VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM — Ára 40 fillér — 1962. JANUÁR 1.



Sikerekben gazdag, békés, boldog új esztendőt kívánunk minden szakszervezeti tagnak, funkcionáriusnak, aktívának, vasutasnak!

Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége

Hogyan segíthetjük legeredményesebben a nemzetközi személy- és tehervonatok menetrendszerinti közlekedését?

A vasút vezetői, forgalmi szakemberei az őszi hónapokban négy olyan nemzetközi értekezleten vettek részt, ahol a nemzetközi személy- és teherforgalom problémáit vitatták meg.

Az értekezletek sorát a baráti országok forgalmi szakembereinek *varsói* tanácskozása nyitotta meg. Ezt a *brüsszeli* értekezlet követte, ahol *Európa* valamennyi vasútja —, a *Szovjetunió* is —, képviseltette magát. Nem sokkal ezután a népi demokratikus országok közlekedési miniszterhelyettesei *Prágában* találkoztak, majd november első felében *Lipcsében* került sor a TEEM vonatokkal kapcsolatos tennivalók megbeszélésére.

Növelni kell az utazási sebességet

— A négy tanácskozáson elhangzottak milyen mértékben érintik a magyar vasutat? — érdeklődtünk a 8. szakosztályon.

— Bár az értekezletek időrendjében a prágai a harmadik helyet foglalja el, én mégis azzal szeretném kezdeni — mondotta *Bács István*, a menetrendi osztály helyettes vezetője. — Az ott elhangzottak ugyanis bennünket is érzékenyen érintenek. A miniszterhelyettesek Prágában arról tanácskoztak, hogyan lehetne csökkenteni a hazánkon is keresztül haladó *Balt—Orient* és a *Pannónia-expressz* késését, hogyan lehetne tovább növelni e gyorsvonatok utazási sebességét.

Mi tagadás, ebben a tekintetben nekünk még sok tennivalónk van. Bár az utóbbi időben sokat javult a helyzet. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a végrehajtó szolgálat operatív szervei eddig nem sokat tettek a hazánkba már késéssel belépő nemzetközi gyorsvonatok menetrendszerűségének visszaállításáért. Sőt az igazgatóságok között folyó verseny helytelen értelmezése miatt nemegyszer saját érdekeiket helyezték előtérbe. Ezen a szemléleten feltétlenül változtatni kell.

Ha a fűtőházak a legjobb gépeket és a legképzettebb személyzetet adják a nemzetközi gyorsvonatokra, ha a csatlakozó állomásokon a forgalom és a műszak jól együttműködik, ha a budapesti pályaudvarokon gyorsan történik a szerelvények takarítása, összeállítása, mi sokat tehetünk azért, hogy ezek a vonatok menetrend szerint közlekedjenek.

Egységes szerelvények

— Az 1962—63. évi új menetrend életbeléptetésével egyidőben várható-e változás a nemzetközi személyforgalomban?

— Igen, várható — volt a válasz. — Az utazási sebesség növelésének egyik feltétele, hogy megszűnjön a vonatok kettéosztása. A magyar, a csehszlovák és az NDK vasúti szerveinek kezdeményezésére, a jövőben egységes szerelvények közlekednek a nemzetközi fővonalakon. Ez azt jelenti, hogy a vonatok a kiinduló állomástól a célállomásig egyforma kocsikkal közlekednek. Az egységes szerelvényt egy vasút állítja ki a teljes útvonalra. A *Berlin—Prága—Budapest—Bukarest* között közlekedő *Balt—Orient* expresszek négy egységes szerelvényre lesz szükségük. Ezeket a szerelvényeket a magyar, a csehszlovák, az NDK és a román vasút állítja ki. Hasonló elv alapján közlekedik majd a Pannónia expressz is a *Berlin—Prága—Budapest—Belgrád—Szófia* vonalon. A *Budapest—Berlin* között közlekedő Hungaria gyorsmotor menetrendjében szintén várható némi változás.

— Bizonyára feltűnt, hogy a Pannónia-expressz útvonalából hiányzik *Varsó*. Nos, a *Varsó—Breclav—Budapest—Belgrád—Szófia* vonalon új gyorsvonat közlekedik majd ugyancsak egységes szerelvénnyel. *Varsó* és *Bukarest* között a *Szovjetunión* át a *Kárpát-expressz* bonyolítja le a személyforgalmat. *Budapesten* és *Breclavban* megszűnik a vonatok kettéosztása.

— Hogyan alakul vasúti összeköttetésünk a nyugati országokkal?

— A *Budapest—Wien-expressz* a jövőben is közlekedik. Ezzel szemben a kedvezőtlen menetrendi helyzet és egyes nyugati körök mesterkedése miatt megszűnik az Orient—Arlberg-expressz. Helyette *Wienerwalcer* elnevezéssel új gyorsvonat közlekedik majd *Basel—Wien—Budapest—Bukarest* között. A vonatnak *Bécsben* minden irányból lesz csatlakozása. A gyorsvonat szerelvényét nyáron a román, télen pedig a magyar vasút állítja ki. A *Bécs* és *Basel* között közlekedő kocsit a svájci vasutak adják. Mivel a *Wienerwalcer* menetideje majdnem azonos a nyári menetrendben közlekedett *Danuvia*-expresszel, ezért a jövőben ez a motoros nem közlekedik.

Sturovo közös határállomás lesz

— Az elmondottakhoz még annyit: az új menetrend életbelépésétől kezdve a nemzetközi személyforgalomban *Sturovo* lesz a magyar—csehszlovák közös határállomás — fejezte be nyilatkozatát *Bács István*.

A nemzetközi személyforgalom után vizsgáljuk meg a teherforgalom alakulását. A november 7-e és 14-e között *Lipcsében* megtartott *Európai Tehervonati Értekezleten* a nemzetközi tehervonatok közlekedésével kapcsolatos általános kérdéseket a TEEM vonatok 1961—62. évi eredményeit és az 1962—63. évi menetrend kialakítását, valamint egyéb nemzetközi tehervonatok menetrendjének kialakítását vitatták meg a részvevők. Az értekezlet munkájáról *Berke Bélától*, a 8. szakosztály helyettes vezetőjétől kaptunk tájékoztatást.

— A *lipcsei* értekezlet megállapította, hogy a *Budapest—Salzburg—München*, illetve *Budapest—Wien—Tarvisio*, valamint a *Budapest—Stockholm* rendeltetéssel közlekedő TEEM vonatok beváltak — mondotta. — Az osztrák vasút képviselője külön elismerését fejezte ki a TEEM vonatok jó kihasználtságáért és rendességéért.

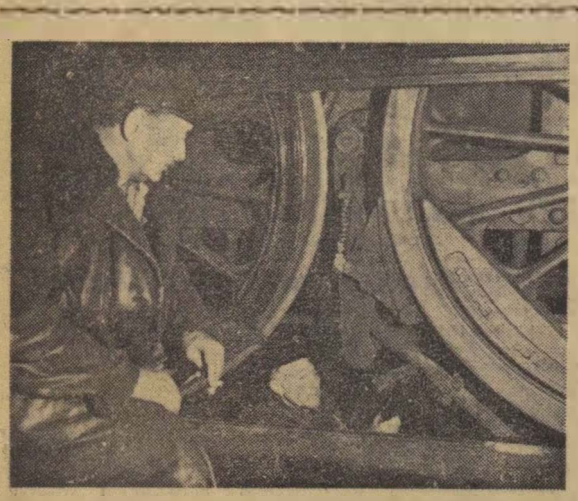
Újabb nemzetközi tehervonatok

— Mivel a *nemzetközi expressztehervonatok* közlekedtetése bevált a jövőben egész *Európában* tovább bővül ez a hálózat — folytatta. — A *Budapest—Stockholm* rendeltetésű TEEM-vonat mellett indítunk egy *Budapest—Bad-Schandau* (NDK) rendeltetésű vonatot. Ezenkívül a baráti *Bulgáriából Russe—Curtici—Budapest—Bad-Schandau* között is közlekedik majd egy TEEM vonat. Ez *Bulgária* és *Románia* bekapcsolását jelenti a nyugati és az északi országok teherforgalmába. A nyugati országokba nekünk lesz még egy mentesítő TEEM vonatunk, élő exportunk elősegítésére pedig *Hegyeshalom—Salzburg* között közvetlen járatot létesítünk.

A *Lengyelországból Csehszlovákián, Magyarországon Rajka—Murakeresztúr* átmenettel az *adriai kikötőbe* és a *Jugoszláviába* szállítandó áruk részére külön gyorstehervonatot jelölt ki a *lipcsei* értekezlet. Megállapodtunk a *Lengyelországból Románia* részére rendelt üres tartálykocsikat és a Lengyelországból hazánk számára érkező kokszküldeményeket továbbító irányvonatok menetrendjében is. Ugyancsak elfogadta az értekezlet a *Gyékényes* új határmeneténak, a nemzetközi tehervonati menetrendbe való felvételét.

Ime, így fest a helyzet az őszi nemzetközi értekezletek tükrében. A második ötéves terv időszakában nemcsak a belföldi szállítási feladatok nőnek, hanem a nemzetközi személy- és teherszállításban is nagyobb lesz a követelmény. Ha azt akarjuk, hogy ezután se essék csorba a magyar vasút jó hírnevén, becsületén, még keményebben meg kell fogni a munka végét.

Visi Ferenc



Időszerű ténykedés a Keleti fűtőházban. Király István mozdonyvezető, szakszervezeti bizalmi és Máté László külsős mozdonyfelvigyázó a 424—037-es gép homokolóját ellenőrzik.

Korszerűsítés, új felvételi épületek a Kazincbarcika–Rudabánya vonalon

December 19-én a *miskolci igazgatóság* és a *Beton-útépítő Vállalat* képviselői a helyszínen tájékoztatták a sajtó munkatársait a *Kazincbarcika—Rudabánya* vasútvonal fejlesztéséről. Négy éve kezdték meg a munkálatokat, s azóta összesen 200 millió forintot fordítottak e fontos iparvidék, a *Szuhavölgye* vasútvonalának fejlesztésére. A látottak megerősítették bennünket arról, hogy eredményes, jó munkát végeztek eddig az építők. A munkálatokat 1962-ben is folytatják, elsősorban a pálya korszerűsítésével.

Rudabánya

Modernvonalú, sóskúti fehér mészkővel burkolt felvételi épületet kapott Rudabánya állomása. Az épület méretei és elrendezése megfelel a várható forgalomnak, különleges építészeti megoldásai jó hatásúak. A várótermet, amelyet nagy ablakai tesznek barátságossá, kettős cserépkályhával fűtik, a világításra fénycsöveket szereltek fel.

Az új állomás építésével egyidejűleg a vonalat is átépítették és megfelelő biztosító berendezéseket létesítettek. A váltókezelők modern váltóőri toronyben teljesítik szolgálatukat.

A fénynek sajnos árnyoldala is van. A vasutas dolgozók részére ugyanis 18 lakás építését írták elő a tervek. Készen is vannak a lakások, de elkészülésük időpontjában kiadtak egy rendelkezést, amely szerint csak azoknak utalhatnak ki a lakásokból, akik meg is vásárolják azokat. Eredetileg szolgálati lakásokról és nem öröklakásokról volt szó. Így az új lakások most üresen állnak, családás érte az itt dolgozó vasutasokat. A *Nehézipari Minisztérium* a miskolci igazgatóság kérésére már ígért segítséget, de az intézkedés várat magára.

Szuhakálló—Mucsony

Az itteni felvételi épület sem kevésbé korszerű, mint a rudabányai. A lapostetejű építményt bordó színű falak borítják. Az egész állomás fejlesztésére 52 millió forintot költöttek. Ezt a fejlesztést az tudja igazán megbecsülni, aki régebben is járt itt. Esős időben bizony nem lehetett száraz lábbal kijutni erről az állomásról, s most széles asztalfutót vezet a felvételi épülethez. Az új épületben most kényelmesen elférnek az utasok. Az előcsarnok tágas és világos, a váróterem mellett külön termet rendeztek be a vonatra váró diákok részére. A fűtés és a világítás itt is korszerű.

Megfelelő helyiségek állnak az itt dolgozók rendelkezésére. *Szabó János* állomásfőnök büszkén mutatta a látogatóknak a modern vezénylőasztalt, amely nagyon megkönnyíti a forgalmi szolgálattevők munkáját.

Régebben egy-egy hosszabb szerelvény csak több részre tagolva fért el az állomás vágányain. Az átépítéssel olyan hosszú lett az állomás, hogy a legnagyobb tehervonat is elfér egy vágányon. Erre is nagy szükség volt, hiszen a környező kilenc bányából naponta 7000 tonna szén érkezik Szuhakálló—Mucsony állomásra, amit feltétlenül továbbítani kell.

A váltókezelők részére olyan magas, csupa ablakos tornyokat építettek, ahonnan kitűnően áttekinthetik az egész vágányhálózatot és a váltóállító központból irányíthatják a kocsik futását, a vonatok bejárását, mert az állomást modern biztosító berendezéssel is felszerelték. Éjszaka a négy darab 25 méter magas világítótoronyból hatalmas reflektorok öntik a fényt és lehetővé teszik a zavartalan, biztonságos forgalmat.

Kazincbarcika

A dolgozókról való szociális gondoskodás szép bizonyítéka a Kazincbarcika állomáson épült új utasforgalmi épület is. A régi épület már nem elégítette ki a szocialista bányaváros megnövekedett forgalmi igényeit.

Vegyük például a váróhelyiséget. A régi 18 négyzetméter alapterületű volt, az új 111 négyzetméteres. Tágas, üvegfallal zárt és fedett peron is van.

A kazincbarcikai felvételi épületet már október végén átadták rendeltetésének. Nem túlzás, ha azt mondjuk, hogy a bemutatott három felvételi épület közül ez a legszebb, legmodernebb. Az előcsarnokot mozaikpadló borítja és a falak pasztellszínei is kellemes hatásúak. Üvegajtók és falmagasságú üvegablakok szabad utat engednek itt a napfénynek. Az Utaselláló büfféje fővárosi színvonalú.

Érthető, hogy az új, szocialista város lakói örömmel fogadták ezt a felvételi épületet, hiszen jól illik a városképbe.

Járműjavító vállalatok őszi forgalmi versenye

A járműjavító vállalatok őszi forgalmi versenye október 31-én lezárult. *A versenyben az I. csoportból az Északi Járműjavító ÜV., a II. csoportból pedig a Székesfehérvári Járműjavító ÜV került ki győztesen.* A helyezési sorrend a következőképpen alakult:

I. csoport:

1. Északi Járműjavító ÜV. 20 000 Ft. jutalom.
2. Szolnoki Járműjavító ÜV. 15 000 Ft jutalom.

II. csoport:

1. Székesfehérvári Jj. ÜV. 12 000 Ft jutalom.
2. Szombathelyi Jj. ÜV. 8000 Ft jutalom.

A járműjavító vállalatok őszi forgalmi versenye ugyan már lezárult, eredményeik további javításával azonban el kell érni, hogy eredményes munkával segítsék a többi szolgálati ág őszi forgalmi versenyét és az 1961. évi terv teljesítését. Nagyobb gondot kell fordítani az átfutási idők csökkentésére és a minőségi munka további javítására.

A mérlegelés, mint önköltségjavító tényező

Állandó feladatunk az önköltség csökkentése. Jól segítheti ezt a kocsirakományú küldemények mérlegelése is. A vasúti árudíjszabás I. rész általános fuvarozási feltételek 28. cikk 1. §-a alapján a feladónak a fuvarlevélben nyílvánított kívánságára a vasút a küldemény súlyát megállapítani köteles. A küldemény súlyának megállapítására vonatkozó kívánságnak kell tekinteni azt is, ha a feladó a küldemény súlyát a fuvarlevélbe nem jegyezte be. A súly megállapítása a feladási állomáson. ha ott nem lehetséges. az útvonalon fekvő más állomáson történik.

Ugyanezen cikk 2. §-a felmenti a vasutat ezen szigorú kötelezettség alól akkor, ha sem a feladási állomáson, sem a fuvarozási útvonalon nincs megfelelő mérleg, vagy ha a mérlegelés zavart okozna az üzem rendes menetében. További mentesítést ad e cikk 3. §-a is azzal, hogy felhatalmazza a közlekedés- és postaügyi minisztert bizonyos árunemnek mérlegelés alóli felmentésére. A miniszter élt is ezzel a jogával. Ezek az árufajták az idézett díjszabás 28. cikk 3. § III. kiegészítő határozatában találhatók.

Az említett szabályok gyakorlatilag azt jelentik. hogy a vasútnak megvan a joga a mérlegelés elhagyására. de csak indokolt esetben. A megtagadás okát a fuvarlevél „A vasút bejegyzései" című rovatába kell beírni. Nem elég tehát csak megállapítani, hogy adott esetben nem végezhető el a mérlegelés. mert ez még kellő indok mellett sem ad mentesítést. A megtagadás tényét a fuvarlevélben is rögzíteni, indokolni kell. Ez a legfontosabb! — Ha ezt nem tesszük, akkor hiába hivatkozunk a mentesítésre, mert nem fogadja el sem a fuvaroztató. sem a döntőbizottság. A döntőbizottságnak jelenlegi álláspontja szerint, ha a vasút a mérlegelést kellően bizonyított indok nélkül mellőzi. a kárt viselni köteles. Így születtek meg azok a határozatok, amelyekben a döntőbizottság kártérítésre kötelezte a vasutat olyan esetekben, amikor súlybevalással. de hivatalos mérlegelési kérelemmel feladott kocsirakományú küldeményeknél a rendeltetési állomáson elvégzett utánmérlegelésnél a bevallással szemben hiányt állapítottak meg és a megtagadás oka a fuvarlevélbe nem volt bejegyezve, vagy ha volt is, az ok nem volt megfelelő.

Mit tegyünk, hogy a vasút ne fizessen ilyen fölösleges és indokolatlan károkat?

Első és legfontosabb, hogy az állomások kívánság esetén elvégezzék a kocsirakományú küldemények mérlegelését a feladási állomáson. Ha a feladási állomáson nincs vágányhídmérleg. akkor a kocsit az igazgatóság által kijelölt mérlegelési állomásra kell utalni és a szükséges adminisztrációs intézkedéseket is el kell végezni. A mérlegelésre kijelölt intézkedéseket is el kell végezni. A mérlegelésre kijelölt állomás az odautalt kocsik mérlegelését tartsa elsőrendű feladatának, mert a mulasztás kártérítési kötelezettséggel járhat.

Ha sem a feladási, sem a kijelölt közbeeső állomás nem tudná elvégezni a kért mérlegelést, akkor ennek indokát a fuvarlevél „A vasút bejegyzései" rovatába feltétlenül írja be. E nélkül még akkor sem mentesül a vasút a kártérítési kötelezettség alól, ha a mérlegelést alapos okból nem végezte el.

Az önköltség csökkentése szempontjából ezért nagyon lényeges a mérlegelésre vonatkozó rendelkezések betartása.

Dr. Gazdag József
Szombathely

Teremtsünk rendet a beruházások körül

Hozzászólás

Örömmel olvastam a december 16-án megjelent *Magyar Vasutasban*, hogy szakszervezetünk központi vezetősége a második ötéves terv végrehajtásával kapcsolatos feladatok tárgyalása során a beruházásokkal is foglalkozott. Helyesen jegyzi meg a beszámoló: *rendet kell teremteni a vasútnál folyó beruházások körül is.*

Véleményem szerint

a beruházások gazdaságosabbá tételének nélkülözhetetlen kelléke a helyes beruházási politika.

Ehhez reális távlati tervek szükségesek, hogy gondos előkészítés után kerüljön sor minden beruházásra. Szükséges, hogy a beruházási program kiadásakor annak pénzügyi fedezete is biztosítva legyen.

1961-ben a beruházási hitelek megkésett kiadása sok kapkodást okozott. Megnehezítette az anyagbeszerzést és a kivitelezési munkálatokat is. Javítani kell a *Beruházási Bank* budapesti központjának munkáját is. Ne kelljen hetekig várni, amíg a KPM hitelleadása után a bank intézkedik a hitel folyósításáról.

A helyes beruházási politikához tartozik az is, hogy felhagyjunk az alátervezések minden fajtájával.

Ne úgy érjük el egy-egy beruházás engedélyezését, hogy a valóságosnál alacsonyabb összegben tüntetjük fel annak értékét. Példa erre a *miskolci igazgatóság* területén *Eger* állomás fűtőházi mozdonyszín bővítése. Ez a beruházás 950 ezer forinttal indult. 1960-ra már 2 millióra emelkedtek a költségek és végül hitelhiány miatt elmaradt a befejezés. Hasonló volt a helyzet a *pécsi fűtőházi* öltöző és mosdó építésénél is. Nemcsak a teljes befejezéshez, de még a felszerelési és berendezési tárgyak beszerzéséhez szükséges hitel sem állt rendelkezésre.

Célszerűbb volna, ha úgy terveznénk beruházásainkat, hogy a kivitelezést csak megfelelő előkészítés után kezdenénk el,

amikor már minden anyag biztosítva van. Így elkerülhetnénk a késedelemmel járó veszteségeket, a büntetőkamatokat.

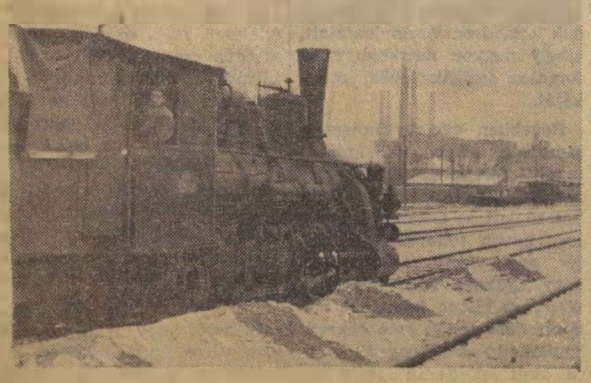
A hitelek késői kiadása miatt rendszerint ősszel és télen építkezünk. A falak beázása és a fagy jelentős károkat okoz. Miért nem lehet az őrház bővítéseket és más munkákat a tavaszi és a nyári időnyben végezni? — Mert vagy nincs hitel, vagy csak a félévi felülvizsgálatkor kapjuk meg a hitelkeretet, de a jóváhagyás rendszerint ilyenkor is késik...

Várnai László
Pécs

Lábatlani pillanatképek



Jávorka József tolatásvezető brigádjával cementszállító tartálykocsik rendezését végzi.



Erős Lajos, a tartalék mozdonyvezetője figyeli a kocsirendezők jelzéseit.

Nyugdíjas-búcsúztatás Szentesen

Több, mint 70 vontatási dolgozó vett részt *Szentesen* három nyugdíjba vonuló mozdonyvezető — *Dobó József, Kallósi Zoltán, Kovács Imre* —, tiszteletére rendezett ünnepségen fűtőházunk főnöke, *Klivényi József* lelkiismeretes munkájuk méltatása közepette adta át munkakönyvét *Dobó Józsefnek*, aki 42 évig, *Kallósi Zoltánnak*, aki 34 évig, *Kovács Imrének*, aki 25 évig dolgozott a vasútnál.

„Jólesik megnézi ezeket a munkakönyveket. mert csak két dátum található bennük: a belépés és a mostani „kilépés" keltezése. Sok nehéz napot értek meg a MÁV-nál a vontatási szolgálatban, de mindig becsülettel helytálltak." — mondta Klivényi József. Kérte, hogy ezután se szakadjanak el a vasúttól, hanem látogassák meg néha az üzemet. ahol mindig szívesen látják őket.

Végül munkatársaik köszöntötték és ajándékozták meg a nyugdíjba vonulókat.

Héjja János

Útjavítás Vácrátót állomáson

A *Vácrátót* állomáshoz vezető út a forgalom és az esőzések következtében nehezen járhatóvá vált. Megjavításához az állomás 100 tonna salakról gondoskodott. A munkálatot a községi tanács, a két termelőszövetkezet, a botanikus kert és az állomás vezetősége december 10-én, vasárnap délelőttre szervezte meg. A társadalmi munkára 106 dolgozó, 16 lófogatos és egy motoros jármű jelent meg. A 480 méter hosszú útszakaszra gyorsan szétkordták a salakot. A bejáró dolgozók végezték el a salak egyengetését, s most ismét járható az út.

Mindössze három óráig tartott ez a jól megszervezett társadalmi munka és az útjavítás megérte a fáradtságot.

R. S.

NEMZETKÖZI *élet*

Kapacitásbővítés beruházás nélkül

Az NDK-ban szocialista munkaközösségek vizsgálják felül a vasúti vonalak átbocsátóképességét. Minden vasutas tudja, hogy a szállítási teljesítmények jó fokmérői a népgazdaság termelékenységének. 1960-ban az NDK vasútja 8,7 millió tonnával több árut szállított, mint 1959-ben. Míg 1960-ban az őszi forgalomban napi 41 500 kocsi került berakásra, 1961-ben már az első negyedévben átlagosan ennyit igényelt a népgazdaság. Ezzel a követelménnyel a meglevő berendezések segítségével kell megbirkózni. A vonalak átbocsátóképessége különös problémát jelent.

1960-ban arról volt szó, hogy az erősen megterhelt *Drezda—Karl Marx Stadt* (hilbersdorfi) vonal kihasználtsága már teljes mértékű. A vasútüzem dolgozói azonban nem nyugodtak bele és felvetették a kérdést; vajon ezt a szakaszt tudományosan elemezték-e már. A válasz nemleges volt. Tény, hogy voltak tapasztalatok. értékelések, de még nem összegeztek és vizsgáltak felül valamennyi tényezőt, amely ennek a 80 km hosszú vonalszakasznak a terhelését és átbocsátóképességét befolyásolja.

A közösség erejével

Először egy húsztagú munkaközösséget alakítottak, amelynek az operatív szolgálati ágak szakértői, így igazgatósági mérnökök, menetrendszerkesztők, diszpécserek, mozdonyvezetők, technológusok, ellenőrök és üzemi dolgozók voltak a tagjai. A munkaközösség elnöke a vasúti üzem főnöke volt.

Valamennyi ebben a körületben dolgozó vasutast röplapokon és gyűléseken tájékoztatták és kétezret közülük megnyertek a közreműködésnek.

A munkaközösség négy csoportra tagolódott. Egy csoport a terhelésnövekedéssel és a vonal megterhelésével, az áruáramlás felderítésével és a tehervonatok kezeléséhez szükséges idővel, a menetrend összeegyeztetésével, a helyi menetrendi előírásokkal foglalkozott. Felderítette mennyi időre van szükség a nagy pályaudvarokon a vonatok menetirányának megváltoztatásához; elemezte a vonatösszeállítás üzemi előfeltételeit. egyszóval összeállította a szükséges időértékeket.

A második csoport a személy- és teherforgalmat elemezte.

A harmadik csoport a mozdonyszolgálattal foglalkozott és felülvizsgálta a gépek és mozdonyok kihasználási fokát. Figyelembe vett mindent, ami a mozdonyok kezelésénél időt vesz igénybe. így az előkészítést, a váltást, a fékpróbát, a szén- és vízvételezést stb.

A negyedik csoport a vonatösszeállító pályaudvarokra összpontosította figyelmét, a kocsik beérkezésével és indításával, a gurítódombok teljesítményével és a vonatösszeállítás technológiájával foglalkozott. A kollégák valamennyi hatótényezőt feldolgoztak. A közreműködő vasutasok értékes adatokkal szolgáltak és egyúttal munkájukat is módosították.

Az eredmény várakozáson felüli

Megérte ez a nagy tudományos elemzés. A kollektíva javasolta intézkedéseket megvalósították, a menetrendeket megváltoztatták és ezáltal nagy gazdasági hasznot értek el. A megtakarított összeg 542 315 márkát tett ki, három új vonatpárt lehetett beállítani, a mozdonyszemélyzetből tizennégyen. a vonatkísérő személyzetből 24-en felszabadultak. Ezenkívül fölöslegessé vált négy fékpróbáló kocsimester és évi 657 tonna szén megtakarítása vált lehetővé.

