június 30-ig sokat fejlődött. Ebben az időszakban

beadtak 30 029 újítási javaslatot, amelyből 10 044 darabot elfogadtak és 9590 darabot vezettek be.

Az utókalkulált és műszaki becsléssel megállapított népgazdasági megtakarítás 112 millió 135 000 forint. Egy bevezetett újítási javaslatra 11 692 forint megtakarítás és 564 forint újítási díj jut.

Hiba azonban, hogy még elég magas — 32 százalékos az átlagos díjazási kulcs. Évenként vizsgálva az újítómozgalom számszerű eredményeit, lassú fejlődés tapasztalható. Nem ezt mutatja azonban az 1961. I. félévi statisztika elemzése. Összehasonlítva 1960. I. félévvel — a beszámoló hibája volt, hogy ezzel külön nem foglalkozott és nem vont le következtetéseket — megállapíthatjuk, hogy a számszerű fejlődés csökkenő tendenciát mutat.

Az idén 322 újítási javaslattal kevesebb érkezett be, mint a múlt év első felében.

Az I. félévben elért 15,3 millió forint utókalkulált népgazdasági megtakarítást a megvalósított javaslatoknak 27,7 százaléka hozta. Ez csak 1,7 százalékos javulás a múlt év azonos időszakához képest, ami nem kielégítő.

Ezért a jövőben is arra kell törekedni, hogy a megvalósított javaslatok népgazdasági eredményét utólag kalkulálják. 1,8 százalékos csökkenést mutat a bevezetett újítások aránya is, ami egyáltalán nem indokolt, mert az idén sokkal nagyobb lehetőségek álltak rendelkezésre, mint korábban. Ezek közül elég, ha csak megemlítjük a műszaki fejlesztési alap terhére történő megvalósítás lehetőségét ebben az évben először a vasúti közlekedésben is, amellyel nem éltek az egyes szakosztályok az első félévben.

Még rosszabb a helyzet, ha a tapasztalatcserére benyújtott javaslatok elfogadásával együtt vesszük figyelembe, a bevezetett javaslatok arányát. Így 2,5 százalékos csökkenés tapasztalható. Ezek a számok azt mutatják, hogy több szempontból indokolatlan a visszaesés, aminek megakadályozására a jövőben — figyelembevéve az országos tanácskozáson elhangzottakat is — komoly erőfeszítéseket kell tenni.

A tanácskozás felszólalói is felhívták a figyelmet néhány olyan jelenségre, amelyekkel az első féléves eredmények is összefüggnek. Többen szóvátették, hogy területükön

nem kielégítő az üzemek, szolgálati helyek közötti tapasztalatcsere,

és jogosan bíráltak amiatt is, hogy az újítóknak, feltalálóknak nemigen teszik lehetővé a külföldi tapasztalatcserét. Sokan bírálták az újítási, műszaki propagandamunka fogyatékosságait.

Beszéltek a felszólalók a műszaki fejlesztés és az újítómozgalom kapcsolatáról, az újítók fokozottabb anyagi és erkölcsi elismeréséről. A szolgálati vezetők és a helyi mozgalmi szervek ugyanis csak elvétve javasolnak *„Kiváló dolgozó"* kitüntetésre újítókat, bár a munkaversenyről szóló határozat ezt eddig is lehetővé tette.

A tanácskozás tapasztalatait figyelembe véve, milyen feladatok állnak előttünk?

Az újító és feltaláló mozgalmat a munkaverseny szerves részévé kell tenni. A munkaversenynek elsősorban olyan kiemelkedő termelési és gazdasági eredmények elérésére kell irányulnia, amelyek jelentősen hozzájárulnak a műszaki fejlesztés előmozdításához. E téren elsődleges szerepük van az ésszerűsítéseknek, újításoknak és találmányoknak. Ezért a MT—SZOT 1022/1961. (XI. 15.) sz. munkaversenyről szóló új határozata az újításokat a versenycélkitűzésekben az első helyre állította, ily módon is kifejezve azok jelentőségét.

El kell érni, hogy minden szinten a dolgozók, illetve a szakszervezeti szervek meghallgatásával készüljön az újítási feladatterv és azt december végéig adják ki az illetékesek. Ugyanakkor szükségesnek tartjuk, hogy a *Vasúti Főosztály* a jelentős kérdéseket — amelyek a vasút állami tervének rövidebb idő alatti teljesítését teszik lehetővé —, a szakoszályi feladattervekben 1962 január végéig hozza a dolgozók tudomására.

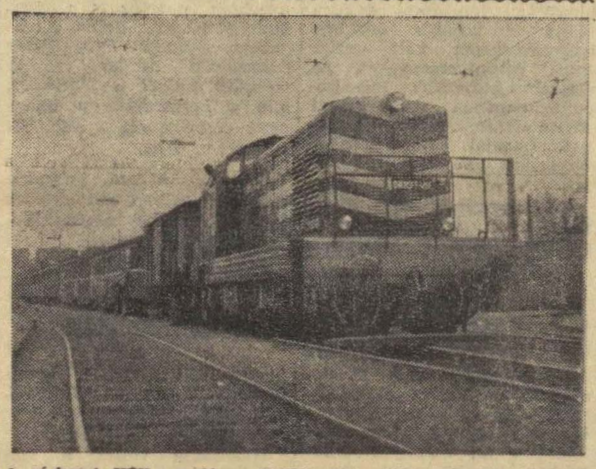
Szakszervezeti és gazdasági szerveink nyújtsanak nagyobb segítséget az újítóknak.

Harcoljanak a bürokrácia, a halogatás ellen és szervezzék meg időnként az újítók konferenciáját, tapasztalatcseréjét.

Nagyobb gonddal és hozzáértéssel ellenőrizzék a javaslatok haladéktalan elbírálását, bevezetését és gondoskodjanak az újítók megfelelő munkakörülményeiről.

Az országos tanácskozás felelősségteljes hangja, a dolgozók részéről megnyilvánuló nagy érdeklődés és cselekvőkészség a szakszervezeti és a szakmai szervek együttműködésének még jobbá tétele ezen a területen is biztosíték arra, hogy a vasutas újítómozgalom az 1961 első félévi visszaesés ellenére is tovább fejlődjön. Ez nagyon kívánatos is, mert a második ötéves terv a vasutas dolgozókkal szemben is nagyobb követelményeket támaszt.

Zubor István
a közgazdasági oszt. vezetője



A ráckevei HÉV vonalán próbálták ki a Ganz-MÁVAG egyik új 600 lóerős dieselmozdonyát

(MTI Foto — Lajos György felv.)

A műszaki norma alapján

Az idei év végéig még csak kísérletképpen értékeljük a kocsitartózkodást a kiadott műszaki norma szerint. Már nagyon sok meddő időt vettünk észre, amire a régi statisztikai norma nem hívta fel a figyelmet.

Az új műszaki norma alapja a kocsinak a menetrend szerinti vonattal való érkezése, az ezt követő műveleti idők. A műszaki norma szoros összefüggésben van a vonatok menetrend szerinti érkezésével. Ettől eltérni nem lehet.

A tehervonatok gyakori késése ma még nagyon megnehezíti a műszaki norma teljesítését. Ügyeljünk arra minden állomáson, hogy a tehervonatokat ne csak pontosan indítsák, hanem a vonalon se állítsák meg feleslegesen. Pécs állomás a műszaki norma alapján az egyik értékelés szerint csak 80,7 százalékra teljesítette a kocsitartózkodást. A késve érkező tehervonatok okozták ezt a lemaradást.

Leiti Ferenc
Pécs

Karácsony éjjel a pályaudvari fenyőfa alatt

Elült a lázas, esti zsibongás.
Messze futnak a zsúfolt vonatok.
A kapusok a neont eloltják:
csupán a hamvas fenyőfa ragyog.

Késő van. A villanyóra moccan:
Két karcsú lába átlép egy napot.
Terpeszkedik a köd s puha szárnya
körülfogja az álmos csarnokot.

Áll a fenyőfa, terhét kínálja,
ágain a szaloncukor zizeg
s figyel, fürkésző, villanyszemekkel:
színes varázsa nem kell senkinek?

S ekkor valami félénk nyikorgás,
a lengőajtó kényesen nyafog,
az oszlopok közt szökik egy árnyék:
késett vendég, — s az árnyék én vagyok.

Párafelhőben, halkan megállok.
Kellett e csendes, lopott pillanat.
Otthon talán a gyertyákat oltják
s már csillagszóró nekem nem maradt.

Nyílik az ajtó, bejön a postás.
Ballag a rendőr a vágányokon át,
rezzen az óra, hív a szolgálat:
Karácsony, fenyőfa, jóéjszakát.

Irtó Gyula

Egy tudományos ülésszak margójára

A *Vasúti Tudományos Kutató Intézet* október 23-tól 26-ig tartotta első tudományos ülésszakát. Az ülésszak programja meglehetősen széles területet ölelt fel a vasút tevékenységéből. Számos, a vasút életében fontos kérdés került napirendre, majd az előadásokat követő hozzászólások nyomán vitára. Hogy ezek az előadások és a viták milyen mértékben viszik előre és teszik értékesebbé az intézet munkáját, sok tekintetben már a közeljövő is eldöntheti.

Mindenesetre sokat kell még tenni annak érdekében, hogy a tudomány és az élet a vasút vonatkozásában is az eddigieknél közelebb kerüljön egymáshoz.

A tudományos ülésszak programja azt mutatta, hogy a VATÜKI körültekintően választotta ki tudományos feldolgozásra az egyes témaköröket. Ez azért is dicséretre méltó, mert a vasút megoldásra váró sokrétű kérdés-komplexumából nem könnyű a legidőszerűbb tennivalókat meghatározni.