Erre az eredményre felfigyeltek a többi kerület vasutasai is. A drezdai vasútigazgatóság, amely olyan jó tapasztalatokat szerzett a *karl—marx—stadti* kollektívával, azonnal felülvizsgálta a nemzetközi tranzitforgalommal olyannyira megterhelt *Drezda—Bad Schandau* vonalat. Itt a kutatás kilenc hónapot vett igénybe és 1961. május 28-án szintén a menetrend módosításához vezetett. Három mozdony, 1252 tonna szén, három mozdonylakatos és 51 260 kocsiveszteglőóra megtakarítása vált lehetővé. Az évi haszon 311 000 márkát tett ki.

A berlini vasútigazgatóság a legújabb eredményekről szamol be: sikerült elsősorban a vonatsebességet fokozni és pedig tehervonatoknál 3.8 km-rel óránként, gyorsvonatoknál 8,4 km-rel. Ezáltal a vasútigazgatóság több mint 3 millió márka hasznot hozott a népgazdaságnak.

Röviddel ezelőtt a politikai szervek és a szakszervezetek vezetősége is intézkedéseket hozott, hogy tapasztalatcsere útján általánossá tegyék az értékes tapasztalatokat.

Ezáltal lehetővé vált, hogy a Német Demokratikus Köztársaság vasúti közlekedésében beruházás nélkül újabb tartalékokat tárjanak fel.

Karl—Heinz Gummich

Hogyan alakult a vasúti gördülőanyagok gyártása?

— Nemzetközi áttekintés —

A világgazdasági helyzetet áttekintve megállapíthatjuk, hogy a vasútvonalak villamosítása és dieselesítése általában mindenütt lendületet adott a vasúti gördülőanyag gyártásának. Az utóbbi években azonban a kapitalalista országokban megtört ez a lendület, a termelés visszaesett.

A szocialista országokban egyenletesen és igen gyorsan fejlődik a gördülőanyag gyártás. 1950—58 között a fővonal dieselmozdonyok gyártása 7.7-szeresére, a villamos mozdonyoké 3,7-szeresére, a személykocsiké duplájára növekedett. Azóta sem állt meg a fejlődés.

Mit mutatnak a tavalyi adatok? — A Szovjetunióban a dieselesítésen volt a hangsúly. Egy év alat 30 százalékkal növelték a termelést és több, mint 1300 dieselmozdonyt gyártottak. *Lengyelországban* a villamos mozdonyok gyártása 26, a dieselmozdonyoké 50 százalékkal növekedett. A személy- és teherkocsik gyártása is meghaladta az előző évi szintet. Az *NDK-ban* 36 százalékkal növekedett a személykocsik gyártása, *Csehszlovákiában* jelentősen fejlődött a mozdonygyártás. *Romániában* 29 százalékkal több teherkocsit gyártottak.

A vezető kapitalista országokban 1960-ban valamivel jobb volt az eredmény, mint 1959-ben. de lényegében nem fejlődött a vasúti gördülőanyagok gyártása. Sőt tovább csökkent az *Egyesült Államokban* a mozdonygyártás, *Nyugat-Németországban* a személykocsi termelés, *Angliában* a teherkocsi gyártás, *Franciaországban* a teher- és személykocsik gyártása egyaránt csökkent.

Az *Egyesült Államokban* lényegében már befejezték a dieselesítési programot, s ez indokolja a mozdonygyártás csökkenését. A teherkocsi gyártás visszaesést azonban kétségtelenül gazdasági problémák okozták. *Angliában* szinte katasztrofálisan csökkent a teherkocsi termelés. Ez azt mutatja, hogy a vasúti teherszállítás Angliában még nehezebb körülmények között van, mint az Egyesült Államokban.

Általános jelenség a kapitalista országokban, hogy nem tudják kihasználni a vasúti gördülőanyag gyártó iparág termelési kapacitását. Az eddigi szintet is csak a vasútak korszerűsítésére való törekvéssel sikerült fenntartaniuk. E programok befejezésével labilissá válik az egész iparág helyzete.

H. K.

Mozgó vasúti információs iroda

Az angol vasutak igazgatósága a jövő év elején egy mozgó vasúti és közúti információs irodát létesít, amely Sheffieldet Chesterfildet, Rotherham és Barnsleyt fogja érinteni. Az iroda személyzete az utasoknak mindenre ad felvilágosítást. Különösen nagy gondot fordítanak majd Észak-Wales-nek mint turista területnek a népszerűsítésére.

Elektromos mozdonyok szűrőberendezése

Az elektromos- és dieselmozdonyok kompresszorainak szűrőberendezéséhez eddig lószőrt használtak. A szovjet vasutak lokomotív főigazgatóságának tervező-konstruktori irodájának egy csoportja kapron rostból új szűrőberendezést kísérletezett ki. A berendezés igen tartós, és gépesített tisztításra is alkalmas. Az utóbbi időben ezeket a szűrőberendezéseket állítják be a kompresszorokba a moszkvai, a kazah. kujbisevi és a Volga melléki vonalakon.

Új központi pályaudvar épül Prágában

A közelmúltban jóváhagyták a prágai új központi pályaudvar építési tervét. Eszerint az építkezést 1962 júliusában megkezdik. 1965-ig, a harmadik ötéves terv keretében a pályaudvar első szakasza épül fel. Az új főépület építéséhez a negyedik ötéves tervben fognak hozzá. A pályaudvar föld alatti része egészen a vágányok alá nyúlik.

A közlekedés tervezésének állami intézete által készített terv szerint a második építési lépcső folyamán a mai pályaudvar helyébe új épület kerül. A főpályaudvar mellé egy 8 emeletes igazgatósági épületet építenek, a vágányokhoz 3 alagúton át juthatnak el az utasok.

Körkérdés a jövőről:

Mit vár az új esztendőtől?

Nem véletlen, hogy Szilveszter éjjelén nagy keletjük van a szerencsemalacoknak, a négylevelű lóhereknek, sőt, még a kormos képű kéményseprőknek is. Tudjuk, mindez babona, hóbort. De mi van mögöttük? Semmi azonkívül, hogy mindenki szerencsésen szeretné kezdeni az új esztendőt és boldogan élni az egész új évben.

Így akarjuk ezt most, 1962 küszöbén is. — Persze, nemcsak várunk a szerencsére, de szorgos munkánkkal magunk alakítjuk, formáljuk szebbé az életünket. Mind hosszabb lejáratúak lesznek terveink, nemcsak az országosak, hanem az egyéniek is. Egyéves terveink pedig éppen most készülnek, s erősen fogadkozunk, hogy amit tervezünk, azt meg is valósítjuk. Sok vasutas dolgozóval beszélgettünk egyéni terveikről és megkérdeztük, mit várnak az új esztendőtől. Körkérdésünkre adott válaszaikat mutatjuk be az alábbiakban azok számára, akik esetleg nem tudnak önállóan tervezni.

Rendszeres színházlátogatást

Radványi Tibor forgalmi szolgálattevő Miskolc Tiszai pályaudvar:

— Az új esztendőben megkezdik pályaudvarunk átépítését. E munka segítésében én is szeretném megállni a helyem. Tervezem, hogy családi házunkba bevezetem a vizet és átépítem a fürdőszobát. Az udvarban örökzöld növényekkel szép kertet szeretnék létesíteni. Feleségemmel már elhatároztuk, hogy 1962-ben kislányunkat is magunkkal visszük családi üdülésre. Azt is szilárdan elhatároztuk, hogy havonta legalább egyszer színházba megyünk Budapesten, vagy Miskolcon. Remélem, sikerül majd megvalósítani ezeket, a nem túlzott terveinket.

Jobb beosztást

Simon Franciska jegyvizsgáló, a Keleti pályaudvar dolgozója így válaszolt a címben szereplő kérdésre:

— Elég nehéz beosztásom van. Rendszerint délután kezdem a szolgálatot és másnap reggel végzek, vagy este kezdem és csak másnap délben érek haza. Így sokat kell éjszakázni. Havonta tíz éjszakát sem tölthetek otthon. Szeretném, ha az új esztendőben kedvezőbb beosztásom lenne. Ezenkívül van még egy óhajom: társbérletben lakom, s szeretném, ha 1962-ben a társbérlőim is többet takarítanának, jobban szeretnék a tisztaságot.

Aldunai utazást

Kiss János a miskolci járműjavító vezetője:

— Vállalatunk jól áll, hiszen december 22-én teljesítettük a tervet. Túlteljesítésképpen még 58 kocsi jóvizsgát és 10 közepjavítást készítünk, hogy sikerrel zárjuk az évet. Mint vállalatvezető azt várom, hogy az új évben is sikeresen dolgozzunk, mint magánembernek csak az a kívánságom, hogy a feleségemmel aldunai hajóútra mehessek a nyáron.

„Bútorra gyűjtünk"

Szerbin Józsefné irodavezető, miskolci fiatalasszony. Szeptemberben volt az esküvője.

— Most a szüleimnél lakunk, de szükségünk lenne nagyobb lakásra. Ezért pénzt kell gyűjtenünk jövőre, hogy bútort vehessünk, ha sikerül nagyobb lakáshoz jutnunk. Férjem tervezi, hogy az új esztendőben tovább tanul. Remélem, ez is sikerülni fog.

Baleset nélkül

Andó János motorvezető a Déli műszaknál. Tapasztalt vasutas: 10 évig vezetett gőzmozdonyt, 13 éve motorvonatot.

— Két különböző dolgot bárok az új esztendőtől — mondta. — Szeretnék baleset nélkül dolgozni 1962-ben is. Ez számomra a legfontosabb. Magánéletemben nem valami örvendetes esemény előtt állok. El akarok válni a feleségemtől, mert nem értjük meg egymást.

Több megértést az utasoktól

Pogány Györgyné személypénztáros Kazincbarcika állomáson:

— Elég nagy nálunk a személyforgalom. Az utasok rendszerint az utolsó pillanatban érkeznek és a pénztár előtt nagyon türelmetlenek. Az új esztendőben több megértést, türelmet várok az utasoktól. Férjemmel, aki az ormosi bányaüzem statisztikusa, elhatároztuk, hogy 1962-ben veszünk egy szép televíziót, mert ez a két gyermekünk számára is sok örömet jelent majd. Ezenkívül még azt szeretném, ha kisfiamat felvennék végre a lakásunk közelében levő óvodába.

Új rádiót

Lugosi József vonatvezetővel, aki érdemes vasutas és kiváló dolgozó, Szuhakálló—Mucsony állomáson beszélgettünk a jövőről.

— Az új esztendő folyamán, pontosan április 16-án lesz 25 éve, hogy a vasúthoz kerültem. Jó egészségben szeretném megünnepelni ezt a jubileumot. Nagy gyermekeim vannak. Leányom rövidesen gyógyszerész technikusi oklevelet szerez, a fiam vegyésznek készül. Azt kívánom, hogy 1962-ben is jól tanuljanak. Egyébként különleges vásárlási terveink nincsenek, csak a régi vezetékes rádiót szeretném új rádióra kicserélni.

Ime, ahány ember, annyiféle terv, remény, várakozás az új esztendő felé. Szavaikban a bizakodás hangja cseng, s velük együtt kívánjuk: legyen békés, boldog évünk 1962.

Lőrincz János

Hogyan segíti a Heves megyei bizottság az alapszervezeti választások előkészítését

A szakszervezeti választásokat a SZOT Elnöksége 1960. április 27-i határozatának szellemében kell végeznünk. El kell érnünk tehát, hogy a választásokkal növekedjék a vezetés színvonala, hatékonyabbá váljon a szakszervezeti munka, növekedjék a társadalmi aktívák száma.

Kibővített aktívahálózattal

Hogy megyénk területén a választások során érvényt szerezzünk a határozatnak, alapos körültekintéssel fogtunk hozzá az előkészítéshez. A választások lebonyolítására munkatervet készítettünk, amely részletesen felöleli a tennivalókat. Az aktívahálózatot kibővítettük. Olyanokat kértünk fel segítségre, akik jártasak a szakszervezeti munkában, a választások előkészítésében, lebonyolításában.

A kibővített megyei bizottsági ülésre — amelyen a választásokkal kapcsolatos teendőket beszéltük meg — meghívtuk az aktívákat is. Ezen az ülésen vitattuk meg a választások idején sorra kerülő összevonásokat is.

Az összevonásokkal az a célunk, hogy a szakszervezeti bizottságok létszámának csökkentésével több segítséget adhassunk az alapszervezeteknek. A legalkalmasabb vezetők megválasztásával erősödjenek a helyi szervek politikailag és gazdaságilag egyaránt.

Ma a vezetőszervek legfontosabb feladata, hogy a felsőbb szervek határozatainak a végrehajtását szervezzék és a határozatból adódóan megszabják saját területükre a feladatokat. Ahhoz, hogy a határozatokat helyesen tudják szervezni, jól képzett vezetőkre, káderekre van szükség. A rendszeres kádernevelés mellett a választások idején előtérbe kerül a vezetésre legalkalmasabb káderek kiválasztása.

A káderképzés

Megyebizottságunk a káderek továbbképzésére és a választásra való felkészülés érdekében háromhetes szb-titkári iskolát szervezett 30 fővel. A tanfolyam eredményessége máris érezhető tevékenységükben. Fontos kérdésként kezeltük a részortfelelősök oktatását is. Több esti tanfolyamot szerveztünk azzal a céllal, hogy a részortfelelősök megismerjék feladatkörüket és tudják irányítani azok ellátását.

Hogy alapszervezeteink alaposan felkészülhessenek a választásokra, szb-titkári értekezleten részletesen megtárgyaltuk a tennivalókat. Külön hívtuk össze azoknak az alapszervezeteknek a titkárait, ahol a választások során összevonásokat eszközlünk, és külön azokat, ahol összevonások nem lesznek.

A szakszervezeti bizottságoknak megküldtük a megyei bizottság választási munkatervét, hogy az annak alapján elkészített munkatervükben részletesen szabják meg a tennivalókat. Az szb-k munkatervét megkapták a megyei bizottság részéről kijelölt patronálók is. Ezek birtokában hathatósabb segítséget tudnak nyújtani, jobban tudják ellenőrizni a határidők betartását.

A megyei bizottság minden tagja két alapszervezetet patronál. Jut tehát idejük közreműködni a bizalmi, a műhelybizottsági, valamint a szakszervezeti bizottsági választásoknál egyaránt.

Reméljük a sikert

Nagy gondot fordítottunk a választások sikeres előkészítése érdekében a decemberi taggyűlésekre. A patronálók részt vettek az előkészítésben, ott voltak a taggyűléseken. Ezeken már megválasztották a jelölő bizottságok tagjait, akiknek az lesz a feladatuk, hogy a tagság között tevékeny felvilágosító munkát fejtsenek ki azirányban, hogy a legképzettebb, legrátermettebb, a legmegbecsültebb elvtársak kerüljenek funkcióba. Hogy a jelölő bizottságok is helyesen töltsék be szerepüket, január elején összehívjuk őket egy értekezletre, ahol részletesen megtárgyaljuk a teendőiket.

Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy szakszervezeti bizottságaink eredményesen foglalkoznak a választások előkészítésével. Gondot fordítanak a munkaterveikben foglaltak végrehajtására. Az aktivitást értékelve úgy véljük, hogy megyénkben zökkenőmentesen fog lezajlani a szakszervezeti választás.

Rékasi István,
a Heves megyei bizottság titkára

HÉTKÖZNAPI GONDOK FERENCVÁROSBAN

Kicsit nyersen, ridegen mondta az állomásfőnök, aki szégyelli is, fáj is neki, de nem titkolhatja és nem is akarja titkolni:

— Több árut kell szállítanunk, több vonatot kell indítanunk, mint az előző években, gyorsabban kellene dolgoznunk, de valahogy nem úgy megy, ahogy szeretnénk.

Udvarhelyi István Ferencváros állomásfőnöke nem kertel, ő maga mond el mindent.

— Nem tudjuk gyorsan rendezni a vonatokat. Lassítja a munkát a sok befutó szerelvény.

Apámtól tanultam meg, aki mozdonyfűtő volt, és familiámtól, amelynek majdnem minden tagja vasutas, hogy Ferencváros vasúti csomópont a vasúti közlekedés lüktető szíve, amely minden percben új és új szerelvényekkel táplálja a közlekedés szerteágazó érhálózatát. Nagyon fontos, hogy jól működjék ez a szív, mert dobbanását érzi *Sopron, Záhony, Nagykanizsa, Szeged, Szolnok, Debrecen, Miskolc, Ózd, Dorog* és az egész ország.

★

Mi az oka annak, hogy Ferencváros vasúti csomópont „hullámvölgyben" van?

Vannak, akik munkaerőhiányra hivatkoznak. Azt mondják, nyáron még csak könnyebb volt a helyzet. Ha hiányoztak a kocsirendezők, a sarusok, a vonatkísérők, vagy mások, beálltak a csatasorba azok, akik pihenni térhettek volna. Most sokkal nehezebb a helyzet. Este köd terpeszkedik a pályaudvarra, nehezebben gurulnak a kocsik, több dolga van mindenkinek. Stiegelmayer elvtárs, a fűtőház helyettes főnöke is közbeszól.

— Nálunk is ez a helyzet. A nyáron kiképeztünk 45 fűtőt segédmozdonyvezetőnek, mégis személyzeti gondunk van.

Bizonyos fokig az is problémát okoz, hogy rengetegen járnak be vidékről. Márpedig őket nehezebb a másodpercre beosztott szolgálati rendbe bekapcsolni. De nem sokat segítenek a vidéki nagyállomások sem. Rendezetlenül küldik a vonatokat. Gyakran olyan szerelvényt is szét kell „szedni", amelyet irányvonatként lehetne továbbítani.

★

— A többletmunka, kétségtelen, sok nehézséggel jár — kapcsolódott a beszélgetésbe *Elek György*, a csomóponti pártbizottság titkára. — *Igaz, a jövőben sokkal bátrabban kell hozzányúlni az új megoldásokhoz, amit a tudomány kínál nekünk. De az is igaz, hogy első az ember.*

Itt szinte megforrósodnak a mondatok:

— Az alapszervezetekben szinte naponta tárgyalják a munka problémáit. Egy-egy taggyűlés lassan már valóságos termelési tanácskozássá válik. Naponta érkezik „alulról" javaslat egy-egy részletkérdés megoldására. A vezetőségválasztó taggyűléseken, a kommunisták aktívaértekezletein is a munkáról esett a legtöbb szó.

★

Egy félórát időztem a szakszervezeti bizottság irodájában. Ez alatt gyakran kopogtak. Milyen ügyben? Segély, lakás, családi és munkaügyben egyaránt.

A dolgozók bizalommal kopognak a szakszervezeti bizottság irodájának ajtaján, mert ott minden ügyben eljárnak, s ha jogos kérésről van szó, nem restelnek magasabb fórumhoz fordulni.

Nemcsak a dolgozók, hanem az állomásfőnök is joggal bízik a szakszervezeti bizottság mozgósító erejében.

De talán hadd beszéljen *Krémer Ferenc* szb. titkár.

— A műszakok között élénk a verseny — mondotta. — *Az eredményeket tíznaponként értékeljük. Ilyenkor részletesen elemezzük, melyik műszak ért el jobb eredményt a menetrendszerűségben, az átlagos terhelésben, a kocsitartózkodás csökkentésében, a kocsik kihasználásában, melyik műszak hol tart az élüzem szint teljesítésében. Eligazítások idején a dolgozók azt is megtárgyalják, milyen intézkedéseket kell tenniök új sikerek eléréséért.*

Ferencvárosban nem talál a látogató beporosodott versenytáblákat. S ami a legörvendetesebb, a szocialista brigádok küzdenek az élvonalban. Ötvennyolc ilyen brigád vizsgálja, elemzi, kutatja, hol van még tennivaló. Erre a versenyre valóban támaszkodhat a gazdasági vezetés.

★

Hogy mutathatna pár mozaikszem hű képet egy nagy pályaudvar dolgos hétköznapjáról. Legfeljebb nagy vonásokban felvázolhatja a gondokat-terveket. Egyet azonban tükrözhet és kell, hogy tükrözzön. Azok, akik ilyen lelkesen munkálkodnak, akik enynyire őszinték és bátrak önmagukkal szemben is, és ennyi rajongással szeretik a „pályát", azok nem maradhatnak sokáig hullámvölgyben.

Horváth B. Jenő



37 évi szolgálat után 1962. január 1-én megy nyugdíjba Hegyi János műszaki főfelügyelő, a Keleti fűtőház főnöke. Az óév utolsó napjait is a fűtőházban töltötte. Képünkön éppen a mozdonyfelvigyázók munkáját ellenőrzi.

Festik a kalocsai állomást



Népművészeti szempontból ritkaságszámba megy Kalocsa állomás felvételi épülete. Helyiségeinek falait kézi festésű virágok, minták díszítették. Most az állomás tatarozása során a kalocsai népművészeti ház ügyes pingáló asszonyai ismét feldíszítik a falakat a mezők virágaival. Az épületben megforduló utasok csodálattal nézik ezt a művészi munkát. Képünkön Vén Lajosné népművész festi a váróterem falát.

Kitüntetés, jutalmazás

Az 1961. első felében végrehajtott normarendezések alkalmából különösen eredményes munkát végző dolgozókat kitüntetésben, illetve jutalomban részesítették. A kitüntetettek és jutalmazottak névsora:

Munka Érdemérem kitüntetést kapott:

Kalmár Lajos m. vez. főellenőr Északi Jj. ÜV.

Miniszteri elismerésben részesült:

Darányi László m. felügy. Landler Jenő Jj. ÜV., Teszéri György m. tan. KPM I 2. szakoszt., Peresztegi József főint. KPM 1/2. szakoszt.

Pénzjutalomban részesült:

Bálint László v. titkár KPM 1/7. szako., Csuti László főint. Dunakeszi Jj. ÜV., Csák László m. int. Szolnoki Jj. ÜV., Kapos Ferenc m. vez. főell. Szombathelyi Jj., ÜV., Kovács István vez. főell. Északi Jj. ÜV., Pálfi József m. ellenőr Székesfehérvári Jj. ÜV., Silye Barnabás m. főint. Miskolci Jj., ÜV., Rózsa Sándor főint. Záhony áll., Kiss Sándor m. felügy. Közp. Normairoda, Kövi József m. ellenőr Közp. Normairoda, Zombori Gyula m. int. Közp Normairoda, Mester László m. int. Közp. Normairoda, Pesti Kálmán m. főint. MÁV Gépjavító ÜV.. Szendrő Jánosné főir. kez. MÁV Fatelítő ÜV.

Kedvező mérleg

Kedvező mérleggel zarja az óévet a *békéscsabai pályafenntartási főnökség*. A főnökség dolgozói az alépítményi munkáknál 100, a magas, a felépítményi, a híd és az iparvágány munkáknál 100,1 százalékos eredményt értek el. Ez a jó eredmény a megszilárdult munkafegyelem révén vált lehetővé.

A műszaki vezetők közül *Küri Károly, Hortobágyi Ádám, Dénes József* és *Lengyel József* végeztek különösen jó irányító munkát. Külön dicséretet érdemel munkájáért a *békéscsabai VII. és VIII. szakasz, a sarkadi XII. és a mezőtúri II. szakasz*, mert a legtöbbet adták a terv teljesítéséhez.

Most a téli forgalom segítésén fáradoznak dolgozóink.

Boldizsár Gyula

„Elvarázsolt kastély" a Baross téren

Látogatás a Pályaalkalmassági Vizsgáló Állomáson

Ahogy vezetőnkkel szobáról szobara jarunk, különösnél különösebb, az avatatlan nézö szemében egészen érthetetlen dolgok történnek előttünk. Hirtelen fények villannak fel, majd kialszanak. Gepi szerkezetek zakatolnak, amelyeket különbözo, feszült figyelemmel dolgozó emberek hoznak mozgásba. Első pillanatra úgy tünik, mintha a budapesti Vidám Park elvarázsolt kastélyába jutottunk volna . . .

A MÁV Pályaalkalmassági Vizsgáló Állomásán járunk, hogy azoknak, akik még sohase kerültek vele kapcsolatba, bemutassuk hogyan dolgozik, mit végez ez az országos jelentőségű, igen hasznos intézmény.

Egy villanó-táblán erősebb, majd halványabb fényjelek gyúlnak ki. Ezzel a vele szemben álló készüléknél ülő férfi színfelismerő képességét vizsgálják. Az egyik falon különböző színekből összeállított mozaikrészecskék közt elhelyezett számjegyeket és betűket kell gyorsan felismerni. Ily módon azt állapítják meg, hogy a vizsgálatra bocsátott egyén milyen hamar és milyen biztonsággal képes meghatározni a távoli környezet szineibe olvadt tárgyakat.

Ki hogyan lát, hall

Amott egy mozgásba hozott állványon az illető egyensúlyérzékét kísérletezik ki. Ha kileng az egyensúlyból, azt egy váratlanul megszólaló duda jelzi. Egy másik szerkezetnél a fel-felvillanó fényeket kell azonnal eloltani s a közben felharsanó dudákat kell rögtön elhallgattatni. Ebből megtudható, hogy a jelentkező hogyan reagál egy másodperc töredéke alatt egy látásos vagy egy hallásos ingerre.

Azokat, akik mozdonyvezetők akarnak lenni, többek között egy szabályos mozdonyfülkébe állítják és a szemközti táblán kigyulladó jelzésekre az előzetesen megbeszélt mozdulatokat kell végezniök a mozdonyokon található karokkal és fogantyúkkal. Mind az előbbi, mind az utóbbi kísérlet eredményét egy gép szalagra rögzíti.

Egy teljesen elsötétített szobában elhelyezett műszerrel a homálybeli látóképességet, az ahhoz való alkalmazkodást vizsgálják. Ennek kapcsán megállapítják, mi az a legkisebb fénymennyiség, amelynél a megvizsgált egyén már felismer egy jelzést, és hogy milyen a fényhez, illetve a sötéthez való alkalmazkodó képessége.

Ezenkívül sokféle vizsgálaton kell keresztülesnie, annak, aki a vasúti közlekedésben közvetlenül részvevő foglalkozást akarja élethivatásul választani. Mindezek előtt azonban egy alapos általános orvosi vizsgálaton kell keresztülesnie, amikori megvizsgálják a látási élességét, szív- és érrendszerének működését és idegrendszer-állapotát. A vizsgálatok kiterjednek az elfáradás mérésére, a kéz remegésére, a pontos, fegyelmezett munkamozdulatok biztonságára is.

Az intézmény rendeltetése

Az első benyomások után, amelyek azonban mégiscsak bizonyos felszínes tapasztalatokat nyújthatnak a laikus számára, szükségesnek tartottuk, hogy az intézmény vezetőjével, *dr. Horváth László*val is beszéljünk. Megkértük, mondja el olvasóinknak, mi az intézmény célja, hogyan végzi munkáját, milyen terveik, elképzeléseik vannak a jövot, a további fejlődést illetően. Horváth elvtárs a következőkben ismertette az állomás szervezetét és működését:

— Az intézetet a vasutasszakszervezet javaslatára 1946-ban hozták létre. Egyrészt azzal a rendeltetéssel, hogy a második világháború alatt alaposabb vizsgálat nélkül alkalmazott, kétséges képességű dolgozók felülvizsgálatát elvégezze, továbbá az újonnan erre a pályára jelentkezők alkalmasságára vonatkozóan az illetékes szerveknek javaslatokat tegyen, emellett állandóan és rendszeresen tudományos kutatásokat folytasson a foglalkozási ártalmak és a baleseti tényezők okainak felderítésére.

Intézetünk, amely a vasútegészségügyi szolgálat keretében működik, tulajdonképpen három részlegből áll. A Baross téri állomáson kívül hasonló szervet tartunk fenn a Dob utcában, az autó-, autóbusz- stb. vezetésre való alkalmasság kivizsgálására. Van még egy másfélmilliós beruházással készült mozgólaboratóriumunk is, amely az állandó tudományos ellenőrző és adatgyűjtő munkát végzi. A három részleg közös vezetés alatt dolgozik.