Amiről nem esett szó

Feltételezhető, hogy éppen a vasút életének sokrétűsége következtében akadnak olyanok, akik hiányolják, hogy az ő munkaterületük ezen a tanácskozáson nem kerül terítékre. Mi magunk is, akik a forgalombiztonsági feladatokkal és a vasutasok élet- és munkakörülményeivel foglalkozunk, nagyon hiányoljuk, hogy az intézet sok más értékes munkája mellett nem foglalkozik olyan mértékben ezekkel a problémákkal, ahogy azt társadalmi viszonyaink is megkövetelik.

Milyen szép és véleményünk szerint fontos feladat lenne tudományos alapokra fektetni, hogy a vasút különböző munkaterületein milyen feltételek mellett, milyen körülmények között lehet és kell a végrehajtó szolgálatot ellátni. Gondolunk itt az életkor, a szolgálati idő, a munka, illetve a szolgálati órák szociális, társadalmi, családi, egészségügyi, fizikai és szellemi igénybevétel, rátermettség, a pihenő és szabad idő kérdéseinek összehangolására.

Az említettek tudományos kimunkálása megmutatja, hogy egy-egy munkahelyen hol van az a szint, ameddig kell, ameddig lehet bizonyos feladatokat elvégezni. Aki a vasutasok munkaviszonyait csak megközelítően is ismeri, nagyon jól tudja, hogy a fenti kérdésekre nem könnyű választ adni. Tehát mi sem természetesebb, hogy ilyen kérdésekkel tudományos szinten kell foglalkozni. Éppen ezért nagyon helyesnek tartanánk, ha a VATUKI a jövőben erre is gondot fordítana.

Lépjünk egyet előre

Nem hisszük, hogy az intézet vezetősége nem lenne olyan leleményes, mint az *Autóközlekedési Tudományos Intézet*, amelynek vezetősége éppen a *MÁV Pályaalkalmassági Vizsgáló Állomással* munkáltatott ki egy közel 400 oldalas művet a gépkocsivezetéssel foglalkozó dolgozók foglalkozási kérdéseit illetően. Lám, a *MÁV Pályaalkalmassági Vizsgáló Állomás* mennyivel közelebb került már az *Autóközlekedési Tudományos Intézethez*, mint a VATUKI-hez.

Úgy gondoljuk, hogy amikor a fejlődés ütemének gyorsulása a dolgozóktól szinte pillanatok alatt pontos áttekintést, felmérést és helyes cselekvést követel meg munkájuk közben, nem volna helyes azon vitázni, hogy az adott munkát ki vagy kik végzik el, akár orvosokról, biológusokról, jogászokról, vagy a vasút szakembereiről lévén szó. A fenti kérdések kimunkálásánál a felsoroltak közül senki sem hiányozhat.

Félreértés ne essék, a *MÁV Pályaalkalmassági Vizsgáló Állomás* mint ebből a szempontból elsősorban számbajöhető munkatársi területet nem azért említettük, mintha kizárólag ők tudnának segíteni, nem is azért, hogy szemrehányással illessük a VATUKI-t, hogy eddig figyelmen kívül hagyott egy jól használható munkaterületet, hanem azért, mert az a kiadvány, amely az *Autóközlekedési Tudományos Intézet* részére készült, arról győzött meg bennünket, hogy a Pályaalkalmassági Vizsgáló Állomás gyorsan, sok kérdésre választ tudna adni. Nekünk is nagy szükségünk lenne ugyanis arra, hogy mielőbb tudományos alapokon ismerjük a vasutasok élet- és munkakörülményeit, s hogy új meghatározással éljünk, a vasutasok közlekedés élettani kérdéseit.

A tudomány sok más idevágó területének az összmunkája lenne szükséges ahhoz, — mint már hangsúlyoztuk — hogy a vasutasok élet- és munkaviszonyainak tudományosan megalapozott rendszeréről beszélhessünk. A magunk részéről e fontos kérdések megoldása legilletékesebb kivitelezőjének, összefogójának — tudományos rendeltetésénél fogva — a VATUKI-t látjuk, mindezt tőle várjuk.

Fehérvári József
a KPM. I. VBO vezetője

ANDREJ PLATONOV:

Gyönyörű és eszeveszett világ

(Malcev mozdonyvezető)

IV.

Malcevet büntetőjogi felelősségre vonták, megkezdődött a vizsgálat. A vizsgálóbíró engem is beidézett és megkérdezte, mi a véleményem a gyorsvonattal történtekről. Csak azt vallottam, amit hittem — Malcev nem bűnös.

— Megvakította a közelében lecsapódó villám, a kisülés — mondtam a vizsgálóbírónak. — Bizonyára sokkot kapott, megsérültek a látóidegei... Nem tudom, hogyan kell ezt pontosan mondani.

— Értem — jelentette ki a vizsgálóbíró —, pontosan fejezte ki magát. Lehet, hogy mindez igaz, de nem bizonyítható. Hiszen maga Malcev is azt vallotta, hogy nem látta a villámot.

— De én láttam és látta a fűtő is.

— Akkor a villám magukhoz közelebb csapott le, mint Malcevhez — okoskodott a vizsgálóbíró. — Mégis hogy van az, hogy se maga, se a fűtő nem sérült meg, nem vesztette el a szeme világát, Malcev látóidegei pedig súlyosan megsérültek és megvakult? Maga hogy gondolja?

Zsákutcába kerültem, s egy darabig eltöprengtem.

— Malcev nem is láthatta a villámot — mondtam.

A vizsgálóbíró meglepetten nézett rám.

— Nem láthatta. Egy szempillantás alatt vakult meg, a villámot megelőző elektromágneses hullám ütésétől. A hullám fénye csupán a kisülés eredménye és nem annak okozója. Malcev már vak volt, amikor a villám felvillant, s a vak nem láthatja a fényt.

— Érdekes! — mosolygott a vizsgálóbíró. — Ha Malcev most is vak lenne, lezárnám az ügyét. De maga is tudja, hogy most épp oly jól lát, akár maga vagy én.

— Lát — hagytam helyben.

— Vak volt-e akkor — folytatta a vizsgálóbíró —, amikor nagy sebességgel vezette a gyorsvonatot a tehervonat felé?

— Az volt — állítottam én.

A vizsgálóbíró fürkészve nézett rám.

— Hát akkor miért nem bízta magára a vezetést, vagy miért nem szólt, hogy állítsa le a mozdonyt?

— Nem tudom — jelentettem ki.

— Nos, látja — mondta a vizsgálóbíró. — Egy meglett, értelmes ember vezeti a gyorsvonat mozdonyát, méghozzá a biztos pusztulásba visz száz meg száz utast, s csak egy hajszál híján kerüli el a katasztrófát, azután azzal védekezik, hogy megvakult. Mire vélhető ez?

— De hiszen ő is ott pusztult volna — jegyeztem meg.

— Minden bizonnyal. Engem azonban jobban érdekel több száz ember élete, mint egyetlen emberélet. Meglehet, oka volt rá, hogy a halált keresse.

— Nem volt — vetettem közbe.

A vizsgálóbíró közönyössé vált, már unt engem, unta ostoba makacsságom.

— Maga mindent tud, csak éppen a legfontosabbat nem — mondta lassan, elgondolkodva. — Eltávozhat!

A vizsgálóbírótól egyenesen Malcev lakására mentem.

— Alekszandr Vasziljevics — szögeztem neki a kérdést —, miért nem hívott segítségül, amikor megvakult?

— De hiszen láttam — felelte. — Minek kellettél volna nekem?

— Mit látott?

— Mindent: a pályát, jelzőfényeket, a gabonavetéseket a földeken, a jobboldali hajtóművet — mindent láttam.

Ez gondolkodóba ejtett.

— Hát akkor hogyan történhetett meg mindez? Elhaladt valamennyi figyelmeztető jelzés mellett, s rohant egyenesen a másik szerelvény hátába.

A valaha elsőosztályú mozdonyvezető szomorúan töprengett, majd halkan, mintha magának mondaná, így folytatta:

— Megszoktam a jelzőfényeket, s úgy rémlett, hogy látok, pedig akkor csak gondolatban láttam, káprázatban. De valójában vak voltam, csak nem tudtam... Ezért nem hittem a jelzőrakétának sem, pedig hallottam, de azt gondoltam, rosszul hallok. S mikor rámkiabáltál, s megadtad a vészjelzést, még akkor is zöld jelzést láttam magam előtt...

Végre megértettem Malcevet, csak azt nem tudtam, miért nem mondta el ezt a vizsgálóbírónak. Miért nem mondta meg, hogy miután megvakult, még egy jó darabig káprázatban látta a világot, és azt hitte, hogy a valóságot látja. Meg is kérdeztem tőle.

— Mondtam én neki — felelte Malcev.

— S erre mit felelt?

— „Ez a maga képzeletében volt csak így, lehet, hogy most is képzelődik, nem tudom. Nekem tényeket kell megállapítanom, jelentette ki, s nem a maga képzelődéseit vagy káprázatát. A maga káprázatát — akár igaz, akár sem — nem tudom ellenőrizni, hiszen csak a maga fejében létezett, ezek csak szavak, viszont a valóság az, hogy majdnem súlyos szerencsétlenség történt."

— Igaza van — mondtam.

— Persze, magam is tudom — hagyta rám Malcev. — De nekem is igazam van. Mi lesz most.

Nem tudtam, mit feleljek...

(Folytatjuk.)

Sport

Hogyan segíthetik a sportaktívák a szakszervezeti választásokat?

Néhány hét múlva a szervezett dolgozók fóruma elé kerül a szakszervezeti bizottságok sokoldalú tevékenysége. 1962. január 15-től április 15-ig a bizalmi csoportoktól kezdve a munkaértekezleteken vitatják meg, hogy a választott vezetők a maguk területén megtettek-e mindent a termelési, szociális, kulturális és sporttevékenység színvonalának emelése érdekében.