Büszkén mondhatom, hogy az alapítástól kezdve mindent magunk hoztunk létre. Még a vizsgálatoknál használt műszereket is házilag készítettük el. Azokat főkonstruktőrünk, *Szakál József* szerkesztette, amivel jelentékeny devizakiadást sikerült megtakarítanunk. *(Szakál elvtárs többszörös kiváló újító, s tudtunkkal rajta kívül többen is méltán büszkélkedhetnek az intézet dolgozói közül ezzel a kitüntető címmel.)* **Kósa Lajos**

(Folytatjuk)

Munkavédelmi újdonságok

A téli felkészülés tapasztalatai

A téli felkészülés tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a szolgálati helyek túlnyomó többsége igyekezett megtenni azokat az intézkedéseket, amelyek elősegítik a téli forgalom sikeres lebonyolítását, ezen belül a dolgozók munka és szociális körülményeinek javítását.

A megyebizottságok munkavédelmi felügyelői rendszeres munkavédelmi ellenőrzéseik során tárják fel a meglevő hibákat és műszaki kiírásaikban hívják fel a szolgálati vezetők figyelmét a hibák pótlására. Így sikerült néhány olyan régen húzódó hiányosságot felszámolni, melyeket már több üzemi szemlén újból és újból megállapítottak, de még nem intéztek el. Például a *debreceni fűtőházszín* kapujának rendbehozását, a munkahelyek beüvegezését, *Debrecen állomáson* a gurítónál levő őrhelyek rendbehozását.

A téli felkészülés helyes végrehajtása tervszerű munkát követelt. Ennek megvalósítása érdekében szakszervezeti bizottságaink többsége munkatervébe foglalta a szükséges teendőket, s ugyanakkor szb. vezetosegi értekezleten targyalta meg annak mikénti végrehajtását. A Keleti Fűtőháznál a szakszervezeti bizottság a munkavédelmi orség tagjain keresztül, valamint a bizalmiak bevonásával megszervezte az első telesek patronálását. Felelősüket jelöltek ki a vonalakon a melegítő ital ellátásának ellenőrzésére.

Az eredmények mellett tapasztalni olyan hibákat is, amelyek visszahatnak a dolgozók munkakedvére. *Szarvas állomáson* például számos hibát állapított meg az ellenőrzést végző bizottság: az alátétfák szétszórtan hevertek, a II. őrhelyen két ablak volt papírral beragasztva, a váróteremben és az utas wc ablakai hiányosak. *Amikor a bizottság az állomásfőnöknek a hiányosságokat felsorolta, azt válaszolta, hogy a pályamester nem végezteti el a munkát.* Javasolta, hogy a bizottság szóljon a pályamesternek a hiányosság megszüntetése érdekében, azonban ő, aki naponta találkozik a pályamesterrel, ezt nem teszi.

Egyes helyeken elmulasztották a kötelező üzemszemlék megtartását. *Cece állomáson* augusztus, szeptember és október hónapban nem tartottak üzemszemlét. Ezért bírságban részesültek.

Hianyosság tapasztalható a melegitőital kiszolgáltatását illetően is. Előfordult olyan eset is, hogy a melegítőital kiszolgáltatásával foglalkozó dolgozó nem rendelkezett a szükséges egészségügyi vizsgálattal. Ilyen esettel *Csoma—Szabadi GV.-nél, Szabadbattyán GV-nél, a barcsi szertárnál, a nagydorogi pályamesteri szakaszon találkoztunk.*

Egyes helyeken a dolgozók felvetették a fűtés elégtelenségét. Hatvan fűtőház újonnan létesített öltöző és fürdő helyiségeiben például a fűtés annak függvénye, hogy a *mozdonyfelvigyázó kiállít-e mozdonyt fűtésre vagy sem.* Az ellenőrzés napján például nem volt fűtés.

Az ilyen hiányosságok jogos elégedetlenséget váltanak ki a dolgozók körében, és sokszor nem a legkedvezőbb módon nyilatkoznak azokról a vezetőkről, akik az ezirányú ellenőrző munkát elhanyagolják. *Szakszervezeti bizottságainknak is sokkal következetesebben kell foglalkozniuk az ellenőrzéssel, s a törvényben előírt jogok maradéktalan érvényre juttatásával.*

38 524 tonna szén...

Az idén is jó eredményeket ért el a miskolci igazgatóság vontatási szakszolgálata. Igaz, hogy mozdonyállagunk havi átlagban 4-gyel csökkent az elmúlt évihez viszonyítva, de a 100 etkm-re eső teljesítmény 3 4 százalékkal emelkedett.

E szép szállítási eredmény mellett a kiszabáshoz viszonyítva 38 524 tonna szenet takarított meg vontatási szolgálatunk. A mozdonyok jó karbantartása és a személyzet fegyelmezett munkája tette lehetővé ezeket a kiváló teljesítményeket. Kedvezően alakultak eredményeink az igazgatóságok egymásközötti versenyében is. Például a gazdaságos mozdonyfelhasználásnál a 103 %-os szinttel szemben 107%-os eredményt értek el és a fajlagos önköltségnél a tervezetthez viszonyítva 3%-os megtakarítás mutatkozik. Jó eredmények vannak a mozdonyfordulók betartásánál és a termelékenység többi tényezőinél is.

Az utóbbi időben azonban visszaesés tapasztalható a személy- és a tehervonatok menetrendszerűségében. Ezért a vontatási szolgálat vezetői és dolgozói a forgalmi szolgálat dolgozóival karöltve most a menetrendszerűség javításán fáradoznak. A miskolci igazgatóság vontatási szakszolgálatánál jelenleg több, mint száz munkabrigád küzd a szocialista címért illetve oklevélért. Lendületes munkájuk bizonyára jövőre is nagy segítséget ad a második ötéves terv szállítási feladatainak végrehajtásához.

Fekete László
Miskolc

Tartsanak lakógyűléseket

Országos viszonylatban sok szolgálati lakása van a vasutunknak. A lakóknak általában igen sok óhajuk, panaszuk van, de nem mindenki keresi fel azzal az illetékes helyet, hanem csak a szomszédoknak panaszkodik.

Ezért javaslom, hogy a MÁV szolgálati és intézeti lakások lakói részére évente legalább egyszer tartsanak lakógyűlést. S ezen képviseltesse magát az illetékes igazgatóság. Bizonyos vagyok benne, hogy nagyon sok problémát meg lehetne oldani, ha a MÁV, mint „házigazda" is közelebb kerülne a szolgálati lakások lakóihoz.

B. Gy.

A Hivatalos Lapból

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

50. számból: 128 936/1961. I/2. B. Az utazószemélyzet változó illetményeinek szabályozása tárgyában kiadott 3224/34/1956. I/4. B. számú rendelet kiegészítése.

130 325/1961. I/3. A. Békés-Vésztő, Ludad-Vizesfás közötti keskeny nyomközű vasútvonal forgalmának beszüntetése, és közutakra való átterelése.

Látogatóban Zalaegerszegen

6 óra 24 perc! A pontosságot mi massal viszonozhatná az ember — hálásan tekint a kis 375-ös masinára és az ablakán könyöklő mozdonyvezetőre. S ha az utas történetesen gyakran utazik errefelé, és mindig elégedett a közlekedésével, szívesen vállalkozik arra, hogy írjon valamit a zalaegerszegi vasutasokról.

Zalaegerszeg állomás felvételi épületét nemrégen tatarozták. Mindenütt rend és tisztaság. A várótermekben kellemes meleget áraszt a központi fűtés, s az Utasellátó szépen berendezett éttermében jólesik a reggeli. A modern zenegép kinek-kinek kívánsága szerint szolgáltatja a muzsikát.

A forgalmi irodában serény munka folyik. Kint, a falon „jól szerkesztett" versenytábla dicséri a forgalmi szolgálat legjobbjait. A fedett peron végén motorok és kerékpárok sorakoznak: a környékről bejáró vasutasok járművei. Az egyik vágányra most éppen tehervonatot soroznak a kocsirendezők, s a vonatkísérő brigád már a készülő vonat mellett szorgoskodik. A raktáriaknak is bőven kijut a munkából: a rakodó telve mindenféle áruval.

Téli nehézségek

A fűtőház dolgozóinak sok okuk lenne a dicsekvésre. *Kiss Róbert* fűtőházfőnök azonban az újabb feladatokról beszél.

— A tél fokozottabb követelmenyek elé állítja a vontatási dolgozókat. Mozdonyaink főként 275 és 375-ös sorozatúak. A kis gépek természetesen kevesebb kocsit képesek fűteni, a csökkentett szerelvényeken pedig zsúfoltság támad. Sok panasz származik abból is, hogy a *zalalövői* vonalon, sőt ha megszorulunk, a többin is E kocsikat kell még közlekedtetnünk.

Motorvonataink lassan kicsiknek bizonyulnak. Ezen úgy segítünk, hogy dupla szerelvényt indítunk: 2 motorral, 4 pótkocsival. A motor-mellékkocsik kályhái különböző rendszerűek. Nincs panasz a 12 órán át — újratüzelés nélkül — égő aknás kályhákra. A kis kályháknál azonban, melyeket a jegyvizsgálók és az utasok fűtenek, előfordul, hogy a tűz kialszik, s a kocsiban hideg van. Az ilyen hibákat a forgalom dolgozóival közösen igyekszünk megelőzni.

Az emberekkel helyesen bánni nehezebb feladat, mint a gépeket irányítani. Nagyon fontos, hogy mindenki szívvel-lélekkel dolgozzon.

A szocialista brigád címért folyó küzdelem átformálja az embereket — folytatta a fűtőházfőnök. — S erre nagy szükség van nálunk azért is, mert a nehézségeket csak öntudatos emberekkel tudjuk leküzdeni. Fűtőházunk majdnem 100 évvel ezelőtt épült. 1945-től azonban megháromszorozódott a mozdonyok száma és teljesítménye.

Itt épült ki az ország egyik legjelentősebb olajvidéke. A megyeszékhely is ipari központ lett. Új gyárak épültek, s egyedül a ruhagyár dolgozóinak kérésére három pár vonatot közlekedtetünk. A város lakossága 15 év alatt tizennégyezerről, huszonhétezerre növekedett. Ezzel a fejlődéssel összhangban korszerűsítették és tovább korszerűsítik fűtőházunkat. Tavaly új fordítókorongot kaptunk. Az állomás új vízdarui bőven ontják a vizet, s a vonalakról is kihalnak a kisteljesítményű gőzdaruk. Mindez lehetővé teszi a forgalom gyorsítását.

Személyzetünk nagy része rendszeresen tanul. Az idén két általános iskolai osztályt indítottunk. A VII. és a VIII. osztályba mintegy harminc vontatási dolgozó jár és a technikumban is ott van egy-két lakatosunk és néhány műszaki beosztású munkatársunk. Hetvanan vesznek részt a politikai oktatásban és 14 brigád harcol a szocialista címért. Ezek közül három brigád már a cím tulajdonosa.

Nagyon büszkék vagyunk a 275—078-as mozdony személyzetére, *Ferenczi István* és *Simon József* mozdonyvezetőkre, *Németi IV. István* és *Molnár III. Ferenc* fűtőkre. Vállalták, hogy fővizsgától fővizsgáig — öt éven át — főjavítás nélkül üzemeltetik mozdonyukat. Ezzel mintegy 100 000 forintot lehet megtakarítani. Az öt esztendőnek már eltelt a fele, s mozdonyuk olyan, mintha most jött volna ki a műhelyből. Ferenczieknek már vannak követőik, de nagyon kell igyekezniük, hogy méltó versenytársak lehessenek.

Nem mindennapi történet

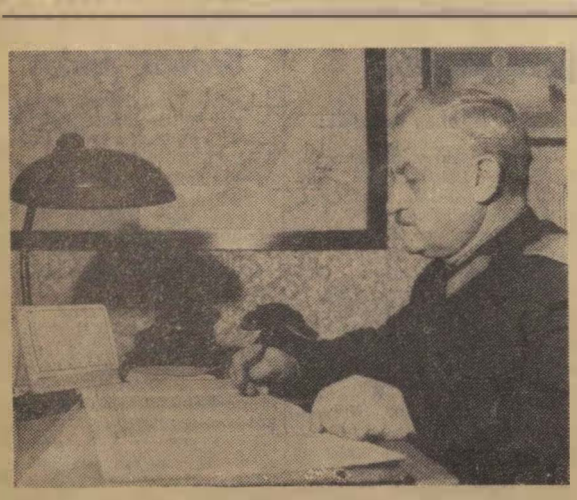
Befejezésül álljon itt még egy epizód a zalaegerszegi fűtőház életéből. Ez is nagyszerűen példázza az emberek öntudatának megváltozását.

Néhány évvel ezelőtt *Bécsi György*, az egyik kazánkovács elvesztette egyik lábát. Egy év múlva meggyógyult és, hogy segítsünk rajta, éjjeliőri állásba helyeztük. Ő azonban búskomor lett. Később megtudtuk tőle, hogy felesleges személynek tartja magát.

— Látom én — mondta —, hogy erre az állásra nincs szükség.

A fűtőházfőnök ezután beszélt a motorszerelők szocialista címért küzdő brigádjával, akik aztán vállalták a volt kazánkovács átképzését. Ezután mintha kicserélték volna ezt az embert. Rendkívül szorgalmas és talán két lábbal sem dolgozott annyit, mint most. Mondta is azóta, hogy egyik lábát el kellett vesztenie ahhoz, hogy megtalálja a józan eszét. Értékes ember lett, van jó szakmunkásfizetése, életcélja és ehhez segítették hozzá a fűtőház szocialista úton járó dolgozói.

Kovács József



Tóth Sándor vezető főellenőr jó szakember, megbecsült dolgozó Pápa állomáson. 41 évi szolgálat után 1962 januárjában nyugdíjba megy.

Névadó ünnepség a BVKH-ban



A KISZ alapszervezet kezdeményezésére elsoízben rendeztek névadó ünnepséget a BVKH-ban. Itt nyerte el az *Annamária* nevet *Pálinkás Mihály* KISZ vezetőségi tag kislánya.

A családias hangulatu ünnepségen képviseltette magát a VI. kerületi Pártbizottság is. A hangulatnak megfelelő műsort adtak a *MÁV Tisztképző Intézet* hallgatói, valamint a *Szív utcai Általános Iskola* úttörőcsapatának énekkara és szólistái.

A hivatalos aktus után a szakvezetés, a BVKH társadalmi szervezetei, a szülők munkatársai ajándékokkal és jókívánságokkal halmozták el a boldog szülőket és a kis Annamáriát. A névadó ünnepség után klubnapot rendeztek a fiatalok.

Képünkön (Kovács László felvétele) *Agoston Zoltán*, a VI. kerületi Tanács VB anyakönyvvezetője ünnepi beszédében arra hívja fel a szülőket és a névadókat, hogy neveljék a kis Annamáriat a szocialista társadalom méltó tagjává, a hazához hű állampolgárrá.

MI ÚJSÁG A NAGYKANIZSAI MŰVELŐDÉSI OTTHONBAN?

Amikor meglátogattuk a nagykanizsai vasúti csomópontot, elsősorban arra voltunk kíváncsiak, hogyan teljesíti hivatását a csomópont művelődési központja, a vasutas kultúrotthon. Első benyomásunk lehangoló volt. Az egyemeletes épület külseje kopott. A fából készült kapuról és a rajta levő hirdetőtábláról már régen lemállott a festék. Az előcsarnok sem nyújt szívderítő látványt. *Altai József*, a kultúrotthon igazgatóhelyettese azonban megnyugtatott:

— *Igéretet kaptunk az SZMT-től, hogy 1962-ben tataroztatni fogják a kultúrotthont. Ezt már nagyon várjuk. Van azonban egy hasonlóan nehéz problémánk. Berendezési tárgyaink is erősen kopottak, s különösen a székek vannak rossz állapotban. Rövidesen kirhatjuk majd a kapunál, hogy „széket mindenki hozzon magával", mert nincs pénzünk a berendezési tárgyak pótlására, vagy javítására . . .*

Az előcsarnokban, ahol a büfé van és a földszinti termekben sok az új szék. Ezek azonban a helyi vendéglátóipari vállalat tulajdonát képezik. — Ha bezárnák a büfét, a társalgókban már nem volna ülőhely.

Nem a gondatlan használat, hanem a nagy forgalom viselte meg a berendezési tárgyakat. Naponta több, mint ezren keresik fel a kultúrotthont.

A látogatókat nemcsak a könyvtár, a mozi, a televízió vonzza ide, hanem az élénk klubélet is. Jól működik a fotoklub, a háziasszonyok klubja és most szervezik az ifjúsági klubot is.

Háziasszonyok, fiatalok klubja

A fotoklub tagjainak többsége vasutas. Jól felszerelt laboratóriumuk van. Április 4-én és a vasutasnapon önálló kiállítást rendeztek.

Mind népszerűbb a háziasszonyok klubja is. Tagjai főleg vasutas feleségek. Hetenként egyszer tartanak klubnapot. Ilyenkor egy általános politikai előadást hallgatnak és a főző. a szabóvarró, kézimunkázó tudásukat gyarapítják. A főzés mesterfogásaira a városi kórház férfi főszakácsa tanítja az asszonyokat. a szabás-varrást Kovács Lászlóné varrónőtől tanulják. Szerveztek már részükre egészségügyi és pedagógiai előadásokat is.

A fiatalok klubjában is rendszeresen tartanak előadásokat. Színvonalas, nevelő célzatú, az ifjúság érdeklődésére joggal számottartó előadások ezek.

15 éves a szinjátszó csoport

Működésének 15. évfordulóját ünnepelte december 25-én a színjátszó csoport. Első előadásuk 1946 karácsonyán *Gárdonyi: Fehér Anna* című színműve volt. Azóta 70 művet mutattak be és 176 színjátszó vett részt a csoport munkájában. Szereplésüknek mindig nagy sikere volt a nagykanizsai közönség körében. A 15 éves évfordulót *Tabi László: Esküvő* című vígjátékával ünnepelték.

Kívánjuk a színjátszóknak, hogy végezzenek a jövőben is olyan eredményes munkát, mint eddig tették. A nagykanizsai vasutas kultúrotthon vezetőinek pedig csak annyit. hogy a megkezdett úton haladjanak tovább, fejlesszék a kultúrotthon klubéletét.

L. J..

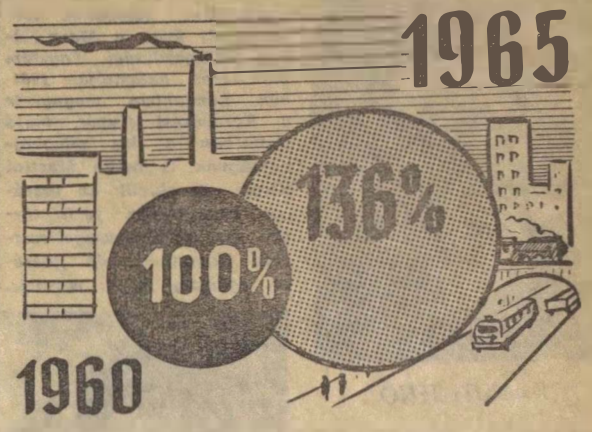
Miért kellett másfél évig várni?

Másfél éve írtunk arról, hogy ésszerű és hasznos volna szalagfűrészt felállítani *a Tapolca állomáson* levő asztalos- és ácsműhelyben. A kért szalagfűrész most végre megérkezett. A székesfehérvári járműjavítóból küldték. Nagyon örülnek neki az itt dolgozók, hiszen a szalagfűrész könnyebbé és gyorsabbá teszi munkájukat. Népgazdasági szempontból is hasznos ez a fejlesztés.

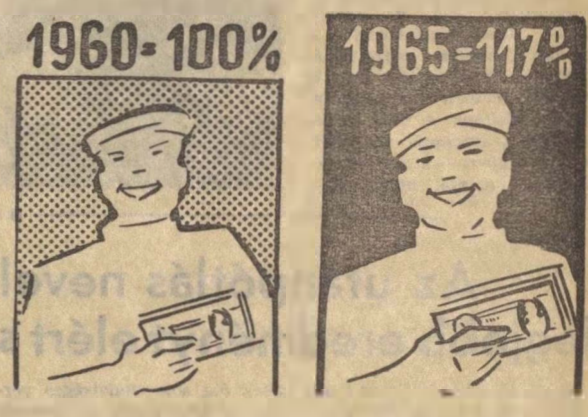
Arra azonban kíváncsiak lennénk, mivel magyarázzák az illetékesek a másfél éves késést.

B.K.

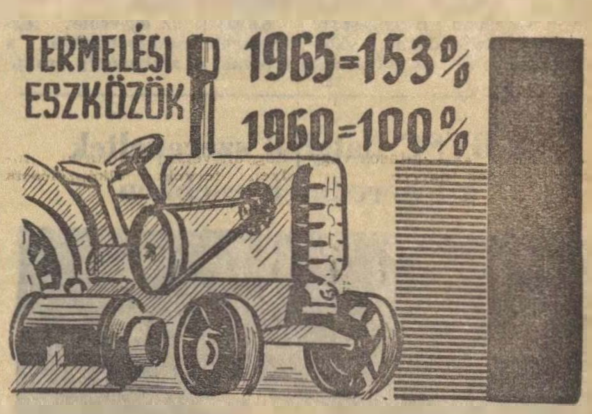
A MÁSODIK ÖTÉVES TERV SZÁMAIBÓL



Az ipar és a mezőgazdaság fejlesztésére támaszkodva 36 százalékkal növelni kell a nemzeti jövedelmet



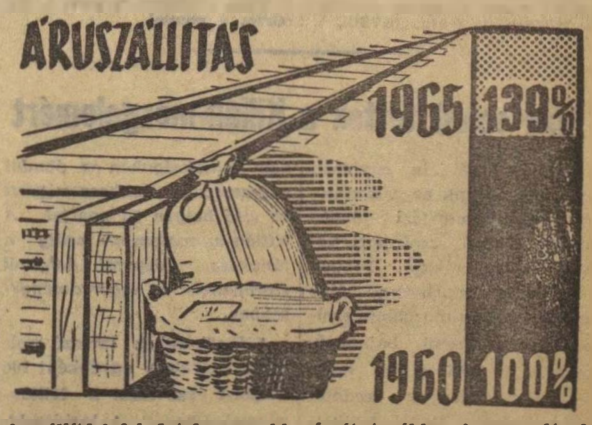
A terv a reáljövedelmek 16—17 százalékos növekedését irányozza elő



A termelési eszközök termelését legalább 51—53 százalékkal kell növelni



A fogyasztási cikkek termelését illetően 42—44 százalékos növekedést irányoz elő a terv



A szállítási feladatok nagyobb részét továbbra is a vasútnak kell ellátni, ezért áruszállítási teljesítményét mintegy 39 százalékkal kell növelni

Három kis történet a karácsonyi nagy forgalomból

Szín: az egyik budapesti pályaudvar.

Bömbölnek a hangszórók... Utasok, árusok, hordárok kiabálnak. Szüntelenül özönlik a tömeg a pénztárcsarnok felől és felé. Olyan a pályaudvar, mint egy nyüzsgő hangyaboly. Ezer és egy kérdés — menetrend, poggyász, menetjegy és különféle ügyekben — záporozik a vasutasok felé.

Nem vagyok üzletember

Egyszer csak elém támolyog egy amolyan aranyifjú. Pufajkát visel. Haja a szemébe csüng. Kezében egy üres sörösüveggel magyaráz valamit. Küszködik a szavakkal.

— *Hallja-e, szakibácsi* — mondja —, *fene sokan állnak sorban itt a söntésben! Na és!* — mondom —, *ezen sajnos nem segíthetek.* De csak nyomkodja az orrom alá az üveget.

— *Kettő* — hebegi.

— *Ez nem kettő, ez egy* — mutattam rá az üvegre.

Szemei kidülledtek az erőlködéstől, ahogy csuklott, majd minden beszélő készségét megerőltetve, kinyögte: *Adjon érte kettő forintot.*

— *Maga ráér és visszaváltja kettőötvenért.* Csaknem felhördültem... Aztán otthagytam a barátunkat. Meglátszik, nem vagyok üzletember!

Az öcsém, az tudná!

A téren tartózkodtam. Esti csoport volt. Sűrűn lengtek a kocsirendezők zászlói. Érkeztek, indultak a vonatok. Szóval azok a percek voltak, amikor száz szem, száz fül is kevés.

Hogy hogynem, itt is megtaláltak az utasok. Két idősebb férfi lépett elém. Az egyik kucsmás hallgatag ember, a másik városi külsejű, puhakalappal a fején.

Ez szólt. *Kartárs!* (A beszélgetés folyamán kiderült, hogy sírkőfaragó.) *Három gyereket várunk, a Ferit, a Pistát meg azt a bogárszemű kis Jancsit!* — Közben a hüvelyk, mutató és középső ujján mutatta a hármat. — *Nem jöttek a vonattal! Hol lehet az a három gyerek?*

— Jaj, kérem! — mondom — nézze mennyi vonat, mennyi mozdony és mennyi, mennyi utas! Honnan tudjam én azt, hogy hol maradt a Feri, a Pista meg az a bogárszemű kis Jancsi?

Nincs semmi baj!

A soha nem látott utasforgalomban igyekeztem a dolgomra. Érzem, hogy kopogtatják a hátamat, csak úgy, mint a belépni készülő az ajtót. Megállok... Ejnye, ejnye — mondanám —, aztán visszafogtam az indulatomat. Fiatal ember áll előttem.

— *Honnan indul a szegedi vonat?* — kérdi.

Gondoltam a vasúti szolgálat mellett elmegy egy kis népnevelő munka is. Így én: *Ide figyeljen, cimbora! Én szívesen megmondom magának, hogy melyik a szegedi vonat, de* — tettem hozzá — *egyben azt is, hogy én hogyan kérdezném meg* — és jószándékú magyarázkodásba kezdtem: *odamennék magához, anélkül, hogy hátbavágjam, köszönnék valahogy ezt mondva: szíveskedjék megmondani, hogy melyik a szegedi vonat!*

A 17—18 éves gyerekember csak állt. Lassan cseppentek a szavak az értelemért. A szájaszegletén látszott valami nemtetszés féle, de az arcán derü suhant át. Aztán, mint aki önmagával mindent elintézett, megveregette a vállamat és így szólt:

— *Jól van szakikám, nincsen semmi baj!*

—gergely—

Hogy az új év békét hozzon...

Búcsúzik bennem az óév.
Maradna még, de nem lehet.
Ezüstsirályok csőrükbe fogják
a nyugtalan, fázó perceket.

Mint üstökös elröppen az év
a Végtelen szomjazó egén
s a rakétán száguldó időt
naptáron hiába mérem én.

Lehet, hogy holnap új Nap kering már,
új bolygók új pályákon futnak
s kevés lesz az én agyam, erőm
irányt szabni az új Tejútnak.

De, hogy az újév békét hozzon
e harcban másra nem hagyom részem;
s ha dajkálhatom a gyermek jövőt:
ennyivel büszkén megelégszem.

Irtó Gyula

ANDREJ PLATONOV:

Gyönyörű és eszeveszett világ

(Malcev mozdonyvezető)

V.

A következő nyáron letettem a mozdonyvezetői vizsgát, most már önállóan vezettem a helyi személyforgalomban közlekedő Sz. U. tipusú mozdonyt. Valahányszor a pályaudvarra betolatott személyvonathoz kapcsoltam a masinám, a peronon majdnem mindig ott láttam Malcevet, a festett padon üldögélni. Térde közé szorított botra könyökölt, szenvedélyes, finom arcát és sivár, világtalan szemét a mozdony felé fordította, mohón szívta magába a füstöt, a gépolaj szagát és elmerülve hallgatta a gőzszivattyú ritmikus munkáját. Nem volt mivel vigasztalnom, én útra keltem, ő pedig ott maradt.

Lassan elmúlt a nyár, dolgoztam a mozdonyon és gyakran láttam Alekszandr Vaszilijevicset. Nemcsak a peronon, de a városban is találkoztam vele, amint lassan, botjával tapogatózva botorkált. Az utóbbi időben arca beesett, megöregedett, pedig mindene megvolt — kapta a nyugdíját, felesége dolgozott, gyermektelenek voltak —, de emésztette a bánat, sorsának értelmetlensége, és egyre fogyott a szüntelen kesergéstől. Olykor-olykor elbeszélgettem vele, de láttam rajta, unja az ilyen semmitmondó beszélgetést, torkig van azzal a szívélyes vigasztalásommal, hogy a vak is teljes jogú, teljes értékű ember.

— Hordd el magad! — förmedt rám jóindulatú szavaim hallatára.

— De én is epés természetű vagyok, s egy izben, amikor szokása szerint rám mordult, hogy takarodjam, így szóltam hozzá:

— Holnap én vezetem a tizóra harmincas szerelvényt. Ha nyugodtan ülve maradsz, felveszlek a mozdonyra.

Malcev belement:

— Jól van. Nyugton leszek, csak adj a kezembe valamit, engedd, hogy megfogjam a sebességszabályozót, forgatni nem fogom.

— De nem ám! — szögeztem le. Mert, ha forgatni kezded, egy parazsat nyomok a markodba, s többet nem viszlek magammal az útra.

A vak elhallgatott; annyira szeretett volna a mozdonyra ülni, hogy meghunyászkodott előttem.

Másnap, a festett padról odahívtam a mozdonyhoz, elébe mentem, felsegítettem a fülkébe.

Elindultunk. Malcevet a mozdonyvezető helyére ültettem, egyik kezét a sebességszabályozóra, másikat meg az automatikus fékkarra tettem, azután megfogtam a kezét. Tulajdonképpen én vezettem, de hát az ő keze sem maradt tétlen. Malcev némán, szófogadóan ült, élvezte a gép mozgását, az arcába csapódó szelet, meg a munkát. Elmélyedésében elfeledkezett szomorú vakságáról, és szelíd öröm ragyogta be elcsigázott arcát, a gép tapintása mennyei boldogságot jelentett számára.

Visszafelé ugyanilyen módon utaztunk. Malcev ült a mozdonyvezető helyén, én meg ott álltam mellette fölé hajolva, és kezemet a kezén tartottam. Malcev most már annyira belejött ebbe a munkába, hogy egy gyenge szoritás elegendő volt, s már is pontosan érezte, mit akarok.

A mozdonyok valaha tökéletes mestere igyekezett legyőzni magában a látás hiányát, és más módon érzékelni a világot, hogy dolgozhasson és igazolja saját létét.

A simább útszakaszokon el is léptem mellőle, és a segédmozdonyvezető helyéről néztem a pályát.

Már közeledtünk Tolubejevhez, a menet minden baj nélkül pontosan, időre, befejezéséhez közeledett. Az utolsó szakaszon messziről sárga jelzés fogadott. De nem akartam idő előtt csökkenteni a sebességet, és teljes gőzzel haladtam a fényjelző felé. Malcev nyugodtan ült, bal kezét a sebességszabályozó fogantyúján tartva; titkos szorongással néztem tanítómesteremre.

— Zárd el a gőzt! — szólt rám Malcev.

Izgatott, zaklatott szívvel hallgattam.

Ekkor Malcev felállt, kezét a szabályozó felé nyújtotta és elzárta a gőzt.

— Sárga jelzés látok — mondta és maga felé húzta a fékkart.

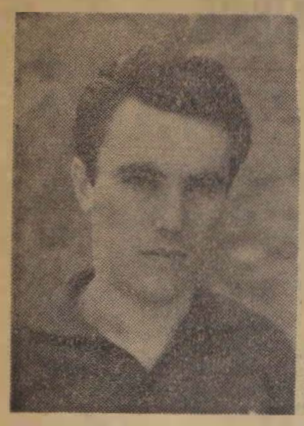
— Nemcsak képzeletben látod ismét a sárga fényt? — szóltam hozzá.

Felém fordította arcát, és megeredtek a könnyei. Odaléptem hozzá, s válasz helyett megcsókoltam.

— Vezesd tovább a mozdonyt, Alekszandr Vaszilijevics, most már látod ez egész világot!

S a szerelvényt segítségem nélkül Tolubejevba vezette. Munka után vele mentem a lakására, s egész este, egész éjjel ott ültünk kettesben. Féltem magára hagyni, mint védtelen, édes fiamat óvtam a mi gyönyörű és eszeveszett világunk váratlan, ellenséges erőinek csapásaitól. (Vége.)

Az óév legeredményesebb vasutas sportolói



KAMUTI LÁSZLÓ

A BVSC válogatott törvívója 23 éves, a Marx Károly Közgazdasági Egyetem másodéves hallgatója. 1961-ben Londonban megnyerte a Koronázási Kupát, majd Párizsban a kis világbajnokságnak is beillő Martini Kupát. Ezenkívül az országos bajnokságon férfi törben magyar bajnokságot szerzett. Kamuti László fivérével együtt a BVSC nevelte.



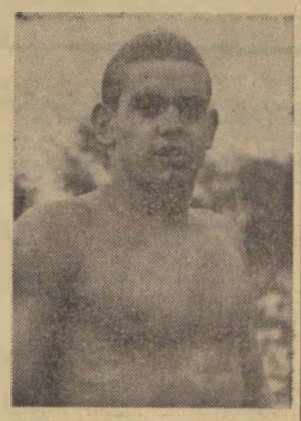
KAMUTI JENŐ

A BVSC válogatott törvívója 24 éves, az Orvostudományi Egyetem utolsó éves szigorlója. 1961-ben a szófiai főiskolai világbajnokságban első, a torinói vivo világbajnokságon a második helyen végzett. A Martini Kupában az idén a hatodik helyen végzett. A kupaküzdelmek 4 éves sorozatában, amelyet egyizben már megnyert — a legeredményesebb vívónak bizonyult.



LENKEI FERENC

A BVSC válogatott úszója, 16 éves. Mint serdülőkorú versenyző 1961-ben az országos ifjúsági úszóbajnokságon több számban nyert bajnokságot. A tehetséges versenyző a felnőtt bajnokságon is kitűnően szerepelt. Eredményes szereplésével elnyerte a Magyar Televízió igazgatósága által meghirdetett versenyen az 1961-es év legeredményesebb ifjúsági versenyzője címet, a vele járó tiszteletdíjat.



DELY PÉTER

A BVSC válogatott sakkozója, 27 éves. Mint műszaki főtiszt, a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségnél dolgozik. A csendes, szerény, szorgalmas versenyző 1961-ben egy olaszországi és egy luxemburgi versenyen az első helyen végzett, a Budapesten megrendezésre került Maróczy Kupában pedig megszerezte a nemzetközi mester címet.

Az utánpótlás nevelésében legjobb eredményt elért szakosztályok

A vasutas és a magyar sport további jó hírneve szempontjából nem mindegy, hogy egyesületeinkben hogyan foglalkoznak az utánpótlással. Néhány sportágban, így a többi között vívásban, birkózásban, úszásban, vízilabdában, súlyemelésben és ökölvívásban évek óta sok tehetséges versenyző nevelkedik a vasutas sportegyesületekben. *Legeredményesebb nevelő munka a legnagyobb egyesületben, a BVSC-ben folyik.*

Kezdjük az egyesület legnépesebb szakosztályával, a vívóval. *A szakosztály aranytartaléka a vívóiskola, ahol 350 gyerekkel foglalkoznak, immár a hetedik évébe lép.* A fiatalokkal való tervszerű foglalkozás nem eredménytelen. Az 1961-ben megrendezett versenyeken *hat fiatal vívó érte el az első osztályú, nyolc a másodosztályú, tizennégy pedig a harmadosztályú szintet.* A huszonnyolc versenyző közül huszonhét a szakosztály vívóiskolájában kezdte el versenyzői pályafutását. *Jó bizonyítvány a szakosztályra nézve az is, hogy a BVSC 15 vívót ad a válogatott keretnek.*

Birkózásban az 1961. évi eredményeket figyelembe véve *a BVSC és a Szegedi VSE birkózó szakosztálya* vonulttatta fel a legtöbb fiatal versenyzőt.

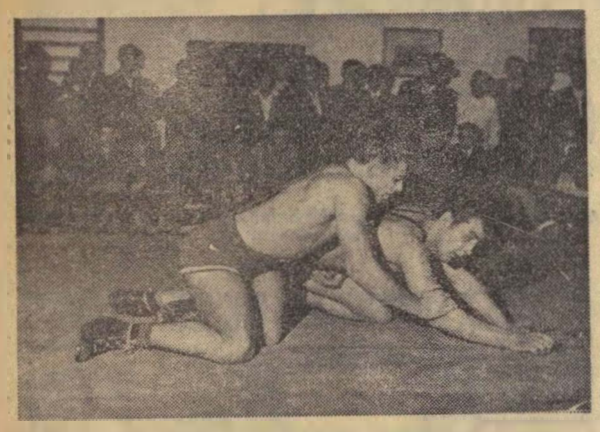
A BVSC birkózói 64 versenyen 174 helyezést értek el. A budapesti és az országos csapatbajnokságon a harmadik helyen végeztek. Az első osztályú versenyzők közül a válogatott *Tarr Gyula és Pintér István* szerepelt a legeredményesebben. A szakosztály ifjúsági versenyzői összesen 87 helyezést értek el a különböző versenyeken és a vasutas bajnokságon is a legeredményesebben szerepeltek.

A Szegedi VSE fiatal birkozói az idén is folytatták az elmúlt években elért sikeres szereplésüket. A *Csongrád* megyei ifjúsági birkózó bajnokságon például 38 fiatal indult az egyesület színeiben. A szegedi ifik kitettek magukért, *több helyezést szereztek, mint a bajnokságon induló többi sportkör versenyzői együttvéve.* Jól szerepeltek az országos vasutas ifjúsági bajnokságon is. A csapatok közötti pontversenyben a BVSC mögött a második helyen végeztek.

A BVSC úszó és vízilabda szakosztályát nem kell különösebben bemutatni. A sportsajtóban egész nyáron olvashattunk az úszó utánpótlás sikeréről. Az ifjúsági és serdülő bajnokságokon, versenyeken, tekéző nyelven mondva, *tároltak a BVSC fiataljai.* A türelmes nevelő munka ebben a szakosztályban is érlelt már gyümölcsét. Folytatták sikeres szereplésüket a vízilabdázók is. *Az újonc és ifjúsági bajnokságot 1961-ben is megnyerték.*

Az ökölvívósportban nemcsak vasutas, hanem országos viszonylatban is a *Székesfehérvári MÁV Előre* fiatal öklözői szerepeltek a legeredményesebben. 1961-ben az ifjúsági vidék és országos bajnokságon számos helyezést értek el, majd csapatban nyerték el a legjobb ifjúsági csapat címet.

A BVSC fiataljai szerepeltek a legeredményesebben



December 16-án és 17-én a BVSC Szőnyi úti birkózótermében került megrendezésre az országos vasutas ifjúsági kötöttfogású birkózóbajnokság. Az idei bajnokságon 16 sportegyesület mintegy 100 fiatal versenyzője lépett szőnyegre, mérte össze tudását. A kétnapos verseny is igazolta, hogy vasutas sportegyesületeink egy részénél nagy gondot fordítanak az utánpótlás nevelésére. Különösen áll ez a meghatározás a BVSC, a Szegedi VSE és a Szolnoki MÁV birkózó-szakosztályára.

Bár a bajnokság színvonala elmaradt a további években megrendezett bajnokságok színvonalától, mégis el lehet mondani, hogy fiatal birkózóink az idősebb, gazdag tapasztalattal rendelkező edzők irányítása mellett szépen fejlődnek.

Eredmények. Lepkesúly: 1. Mustó (SZVSE), 2. Száraz (BVSC), 3. Fodor (SZVSE). Légsúly: 1. Balogh (Szolnoki MÁV), 2. Bajkó (PVSK), 3. Németh (BVSC). Pehelysúly: 1. Gémes (SZVSE), 2. Mosolygó (Törekvés), 3. Nagy (DVSC). Könnyűsúly: 1. Erős (BVSC), 2. Várhelyi (PVSK), 3. Novák (PVSC). Kiváltósúly: 1. Galambos (BVSC), 2. Kiss (SZVSE), 3. Lányi (BVSC). Váltósúly: 1. Pördi (SZVSE), 2. Üri (DVSC), 3. Bősze (Testvériség). Kisközépsúly: 1. Varga (BVSC), 2. Sárközi (CVSE), 3. Sárik (CVSE). Nagyközépsúly: 1. Horváth (Törekvés), 2. Csobánczi (BVSC), 3. Ledényi (Törekvés). Félnehézsúly: 1. Major (BVSC), 2. Velencei (BVSC), 3. Tóth (Sz. MÁV). Nehézsúly: 1. Molnár (SZVSE), 2. Balogh (PVSK), 3. Paál (Sz. MÁV). Pontversenyben: 1. BVSC 31 pont, 2. SZVSE 24 pont, 3. Törekvés 9 ponttal.

Ahol sokat tettek a Kilián-mozgalomért

Lapunk hasábjain egyizben már hírt adtunk az *esztergomi pályafenntartási főnökséghez tartozó szolgálati helyek tömegsportjáról.* Többek között megírtuk, hogyan állították a Kilián-mozgalom szolgálatába az üzemi bajnokságokat. Az 1961. évben megrendezett versenyek eredményét december 20-án értékelték a főnökségen. *Labdarúgásban tekében, asztaliteniszben és sakkban megrendezett házi bajnokságokon az óbudai pályamesteri szakasz végzett az első helyen 20 ponttal. A Kilián-mozgalomban pedig a főnökség központi dolgozói szerepeltek a legeredményesebben.*

A főnökséghez tartozó szolgálati helyeken egyébként 106 dolgozó vesz részt a Kilián-mozgalomban. A legidősebb részvevő a 62 éves *Marjai Zoltán*, a legfiatalabb, pedig a 16 éves *Hódosi József.*

ÚJ KÖNYVEK

Avgyejenko: Szeretek (Európa). — Cseres Tibor: Háztetők (Szépirodalmi). — Dobozy Imre: Hegyoldal (Szépirodalmi). — Fábián Zoltán: Három kiáltás (Táncsics). — Gergely Sándor: Tiltott utak (Szépirodalmi). — Krúdy Gyula: A tegnapok ködlovagjai (Szépirodalmi). — Gorkij Művei 7. kötet: Egy felesleges ember. — Gyónás. — Nyár (Európa). — Lengyel József: Igéző (Szépirodalmi). — Sarkadi Imre: A gyáva (Szépirodalmi). — Szakonyi Károly: Középütt ott vannak a felhők (Magvető). — Szentiványi Kálmán: A föld alatti folyam (Kossuth). — Timár Máté: Karcsi, a csicskás (Magvető). — Urbán Ernő: Árnyak és sugarak (Szépirodalmi). — Burchett: Akik az eget ostromolják (Kossuth). — Geymonat: Galileo Galilei (Gondolat). — Papanyin: Úszó jégtáblán (Gondolat). — Soria: Szabad ország Amerikában (Kossuth).

Vasutas birkózók sikere a vidéki birkózó-bajnokságon

Szegeden rendezték meg az országos vidéki felnőtt kötöttfogású birkózóbajnokságot. Az idei bajnokság kellemes meglepetése a vasutas birkózók jó szereplése volt. A 64 induló között ugyanis ott voltak a Debreceni VSC, a Szegedi VSE és a Ceglédi VSE versenyzői is. A nyolc súlycsoportban 3—3 első hely jutott a debreceni, illetve a szegedi versenyzőknek, egy bajnokság pedig Ceglédre került.

Lepkesúly: bajnok: Ötvesi (DVSC), 3. Keresztúri (SZVSE). Légsúly: 2. Kalmár (BVSC). Pehelysúly: bajnok: Gittai (SZVSE), 2. Balla E. (CVSE), 3. Gyarmati (DVSC). Könnyűsúly: bajnok: Ispán (DVSC), 2. Gál (CVSE). Váltósúly: bajnok: Villám (SZVSE). Középsúly: bajnok: Kovács János (DVSC), 2. Batki (SZVSE), 3. Balla I. (CVSE). Félnehézsúly: bajnok: Höhn József (SZVSE). 2. Szabó (DVSC). Nehézsúly: bajnok: Reznák János (CVSE), 2. Vászin (DVSC).

Pontversenyben: 1. DVSC 25, 2. SZVSE 19, 3. CVSE 12 pont.

Vasutas operabérlet második előadása január 21

Az Erkel Színház vasutas bérletsorozatának második előadására 1962. január 21-én 11 órakor kerül sor. A műsoron Verdi: Trubadur c. operája szerepel. Főszereplők Svéd Sándor, Varga Lívia, Komlóssy Erzsébet, Laczó Mária éneklik.

A kultúrnevelési és sportosztály az előadás után a vasutas dolgozók kérésére az Állami Operaház kollektív megtekintését szervezi meg TIT előadó vezetésével. Részvételi díj 3,— Ft. Találkozás 21-én, vasárnap du. 3 órakor az Operaház főbejáratánál (Népköztársaság útja 22.).

Felhívjuk a bérlet-tulajdonosok figyelmét, hogy a második részletet 1962. január hó 5-ig kell befizetni a postahivatalba.

HÍREK

Egy vasutashoz

Igen. Igen... Önnek szól e néhány sor. Önnek ott, Szob állomáson és mindazoknak, akiket illet!

Én hívtam — távbeszélőn — önöket. Búgott a készülék... Tessék! — hallatszott türelmetlenül — a drót másik végén. Én jóreggelt köszöntem és bemutatkoztam. Ön lakonikusan köszönt vissza és elhallgatta becses nevét. Én kértem az állomásfőnök elvtársat. Mire ön ingerülten mondta valakinek, hogy „a főnököt keresik".

Ez ütötte meg a fülemet!

Lehet, hogy nagyon elfoglalt ember. Lehet, hogy nincs ideje visszamutatkozni. De arra igenis időt kell szakítani, hogy a „főnököt keresik" szavak mellé odabiggyeszti az elvtárs vagy kartárs szót.

Higgye el! — ha a tiszteletet nem adjuk meg egymásnak, az visszaüt! Ön is lehet még főnök, de ha ez a hang gyökerezik meg (reméljük nem), akkor önt is csak egyszerűen, bántón, csúnyán „főnök"-nek fogják szólítani.

Úgye nem lesz jó? Ma sem jó!

—lyf—

— Közel 400 vasutas vesz részt pártoktatásban a nyíregyházi csomóponton. A párton kívüli tanulók száma meghaladja a 120-at.

— Megkezdték a szakszervezeti választások előkészítését a gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-ben. A nemrég megtartott műhelybizottsági taggyűléseken megválasztották a jelölőbizottságokat.

— Érdekes kísérletek folyrendezésének gépesítését illetően a svájci vasutaknál. Jelenleg a legnagyobb problémát a vagoncsoportok felgyorsításához szükséges nagy erő előállítása jelenti.

— Megszüntetik a kisvasút személyforgalmát Gyulán. Január 1-től kezdődően új autóbuszokat állítanak forgalomba a vasútállomás és a kórház között.

— Messzemenőkig gondoskodik a megbetegedett dolgozókról a miskolci tiszai pályaudvar szakszervezeti bizottsága. A beteglátogatók rendszeresen felkeresik a munkaképtelenné vált dolgozókat, és kis ajándékkal kedveskednek nekik.

— Tapasztalatcsere a sineken. A közelmúltban kezdték el a Budapest—Kunszentmiklós—Tass közötti vonalon a pálya korszerűsítését. A sinek összehegesztését a pályatesten végzik. Ezt az eljárást eddig a román vasutak alkalmazták. Most egy 9 tagú román vasútépítő brigád dolgozik a vonalon, hogy átadja tapasztalatait a magyar vasútépítőknek.

— Új pályaudvart helyeztek üzembe a Szovjetunió távol-keleti vasútvonalán, Tjoploe Ozeroban. A kétemeletes felvételi épületben az utasok részére kényelmes váróterem, anya- és csecsemőszoba, büfé, fodrászat és poggyászmegőrző áll rendelkezésre.

— Rádióújság a mozdonyjavító üzemben. A habarovszki gőzmozdonyjavító üzemben hetenként három alkalommal rádióújság tájékoztatja a dolgozókat az üzem életéről és a legfontosabb bel- és külpolitikai eseményekről.

Helyreigazítás. Lapunk 1961. december 16-i számában közöltük A vasutas újítók és feltalálók III. országos tanácskozásának tapasztalatai című cikket. A cikk 6. bekezdésének első mondata hibásan jelent meg. A helyes szöveg a következő: Hiba azonban, hogy még elég magas (32 %) az előkalkulált megtakarítás, és igen alacsony (4.8 %) az átlagos díjazási kulcs.

A szerkesztőség üzeni

Pintér Lajos, Vácrátót, Szentgáli István Gyöngyös, Ugrai Sándor, Fekete István Miskolc, Várnai László Pécs, dr. Gazdag József Szombathely, Bognár Károly Tapolca, Horváth Sándor Kalocsa, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Héjja János Szentes: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

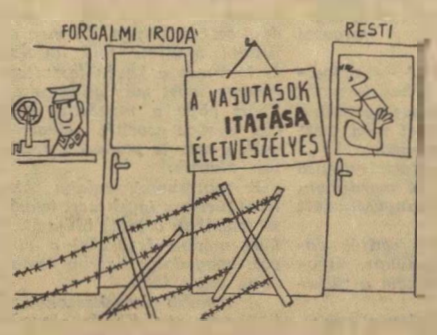
Fazekas Balázs, Szob: Helytelenül válaszolt a bírálatra. Több önkritika hasznosabb lenne.

Papp Tivadar, Miskolc: Levelét az illetékesekhez továbbítottuk, rövidesen választ kap.

Fekete Kálmán, Budapest: Lakásügyben feltett kérdésére szakvéleményt kértünk, a válaszról tájékoztatjuk.

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

SZILVESZTER ÉJJEL



Előrelátó állomásfőnökség.



— Hallatlan! A telefonon keresztül is érzem a leheletéből, hogy maga ivott!

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. JANUÁR 16.

Milyen feladatok várnak a vasútra 1962-ben?

Írta: Németh József miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója

Nehéz munkában eltelt esztendőt zártunk le, második ötéves tervünk első évét, és a múlt évi eredmények megteremtették az alapot az ötéves terv céljainak sikeres megvalósításához. *Minden vasutasnak, aki becsülettel kivette részét az elmúlt év fáradságos, sok gondot jelentő munkáiból — elismerés és köszönet jár.* A vasút műszaki helyzete számottevően javult az elmúlt esztendőben, noha ez a fejlődés korántsem olyan mértékű, mint amilyen a forgalom gazdaságos lebonyolításához elegendő volna. Gazdagodtunk az elmúlt évben tapasztalatokban is: hiszen a vasúti munka sokoldalúsága, állandó mozgása, tág teret nyitott a jó gyakorlati módszerek elmélyülésének.

A vasút dolgozói 1961-ben az előző évinél 4%-kal több árut szállítottak el rendeltetési helyére.

Jól alakult a teherkocsik átlagos terhelése is: 1960-hoz viszonyítva 0,4%-kal emelkedett az egy kocsira eső átlagos terhelés. *A tehervonatok átlagos terhelése 843 tonnáról 875 tonnára emelkedett.* Valamint nőtt a vonatok utazási sebessége, javult a személyszállítás helyzete is. Bár a vasút nem teljesítette az utaskilométer tervet, az elegytonnakilométer terv teljesítése mégis 103% volt.

Nem szabad elfelejteni, hogy a múlt esztendőben már személykocsiparkunk jelentős része korszerű négytengelyes kocsikból állt, amelyeknél az egy utasra eső önsúly nagyobb, mint a régi favázas, kéttengelyű kocsiknál volt.

Igen fontos a múlt évi eredmények értékelésénél a MÁV baleseti helyzetének számvetése. Joggal lehetünk büszkék arra, hogy a magyar vasutakon utazó hatalmas utastömegeket biztonságosan szállította el a MÁV. *Az elmúlt évben mintegy 320 millió utast szállítottunk el és ebből a hatalmas tömegből mindössze egy főt ért halálos baleset.*

Sajnos, nem mondható el ugyanez a vasutasok üzemi baleseteire. Személyi baleseteink száma 1961-ben csökkent ugyan 1960-hoz viszonyítva, a bekövetkezett balesetek azonban súlyosabbak voltak és 19%-kal nőtt a vasutasokat ért halálos balesetek száma.

Ez a szomorú tény azt a következtetést vonja maga után, hogy a munka hevében sokan elfeledkeznek a kötelező biztonsági rendszabályok betartásáról és súlyosan megszegik a munkavédelmi előírásokat.

A múlt évi halálos kimenetelű üzemi balesetek közül a legtöbb a forgalom és a járműjavítók területén következett be.

A forgalomnál ebben az évben sokkal több óvatosságra, elővigyázatosságra van szükség, különösen a rendezőpályaudvarokon, a tolatások lebonyolításánál, a kocsik összekapcsolásánál és szétakasztásánál. A járműjavítóknál a nehéz gépalkatrészek emelésénél, megmunkálásánál van szükség sokkal több figyelemre a balesetek elkerülése érdekében. El kell érnünk, hogy a munkavédelmi előírások minden sorát megvalósítsuk, illetve alkalmazzuk mindennapi munkánkban. *A munkavédelmi szabályok és előírások dolgozóink életét védik és betartásuk mindenki számára kötelező.* A szocialista társadalmi rendszer építésénél egy pillanatra sem térhetünk el ezektől, mert semmilyen munka nem lehet olyan sürgős, hogy kockáztatni lehessen bárkinek testi épségét, életét.

Az elmúlt esztendő tanulságai közé tartozik az is, hogy alaposabban, gondosabban kell felkészülni a télre, mert a téli hideg időjárás megnehezíti a vasúti munkát, gátolja a forgalom lebonyolítását. Legyen minden vasutas éber gazdája saját területének, ne maradjon el egyetlen szakszolgálat sem a munkában, *kövessék figyelemmel az intézkedési tervek pontjait, mert csakis közös erővel, a szakszolgálatok együttműködésével lehet gyorsan és gazdaságosan elvégezni szállítási feladatainkat.*

Az új esztendőben igen sok megvalósításra váró terv áll előttünk. Ebben az évben jelentősen előre lépünk a vasút műszaki fejlesztésében. A budapest—miskolci vonalon Miskolcig jutunk a villamosítással és végre elérjük, hogy a villamos mozdonyok tényleges üzemi átlaga csaknem megkétszereződik.

Teherkocsiparkunk 3000, személykocsiparkunk pedig 200 kocsival bővül ebben az esztendőben.

El kell végezni több mint 400 km vágányfelújítást és törekedni kell a pályaépítési és fenntartási munkák tökéletesebb gépesítésére. A gépeket és a hegesztéshez szükséges alapanyagokat hazai forrásból kell fedezni. *Az új esztendőben 400 km hegesztett pályát létesítünk és a vasutas dolgozók egészségügyi ellátása érdekében előkészítjük a szolnoki kórház és rendelőintézet, valamint a miskolci szakorvosi rendelő 1963-ra tervezett beruházási munkáit.* Ebben az esztendőben ki fog gyulladni a villanyfény 110 még villanyvilágítással nem rendelkező vasútállomáson és megállóhelyen.

Számos tennivalónk van. Olyan feladatok várnak ránk, amelyeknek elvégzése nyomán meg kell valósítani terveinket, meg kell gyorsítani a vasúti áru- és személyszállítást, s ugyanakkor gazdaságosabbá is kell tenni azt.

A vasúti munkaversenymozgalom az elmult évben is szép eredményeket könyvelhetett el, melynek nyomán sikerült csaknem valamennyi területet bekapcsolni a versenybe. Ebben az évben tovább egyszerűsítjük és értékelhetőbbé tesszük a munkaverseny-mozgalmat, azáltal is, hogy megszabadítjuk minden bürokráciától.

Ebben az évben is központi feladatnak tekintjük az igazgatóságok egymásközti versenyének elmélyítését, jobbá tételét. Eddig 16 célkitűzés értékelése után döntötték el, hogy melyik igazgatóság kerül a verseny élére. *Ebben az évben a versenytényezők számát 7-re csökkentettük.* Ez a 7 tényező a legfontosabb mutatókat foglalja magában, amelyek hűen tükrözik a vasút munkájának eredményeit, annak gazdaságosságát. A 7 mutató közül egy új tényező is szerepel, *az áruszállítások önköltségének tényezője,* amely a versenyben valamennyi szakszolgálatot érdekeltté tette.