A sportaktíváknak természetesen a legjelentősebb kérdések árnyékában is elsősorban az a feladatuk, hogy ezeken a munkaértekezleteken fontosságának és helyének megfelelően úgy szerepeljen a testnevelés, mint a szakszervezeti munka szerves része. Az üzemekben, szolgálati helyeken, hivatalokban el kell érnünk, hogy a sportvezetőség pontosan ismerje a választások ütemtervét.

A bizalmiak beszámolóihoz adjunk konkrét adatokon nyugvó szempontokat. Hányan vettek részt a csoport tagjai közül a Kilián-mozgalom üzemi versenyein, kik szerezték már meg a jelvényt, vagy értek el figyelemre méltó teljesítményt? Hasznos lehet, ha néhány adattal szembe tudjuk állítani azt, hogy az edzett, sportoló ember ritkábban beteg, kevésbé fáradékony, ellenállóbb.

A műhely- vagy osztályértekezleten gondoskodjunk olyan lelkes és hozzáértő sportembereknek a bizottságokba való beválasztásáról, akik képesek az üzemrész, műhely dolgozóinak sportolását ötletesen, változatosan szervezni. Az ilyen aktívák javaslatba hozása a mi feladatunk és nem várhatjuk, hogy majd készen kapjuk őket.

A szakszervezeti bizottságokba be kell választani a sportkör elnökét, a sportcsoport vagy tömegsportbizottság vezetőjét.

Ez a funkció jogok és kötelességek tekintetében egyenrangú az szb többi reszortfeladatával. Ma már tisztázott tény az is, hogy pártmunkaként is el kell ismerni, mivel a szocialista nevelés egységes és annak egyik igen fontos területe éppen a sport.

A választásokkal kapcsolatos propagandamunka céljára felhasználhatjuk a téli sportfoglalkozásokat. Sportköri esték, klubdélutánok, élménybeszámolók alkalmasak arra, hogy népszerűsítsük az eddig is jól dolgozó sportolókat, sportvezetőket, a testnevelés társadalmi munkásait. Ezeké a társadalmi munkásoké a sportoló ifjúság nevelésének öröme, gondja, a felszerelés, a pálya, sok ügyes-bajos dolga. Rajtunk múlik, hogy övék legyen a szakszervezeti tagság elismerése is.

E néhány szempont felvetésével és gyakorlatbani alkalmazásával megtalálhatjuk a mi sajátos sportfeladatainkat a szakszervezeti választások munkájában, mellyel közelebb kerülhetünk közös céljaink megvalósításához.

Biró Gyuláné

A Tisztképző nyerte a szakszervezeti asztalitenisz-bajnokságot

A labdarúgás után asztalitenisz-ben is befejeződött a budapesti szolgálati helyek között folyó asztalitenisz-csapatbajnokság. A két fordulós bajnokságban 13 csapat mérte össze tudását. Az idén a MÁV Tisztképző csapata bizonyult a legjobbnak. Végig kitűnő teljesítményt nyújtva megérdemelten jutottak a bajnoki cím birtokába.

Eredmények: 1. MÁV Tisztképző, 2. Józsefváros, 3. Északi Járműjavító, 4. MÁV Magasépítési Főnökség, 5. Kőbánya-Felső.

A Vasútépítők csapata nyerte az asztalitenisz-rangadót

December 13-án, este a Sportcsarnokban mintegy 1500 néző előtt játszottak le az első osztályú férfi asztalitenisz-bajnokság rangadóját, a Vasútépítők—Bp. Vörös Meteor mérkőzést. Mindkét együttes a legjobb összeállításban szerepelt. A vasútépítőknél ezúttal játszott első ízben az Egyetértésből visszaigazolt Bubonyi.

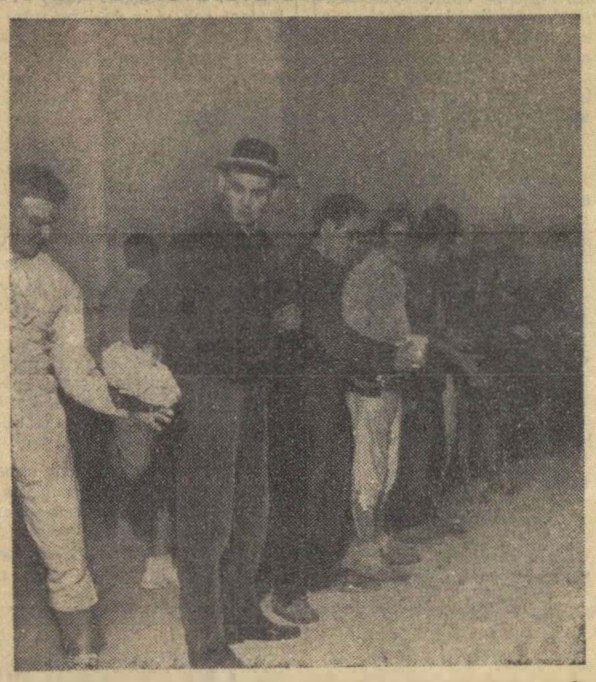
A rangadót a Berczik, Rózsás, Bíró, Bubonyi összeállítású csapat fölényesen 11:7 arányban nyerte. Ezzel a Vasútépítők lett az őszi első.