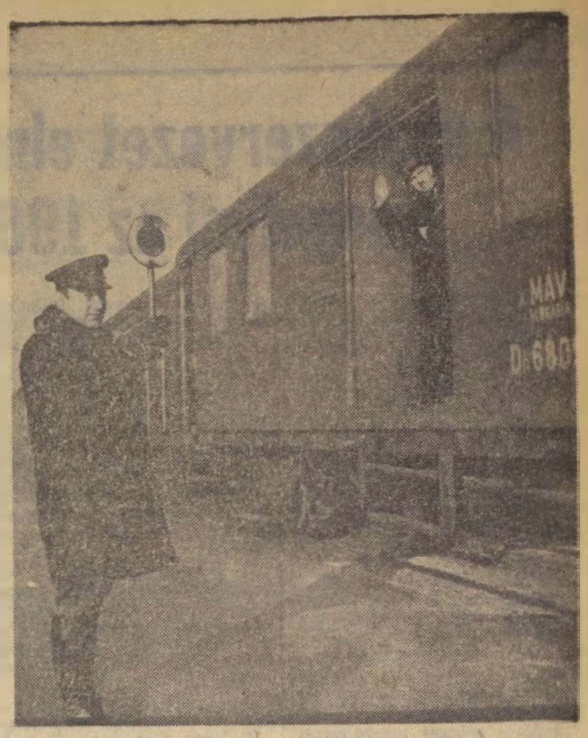
Az új esztendő feladatai közé tartozik a módszeres elegyrendezés alkalmazásának elterjesztése, az állomási munkák technológiájának fejlesztése. A tolatási munka csökkentése, a kocsifordulók rövidítése érdekében még ebben az évben ki kell terjeszteni a körzeti pályaudvari rendszer alkalmazását és meg kell vizsgálni az egyes árukezelési és kiszolgálási helyek összevonásának lehetőségét.

A vasút valamennyi szolgálati ágára nagy feladatok várnak, hiszen előreláthatólag

3,5%-kal fog növekedni az utasok száma és jelentős mértékben emelkedni fog a továbbításra feladott áruk mennyisége is.

Ebben az évben a vasutasok figyelmének gyújtópontjában álljon a menetrend vastörvény elve és minden intézkedést alá kell rendelni a vasutat átfogó menetrend előírásainak.

Ehhez a munkához, az előttünk álló feladatok sikeres valóraváltásához kívánok minden vasutas dolgozónak erőt, egészséget, sok sikert.



Serfőző Ferenc főtiszt. külsős forgalmi szolgálattevő hosszú évekig versenyzett a Ceglédi VSE birkózócsapatában. Az utóbbi időben sérülései miatt nem vesz részt a küzdelmekben. Mint sportember a munkában is helytáll. Képünkön az 1702/a számú gyorsvonatot meneszti

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az 1961. évi november havi eredmények alapján a igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett teljesítménye a következőképpen alakult:

1.	Szeged	74,21 %
2.	Budapest	71,43 %
3.	Miskolc	71,03 %
4.	Pécs	68,65 %
5.	Debrecen	67,46 %
6.	Szombathely	63,10 %

Az előző hónaphoz viszonyítva mind a hat igazgatóság teljesítménye visszaesett. Elfogadható eredményt csak a tehervonatok átlagos terhelésénél, a mozdonyok gazdaságos felhasználásánál, a teherkocsik dinamikus terhelésénél, valamint az állomási és vontatási szolgálat termelékenységi mutatóinál értünk el.

A gazdaságos üzemeltetésre, a gyors elegytovábbításra jellemző egyéb mutatóknál jelentős elmaradás mutatkozik. Jellemző, hogy az előző év azonos időszakában még a hatodik helyezett igazgatóságnak is kedvezőbben alakul az összteljesítménye, mint jelenleg az első helyen álló szegedi igazgatóságnak. Ezek a hiányosságok sajnos a vasút december havi munkájára is jellemzőek. December első húsz napjában már a mozdonyok gazdaságos felhasználása sem alakult kielégítően.

Hogyan állt helyt a vasút az ünnepi forgalomban

A karácsonyi és újévi ünnepek személyforgalmának lebonyolítására idejében megtették a szükséges intézkedést a vasút forgalmi szakemberei. Az ünnepi forgalom alatt a Budapestről, illetve Budapestre irányuló távolsági forgalomban 288 mentesítő vonat közlekedett, 98 vonattal több, mint az elmúlt évben. Ezentúl az igazgatóságok is közlekedtettek mentesítő vonatokat a helyi forgalomban.

Az utasforgalom december 22—27-e között volt a legerősebb. A 288 mentesítő vonatból ebben az időszakban 176 közlekedett.

A személypénztárak bevétele is nőtt az elmúlt évhez viszonyítva. A négy budapesti személypályaudvaron a karácsonyi és újévi személyforgalomban 10 millió 449 632 forint volt a személypénztárak bevétele. Ez több mint egy millióval haladja meg a múlt évi bevételt. Az emelkedés különösen szembetűnő a karácsonyi forgalomnál. A három budapesti fejpályaudvar személypénztári bevétele 7 millió 794 186 forint volt.

December 22—24 és 29—31-e között Bp. Keleti, Bp. Nyugati és Bp. Déli pályaudvarról összesen 721 000 utas utazott el távolsági személy- és gyorsvonatokkal Ebben nincs benn a peremvárosok állomásain, megállóhelyein felszálló utasok száma.

Hogy az ünnepi forgalom a kedvezőtlen időjárás ellenére is zavartalanul bonyolódott le, az mindenekelőtt a gondos előkészítő munkának tulajdonítható. A forgalom előkészítésére létrehozott operatív bizottság időben és jól mozgósította a forgalmi-kereskedelmi és a vontatási szolgálat dolgozóit. A vontatási és a műszaki kocsiszolgálat is lényegesen nagyobb segítséget nyújtott a gépek időbeni kiállítását, a fékpróbák gyors elvégzését, a személykocsikon észlelt kisebb hibák megszüntetését illetően, mint a korábbi években.

Az ünnepi forgalom lebonyolításában áldozatkészséggel vettek részt a vasúti főosztály forgalmi és vontatási dolgozói, az igazgatóságok érdekelt dolgozói, s mindazok a vasutasok, akik ebben az időben szolgálatot teljesítettek.

Dunaújvárosban jól kihasználják a kocsikat

Amilyen fiatal a vasmű, a város, olyan fiatal *Dunaújváros* állomás is. Együtt növekszik, fejlődik e szép szocialista létesítményünkkel. Először 1960 első félévben nyerték el az élüzem címet az állomás dolgozói.

Tavaly nyáron gurítódomb létesült az állomáson. Most is szünet nélkül folyik itt a munka, a szerelvények rendezése. Csak arra panaszkodnak a tartalék dolgozói, hogy nem elég meredek ez a gurítódomb, s a hidegben rosszul gurulnak róla a kocsik.

Váltakozó eredmények

A tavalyi eredményekről *Szabó István*, az állomás statisztikusa tájékoztatott bennünket.

— *Váltakozó eredménnyel dolgoztunk a múlt évben* — mondta. — *A Dunai Vasmű kiszolgálása a mi legfontosabb feladatunk, s a vasmű terveljesítése döntően befolyásolta munkánkat. Állomásunk három váltása között egész évben verseny folyt. A második félévben a KISZ-brigád lett az első, teljesítménye 110 százalék volt. Ezt a brigádot Ilosfai József forgalmi szolgálattevő vezeti. A Wéber László vezette Béke-brigád lett a második 107,4 százalékos eredménnyel.*

Az állomás dolgozói különösen a kocsikihasználásban értek el jó eredményt. Ezzel negyedévenként 38 vonatindítást tudtak megtakarítani.

A vasmű már önállóan bonyolítja le belső vasúti szállításait. Ez részben megkönnyíti az itteni vasutasok dolgát. Amint *Csáki Albert* állomásfőnök elmondotta, a Dunai Vasmű szerződésben igérte meg a MÁV-nak, hogy irányvonatokat állít össze. Ezt az igéretüket eddig csak 30—40 százalékra teljesítették. Kedvezőtlenül befolyásolja ez a tehervonatok menetrendszerűségének alakulását is.

Kiss Antal kereskedelmi állomásfőnökhelyettes elmondta, hogy nemcsak a nehézipari anyagok szállítása jelentős itt.

Jelentős darabáruforgalom

— *Talán nincs állomás az országban, ahová annyi bútor- és lakberendezési tárgy érkezik, mint hozzánk* — hallottuk Kiss Antaltól.

S valóban, láttuk, hogy a raktár felét most is szekrények, székek és asztalok toltik meg. Hiába, fiatal ez a város, az új lakásokba rengeteg bútor kell.

Az itteni darabáruforgalom is jelentős, havonta megközelíti a 20 000 tételt. Az ünnepek alatt különösen megnövekedett ez a forgalom, s még most is három teherautóval szállítják házhoz a sok árut. Gyakori hiba, hogy meg kell ismételni a kiszállítást, mert a címzett „házon kívül" van. A legtöbb vállalatnál péntek déltől hétfő délelőttig alig lehet felelős embert találni a szállítmányok átvételére. Még sok felelős vezető nem lakik tehát ott a városban... *Jegyezzük meg mindjárt, hogy kevés még itt a vasutas lakó is. Nem egy olyan dolgozója van az állomásnak, aki Nagykátáról és sok, aki Budapestről jár ide szolgálatba. Pedig itt is jó lenne, ha a vasutasoknak csak munka közben kellene utazniuk.*

Nagy hajrája volt az állomásnak az óév végén. Most az új év első napjaiban még kevés kocsit raknak meg a vasműben. Aznap, amikor ott jártunk, több mint 300 üres kocsi várakozott a rakományra. Az ilyen egyenetlen munkamenet, bizony nagyon megnehezíti a vasutasok munkáját.

L—cz

Balesetet előzött meg a gyorsjavítás

A múlt év utolsó napján történt. Miután a 4167-es tehervonat elhagyta Alsóőrs állomást, megsérült a vágány: egy helyen 30 cm hosszúságban letörött a sínkorona. Szerencsére gyorsan észrevették a hibát és *Bokor István* állomásfőnök azonnal értesítette *Boros Lajos* pályamestert, hogy intézkedjen a javításról.

Délután 4 óra volt és szakadt az eső, amikor *Boros Lajos* pályamester irányításával *Horváth Kálmán* váltókezelő, *Nagy László* málházó és az állomás többi, szolgálatban levő dolgozója megkezdte a javítást. Megfelelő szerszámok nélkul is sikeresen oldottak meg a feladatot. Öt óra után néhány perccel már bejárhatott az állomásra a menetrend szerint érkező személyvonat.

Ha nem vették volna észre a hibát és nem javították volna ki a sínt önfeláldozó munkával, bizony könnyen baleset történhetett volna Alsóőrs állomásnál.

Kiss Lajos

A szakszervezet elnökségének irányelvei az 1962. évre

Szakszervezetünk az elmúlt év folyamán komoly erőfeszítéseket tett az MSZMP VII., a szakszervezetek XIX. és szakszervezetünk V. kongresszusának határozataiból adódó feladatok megvalósítása érdekében. Szakszervezetünk, aktívahálózatunk hathatós segítségével, tamaszkodva a szervezett vasutas dolgozók véleményére, munkakészségére, nagy lépést tett előre célkitűzéseink megvalósítása terén.

Szakszervezetünk erejét a továbbiakban is fenti határozatok tervszerű fokozása, megvalósítása érdekében összpontosítjuk. Munkánkban szem előtt tartjuk pártunk Központi Bizottságának az „SZKP XXII. kongresszusának jelentőségéről" hozott határozatát. Ezen célkitűzések megvalósítására szakszervezetünk elnöksége a Vasutasok Szakszervezetének 1962. évi fő feladatát a következőkben határozza meg:

I. *A második ötéves terv főbb irányelveinek tudatosítása mellett teljes részletében ismertetjük a vasutas dolgozókkal a vasút 1962. évi tervét. Irányelveket, intézkedési terveket dolgozunk ki a terv megvalósítása érdekében és mozgósítjuk a vasutas dolgozókat azok maradéktalan végrehajtására.*

II. *A szállítási és termelési feladatok teljesítésével egyidőben következetesen foglalkoztunk a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek további javításával, fokozott harcot folytatunk a törvényesség minden szinten való betartása és betartatása érdekében.*

III. *Állandó és rendszeres nevelő és felvilágosító munkát végzünk a vasutas dolgozók között politikai és szakmai téren egyaránt. Segítjük az állami oktatásban való részvételüket, általános műveltségi színvonaluk emelését, hogy az előttünk álló, egyre növekvő feladatok elvégzéséhez megfelelő erkölcsi, politikai és szakmai képzettséggel rendelkezzenek.*

IV. *Az előttünk álló feladatok eredményesebb megoldása érdekében tovább emeljük minden szinten a vezetés színvonalát, a vezetőszervek irányító és ellenőrző tevékenységének további javításával.*

A fent meghatározott feladatok megvalósítása érdekében a következőket tesszük:

I.

1. A vasút szakmai vezetőivel közösen kidolgozzuk az MT—SZOT 1022/1961. számú határozat alapján a szocialista munkaverseny végrehajtási utasítását és az 1962. évi verseny célkitűzéseket. Sajátos eszközeinkkel és módszereinkkel segítjük a második ötéves terv célkitűzéseinek tudatosítását, különös gondot fordítva a vasút 1962. évi tervfeladatainak legszélesebbkörű ismertetésére, úgy, hogy lehetőséghez képest minden vasutas dolgozó ismerje a terv teljesítésében saját konkrét feladatát.

a) A termelési tanácskozások tartalmi színvonalának további emelése érdekében fokozottabban ellenőrizzük és ellenőriztetjük a műszaki konferenciák megtartását. A műszaki konferenciák megtartásához irányelveket dolgozunk ki.

b) Megszervezzük a szocialista brigádvezetők országos tanácskozását olyan céllal, hogy a tapasztalataik alapján, segítségükkel megvizsgáljuk és kidolgozzuk a vasút területén a „szocialista műhely", „szocialista üzem", „szocialista szolgálati hely" címek eléréséért folyó versenyformák kialakításának reális lehetőségeit és a címekért folyó versenyek beindítását.

c) A MÁV különböző szolgálati helyein huzamosabb idő óta dolgozó vasutasok nagyobb megbecsülése érdekében kidolgozzuk a „Törzsgárda mozgalom" irányelveit, fokozottabban támaszkodunk a magasabb szakmai képzettséggel és nagy gyakorlati tapasztalatokkal rendelkező törzsgárda tagjaira, elsősorban a termelés és termelékenység növelése, a műszaki fejlesztés ésszerűbb megvalósítása terén.

d) Biztosítjuk, hogy a szocialista munkaversenyben a vasút újító mozgalma is jelentőségének megfelelően teret kapjon. Az Újítók és Feltalálók III. Országos Tanácskozása tapasztalatai alapján konkrét intézkedési tervet dolgozunk ki az újítómozgalom és a mozgalom propaganda munkájának megjavítása érdekében.

2. Tömegmozgalommá fejlesztjük a beruházási tevékenység segítségét, kidolgozzuk a szakszervezeti szervek beruházást segítő tevékenységére vonatkozó intézkedési tervet.

II.

Bér- és munkaügy területén:

1. Rendszeresen és tervszerűen foglalkozunk a 22/1961. számú kormányrendelet maradéktalan végrehajtásával, mely a tervek megvalósításának, elsősorban a termelékenység emelésének, a gazdaságos termelésnek és ezen keresztül az életszínvonal emelésének az eszköze.

a) Segítjük a vállalatokat a normákkal kapcsolatos tevékenységükben, a munka- és üzemszervezésében.

b) Rendszeresen foglalkozunk a munka- és üzemszervezéssel, a munkanormákkal. Tevékenységünk fő célja a dolgozók közvetlen érdekvédelmét helyesen összeegyeztetni a népgazdasági és összvasúti érdekekkel.

c) Bérügyi munkánkban törekszünk a helyesen alkalmazott teljesítménybérezésnek a jelenleginél szélesebbkörű bevezetésére.

Fokozatosan olyan bérrendszerek bevezetését szorgalmazzuk, melyek alkalmazása esetén a kereset, vagy annak egy része a teljesítménytől függ.

2. Az anyagi lehetőségek figyelembevétele mellett törekszünk a kereseti aránytalanságok megszüntetésére, illetve csökkentésére, a magas munkaidők (pl. 24—24-es forduló szolgálat) csökkentésére, illetve megszüntetésére.

3. A vállalati tapasztalatok alapján a szakmai vezetéssel a bérszabályzatok megkötését kiterjesztjük az üzemi szakosztályok és az Anyagellátási Igazgatóság területére. A szabályzatokat ismertetjük a dolgozókkal és őrködünk a benne foglaltak betartására.

4. A munkaügyi viták gyorsabb elintézése, valamint a dolgozókhoz való közelebbvitele érdekében a szakmai vezetéssel egyetértésben az egyeztető bizottsági szervezetet kiszélesítjük számukat megnöveljük.

(Folytatjuk.)

Talpfa alátétek kapronból

A *Szovjetunió gorkiji* fővonalán a *vjaznyiki-i* műhelyek dolgozói több mint 60 féle alkatrészt állítottak elő kapronból a pálya, a mozdony és a vagongazdálkodás részére. Így a többi között készítettek felfagyási kárpyákat, talpfa-alátéteket, perselyeket, vezetősaru-betét tárcsákat, fogantyúkat műszerek részére, dugós csatlakozókat stb. A kapronból készült alkatrészek igen magas szilárdságúak, s amik a legfontosabbak, olcsóbbak a fánál és a fémnél. Alacsony önköltségi áruk azáltal is biztosítva van, hogy a kapronműhely kollektívája számíthat a környező textil-, selyem- és fonógyárak nyersanyag-ellátására. A kapronalkatrészek az egész vonal mentén nagy keresletnek örvendenek, sőt a vonal távolabb eső részeiről is érdeklődnek a vjaznyiki-i műhelyek kapronból készült termékei iránt.

Az automata felvilágosítást ad

Harkov állomás váróterében nemrég elhelyeztek egy, a Szovjetunió vasúthálózatát ábrázoló nagyméretű táblát. A tábla alatt sok-sok gombbal ellátott irányító asztalt állítottak fel. A gombok mellett megjelölték azokat a városokat, amelyekbe Harkovból vasúton el lehet jutni. Ha valaki megnyom egy gombot, kigyullad a képernyő, azon megjelenik a megfelelő vonat száma, a Harkovból történő indulás ideje az út hossza és a szóban forgó városig érvényes jegy ára. A tábla vasúthálózatán egyben kigyulladnak az útirányt jelző táblák.

NEMZETKÖZI *élet*

A nemzetközi munkásmozgalom erősödését demonstrálta az SZVSZ moszkvai kongresszusa

Párizs, Milánó, Bécs, Lipcse és most *Moszkva*... ezek voltak a Szakszervezeti Világszövetség kongresszusainak színhelyei, főbb állomásai. A moszkvai kongresszus nemcsak azért volt kiemelkedő jelentőségű, mert ott ülésezett, ahol röviddel azelőtt történelmi fontosságú határozatait hozta meg a *Szovjetunió Kommunista Pártjának XXII. kongresszusa*, hanem azért is, mert Párizs óta megváltozott a világ térképe. Ezt a változást tükrözte a szakszervezetek világkongresszusa is.

Erről beszélgettünk legutóbb *Szilágyi Sándor* elvtárssal, a SZOT osztályvezetőjével, aki a magyar küldöttség tagjaként részt vett a *Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusán.*

A huszonegyedik szabad afrikai ország

— Mi jellemezte a kongresszust?

— Sok színű és sok árnyalatú volt a kongresszus — válaszolta *Szilágyi* elvtárs. — *Afrika, Ázsia, Európa, Amerika földjeiről jöttek a legkülönfélébb felfogású, anyanyelvű, foglalkozású, végzettségű küldöttek. Elküldte képviselőit például a nagy tradícióval rendelkező CGT, de megjelentek az afrikai kontinensről röviddel ezelőtt megalakult szakszervezetek delegátusai is.* Mindennek ellenére a kongresszus az alapkérdésekben *egységesen* vélekedett, egységesen határozott. Egyöntetűen támogatta a *Szakszervezeti Világszövetség célkitűzéseit*, az általános és teljes leszerelés iránti követeléseket. Nehéz leírni azt a lelkesedést, amellyel a küldöttek a gyarmati rendszer felszámolására irányuló előterjesztést határozattá emelték.

Felejthetetlen élmény marad valamennyi küldött számára, amikor a kongresszusi emelvényre lépett *Tanganyika* küldötte és bejelentette: *hazája ezekben a percekben nyerte el függetlenségét.* A huszonegyedik afrikai ország vált ezzel szabaddá.

— Miről beszéltek a volt gyarmati országok küldöttei?

— Az afrikai delegátusok sokoldalúan indokolták felszólalásaikban, miért oly döntő számukra, hogy hazájuk a gyarmati elnyomás alól felszabaduljon. Európai ember számára szinte elképzelhetetlen az a nyomor és elnyomatás, amelyben a gyarmati népek élnek. Sok helyütt a lakosságnak mindössze 3 százaléka tud írni és olvasni, járványok pusztítanak, orvost, kórházat — nem beszélve a társadalombiztosításról — a lakosság nem ismer. Megrázó példákat mondottak a küldöttek arról is, hogy milyen megkülönböztetés van a fehérbőrű és a bennszülött munkások között. Egy európai munkás tizennégyszer több munkabért kap ugyanazért a munkáért, mint egy bennszülött. Ha nincs függetlenség, lábbal tiporják az emberi szabadságjogokat a gyarmattartók.



Naponta 300—350 fuvarleveles tételt és 20—25 költségjegyzéket kell elszámolnia Szabó József árupénztárosnak. Dunapart állomás szb-titkárának. A több mint masfel evtizedes árupénztárosi gyakorlattal rendelkező vasutas kiválóan látja el feladatát. Az szb élén is immár nyolc éve tevékenykedik

Új jelszó született Latin-Amerikában

— Nagyon nehezen lehet visszaadni Chile, Ecquador, Argentina és a többi latin-amerikai ország küldötteinek Kuba iránt megnyilvánuló szeretetét, tiszteletét. Az amerikai kormány rákényszerítheti államunk vezetőit arra, hogy megszüntesse kapcsolatát Kubával, de *a népek ezt soha nem fogadják el*, sőt barátságuk, egyetértésük egyre mélyül Kuba népével — mondották a felszólalók és hozzáfűzték: — Szolidosokat is szervezhetnek Kuba ellen, de számíthatnak arra, hogy *mi önkénteseket toborzunk*, akik ha kell, fegyverrel is megvédik *Kuba szabadságát.* Mert ma Latin-Amerikában a Kubához való viszony választóvíz, aki igenli *Fidel Castro* politikáját, az egyben a haladás, a szabadságjogok igenlője is.

— Miről számol be a kubai küldött?

— Alig három év alatt, amióta a kormány földet osztott, amióta nemcsak a cukornádültetvények, hanem a cukorgyárak is a nép tulajdonában vannak, gyökeresen megváltozott Kuba népének élete: 1961-ben például felszámolták az *analfabétizmust*, azelőtt a lakosság 40 százaléka írástudatlan volt. *egyenjogú* lett színes- és fehérbőrű ember.

S hogy milyen vonzó és erőt adó Kuba példája a latin-amerikai országok számára, ezt egy apró példával is bizonyították. Új jelszó született Latin-Amerikában: Kuba területe szabad föld Amerikában, s a venezuelai egyetem diákjai, hogy rokonszenvüket Kuba iránt kifejezzék, egyetemükre ezt írták fel: *ez az egyetem szabad egyetem Venezuelában.*

Százhuszonnégy felszólaló

— Milyen eredménnyel jártak a kongresszus tanácskozásai?

— A kongresszus tizenegy napig tanácskozott. A vitában százhuszonnégyen szólaltak fel. Ünnepélyes pillanat volt, amikor Hruscsov elvtárs megjelent a kongresszuson és elmondta felszólalását. A küldöttek melegen ünnepelték Nyikita Szergejevics Hruscsovot és a szovjet népet, amely a legtöbb áldozatot hozta és hozza a haladásért, a béke biztosításáért.

A kongresszus egy sor fontos kérdésben határozatot hozott. *Akcióprogramot* fogadott el, amely kifejezi valamennyi földrész dolgozóinak akaratát, egységes, együttes tevékenységét a haladásért, a szocializmusért. Az akcióprogram kifejezi azt az egységet, amely összefűzi a kapitalista országok munkásainak harcát a monopóliumok háborús törekvései ellen, a még gyarmati sorban levő népek küzdelmét függetlenségükért.

Fontos okmányok

— A kongresszus elfogadta a társadalombiztosítási alapokmányt, mely olyan elveket rögzített, amelyek a szocialista országokban gyakorlatilag már megvalósultak, és perspektívát nyújtanak a gyarmati, de a fejlett kapitalista országok munkásai számára is. Az Egyesült Államokban például még nincsen mindenkire kiterjedő társadalombiztosítás. Franciaországban, Nyugat-Németországban pedig az utóbbi években a fegyverkezési kiadások miatt, sorozatosan megnyirbálják a dolgozók társadalombiztosítást vivmányait.

A világkongresszus sokat foglalkozott a dolgozók egyéb problémáival is, mint például a munkanélküliség megszüntetésének lehetősége a kapitalista országokban. De bármiről is volt szó, akár korunk fő nemzetközi kérdéseiről, akár társadalombiztosításról, világos volt, hogy minden gond megszüntetésének alapvető feltétele: *a béke tartós biztosítása.*

Választási előkészületek

Országszerte folynak a szakszervezeti választások előkészületei. Legtöbb helyen a napokban már meg is történt a bizalmiak újjáválasztása, s a jelölőbizottságok már mindenütt megkezdték a közvéleménykutatást. Ez a munka jó alkalom arra, hogy felmérjük az alapszervezetek és a szakszervezeti bizottságok eddigi tevékenységét. A beszámolás és az új feladatok meghatározásának termékeny időszaka ez.

Keleti fűtőház

A Keleti fűtőházban most a bizalmiak választása szerepel a szakszervezet napirendjén.

— A választás előtt minden tagdíjhátralékot rendeztünk, nehogy baj legyen a szavazatokkal — hallottuk Tellér István fűtőtől, a 328-053-as gép bizalmijától. — *Nálunk is arra van szükség, hogy a bizalmiak aktívabb tevékenységet fejtsenek ki, necsak tagsági bélyegek eladásával foglalkozzanak. A dolgozók között végzett politikai munka a legfontosabb. Sok baj volt nálunk a munkafegyelemmel. Az ilyen hibákon a bizalmiak nevelő munkája igen sokat segíthet.*

A bizalmiaktól a Keleti fűtőházban is azt várja a tagság, hogy ezentúl többet törődjenek a dolgozók ügyesbajos dolgaival, az esetleges panaszokkal. A műhelybizottságtól pedig azt várják, hogy segítse a szocialista munkaverseny kibontakozását, ami eddig az utazószemélyzet túlságosan gyakori átszervezgetése miatt nem valósulhatott meg.

Várpalota állomás

Lelkes hangulatban készülődnek a szakszervezeti vezetőség újjáválasztására Várpalota állomás dolgozói is. A december 20-án megtartott taggyűlésükön választották meg a jelölőbizottságot, amely már megkezdte munkáját.

A jelenlegi vezetőség a beszámoló előkészítésén dolgozik. Sok mindenről, többek között arról is szól majd a beszámoló, hogy milyen jól megszervezték a betegek látogatását. *Tavaly 42 esetben voltak „kiszálláson" a beteglátogatók. Ilyenkor egy-egy kis cukorkás csomaggal és a Magyar Vasutas legfrissebb példányával kedveskedtek a betegeknek.* Ha kellett, nagyobb segítséget is nyújtottak. Például, amikor *Stál Károly* huzamosabb ideig beteg volt, a beteglátogatók a lakására szállították a szenet. Másoknak az orvosság kiváltásával nyújtottak segítséget.

Az a terv, hogy az idén növelik a beteglátogatók számát, s akkor minden beteget meg tudnak majd látogatni és jobban elősegítik gyógyulásukat.

Terézvárosi pályafenntartás

A Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség január 26-án lesz a szakszervezeti bizottság választása. *A szakszervezeti aktívák valamennyi dolgozóval beszélgetnek* és véleményeket kérnek, hogy kiket javasolnak az sz. b.-be. A jelölőbizottság az előzetes vélemények alapján teszi majd meg javaslatait a választásra.

A párt-alapszervezet január 4-i taggyűlésén határozatot hoztak, hogy a kommunisták segítsék a szakszervezeti választás lebonyolítását. Valamennyi dolgozó nagy érdeklődést tanúsít a választások iránt és azt szeretnék, hogy a legrátermettebbek kerüljenek az új vezetőségbe, akik eddigi munkájukkal kiérdemelték a tagság bizalmát.

Szegedi igazgatóság

A szegedi igazgatóság területén is folynak az előkészületek a szakszervezeti választásokra. A bizalmi csoportokon belül és a taggyűléseken sok szó esik a választás problémái, a jelölések mellett a vasutasokra háruló idei feladatokról is.

Tovább fejlődik Szeged és vidékének ipara és növekszik a lakásépítés is. *A vasút fejlesztésében jelentős a Kunszentmiklós—Tass—Kelebia vonal felújítása, Szajol—Tiszatenyő között második vágány építése, Kecskemét és Békéscsaba állomásokon korszerű biztosítóberendezés felszerelése stb.* A terv feladatainak megvalósításánál feleelősségteljes munkára van szükség. Ugy kell vigyázni a nép vagyonára, mint a sajátunkéra. A vasút minden területén fegyelmezettebb munkára van szükség. — Ilyen és hasonló kérdésekről is sok szó esik most, a vezetőségválasztás előkészítése során. Az a cél, hogy a szegedi igazgatóság területén is mindenütt olyan vezetőségeket válasszanak majd, amelyek jól fogják segíteni a vasutasok megnövekedett feladatainak végrehajtását.

Hogyan készítette elő a szakszervezeti választásokat a Baranya megyei bizottság

Megyénk területén 29 szakszervezeti bizottságot, 9 műhely-, illetve osztálybizottságot, 315 bizalmit és 15 társadalombiztosítási tanácsot kell újjáválasztani. Ez azt jelenti, hogy Baranya megye szolgálati helyein mintegy 900 főt kell az elkövetkezendő hetekben szakszervezeti tisztségre megválasztani.

Az előkészítő munkát a végrehajtás tervszerűségét biztosító munkatervet és ütemtervet 1961. november 30-án megyei bizottsági ülésen tárgyaltuk meg és fogadtuk el. Az ülést követően december 5-én egésznapos szb-titkári értekezleten készítettük fel titkárainkat a választási feladatok végrehajtására. Ugyanakkor szemináriumszerűen is sokat foglalkoztunk azzal, hogyan történik a bizalmi, a műhelybizottsági és a szakszervezeti bizottsági választások lebonyolítása. Ez a módszer helyesnek bizonyult, mert több, addig ismeretlen problémát sikerült tisztázni azok előtt, akik ezt a munkát nem ismerték, de jó volt a régiek számára is ez a felfrissítés.

Munkaértekezletek legyenek

A felkészítés főbb tartalma a következő volt: a választásokat felhasználtuk arra, hogy kibontakoztassuk a tagság alkotó kezdeményezését, véleményét, bírálatát a szakszervezeti vezetőszervek — bizalmiak, műhelybizottságok, szakszervezeti bizottságok és a megyei bizottság — tevékenységéről. Célul tűztük azt is, hogy a választások olyan munkaértekezletek legyenek, amelyeken alaposan értékelik az elmúlt időszak eredményeit, hibáit és hozzanak előremutató, a szakszervezeti munkát javító határozatokat. Ezért helyeseljük szakszervezeti bizottságaink célkitűzéseit, amelyek külsőségekben szerények, de tartalmukban [illegible]

A választások irányítására megyei bizottságunk öttagú operatív bizottságot hozott létre. Ezen túlmenően a szakszervezeti bizottságokat felosztottuk a megyei bizottság tagjai között. A választások előkészítéséről a lebonyolításig ők segítik és ellenőrzik a szakszervezeti bizottságok tevékenységét. Egy-egy megyei bizottsági taghoz 3—4 szakszervezeti bizottság tartozik. A kijelölésnél figyelembe vettük a megyei bizottsági tagok leterhelését és mozgási lehetőségét.

A megyei bizottság tagjai és a szakszervezeti bizottságok elé fontos feladatnak állítottuk, hogy a választások során számításba jövő és leváltásra kerülő elvtársakkal egyénileg is elbeszélgessenek. Az a tapasztalatunk, hogy ez a munka mindenütt folyik, s a javaslatokat is megbeszélik a helyi pártszervezetekkel, aktivistákkal, sőt a dolgozókkal is. Előzetes felmérés alapján a választások alkalmából a bizalmiaknál 12—15, a műhelybizottsági tagoknál 15—20, az szb-tagoknál 20—25, a számvizsgáló bizottsági tagoknál 18—20, az szb-titkároknál pedig mintegy 20 százalékos fluktuációra számítunk.

A beszámoló jelentősége

Az előkészítő munka során arra is felhívtuk a figyelmet, hogy a vezetőségválasztó taggyűlések lebonyolítására olyan elvtársakat kérjenek fel, akik megfelelő gyakorlattal rendelkeznek. Ezt a feladatot valamennyi szakszervezeti bizottságnál végrehajtották. A megyei bizottság elkészítette a levezetésre szolgáló forgatókönyvet s azt időben a szakszervezeti bizottságok rendelkezésére bocsátotta. Az előkészítő munkában jelentős szerep jutott a beszámolók elkészítésére is. Ehhez a szakszervezeti bizottságok felhasználták a SZOT és szakszervezetünk elnökségének irányelveit. A beszámolók az első lépcsőbe sorolt szakszervezeti bizottságoknál már elkészültek. Lényeges előrehaladás, hogy a bizalmiak is felkészültebben állnak a csoportértekezletek elé. Általában 8—10 perces beszámolót készítettek, amelyben röviden értékelik a végzett munkát és meghatározzák a jövő tennivalóit. Szakszervezeti bizottságaink nagyon helyesen mellőzik azt a régi gyakorlatot, mely szerint egy bizalmi beszámolója végigvándorolt valamennyi bizalminál.

Az irányelvek figyelembevételével a szakszervezeti bizottságok 1961. december 30-ig taggyűléseken ismertették a negyedik negyedévben végzett munkát és a választásokra való felkészülést. A munka megvitatása után mindenütt javaslatot terjesztettek elő a jelölő bizottság tagjaira, hogy azok időben megkezdhessék munkájukat. Az előterjesztett javaslatokat a szakszervezeti bizottságok megvitatták, majd nyílt szavazással elfogadták. Ezt követően a jelölő bizottságok munkához láttak. Ahol befejezték a jelölést, a névsort a szolgálati helyeken kifüggesztették, hoy a tagság már előre tudja, kik azok, akiket a jelölő bizottság javasol a vezetőségbe, a társadalombiztosítási tanácsba és a számvizsgáló bizottságba.

Széleskörű aktívahálózattal

A választások lebonyolításához szükséges technikai kellékek biztosítására külön felelősöket állítottunk be. Ehhez a munkához a szolgálati helyek vezetői is segítséget nyújtottak. A káderek kiválasztásában, a beszámolók elkészítésében aktíváikon keresztül a tagság mozgósításában, felkészítésében, a pártszervezetek is a legmesszebbmenően segítették a szakszervezeti bizottságok tevékenységét.

Baranya megyében nőtt a szakszervezeti aktívák és vezetőségi tagok felelősségérzete a választások sikeres végrehajtására irányuló tevékenységükben. Ennek alapján az előkészítő munka során emelkedett a szakszervezeti bizottságok munkájának színvonala. Eredményesebben mozgosítanak a gazdaságosabb termelésre, a balesetek megelőzésére. Mindezek alapján a megyei bizottság biztosítottnak látja a választások sikeres lebonyolítását és bízik abban, hogy a szakszervezeti bizottságok a választások után tovább erősödnek és helyt fognak állni a vasút előtt álló feladatok végrehajtásában, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek állandó javításában, az üzemi demokrácia további szélesítésében.

Kinczli József,
a Baranya megyei bizottság titkára

Beszámoló az SZVSZ V. kongresszusáról, a munkaverseny szervezésének időszerű kérdéseiről

Teljes ülést tartott a Szakszervezetek Országos Tanácsa

Január 12-én az ÉDOSZ-székház tanácstermében teljes ülést tartott a *Szakszervezetek Országos Tanácsa*. A megjelentek előtt *Brutyó János*, a szaktanács főtitkára beszámolt az V. szakszervezeti világkongresszusról és a magyar szakszervezetek nemzetközi tevékenységéről.

Bevezetőben a *szaktanács főtitkára* méltatta az SZVSZ V. kongresszusának jelentőségét. A moszkvai szakszervezeti világkongresszus valóban a szakszervezeti világmozgalom eddig példa nélkül álló, nagyszerű seregszemléje volt. Olyan találkozó, amely híven kifejezésre juttatta a nemzetközi proletariátus ellenállhatatlan egységakaratát és együttműködési készségét korunk legfontosabb, legsürgősebb problémáinak megoldására.

Harc a békéért és a gyarmati rendszer felszámolásáért

Részletesen ismertette *Brutyó* elvtárs a kongresszuson kialakult értékelést a jelenlegi nemzetközi helyzetről. *A szocialista tábor erősödése, a kapitalista országok munkásosztályának harcai és a nemzeti felszabadító mozgalmak nagyszerű győzelmei nyomán tovább mélyült a kapitalizmus válsága.* A további eredményes békeharc feltétele, hogy az SZVSZ és szakszervezetei felelősségük teljes tudatában megkettőzzék erőfeszítésüket a háborús veszély leleplezésére, a háborús uszítók megfékezésére.

— A mi hazánkban — hangsúlyozta *Brutyó János* — *ez azt jelenti, hogy meggyorsítjuk a szocializmus építését, növeljük a szocialista világrendszer erejét, amely eddig is a legnagyobb gátat jelentette az agresszorok útjában. A magunk részéről is előmozdítjuk a világ dolgozóinak egységes fellépését az imperialisták agresszív politikája ellen.*

— A jövőben is egyemberként állunk a hős algériai nép mellett és részt veszünk az *Algériai Szolidaritási Bizottság* tevékenységében. Javasoljuk a SZOT ülésének, hogy vegyünk mi is részt abban a hatalmas világméretű kampányban, amelyet a moszkvai kongresszus indított el azért, hogy 1962-ben egy nemzetközi szolidaritási bélyeg kiadása révén az algériai nép még az eddiginél is jelentősebb anyagi segítségben részesüljön.

A magyar szakszervezetek a nemzetközi munkásszolidaritás fejlesztéséért

Részletesen szólt a Szaktanács főtitkára az V. világkongresszus egyhangú törekvéséről, amely a nemzetközi szakszervezeti egység megvalósítására irányul, majd rámutatott arra, hogy *a magyar szakszervezetek igyekeznek baráti kapcsolatokat kiépíteni minden haladó szervezettel.* Kapcsolataink elsősorban a szocialista országok szakszervezeteivel fejlődnek, mert különösen fontosak számunkra azok a tapasztalatok, amelyeket ez országok szakszervezetei a szocializmus felépítésének meggyorsításában, a szocialista brigád mozgalomban és más területeken szereztek. A magyar szakszervezeteknek a szocialista országokon kívül *65 kapitalista, a gyarmati függésből felszabadult és gyarmati országgal van kapcsolata.* Számos olyan szakszervezettel is baráti kapcsolat alakult ki, amelyek a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségéhez tartoznak.

Brutyó elvtárs beszámolóját vita követte, majd a teljes ülés határozatot hozott, amelyben rámutat, hogy minden rendelkezésünkre álló eszközzel elő kell segíteni a nemzetközi munkásegység teljes helyreállítását, leleplezve annak akadályozóit. A SZOT teljes ülése e határozatban megbízta az elnökséget, hogy a szakszervezeti tagság körében ismertesse az V. szakszervezeti világkongresszus határozatait, a kiadott dokumentumokat és az ezek végrehajtásából adódó feladatokat.

A szocialista munkaverseny szervezéséről

A szaktanács főtitkárának beszámolója után Varga György, a szaktanács titkára a második napirendi pont keretében ismertette a szakszervezetek feladatait az 1962. évi népgazdasági terv végrehajtását segítő szocialista munkaverseny szervezésében. Rámutatott arra, hogy az elmúlt évben javult a munkaverseny irányításának, szervezésének színvonala. Tovább fejlődött a verseny *demokratizmusa.*

— Miben jut ez kifejezésre? — Abban, hogy a vállalatoknál, a műhelyekben lebontják a gazdasági feladatokat és megvitatják azokat az érintett dolgozókkal. A munkaverseny célkitűzései közelebb kerültek gazdasági terveinkhez. A munkaversenynek mindinkább szerves részévé váltak a dolgozóknak az újításokra, ésszerűsítésekre, az üzemszervezés javítására irányuló törekvései. *A dolgozók növekvő politikai öntudattal vesznek részt a szocialista munkaversenyben és az anyagi ösztönzés mellett mindjobban előtérbe kerül az erkölcsi tényezők súlya, szerepe. Örömmel állapíthatjuk meg, hogy a szocialista címet elnyert munkabrigádok száma és azok tagjainak száma az egy évvel ezelőtti időponthoz képest mintegy megkétszereződött.*

Még ma is előfordul, hogy a munkaversenyt egyesek helytelenül úgy értelmezik, mintha az egyenlő lenne a felajánlásokkal, vállalásokkal. Még középszintű állami, gazdasági és szakszervezeti vezetők körében is előfordulnak olyan megnyilvánulások, hogy a dolgozók felajánlásait, versenyvállalásait tervesíteni kell, szentül meg vannak győződve annak helyességéről. *Az éves versenyvállalások rendszere módszer és keret csupán.* Nem független a tervtől és nem valamiféle *ellenterv.* Mivel az üzemek tevékenységét, a jóváhagyott éves műszaki, gazdasági tervek szabják meg, az üzemek valamennyi dolgozójának tevékenységét e jóváhagyott tervek maradéktalan megvalósítására kell irányítani. Az erőfeszítések a termelékenyebb, gazdaságosabb, biztonságosabb munkavégzésre, vagy más szóval: *a minőségi mutatók javítására irányuljanak. Itt az ideje, hogy végképp szakítsunk a helytelen mennyiségi szemlélettel.*

A munkaverseny és az újítások

A tavalyi tapasztalatokat elemezve foglalkozott *Varga György* elvtárs *a munkaverseny és az újítómozgalom összefüggésével.* Előfordult, hogy többen az újítómozgalmat mintegy különálló valaminek tekintették, a versenytől elszakítva kezelték. Az újítók, az ésszerűsítők a mai technikát továbbfejlesztve, nap mint nap újat alkotnak a társadalmi élet alapvető területén, a termelésben. Feltesszük a kérdést, külön lehet-e választani az újítást, az ésszerűsítést, a tapasztalatcserét a munkaversenytől? *Nem! Arra kell törekednünk, hogy a kormány és a szaktanács elnöksége közös határozatának megfelelően munkálkodva, az újítómozgalom mind teljesebben a szocialista munkaverseny szerves részévé, fontos tartalmává váljék.*

Tovább kell fejleszteni a verseny demokratizmusát az eddigi eredmények alapján. A feladatok meghatározása, az értékelés, az anyagi és erkölcsi elismerés minden esetben *a dolgozók bevonásával* történjen. *Ez legyen irányadó az üzemi élet minden kérdésében!* Szakszervezeteink és a gazdasági vezetők fordítsanak különös figyelmet arra, hogy a versenyző kollektívákból minél több induljon harcba az idén is a megtisztelő szocialista cím elnyeréséért.

Ezt a beszámolót is vita követte, majd a SZOT teljes ülése *felhívást intézett a magyar dolgozókhoz az 1962. évi népgazdasági terv végrehajtását segítő szocialista munkaversenyre.* A tanácskozás *Somogyi Miklósnak*, a szaktanács elnökének zárszavával ért véget.

Műszaki tiszteket avattak a Tisztképzőn

Az őév végén 87 pályafenntartási és távközlés tanfolyamista fejezte be tanulmányait a MÁV Tisztképző Intézetben. Tizenöt hónapi tanulás után december 29-én érkezett el az ünnepélyes pillanat, a tisztavatás. Az intézet ünnepi díszbe öltözött nagytermében, az emelvényekkel szemben katonás oszlopokban sorakoztak fel az avatandó tisztek. Mögöttük a padsorokban ezúttal hozzátartozók ültek.

Az ünnepségen megjelent *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Rödönyi Károly* vezérigazgatóhelyettes, *Máté Sándor*, Papp Károly és Kerényi Rezső szakosztályvezetők. Ott voltak az intézet vezetői és a tanári kar tagjai is.

A megnyitó után *Rödönyi Károly* mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében azokról a feladatokról szólt, amelyek a szolgálati helyeken várnak a fiatal tisztekre, majd arra kérte őket, hogy a tisztképzőn tanultakat gyümölcsözően használják fel a gyakorlatban, a vasúti pályák építésében, a távközlő és biztosítóberendezések korszerűsítésénél.

Az ünnepi beszéd után *Nagytorma Géza*, az intézet igazgatója olvasta fel a kinevezéseket. A kitűnő eredménnyel végzett hallgatók főtiszti kinevezést kaptak

★

A tisztté avató ünnepségeken hagyománnyá vált már a záró bankett megrendezése. Az újdonsült műszaki tisztek a hivatalos ünnepség után tanáraikkal és hozzátartozóikkal együtt az Északi Járműjavító Hungária úti kultúrházában találkoztak. Ott ismerkedtünk meg a tanfolyam két kitűnő eredménnyel végzett hallgatójával, *Franczisti István* és *Ludányi István* műszaki főtisztekkel.



Franczisti István főtiszt

— Hová, merre tartanak a tanfolyam után? Milyen terveik vannak a jövőt illetően? — érdeklődtünk a két fiataltól.

— Engem a budafok-városi pályamesteri szakaszra helyeztek beosztott pályamesternek — kezdte a beszélgetést *Franczisti István.* — *Hogy mi a tervem? Szeretnék mielőbb önállóan pályamesteri szakaszt kezelni. Úgy érzem, hogy ehhez a beosztáshoz szükséges elméleti tudásom már megvan. Én ugyanis a Pályafenntartási Technikum elvégzése után kerültem ki Hárosra gyakorló technikusnak. Szolgálati vezetőim küldtek el tisztképzőre, amiért nagyon hálás vagyok, mert a 15 hónap alatt igen sokat tanultam.*

— Három évvel ezelőtt, mint



Ludányi István főtiszt

fizikai dolgozó kerültem a szegedi Távközlő- és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökséghez — vette át a szót *Ludányi István.* — *Nehéz volt a kezdet, mert kevés gyakorlati tapasztalattal rendelkeztem. Hogy mégis kitűnő eredménnyel végeztem el a tanfolyamot, azt szorgalmamnak köszönhetem. Már kint a szolgálati helyemen megszerettem a távközlős szakmát, ezért kétszeres akarattal tanultam.*

— Tervei?

— Tanulni, tanulni. Villamos mérnök akarok lenni. Tanulmányaimat a Műszaki Egyetem villamos mérnöki tagozatán, mint levelező hallgató szeretném folytatni.

V. F.

Nyugdíjas vasutasok kitüntetése

December 29-én *Kossa István* közlekedési és postaügyi miniszter a vasúti főosztályon fogadást adott és kitüntetést nyújtott át 33 nyugdíjba vonult vasutas dolgozónak. Megjelent a fogadáson *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára.

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa az államvasutak szolgálatában eltöltött hosszú és eredményes munkásságnak elismeréséül:

MUNKA ÉRDEMREND

kitüntetést adományozta: Balázs Lajos vez. főellenőr, Miskolci Jj. Ü. V., Herceska Gábor főfelügy., Bp.-Soroksári úti áll., Dénes János főint., Bp.-Nyugati Szállítm. Főn., Németh Ferenc felügy., Bp. TBFF., Pálya Mihály vez. főellenőrnek, Kőbánya-felső áll.

A közlekedés és postaügyi miniszter hosszú és eredményes munkássága elismeréséül a

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetést adományozta: Magony József főfelügy., BVKH, Kovács Pál vez. főellenőr, Bp., Ferencv. áll., Lengyel Nándor főfelügy. I/8. szakoszt., Baki Lajos vez. főellenőr, MÁV Utasellátó Ü. V., Pusztai Sándor vez. főellenőr, Szentes áll., Kemény Józsefné főellenőr, MÁV-kórház, Gönye János m. vez. főellenőr, Celldömölk fth., Vida Mihály vez. főmunkamester, Dunaföldvár áll., Bényei Béla vez. főellenőr, I/3. szakoszt., Iszak Lajos vez. főellenőr, Szombathely Jj. Ü. V., Táborosi Sándor vez. munkamesternek, Szeged, fth.

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetést adományozta: Csányi János vez. főellenőr Hódmezővásárhely, Népkert áll., Fenyvesi Béla vez. főellenőr, Szegedi Ig., I. oszt. Kelecsényi János felügy., Autófuv. Főn., Varga István vez. főmunkamest., Székesfehérvár áll., Inczédi László vez. főellenőr, Berente, szénpu., Győri József vez. szakmest., Bp.-Ferencváros Pft. Főn., Molnár Árpád m. főfelügy., Dunaújváros fth. főn., Kántor István vez. főell., Debreceni Jj. Ü. V., Fodor Péter vez. főell., Békéscsaba fth., Soós Imre főfelügy.-nek, Pécsi Ig., III. oszt.

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesítette: Vékony János vez. főellen., Debreceni Jj. Ü. V., Hegyi János főellen., Ujmiskolc Pft. Főn., Vízi Béla m. vez. főellen., Landler Jenő Jj. Ü. V., Lantos Géza főszakm., Bp.-Józsefváros áll., Kovács József m. vez. főellen., Dombóvár. Ép. Főn., Dudás Mátyás vez. főmunkamest., Mezőkövesd áll., Magyaros István m. főellenőrnek, Gyékényes áll.

„Elvarázsolt kastély" a Baross téren

Látogatás a Pályaalkalmassági Vizsgáló állomáson

II.

Az intézmény munkája két részre oszlik. A gyakorlati alkalmassági vizsgálatokra és az elméleti kutatómunkára. Munkánkhoz mindenekelőtt szükség volt a vizsgálati módszerek és eljárások kidolgozására. Ezt *Szakál* elvtárssal közösen végeztük el.

A gyakorlati munkát két fő csoportra osztottuk. Ezek: 1. A vasutasok alkalmassági vizsgálata és a többi közlekedési dolgozó vizsgálata. Utóbbi esetben alkalmassági vizsgálatot végzünk mindenkin, aki hivatásszerűen járművezetéssel akar foglalkozni, beleértve a honvédség és az MHS hatáskörébe tartozó személyeket is. 2. Időszakonként vizsgáljuk ezenkívül a vasúti mozdonyvezetőket, fűtőket, váltókezelőket, kocsirendezőket, tehát a forgalommal szorosan összefüggő foglalkozásúakat.

A balesetek ellen

Ide tartozik a balesetet okozók vizsgálata, amelynek a célja a baleset bekövetkezésében szerepet játszó tényezők megállapítása. A tápénzes állományba vett betegek vizsgálata annak megállapítása céljából, hogy az állománybavétel javítja-e a fizikai erőnlétet, a testi állapotot, fokozza-e a munkaképességet, milyen hatással van a dolgozó érzelmi és hangulati életére, szociális alkalmazkodó képességére. Kiterjed vizsgálatunk a balesetek következtében munkaképesség-csökkentést szenvedettekre is.

Elméleti munkánk keretében mindazokat az élettani és személyi tényezőket vesszük vizsgálat alá, amelyek a közlekedési munka végzésében szerephez juthatnak. Állandóan vizsgáljuk azokat a foglalkozási hatásokat, amelyek az effajta munkát kedvezőtlenül befolyásolhatják. Így például:

Milyen hatással van a mozdonyhő a színlátásra, a sötétben látásra, a központi idegrendszer funkcionális állapotára, működésére. Milyen a munkatér hatása az idegrendszerre, a mozgásos tevékenységre. (Nem vált-e ki reumatikus megbetegedést stb.) Ilyen foglalkozási hatások a fáradtsági tényező, például a magas vérnyomás betegsége. Vizsgáljuk az életmód, az alkohol hatását, az indokolatlan mértékben szedett gyógyszerek hatását a munkateljesítményre, továbbá az életkori sajátosságok befolyását. Ezenkívül a környezeti tényezők hatását, a meteorológiai tényezők szerepét a munkavégzésben, valamint a munkahelyek hőmérsékleti viszonyának hatását.

Állandó és nagyon fontos feladatunknak tekintjük a baleseti okok kutatását. Kutatásokat végzünk a tudományos munkanormák megállapítása céljából. Kutatjuk az útviszonyok és a járműtípusok hatását a munkaképességre.

Gondoskodnak-e az intézet dolgozóinak szakmai, politikai továbbképzéséről, valamint az utánpótlásról? — tettük fel a kérdést.

— Igyekszünk — hangzott a válasz. — S törekvéseink talán nem ítélhetők eredménytelennek. 46 dolgozónkból 5 orvos, 12 pszichológus, 1 fiziológus, 1 műszerész, 1 technológus. Tizenketten egyetemi levelező hallgatók, ketten egyetemi idegen nyelvű tanfolyamra járnak, két aspiránsunk és egy kandidátusunk van. Egy dolgozónk most doktorált, nyolcan az általános iskola 8. osztályába járnak. Intézetünk több dolgozója a Magyar Tudományos Akadémia egyes bizottságaiban tevékenykedik.

Évente 40 000 vizsgálat

Ahhoz, hogy minden dolgozónk rendszeres szakmai és ideológiai továbbképzésben részesülhessen, nagy segítséget kapunk a párttól és a szakszervezettől. Ennek a szerencsés és minden tekintetben kielégítő helyzetnek tulajdonítható elsősorban, hogy munkánkat fennakadás, zökkenő nélkül folytathatjuk — hangoztatta Horváth elvtárs. — Pedig nem kis munkáról van szó mennyiségileg sem. Évente átlag 40 000 vizsgálatot végzünk. Egyik leginkább említésre méltó eredményünknek a tüdőlevegőszűrős eljárással rendszeresen végzett alkohol-ellenőrzés következményeit tartjuk. Ezekkel igyekszünk megelőzni a közlekedési balesetet. E munkánk nyomán egyre csökken azoknak a járművezetőknek a száma, akiket notórius alkohol-élvezőknek találunk. Számuk 1953-ban hazánkban még 38 százalék volt, ma pedig mindössze 3 százalék.

Talán megemlíthetem még, hiszen ezt a munkát nagyon a szívünkön viseljük, hogy a MÁV nevelőintézeteiben rendszeresen pályaválasztási tanácsadást tartunk a nevelők és a szülők részére. Ezt a munkát *dr. Réti László* és *dr. Rókusfalvi Pál* végzik.

Végezetül megkérdeztük *dr. Horváth Lászlót*, hogy a vizsgálatra küldöttek közül sokan nem tartják-e felesleges zaklatásnak az eljárást, aminek alá kell vetniök magukat. Mindenki belenyugszik-e, ha esetleg alkalmatlannak minősítik a kiszemelt pályára.

— Úgyszólván alig fordul elő reklamáció. Persze itt mindenki igyekszik a jótulajdonságait hangsúlyozni, s eltusolni, rejtegetni a hibáit, fogyatékosságait. De eredménytelenül. Mi ezzel előre számolunk. Tudjuk, hogy milyen kényes munkát vállalunk egy-egy vizsgálattal. Nemcsak az itteni vizsgálat adatai állnak rendelkezésünkre, hanem előzőleg más adatokat is beszerzünk, hogy mindenkiről a lehető legalaposabb képet nyújthassuk.

Nem szeretném, ha az elfoglaltság hibáját vetné valaki a szemünkre, mégis mindenképpen meg kell állapítanom, hogy legfegyelmezettebben a vasutasok fogadják az általunk kiállított alkalmassági javaslatot. A vasút dolgozói különben is megszokták, hogy kétévenként kötelesek a vizsgálaton átesni, s úgy tapasztaljuk, hogy vizsgálatunk hozzájárul biztonságérzetük növekedéséhez.

Milyen terveik vannak a jövőre nézve?