Sportpályaépítés Szegeden

November végén határozták el az SZVSE vezetői, hogy felújítják a régi labdarúgó-pálya talaját. A munkálatokhoz a sportolók és a sportbarátok 6000 óra társadalmi munkát ajánlottak fel.

A terv végrehajtása már megkezdődött. Az ipari tanulók traktorral szántották fel a pályát. Ezután 30 cm mélységben emelik ki a földet, s ezzel az állóhelyet fogják bővíteni. A kiemelt föld helyére új talaj kerül. Alulra vízelszívó réteget raknak, hogy esős időben is használható legyen majd a pálya. Virágh Mihály sportköri elnök vezetésével szép feladatra vállalkoztak a szegedi sportolók és sportbarátok.

Benedek Tibor



Megkezdték a BVSC Tanács körúti vívótermének bővítését. A közfalak bontásából a szakosztály élversenyzői is kivették részüket. Futószalag helyett a versenyzők előszalagján halad végig a bontásból származó tégla

Egy kalauz dicsérete

1956 októberében férjem mindkét lábát elvesztette egy aknarobbanás alkalmával. Azóta szinte állandóan tolókocsiban ült és lassan már önmagával meghasonlott emberré lett. November 7-én a SZOT anyagi támogatásával az NDK-ba indult, ahol művégtagot készítenek számára. Leírhatatlan örömmel, izgalommal készült az útra, tudva, hogy ismét járni fog.

Kísérő nélkül utazott a Hungária-expresszel, hiszen odakint már várták. A család öröme azonban nem volt tartós. Szobról telefonáltak. Férjem a nagy izgalomban itthon felejtette személyi igazolványát, s így nem utazhatott tovább.

A vonaton szolgálatot teljesítő kalauz sietett a segítségére. A hátára vette, s elvitte a vasutasok szállására, ott elhelyezte és bennünket értesített telefonon. Kabai Domonkos még aznap átvette tőlem férjem igazolványát, beszerezte a másnapi helyjegyet és gondoskodott férjemről mindaddig, amíg tovább utazhatott.

Amikor megköszöntem, amit nyomorék férjemért tett, elhárította az elismerést, mondván, hogy csak embertársa iránti kötelességét teljesítette. Szerintem annál többet tett. Köszönet érte.

Febér Istvánné
Budapest

HÍREK

— **Légkondicionáló vasúti személykocsi.** A győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár megkezdte a Szovjetunió eddigi legnagyobb vasúti kocsi rendelésének teljesítését. Az új rendszerű kocsi 160 kilométeres sebességgel haladhat, légkondicionáló berendezése automatikusan 21 Celsius fok körül tartja a belső hőmérsékletet az időjárástól függetlenül.

— **Fiatal műszakiak versenye.** A debreceni járműjavítóban 40 műszaki dolgozó közül 28 vesz részt a kiváló ifjú mérnök és a kiváló ifjú technikus mozgalomban.

— **A szolnoki fűtőház KISZ-fiataljai régi úttörőkkel találkoztak.** A találkozón Bozsó István a 19-es harcokról, a Tanácsköztársaság küzdelmeiről beszélt a fiataloknak.

— **Különbizottság végzi a karácsonyi ünnepi forgalom irányítását.** A bizottság nemcsak Budapesten hanem a nagyobb vidéki csomópontokon is segítséget nyújt az ünnepi csúcsforgalom zavartalan lebonyolításához.

— **Balesetmentesen végzik munkájukat** Szeged-Rókus állomás dolgozói, akik a második félévben is eredményesen harcolnak az élüzem cím elnyeréséért.

— **Gondos munkával készültek fel a téli forgalomra a muronyi vasutasok.** Arra is nagy gondot fordítottak, hogy a hideg időben az utasok jól fűtött, tiszta váróteremben töltsék el a vonatra várakozás perceit.

— **Közel ötszáz tagja van a KST-nek Szeged állomáson.** A december 6-án megrendezett zárógyűlésen 503 000 forintot fizettek ki a tagoknak.

— **A debreceni fűtőház dolgozói táviratban köszöntötték a Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusát.**

— **Jó eredmények születtek** az őszi forgalom idején Tiszaszederkény állomáson. Ebben nagy részük van a múlt évben megalakult szocialista brigádoknak. Hegyi József brigádja például egyik hónapban 135 százalékra teljesítette a kocsitartózkodási tervet.

— **Ünnepi műszakot szerveztek** a Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusa tiszteletére a balassagyarmati fűtőházban. Az ünnepi műszak idején elsősorban a termelés fokozására és a takarékosságra fordítottak gondot a dolgozók.