— Az intézet igyekszik tovább javítani munkáját, mégjobban kiszélesíteni tevékenységét, s mint eddig, ezt a jövőben is elsősorban a saját erejére támaszkodva szeretné megvalósítani.

Kósa Lajos

Munkavédelmi ünjárat

Megjutalmazták a ferencvárosi szerencsétlenség következtében keletkezett forgalmi akadály elhárítóit

December 20-án, a koradélutáni órákban egy túlsúlyos tartályvonat érkezett *Szolnok felől Budapest-Ferencváros állomásra.* A második vágányra bejáró szerelvény fékezési okok miatt az előírt helyen nem tudott megállni, a nagy lendülettől belefutott az első vágányba, amely csorka vágány volt. 200—250 méter után kilökte a vaganyzáró bakot, majd a puszta földön gurult tovább. Az első tartálykocsi, amely éppen a földszintes irodaépület előtt állt meg, belefúródott az előtt levő kocsi üstközéjébe. A tartálykocsiban levő olaj kifolyt és meggyulladt. Ebben a pillanatban szakadt le a 15 000 voltos felsővezeték. A tűz gyorsan átterjedt az irodaépületre. Emiatt az épületben tartózkodó *Csemez Zsigmond* átmenesztő, *Baranyai Lajos* vonatvezető és *Horváth Imre* kocsirendező nem tudtak elmenekülni és életüket vesztették.

A hatalmas tűz megolvasztotta a felsővezeték főtartóját, úgy hogy az egész leszakadt. Megolvadtak a környező vágányok és a váltók, megrongálódott a biztosító berendezés is. A baleset időleges zavarokat okozott a helyi és az átmenőforgalomban.

A küszöbön álló ünnepi csúcsforgalom miatt gyorsan kellett cselekedni. A budapesti igazgatóság ennek megfelelően mozgósította a felsővezetékeseket és a pályaépítőket a forgalmi akadályok elhárítására. A szerencsétlenség után egy órával már megkezdődött a munka. *A felsővezeték rendbehozásán mintegy százan, a kisiklott kocsik beemelésén, a vagonok és a biztosítóberendezések helyreállításán pedig közel háromszázan dolgoztak.* A pályafenntartási munkák zömét a ferencvárosi pályafenntartási főnökség dolgozói végezték.

A mentési és a helyreállító munkában részt vett vasutasok áldozatkész munkájának köszönhető, hogy másnap hajnalban már teljesen akadálytalanná vált a közlekedés.

Mint mindenütt, ennél a munkánál is akadtak olyan dolgozók, akik erejük és tudásuk legjavát adták, akik fáradságot nem kímélve dolgoztak. Közülük érdemes néhányat megemlíteni.

Az állomás dolgozói közül *Téglás József* forgalmi szolgálattevő, *Juhász IV. János* kocsimester és *Boda András* tolatásvezető nevét kell első helyen említeni. A fűtőháztól *Krakai Lajos* művezető, munkavédelmi felelős végzett önfeláldozó munkát. A pályafenntartási dolgozók közül *Ács András* szakaszmérnök, *Gólya Mihály* pályamester, *Tóth István* és *Domonkos Antal* pályamunkások, a felsővezetéképítőknél *Bali József*, *Simon István* és *Grubel János* végzett kiemelkedő munkát. Gyors, pontos munkát végeztek a kisiklott kocsik beemelésénél a két daru kezelői is.

A forgalmi akadályok elhárításában részt vett dolgozókat a vezérigazgatóság, illetve a budapesti igazgatóság pénzjutalomban részesítette.

A vasutasok is segítik Komárom fejlesztését

Komárom kisvárosnak számít, hiszen lakóinak száma alig több tízezernél. Ennek ellenére városunk közművesített és utcáinak jelentős részét már aszfaltozták. Komáromban közel ezer vasutas család lakik, így elmondhatjuk, hogy a város további fejlődését tekintve a vasutas dolgozókra is nagy felelősség hárul.

A városi tanács mindig számíthat a vasutasokra. Tavaly a községfejlesztési alapból új napközi otthon építését kezdte meg a város. *Komárom állomás dolgozói 2000 óra társadalmi munkával segítették ezt a fontos építkezést.* Ezért a jó munkáért elismerő oklevelet kaptunk a városi tanácstól. Van most egy újabb feladatunk is. A város közepén terül el a Rüdiger tó, amely nyaranta bűzös szúnyogtelep. A városi tanács elhatározta, hogy halastóvá alakítják át ezt az ötezer ölnyi kis Lágymányost. *Ehhez az állomás dolgozói 2600 társadalmi munkaórát ajánlottak fel.* Ez is bizonyítja, hogy a komáromi vasutasok szeretik városukat, nehéz szolgálatuk mellett igyekezettel segítik Komárom szépítését is.

Városi tanácsunk az erkölcsi elismerésen túl is figyelembe vette a vasutasok munkáját. *Az 1961. végén átadott állami és szövetkezeti lakásokból nyolc vasutas családnak juttattak szép, egészséges otthont.*

Molnár István Komárom



Kádár Lajos mozdonylakatos csoportvezető a dugattyúgyűrű szakszerű méretvételét magyarázza Lakatos Albert, Szarvas Sándor és Káló József lakatosnak az egri fűtőházban

Lajos bácsi helyettese

A szolgálat az szolgálat, még akkor is, ha történetesen disznótorba hívják az embert. Márpedig Lajos bácsit hívták!

— Első a kötelesség! — biztatta magát az öreg térközőr és bundáját vállára vetve elindult az őrház felé.

A bódéban kellemes meleg fogadta. A kályhában vidáman pattogott a tűz, s a karikák résein kiszűrődő fény fürge manóként táncolt a falon.

Megtörtént a váltás. Átadó, átvevő, aláírás... A szükséges formulák végeztével a leváltott mehetett haza.

Hideg, novemberi szél söpört végig a kopár földeken. Lajos bácsi sóvár tekintettel nézett társa után. Csak akkor tért magához, amikor annak imbolygó lámpafényét is elnyelte a feneketlen sötétség.

— Elment! — mormogta maga elé. Egyszeriben szorongó magányosság érzése fogta el. Belelapozott az elnyűtt újságba, hogy hangulatát leküzdve folytassa a múltkorában félbehagyott rejtvényt.

— Vízszintes huszonkilenc: az idézet második sora... — olvasta. — Függőleges tíz: hentesáru...

Unottan tolta félre a lapot. Szájában összegyülemlett a nyál, nagyot nyelt. A disznótor jutott az eszébe. No, meg a kisüsti...

— El kéne ugrani egy félórácskára — tűnődött. Húsz perc múlva jön a motoros, észre sem veszik, ha nem vagyok itt. A sorompót nem kell kezelni, a kutya sem jár ilyenkor a határban — sorakoztatta elhatározását erősítő érveit. Egyébként is csak a második tanyába kell menni...

Nem sokáig töprengett. Szekrénye aljából kopott zsávolyt húzott elő, majd seprő és olajos rongyok segítségével percek alatt csinos bábot formált belőle. Dróttal lámpást erősített a bábu kezéhez, s a jól megformált helyettesét az őrház falához támasztotta, ahol előírás szerint fogadni kell a vonatot.

Lajos bácsi talán éppen a májast kóstolhatta, amikor a nyílegyenes pályán a távolban feltűnt a motorvonat reflektorfénye.

A motor vezetője értetlenül csóválta a fejét.

— Mi ütött ebbe az őrbe, hogy a hideg ellenére ilyen korán kiállt? — Önkéntelenül lassította az iramot. Az őrbódé mellett félelemből eredő borzongás rázta meg. A dermesztő hidegben egyszál ruhában megmeredve állt a térközőr, akin az élet legparányibb jelét sem lehetett felfedezni.

Kísértetiesen csikordult a fék. A motoros vezetője úgy érezte, a torkában dobog a szíve, amint óvatosan közeledett a bábu felé. Majd a felismerés hatása alatt kacskaringósat káromkodott és a hűséges „őrt" túszként magával cipelte.

Lajos bácsi virágos kedve hirtelen szállott el, amint felfedezte, hogy árulás történt. Bűntudattal vakargalta a fejét.

— Ez is itthagyott!...

Mindig eszembe jut ez a kis történet, valahányszor a vonat ablakán kitekintek és a térközőrök feladatát teljesítő automatákat látom. Olykor eltűnődöm, mégis sikerült az embernek helyettest állítani, mégpedig olyat, ami megbízhatóbban látja el szolgálatát, mint Lajos bácsi helyettese.

Hiába, az automatizálás, a gépek korszakában élünk.

— klinka —

Mi okozta a súlyos hollandiai vasúti katasztrófát?



Amint azt már a napilapok megírták, a hollandiai *Utrecht* és *Rotterdam* között súlyos vasúti szerencsétlenség történt január 8-án. Az Utrecht közelében levő *Wörden* nevű kisváros állomásánál egy 120 kilométeres sebességgel száguldó expresszvonat belerohant egy 60 kilométeres sebességgel vele szembe jövő gyorsvonatba. A két szerelvény csaknem teljesen összeroncsolódott. A katasztrófa színhelyét több száz méteres körzetben összeroncsolt vasúti kocsik maradványai és feltépett sínek borították. A mozdonyok és a két szerelvény elején levő kocsik teljesen egymásba fúródtak.

Hollandiában a katasztrófa miatt 9-én országos gyászt tartottak. Minden színház, mozi és szórakozóhely zárva tartotta kapuját, a rádióállomások is csak komoly zenei műsort adtak.

A felismerhetetlenségig összeroncsolódott négytengelyes személykocsik hátborzongató látványt nyújtottak. A hírügynökségi jelentések szerint az áldozatok száma megközelíti a százat. A kórházakban 75 sebesült fekszik.

A katasztrófa okát még nem tudták teljes bizonysággal felderíteni. Ezen a pályaszakaszon automatikus biztosító berendezés működik. Egyes jelentések szerint az expresszvonat mozdonyvezetője a sűrű köd miatt nem vette észre a tilos jelzést. Ezt a magyarázatot később visszavonták az illetékes vasútigazgatóság vezetői. Lehetséges, hogy a biztosító berendezés nem működött.

A Hollandia történetében eddig legsúlyosabb vasúti katasztrófa szomorú mérlegéről és a hivatalos vizsgálat végső megállapításairól csak később várható hiteles jelentés.

Fosztogató bandát lepleztek le Kiskunhalason

Az utóbbi hónapokban rendszeresen baj volt a *Kiskunhalasra* érkező küldeményekkel. Az átvevők kisebb-nagyobb hiányokat állapítottak meg, s a küldemények zárja sértetlen volt. Végül is sikerült tettenérni a tolvajokat, akik rendszeresen a vasúti kocsik ablakait kifeszítve végezték a fosztogatást.

A fosztogató bandát *Koszó István* vezette, aki tolatásvezető volt Kiskunhalas állomáson. Ő volt a bűncselekmények kezdeményezője és fő irányítója. A bűncselekmények elkövetésében 19 társa volt, közöttük *Varga Imre* főtiszt, forgalmi szolgálattevő, *Pesti Lajos* vonatvezető, *Brecska Gábor* kalauz és hat kocsirendező. Rajtuk kívül tizen tudtak a lopásokról és részesültek a lopott holmikból. A fosztogatók bizonyíthatóan 30 586 forint kárt tettek a társadalmi tulajdonban. Ennek többszörösére tehető az általuk okozott kár, hiszen folyamatosan hosszú idő óta fosztogatták a vagonokat és a hiányokat rendszerint egymás között rendezték a szállító felek. A vasútnál csak a zárak sértettsége esetén vettek fel jegyzőkönyvet.

Elrettentő példa és okulás céljából a helyszínen nyilvános tárgyaláson vonják majd felelősségre a fosztogató bandát.

Munkásakadémia – Szülők akadémiája
Ismeretterjesztő előadások – Kilián-versenyek
Nyelvtanfolyam

EGY KLUB, AHOL ÖRÖMMEL TÖLTIK SZABADIDEJÜKET A VASUTASOK

Miskolcon, a Vörösmarty Mihály utca sarkán, a vasúti nagyhíd tövében van a miskolci vasutasok, pontosabban a tiszai pályaudvar dolgozóinak *Vörösmarty klubja.* A régi, négyablakos épület kívülről nem sokat sejtet, bent azonban annál mozgalmasabb élet tárul a látogató elé.

Az új év második munkanapján, szerdán este néhány kedves miskolci ismerős kíséretében léptem be a klubba. Ezen a napon a program szerint csak a könyvtár „üzemelt". A klub L-alakú helyiségében ennek ellenére meglehetősen sokan tartózkodtak. Aki nem könyvet cserélt, az sakkozott vagy biliárdozott.

— *Itt minden nap telt ház van* — mondotta Mezei István szb-titkár. — *Dolgozóink szeretik a klubot, örömmel töltik benne szabad estéiket.*

Nem lepődtem meg az szb-titkár szavain, mert már korábban is sok jót hallottam a klubról. De azon kissé eltűnődtem, hogy mi vonzza ebbe a külsőleg és a berendezését illetően is egyszerű épületbe a tiszai pályaudvar dolgozóit és a környék civil lakóit. Talán az a kisméretű söntés, amely az előtér pár négyzetméternyi kis beugrójában található?

Családias légkör

Egyáltalán nem. A Vörösmarty klubban nem a söntés, nem a bor, a fröccs, hanem az otthonos, családias légkör, a dolgozók érdeklődési körének megfelelő változatos program vonzza a látogatókat. Hogy ez mennyire így van, az személyes tapasztalatom mellett a tiszai pályaudvar és a klub vezetőivel folytatott beszélgetésből is csakhamar kiderül.

— *Klubunkat 1957-ben hívtuk életre dolgozóink kívánságára* — így kezdte tájékoztatását Vécsei József vizsgáló főkalauz, a klub igazgatója. — *Kis létszámmal, nem egészen 9000 forint alaptőkével, szűkkörű jelleggel kezdtük meg működésünket. Azóta mind anyagilag, mind számbelileg sokat gyarapodtunk. Jelenlegi taglétszámunk 833 főből áll. A tagokat igazolvánnyal láttuk el. Az évi tagsági díj 20 forint, a nyugdíjasok 10 forintot fizetnek. A vezetőség 13 tagú, valamenynyien társadalmi munkában dolgozunk. Legjobb társadalmi aktíváinkat az év végi klubgyűlésen tárgyi jutalomban részesítjük. Itt szeretném megjegyezni, hogy a klubtagok gyerekei részére minden évben rendezünk fenyőfa ünnepséget. Tavaly 382 csomagot osztottunk szét a 10 éven aluli gyerekek között.*

Látogatottak a rendezvények

— *A múlt évben huszonnégy alkalommal rendeztünk ismeretterjesztő előadást* — folytatta. — *Ezenkívül harminckét ankét és vita, ugyanennyi egyéb rendezvény zajlott le a klubban. Az ismeretterjesztő előadásokon 1203, a rendezvényeken pedig mintegy 2900 dolgozó és hozzátartozója vett részt.*

— A dolgozók szakmai képzését, politikai látókörük szélesedését is eredményesen segíti a klub. Munkásakadémiánk, amelyen a KPM és a Főosztály ismert vezetői, szakemberei és tanárok tartották az előadásokat, 226 hallgatóval a napokban fejezte be a harmadik évfolyamot. A szülők akadémiájának 50 hallgatója van. Ez az oktatási forma egy éves és 12 előadásból áll. Az előadók — a TIT tagjai — jobbára ifjúsági és gyermeknevelési problémákkal foglalkoznak.

— *A munkásakadémia, amelyen többségében vonatkísérők vettek részt, várakozáson felüli sikerrel zárult* — szólt közbe Uglyai Sándor állomásfőnökhelyettes. — *A hallgatók 3,9-es átlageredménnyel vizsgáztak. Eredményüket a felsőbbség elismerte szakmai időszakos vizsgának.*

Nyelvtanfolyam jegyvizsgálóknak

A miskolci vasutasok Vörösmarty klubjának munkásakadémiája olyan hírnévre tett szert, hogy Egerből és *Sátoraljaújhelyből* is hozzájuk járnak tapasztalatcserére. Elmehetnének Miskolcra tanulni mások is. Most például olyan terveket szövögetnek, hogy orosz és német nyelvből tanfolyamot indítanak a jegyvizsgálók részére. Ehhez az MSZBT is megígérte a segítségét. A miskolci Idegenforgalmi Vállalat bevonásával egy másik tanfolyam szervezésén is munkálkodnak. Ezen a tanfolyamon a részvevők a környék nevezetességeiről hallanának előadásokat.

— *Ezzel a két tanfolyammal is a kulturált utazás feltételeinek mielőbbi megteremtését szeretnénk elősegíteni* — kaptam a választ, amikor megkérdeztem, hogy milyen célból szervezik ezt a két tanfolyamot.

Mennyire igazuk van. A hazai és külföldi turisták hányszor érdeklődnek a vonaton a jegyvizsgálóktól vagy az állomásokon a vasutasoktól az illető város és környéke, a magyar táj nevezetességeiről. S hányszor kapják válaszul: nem tudom.

Miközben beszélgettünk, feltűnt a könyvtár forgalma. Asszonyok, lányok, általános és középiskolás korú diákok, a klubtagok hozzátartozói válogattak a könyvek között.

— *Hány olvasót tartanak nyilván?* — érdeklődtem Lengyel Gyula nyugdíjas vasutastól, a könyvtár vezetőjétől.

— *Az állandó olvasók száma 127* — hangzott a válasz. — *Könyvtárunk hetenként egyszer, szerdán 17—20 óra között tart nyitva. Egy-egy ilyen kölcsönzési napon 40—50, néha ennél is több könyv cserél gazdát.*

Szándékosan hagytam utoljára a klub legfrissebb programját. Ez is hű tükörképe annak a színes, változatos programnak, ami népszerűvé, látogatottá tette Miskolcon a tiszai pályaudvar dolgozóinak Vörösmarty Klubját.

Január 5-én: *A műanyaggyártás szerepe és jövője.* TIT előadás. 11-én: *Halló, itt Berlin.* Külpolitikai jegyzetek. 13-án: *Jól mulattunk.* Táncos klubest szellemi tornával. 21-én: *Felszabadulási tekeverseny első fordulója a Kilián-mozgalom jegyében.* 25-én: *Külpolitikai tájékoztató Kongóról.* Végül 27-én: *Táncest* — helytörténeti fejtörővel.

Visi Ferenc

Első névadó ünnepség

Dombóvár állomás mozgalmi szervei a munkásőrséggel karöltve először rendeztek névadó ünnepséget és társadalmi esküvőt. A rendőrségi klub volt az ünnepségek színhelye.

Először a vasutas kultúrotthon igazgatója, Bencze János gyermekének névadó ünnepsége volt. A kis ünnepeltet és a szülőket Lengyel János, a községi tanács titkára köszöntötte, majd az állomás dolgozói nevében 1000 forintos takarékbetétkönyvet adtak át az újszülött részére. A KISZ és a nőbizottság képviselői virágcsokorral köszöntötték az ünneplő szülőket.

Kovács József munkásőr esküvőjét a névadó ünnepség után rendezték. Mindkét rendezvény bensőséges, ünnepi hangulatú volt.

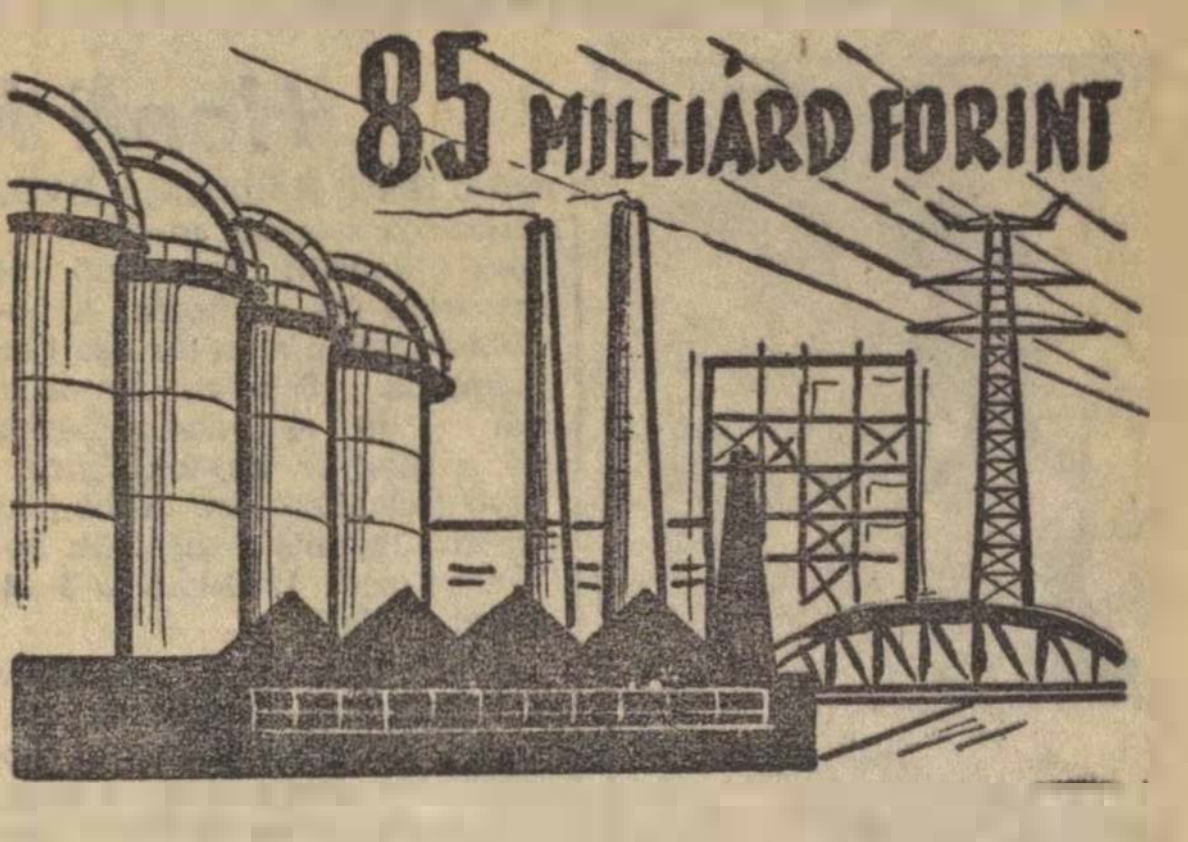
Bódogh Mihály

Gyöngyösön is népszerű a KST

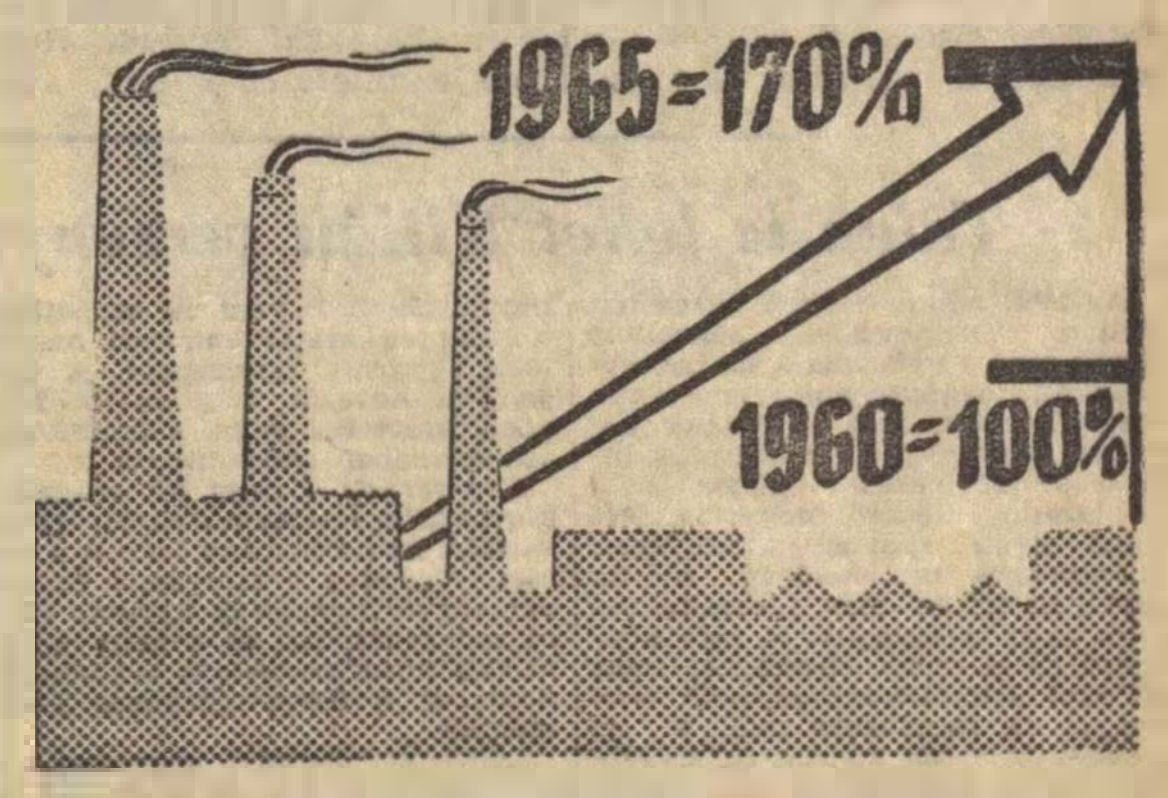
A gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó ÜV dolgozói közül tavaly 265-en voltak tagjai a Kölcsönös Segítő Takarékpénztárnak. Takarékosságuk eredményeként az év végén 229 560 forint betétet és 4839 forint kamatot fizettek ki részükre. Év közben 338 esetben nyújtott kölcsönt ez az üzemi KST 291 740 forint értékben. A kölcsönöket a tagok építkezési anyagok, kerékpár, rádió, hízott sertés és más hasznos dolgok vásárlására használták fel. *A KST működését jól támogatta a szakszervezet és a vállalat vezetősége.*

Szentgáli István
Gyöngyös

A második ötéves terv számaiból



Az ipar fejlesztésére 83—85 milliárd forint beruházást fordít a népgazdaság.



A termelés emelkedésének legalább 70 százalékát a munka termelékenységének növekedése útján kell elérni



A vasút személyszállítási teljesítményét legalább 18%-kal növeljük a tervidőszakban



A vasúti kocsipark növelésére legalább 11 000, zömében nagy raksúlyú teherkocsit és legalább 1000 négytengelyű személykocsit szerzünk be.



A tervidőszakban 120 kilóméterrel növeljük a villamosított vonalak hosszát

Lengyelországi útiélmények

Zebrzydowice — kiáltja a csehszlovák jegyvizsgáló. Késő reggel van. Kora őszi szél futkál a vágányok között. Álmosan nagyot nyújtózunk, aztán az ablakon át kikandikálunk az idegen világba. A csípős szél és a félénk mosolygó derűs tekintetek azonban csakhamar kiűzik szemünkből az álmot. Vendéglátóink ugyanis ide, a csehszlovák—lengyel határra elénk jöttek.



A varsói kultúrpalota

Hamarosan indulunk tovább... Füst, kátrányszag fut versenyt villanygépes vonatunkkal. Csillék csúszkálnak a kötélpályán. Itt is, ott is gyárkémények pipálnak. A híres lengyel szénmedencén vezet keresztül az utunk — magyarázzák barátaink.

Még néhány kupica pálinka, néhány állomás, aztán feltűnik — a távolból is jól láthatóan — az új koszt̃ümbe öltözött lengyel főváros, Varsó. Vendéglátóink, a lengyel vasutasok szeretettel fogadnak bennünket.

Varsó és környéke

— Szervusz! Szervusz! Szervusz! — hangzik mindenfelől. Rózsákat, megannyi piros virágot osztogatnak, kapkodják kezünkből a csomagokat. Egy ünnepélyesen szép, aranyozott bútorokkal teli szobácskában gyűltünk össze. Az állomásfőnök sok szeretettel tolmácsolta a lengyel nép és vasút üdvözletét. Varsóban a legelső impressziók is a háborúra emlékeztetnek. A peremkerületekben még sok az üszkös falcsonk. De a város épületóriása, a fényárban úszó 36 emeletes kultúrpalota mindent elnyom, úgy vonzza szemünket, mint mágnes a vasat.