A Nyugati pályaudvar sakkcsapata negyedszer nyerte el a Szabadság Kupát

A szakszervezet budapesti bizottsága felújította és újra kiírta a korábbi években hagyományossá vált sakk kupa csapatversenyeket. Az értékes vándordíjért folyó kupaküzdelemben nyolc csapat mérte össze tudását. A csapatok tagjai kivétel nélkül minősített versenyzők voltak.

A versenyben a Nyugati pályaudvar sakkozói szerepeltek legeredményesebben.

Jó szereplésükkel immár negyedszer nyerték el a Szabadság Kupát. Ebben a csapatban játszott *Dely Péter* nemzetközi mester is. *A második helyet a Törekvés, míg a harmadikat a budapesti igazgatóság sakkozói szerezték meg.*

Az első három helyezett csapatok versenyzőit értékes sakk könyvekkel jutalmazta a budapesti bizottság.

Vasutas KISZ-titkárok Csillebércen

A KISZ Központi Bizottsága és a *Vasúti Főosztály* közös rendezésében december 4-e és 8-a között *Csillebércen* az *Úttörő Nagytáborban* került sor a vasutas KISZ-titkárok öt napos tanfolyamára. A mintegy 240 KISZ-titkár között ott voltak a szakszervezeti megyei bizottságok ifjúsági felelősei is.

Az ötnapos tanfolyam két hét anyagát ölelte fel emiatt meglehetősen zsúfolt volt a program. Az előadók, a KISZ-központ vezetői általában a KISZ munka vitelához adtak útravalót a fiataloknak. *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója a vasút feladatairól tartott tájékoztatót, majd arról beszélt, milyen legyen a KISZ-szervezet és a szakvonali vezetők kapcsolata. *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára a szakszervezeti mozalgomról, a vasutasszakszervezet történetéről beszélt, és a feltett kérdésekre válaszolt. *Komócsin Zoltán*, az MSZMP Politikai Bizottságának póttagja az SZKP XXII. kongresszusáról és az időszerű külpolitikai kérdésekről tartott értékes előadást.

Hasznosak voltak a szemináriumi csoportonként elhangzott kiselőadások és viták is. Annál is inkább, mivel a kis előadásokat témánként más-más tartotta a hallgatók közül. Ezzel KISZ-titkáraink fejleszthették előadói készségüket.

A tanfolyam ideje alatt némi lehetőség a szórakozásra is adódott. Egy alkalommal szellemi fejtőrőn mérték össze tudásukat a szemináriumok legjobbjai. Ezenkívül asztalitenisz és sakk egyéni versenyre került sor, majd a záróestén rendezett kultúrműsor keretében a hallgatók közül többen is felléptek.

Mindent összevetve ez a tanfolyam hasznos volt, mert sokat adott a KISZ-titkároknak a KISZ-alapszervezetek irányításához, a helyes munkamódszerek elterjesztéséhez.

SPORTHÍREK

Kamuti László sikere Párizsban. Évek óta megrendezik Párizsban a világ legjobb férfi törvivőinak versenyét a Martini kupáért. Eddig Kamuti Jenő szerepelt a legjobban, ő gyűjtötte össze a legtöbb pontot. Az idei versenyre fivérével együtt utaztak el a francia fővárosba. Ezúttal a Martini kupáért első ízben pástra lépő Kamuti László végzett az első helyen, Jenő pedig hatodik lett. A győzelem a családban maradt.

Az országos felnőtt I. osztályú bírkózó csapatbajnokság küzdelmeiben két vasutas csapat végzett az élmezőnyben. A Debreceni VSC a második, a BVSC a harmadik helyen végzett. A BVSC a budapesti csapatbajnokságon is harmadik helyezést ért el.

Körmöczi Zsuzsa élménybeszámolója a Hídépítési Főnökségen. A MÁV Hídépítési Főnökség sportkörének vezetősége az üzemi bajnokságokon és a Kilián-mozgalomban részt vett dolgozók részvételével sportestet rendezett, amelyen Körmöczi Zsuzsa sokszoros teniszbajnoknőnk tartott élménybeszámolót tengerentúli útjairól. Ezután az Angyalföldi sportiskola tornászlányai tartottak jól sikerült bemutatót.

A szerkesztőség üzeni

Bódogh Mihály Dombóvár, Leiti Ferenc Pécs, Benedek Tibor, dr. Bánkfalvi Gyula, Szilárdi Sándor Szeged, Dancs József Tapolca, dr. Horváth Károly Budapest, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Rónási István Balassagyarmat, Póka Miklós Tiszaszederkény, Marosán Pál Debrecen, Cseh Zoltán Szolnok: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szekeres Lajos, Pécs: Levelét illetékeshez továbbítottuk. Rövidesen értesítjük a válaszról.

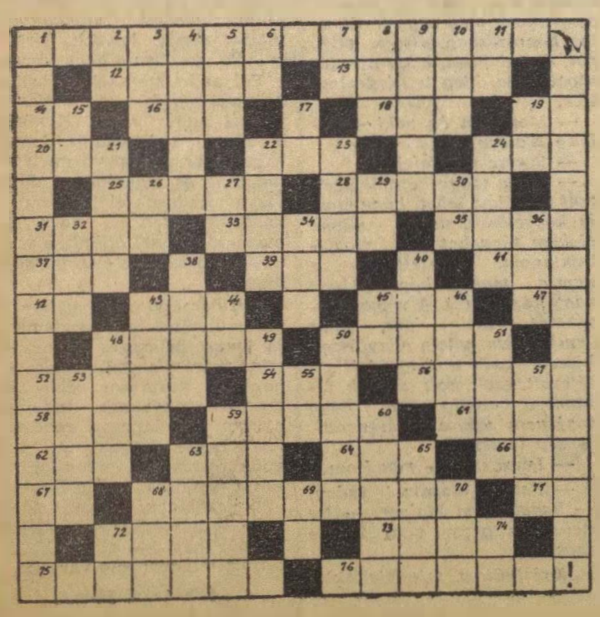
Gőcze Imre, Várpalota: Köszönjük értékes tájékoztatását. További sok sikert!

Bognár Károly, Tapolca: Javaslatait elküldtük a 8. szakosztály menetrendi osztályához.

Horváth Sándor Kalocsa: Fényképeit köszönjük, igyekszünk mielőbb felhasználni.

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

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A második ötéves terv legfőbb célkitűzése. 12. Hőskölteménу. 13. Iparos. 14. Morse-hang. 16. Keleti név. 18. Arcon ül. 19. Névelő. 20. Csigafajta. 22. Madárlak. 24. Ausztriai város. 25. Török férfinév. 28. Építészeti stílus. 31. Miniszterünk. 33. Ringó. 35. Kalácsfajta. 37. Nevetlen kérdése. 39. Szőlőféleség. 41. Emelkedett hangú lírai költemény. 42. Okozat szülője. 43. Helyhatározó. 45. Pakol. 47. Rangjelző. 48. Vízenyő, vízkór. 50. Keleti étel. 52. ... Cup, a leghíresebb tenisz vándordíj. 54. Kukorica tudományos neve. 56. Az alapzat. 58. Város a Szovjetunióban. 59. Ilyesmi aligha van. 61. Folyékony fűtőanyag. 62. Tiltószó. 63. Vajon fa? 64. Az ENSZ idegen rövidítése. 66. Folyó Jugoszláviában. 67. Y. S. 68. Híres holland festő (1606—1669). 71. Személyes névmás. 72. Fiatal szarvasmarha. 73. 1963-ban Helsinkiben lesz. 75. Mostanában sokat szerepel a sajtóban. 76. Tetterő.

Függőleges: 1. Fűtőházakban találhatók. 2. Ellen, idegen összetételben. 3. Az egyik szülő. 4. Régi magyar pengetős hangszer. 5. Motorkerékpár-márka. 6. Aroma. 7. Sajátkezűleg. 8. Megromlott tojás. 9. Következmény. 10. Régi orosz uralkodó. 11. Betűt vet. 15. Keresztül. 17. Juttat. 19. Rangjelző. 21. Nagykultúrájú, kihalt nép. 22. Jel, latinul. 23. Ulan Bator régi neve. 24. Szövetség. 26. Az arany vegyjele. 27. Európai nép. 29. Egymást követő betűk. 30. Mint 17 függ. 32. Rés, népiesen. 34. Tehát? 36. Mint 41 vízsz. 38. Jóízű. 40. Tetőfedő anyag. 43. L-lel enyelgés. 44. Kimondott betű. 45. Sír. 46. Becézett női név. 49. Ágyéktőm. 49. Az hég. 50. Olasz város. 51. Község. 53. Zeus és Hera fia, a harc istene. 55. Kreol magánhangzói. 57. Régi zeneszerzőszám. 59. Kicsit hosszabban a medve teszi. 60. Nem ennek. 63. Lenn ellentéte. 65. Ürege. 68. Ária vége. 69. Fed. 70. Keverve írt. 72. Azonos betűk. 74. Kettőzve bányaváros.

Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 1. **Beküldési határidő:** január 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A kommunista társadalom felépítésének programja.

Könyvet nyertek: Demeter Sándor, Bp. XVII. (Rákoskeresztúr), Akadémia-telep, 513 utca 300 sz. Tamás Erika, Felsőgöd, Petőfi u. 9. Balázs István, Bp. VI., Horn Ede u. 17. I. 10.

ÜNNEPI CSÚCSFORGALOM

— Mondja vonatvezető elvtárs, merre megy ez a mentesítő?

— Az utasok azt beszélik, hogy Szegedre megyünk.

— Főnök elvtárs hová utazik?

— Sehová. Engem csak felsodortak a vonatra.

(Pusztai Pál rajzai)