A Visztulán át vezet utunk. Még néhány pillanat és egy lüktető új élet tárul elénk. Jerosulinska ulica szögletes, modern épületei metropolisra emlékeztetnek. Sok a fényreklám és az autó. Jókedvű, jól öltözött tömeg hullámzik a varsói bulváron.

Zelazowa Wola

Az idegent is megborzongatja a megannyi mementó: a házak falára erősített márványtáblák alatt sok-sok virág. Itt 45, ott 68, amott 85 lengyel hazafi nézett farkasszemet a puskacsőből kelt halállal.

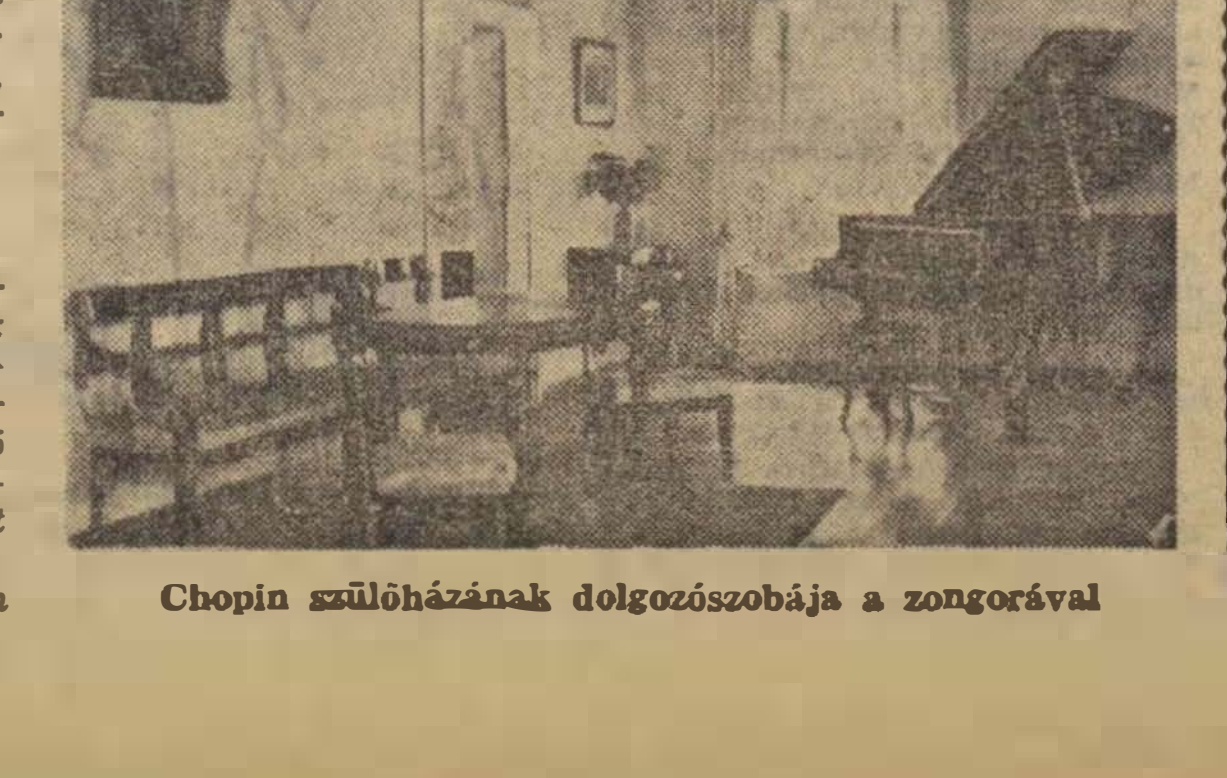
Szemerkélő esőben, külön busszal indultunk a Varsótól 50 kilométerre levő Zelazowa Wolába, Chopin szülőházát megtekinteni.

Frideric Francois Chopin (1809—1894) a későbbiek folyamán Párizsban élő nagy lengyel, kinek nagyhatású muzsikáját szláv érzelmesség, lengyel bánat és kurázsi, francia báj jellemzi. A szonáták, etüdök, nocturnok és mazurkák mestere a zajos városi élettől távol, egy tündérszép romantikus világban élt. Megőrzött egész ma is a birtok. Évszázados fák, talán még a zeneköltővel barátkozó szomorú füzek csüngenek alá egy, a parkon átfolyó patakba. A ház hosszú, tágas, régi divatú. A belső elrendezés, a bútorok pontosan olyanok, úgy állnak, mint Chopin életében. A gyermekszoba aprócska székei, asztalkája, a falakon csüngő képek, íróasztala, mind a nagy álmodozóra emlékeztetnek.

Körbe jártuk a szobákat... Egyszercsak valaki, valamelyik pesti turistalány, kire nagyobb mértékben hatott az emlék, dúdolni kezd: „száz éve már, több is talán..." Chopin-melódia. Több mint száz éve — talán éppen itt —, ezek között a falak között „Chopin a költő, árván muzsikált egy lány után..."

Varsó másik érdekessége Sobieski III. János lengyel király ma is álló kastélya. A háború ezt az épületet sem kímélte meg, de azóta helyreállították. Az egyik restaurált részben a lengyel szobrászat remekeit látja a szemlélő. Főleg absztrakt figurák közt sok az érdekes.

Gergely József
(Folytatjuk)



Chopin szülőházának dolgozószobája a zongorával

Sport

1961 utolsó magyar bajnoka



Honfi Károlyné

December 29-én fejeződött be az országos női egyéni sakkbajnokság. A bajnoki címet már a rajt után élen tanyázó Honfi Károlyné, a BVSC sakkozója szerezte meg.

Az újdonsült bajnoknő 14 éves kora óta sakkozik. A korábbi években nem tartozott az élvonalba. 1959-ben azonban már ő is esélyesként lépett elő a magyar bajnoki címért folyó küzdelemben. Abban az évben ugyanis a második helyen végzett. 1960-ban a 3—4. helyet foglalta el.

Honfi Károlyné, a MÁV Anyagvizsgáló Főnökség dolgozója. Két gyermeke van, így egyáltalán nem könnyű a helyzete, hiszen a versenyekre alaposan fel kell készülni. Ebben a munkában azonban mindig ott van mellette férje, aki mint sakkozó, ugyancsak a magyar élvonalba tartozik. Honfiné lendületesen játszik, bátran kezdeményez, s kitartó versenyzése kellő szorgalommal párosul.

A család két válogatott sakkozója, amennyire ezt a munkahelyi és az otthoni elfoglaltság megengedi, lelkiismeretesen foglalkoznak sakkelmélettel, főképpen a legújabb elméletekkel. Ez a szorgalmas tanulás, s az edzések lelkiismeretes látogatása biztosíték arra, hogy Honfi Károlyné a jövőben is szép sikereket ér majd el, mind a hazai bajnokságokon, mind pedig a nemzetközi küzdelmekben.

Rajta kívül még két vasutas versenyző, Sillyéné, a tavalyi bajnok a 7. és Kmetovits, mindketten a Vasútépítők versenyzői, pedig a 11. helyen végzett a mezőnyben.

Kellemes meglepetés

December 11-én a 6346. számú vonattal utaztam haza, s a szokottnál több csomagom volt. Rákosligeten leszállva nem tünt fel, hogy egy csomagot a vonatban felejtettem.

Másnap a feleségem vette észre, hogy nem vittem haza az aktatáskát, amelyben ágynemű volt. Fiatal házasok vagyunk, s ez a veszteség érzékenyen érintett bennünket. Ijedségünk azonban nem tartott sokáig, mert amikor telefonon érdeklődtem, csomagom sorsa iránt, megnyugtató választ kaptam.

Egy becsületes jegyvizsgáló — akinek a nevét nem közölték — Isaszegen adta le a csomagot. Ezúton mondok köszönetet az ismeretlen kalauznak és Isaszeg állomás dolgozóinak, akik szolgálatuk becsületes ellátásával valóban kellemes karácsonyi ajándékhoz juttattak.

Szabó Ignác

Lakáscsere

— Elcserélném szoba, konyha, fürdőszoba, kamra, ipari áramos, földszintes VI. ker. MÁV lakásom és 1 szoba, konyha, kamra, magasföldszintes IX. kerületi tanácsi lakásom 2 szoba összkomfortos tanácsi lakásra. Érdeklődni lehet: 7—16 óráig 428—325 telefonon.

HÍREK

— **Negyven darab hálókocsit készít az idén Egyiptom részére a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár.** A légkondicionáló berendezéssel felszerelt hálókocsikban a műanyag borítású fülkéket hideg-meleg vízzel, rádióhangszórókkal, fénycsöves világítással látják el.

— **Új, korszerű vasútállomás épül Tiszaszederkény újvárosban. A 80 méter hosszú várócsarnok építését a tervek szerint május 1-re befejezik.**

— **Mintegy 330 millió forintot fordítottak a múlt évben Balaton felvidék vasútállomásainak korszerűsítésére.** A többi között Balatonfüreden és Sümegen újjáépítették az Utasellátót, Keszthelyen pedig befejezték egy várócsarnok építését.

— **Súlyos közlekedési katasztrófák Japánban.** A szigetország vasúti és közúti közlekedésében régen volt annyi baleset, mint a múlt esztendőben. A statisztika szerint 11 hónap alatt a különböző közlekedési katasztrófák következtében 11 585 ember vesztette életét, 276 826-an pedig megsebesültek.

— **Úttörővasút épül a Mecsekben. A kisvasút az állat- és növényparkot köti majd össze a vidámparkkal.**

— **Bensőséges ünnepségen emlékeztek meg az üzem 10 éves jubileumáról a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV dolgozói.** Az ünnepség után megjutalmazták a legjobb dolgozókat, majd kultúrműsorra került sor.

— **Eredményesen tevékenykednek a munkavédelmi őrségek a szolnoki járműjavítóban.** A szakszervezeti bizottság reméli, hogy az idén sikerül tovább csökkenteni a balesetek számát az üzemben.

— **Kettős üzemű mozdonyt állítottak forgalomba az angol vasutaknál.** A Bo-Bo tengelyelrendezésű mozdony alkalmas 600 volt egyenáramú üzemre és diesel villamoshajtásra egyaránt.

— **A XIV. nemzetközi vasutas eszperantó kongresszust májusban Budapesten tartják: a tanácskozáson húsz országból mintegy 400 küldött vesz részt.**

Télen is lehet Kilián versenyeket rendezni

Az 1961. május elsején bevezetett Kilián Testnevelési Mozgalom egyik fontos időszaka a tél. Az évszaknak megfelelően a sportágak megváltoznak, más sportágak kerülnek előtérbe. Ez a változás bizonyos mértékben módosítja a pontszerzési lehetőségeket is. Néhány olyan sportág versenyének szervezésére is lehetőség nyílik, amelyek az év más időszakaiban nem nagyon üzhetők. A már népszerű és elterjedt sportágak, mint például asztalitenisz és sakk versenyeinek szervezése mellett az úgynevezett téli sportágak szervezésével is behatóbban kell foglalkozni.

A sportszervezeteknek, sportvezetőknek, a szakszervezeti bizottságoknak és a KISZ-szervezeteknek nem lehet közömbös, hogyan tudjak biztosítani a mozgalomban részvevők sportolási lehetőségeinek feltételeit.

Meg van-e erre a reális lehetőség a téli hónapokban? Igen, meg.

A sportegyesületek, sportvezetők és sportfelelősök leleményessége, sportszeretete minden vasúti üzemben, szolgálati helyen biztosítéka lehet e fontos feladat megoldásának.

Az asztalitenisz és a sakk például olyan sportág, amelyeknek szervezési és versenyrendezési feltételei ma már nagyjából mindenütt biztosítottak. Szinte kivétel nélkül minden sportegyesület, üzem és szolgálati hely rendelkezik asztalitenisz felszereléssel és néhány sakk-készlettel. Ezekben a sportágakban mindenütt meg lehet szervezni az alapfokú versenyeket, házibajnokságokat.

A házibajnokságokat a nevezők számától függően kieséses, vagy körmérkőzéses rendszerben célszerű lebonyolítani. Kevés nevező esetén körmérkőzéses rendszerben helyes lebonyolítani a versenyt. E versenyrendszernek az a lényege, hogy mindenki mindenkivel mérkőzik. Ez a rendszer olyan szempontból is előnyös, hogy esetleges vereség, vagy vereségek esetén is lehetséges a verseny megnyerése.

Idősebbek és fiatalok részére a sakkozás is egyaránt lehetőséget nyújt a Kilián-pontok gyűjtésére. Ebben a sportágban is aránylag könnyen megrendezhetjük a házibajnokságot. Egyéni és csapatbajnokság az asztalteniszhez hasonlóan egyaránt rendezhető. A verseny a nevezők létszámától függően kieséses, vagy körmérkőzéses formában bonyolítható le.

Népszerűek a négy fős csapatok körmérkőzéses bajnokságai. Ilyen esetben az erősorrend szerint a két csapat azonos erősorrendű számú versenyzői lejátsszák egymás elleni mérkőzéseiket és a négy egyéni találkozó összesített eredménye dönti el a csapatmérkőzés eredményét.

Lehet versenyeket szervezni a téli sportágakban is. A levegő és a napfény az ember nélkülözhetetlen szükséglete. Különös jelentősége van ennek a téli időszakban, amikor az emberek jobbára zárt helyen tartózkodnak. Jó alkalom erre a korcsolyázás, a síelés, s nem utolsó sorban a természetjárás. Az utóbbit tekintve, hogy különösebb felszerelést sem igényel, bárhol, bármilyen időben üzni lehet. A túráknak lehetőleg olyan útvonalakat kell kijelölni, amelyek nem késztetik nagyobb erőkifejtésre a részvevőket. A túrák távja 10 kilométernél ne legyen sokkal hosszabb. Ezt a távot viszont feltétlen teljesíteni kell. A mozgalom szabályzata ugyanis legalább 10 kilométer megtétele esetén biztosítja a kilométerenkénti egy pontot.

Az Északi Járműjavítóban télen sem szünetel a Kilián-mozgalom

A múlt év májusában bevezetett Kilián testnevelési mozgalom nehezen vert gyökeret az *Északi Járműjavítóban*. A mozgalom szervezésére, a versenyek rendezésére létrehozott operatív bizottság gondos szervező munkája azonban csakhamar megérlelte gyümölcsét. *A nyár végén a Törekvés Bihari úti sporttelepére meghirdetett első nyilvános Kilián-versenyen több mint százan vettek részt.*

A hagyományos sportágakban — labdarúgás, röplabda, asztalitenisz és sakk — megrendezett üzemi bajnokságok is kedvező lehetőséget nyújtottak a jelentkezőknek a Kilián-pontok gyűjtésére. A gondos szervezőmunka eredményeként az üzemben az óév végéig 122 fiatal és idősebb dolgozó neve szerepelt a Kilián nyilvántartásban. Közülük hárman már megszerezték az ezüst, huszonöten a bronz, hatvanheten pedig a vas jelvényt.

Az Északi Járműjavítóban a téli hónapokban sem szünetel a Kilián-mozgalom. *A Törekvés vezetői a KISZ-alapszervezetekkel és a szakszervezeti bizottsággal karöltve sakk és asztalitenisz házibajnokságot szerveztek.*

A december közepén beindított asztalitenisz egyéni versenyben 32, sakk egyéniben pedig 14 dolgozó vesz részt. Ebben a két sportágban január 8-án csapatban is megkezdődtek a küzdelmek. Asztaliteniszben tizenöt 3 fős, sakkban pedig hét 4 fős csapat indult a bajnoki címért.

Az asztalitenisz és sakk házi bajnokság résztvevői között számos olyan fiatal található, aki ezt a lehetőséget nemcsak a Kilián-pontok gyűjtésére, hanem az Ifjúság a szocializmusért mozgalom negyedik pontjában lefektetett követelmény teljesítésére is felhasználja.

Megnyílt a vasutas fotoszakkörök országos kiállítása

Január 9-én, délután a SZOT Egressy Gábor művészeti klubjában ünnepélyes keretek között nyitották meg a vasutas fotószakkörök ötödik országos fényképkiállítását. Ez alkalommal *Szabó Antal* elvtárs, a vasutas szakszervezet főtitkára méltatta a vasutas fotószakkörök munkáját. Rámutatott arra, hogy különösen örvendetes a vidéki fotoszakkörök fejlődése, ami meglátszik a hagyományos kiállítás színvonalának emelkedésében is.

A fényképkiállítás anyagát tizenkét fotoszakkör tagjainak legjobb képeiből válogatták össze. A bíráló bizottságnak nem volt könnyű dolga, amikor a díjazásra került sor. A legjobb fekete-fehér képek között is csak árnyalati különbségeket lehetett megállapítani. Ezért osztott díjat kapott *Görgényi László:* Műszak végén, *Mező László:* Sínszállítás, *Szabó Gyula:* Szendergés című képéért. Díjazták *Bartai István* és *Mezei Gyula* színes felvételeit is. Ezenkívül több kép készítője oklevelet kapott.

Nagyon szép — a díjazott színes képeken kívül — *dr. Lévai György:* Nyírfák című képe és *Ferland Sándor* néhány velencei felvétele is. A tájfelvételek közül legjobban *Cserjési László:* Hósapka című képe tetszett érdekes hangulatáért.

E kiállítás képeiről általában elmondhatjuk, hogy látszik rajtuk a mai élet ábrázolására való törekvés. Helyes az is, hogy van vasúti témájú kép, bár lehetne több is, érdekesebb is. Fotoszakköreinkben megvan a törekvés a vasutas élet ábrázolására. Ezt jobban kellene támogatni.

A szerkesztőség üzeni:

Gőcze Imre, Várpalota: Szabó Tibor, Szabó Ignác, Budapest, Sziládi Sándor, Cserháti József, Szeged, Szentgáli István, Gyöngyös: Mező László, Dombóvár; Kiss Lajos, Alsóörs: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szentgáli István, Gyöngyös: Csak a MÁV-nál töltött évek számítanak a jubileumi jutalom kiadásánál.

Virág Lajos, Kiskunhalas: Állítson össze közérdekű jogi kérdéseket, szívesen válaszolunk.

Foki István, Budapest: Anyagtorlódás miatt nem közölhettük levelét. Várjuk írását a szakszervezeti választásról.

Csomor János, Szolnok: Írjon a kulturális bizottság ideli terveiről.

105 vasjelvényes a Miskolc tiszai pályaudvaron

December 4-én bensőséges ünnepség keretében adták át a vasjelvényeket Miskolc tiszai pályaudvaron azoknak a dolgozóknak, akik sikeresen részt vettek a Kilián-mozgalomban. Az ünnepségen részt vett **Havas** elvtárs, a megyei VTST elnöke. **Szidor** elvtárs, az MVSC elnöke, s még számos sportvezető.

Havas elvtárs a legnagyobb elismerés hangján szólt a Miskolci tiszai pályaudvar dolgozóiról, akik felelősségteljes munkájuk után módot találtak a Kilián-mozgalomban való eredményes részvételre. Külön kiemelte **Lévai Sándor** sportfelelős tevékenységét, aki olyan jó szervezőmunkát végzett, hogy a megyében a legjobb sportmozgalmi eredményt érte el a tiszai pályaudvar. 105 dolgozónak adták át most a Kilián-mozgalom vasjelvényét.

A sportszerető dolgozók megígérték, hogy nem állnak meg a vasjelvénynél, hanem jövőre és azt követően igyekeznek majd elnyerni a Kilián-mozgalom magasabb fokozatait is.

Ugiyai Sándor
Miskolc

Váltók tisztítása télen

A vasutak dolgozóinak a téli hónapokban nagy gondot okoz a váltók tisztítása, karbantartása. Különösen sok nehézséget okoz a hó és a fagy. *Bulgáriában a kocsefovkai* vasúti csomópont dolgozói erős légkompresszoros berendezésekkel tisztítják az elzsírosodott váltókat. A kompresszor csöveit, amelyeken forró levegő halad át, ráerősítik a fontosabb váltókra. A berendezés előnye, hogy bármely vasúti csomóponton könnyen előállítható.

A Hivatalos Lapból

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

1. számból: 129588/1961. I/2. B. Az 1022/1961. (XI. 15.) Kormány és SZOT határozat végrehajtási utasítása a vasút területén.

100365/1961 I/2. B. Az élüzem címéért folyó verseny 1962. évi célkitűzései.

100381/1962. I/2. B. Vasútigazgatóságok munkaversenye.

129075/1961. I/3. A. Kiegészítő rendelkezések a Vasúti Ruházati Utasításhoz.

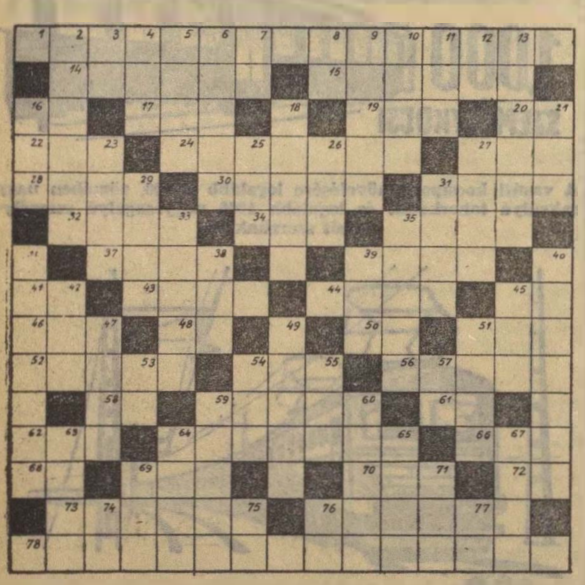
125732/1961. I/6. B. A Bajai Pályafenntartási Főnökség megszüntetése.

130673/1961. I/8. D. Feketéző vasutasok kizárása az utazási és szállítási kedvezményből.

129500/1961. A. I. C. A háztartási tüzelőanyag-ellátás szabályozása az 1962/63. tüzelési évben.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41
Telefon: városi: 424—184, üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A munkaversenyről és a jutalmazásokról intézkedik. Folyt. a 78. vízszintes. (A 7. kockába kettős betű.) 14. Férfinév. 15. Lyukat tölt. 16. Szovjet repülőgépmárka. 17. Május hangtalanul. 19. Spanyol folyó. 20. Fed. 22. Akadály. 24. Joggyakornok. 27. Út. 28. Anyag részecskéje. 30. Nem magas. 31. Török méltóság. 32. Vadászkutya. 34. Fizetés. 35. Áruda. 37. Keleti név. 39. Ruhadarab. 41. Juttat. 43. Egyiptomi szent madár. 44. Női név. 45. Csapadék. 46. Mint 19. vízsz. 48. Arany vegyjele. 50. Gyerekes búcsúzkodás. 51. E napi fordítva. 52. Szerelvény. 54. Lóverseny kezdet. 56. Tok. 58. Állati lak. 59. Homo sapiens. 61. Indulatszó. 62. Figyel. 64. Ismeretlen. 66. Nem ezé. 68. Y. V. 69. Meny szélei. 70. Hajó része. 72. Személyes névmás. 73. Elegendőt. 76. Tett. 78. Vízsz. 1. folytatása.

Függőleges: 2. Község Baranyában. 3. Igekötő. 4. R. B. M. 5. Indulatszó. 6. Szét szélei. 8. **Nagy** Ferenc. 9. Kar. 10. Idegen női név. 11. Fordított helyhatározó. 12. Állóvíz. 13. Nem százast. 18. Járom. 18. Szeged környéki. 21. Időmérő. 23. Afrikai állam. 25. Fogoly. 26. Lakoma. 27. Igaz. 29. Afrikai államszövetség. 31. Láb része. 33. Északafrikai város. 35. Pajtás. 36. Madár. 38. Gyerek. 39. Rossz tojás. 40. Egyöntetű. 42. Gyümölcs. 45. Szám. 47. Ilyen eső is van. 49. Régi hangszer. 51. Bundafajta. 53. Rangjelző. 54. Egymást követő betűk. 55. Magot hint. 57. A. O. 59. Egy szálat. 60. Város Szlovákiában. 63. Erdei állat. 64. Nem ingatlan. 65. Francia—német határvidék. 67. Folyó Montenegróban. 69. Trikó. 71. Trompf fele. 74. Hangtalanul les. 75. T. H. 76. Hat kétharmada. 77. Névelő.

Beküldendő: vízszintes 1. és folyt. a vízszintes 78. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Leraknl a szocializmus alapjait. Letéti mozdonyok.

Könyvet nyertek: Huza Zoltán, Pécs, Mártírok u. 42. Halomházi Pál Isaszeg, Dózsa u. 12. Kerekes Géza, Budapest, VI., Lázár utca 15. III. 26.

Téli egyenruhaviselet



— Ne haragudjon, de hirtelen nem ismertem fel, hogy szintén vasutas.

Agilis hálókocsikalauz



— Látom, a felső ágyat nem tetszik használni, kivételesen elhelyezhetek oda egy utast?

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. FEBRUÁR 1.

A választásokról

A választások mindig jelentős eseményei a szakszervezeti életnek. Január közepén *a magyar szakszervezetek alapszabálya* értelmében megkezdődött a bizalmiak, műhelybizottságok és a szakszervezeti bizottságok újjáválasztása. Elsőnek a bizalmiak és a műhelybizottságok adnak számot munkájukról.

A szakszervezet tisztségviselői és aktivistái hű harcosai a szocializmus építésének. Többségük jól ismeri a tennivalókat, következetesen védelmezi dolgozótársai érdekeit, jól szolgálja a nemzetközi összefogás, a béke ügyét. Az elismerés hangján kell szólni azokról az aktivistákról, akik a párt iránymutatása szerint évek óta közmegelégedésre végzik munkájukat, akik a tagsággal összeforrva harcoltak a termelési tervek teljesítéséért.

A választások soran továbbra is követelmény, hogy az aktívak, *a szakszervezeti szervek tisztségviselői olyan dolgozók legyenek, akik eddig is megtettek mindent a munkáshatalom megszilárdításáért, akik mindig fáradhatatlanul munkálkodtak a szakszervezeti feladatok megoldásáért és napi munkájuk maradéktalan elvégzése mellett készségesen segítették munkatársaik ügyes-bajos dolgainak elintézését.* Olyan embereket kell választani, akik népszerűek, élvezik a dolgozók bizalmát és képességeik is megvannak arra, hogy a mozgalomban eredményesen tevékenykedjenek, akik tisztában vannak azzal, hogy a rájuk bízott társadalmi munka alkalmas arra, hogy neveljék a dolgozókat, hogy erősítsék a munkáshatalom politikai, gazdasági erősödését, valamennyi dolgozó jólétének emelését.

A szakszervezeti választások eredményes lebonyolítását arra is fel kell használni, hogy szakszervezeti szerveink tovább erősítésével még jobb feltételeket teremtsünk a vasút előtt álló személy- és teherszállítási tervek maradéktalan teljesítéséhez. Hiszen szakszervezeti bizottságainknak a többi között az is feladata, hogy *mozgósítsák a szervezett dolgozók táborát a termelés fokozására*. De nevelő munkájukkal a szocialista embertípus kialakításához is jelentősen hozzájárulhatnak. Elősegíthetik, hogy a dolgozóknak a munka mindinkább életszükségletükké váljon, s szemléletük úgy változzon, hogy az egyéni érdeket mindig össze tudják kapcsolni a közösségi érdekekkel.

A most folyó választásokon a szakszervezeti demokrácia széleskörű érvényesülése jut kifejezésre abban, hogy a jelölő bizottságokat a vezetőség választó taggyűlést megelőző időszakban választja meg a tagság. Természetesen a megválasztott jelölő bizottságok feladatukat akkor végzik el eredményesen, ha minél több dolgozó véleményére alapozva teszik meg javaslatukat.

Ahol ebben a szellemben fáradoztak, ott nem marad el a kívánt eredmény.

Szállítsunk gyorsabban, gazdaságosabban

Ezt kívánja tőlünk az idei népgazdasági terv

A Hivatalos Lap 3. száma közli a *vasúti főosztály* és a *szakszervezet elnökségének irányelveit* a vasúti közlekedés és ipar 1962. évi tervének végrehajtását segítő szocialista munkaversenyhez.

Az irányelvek első része a vasút 1961. évi teljesítményéről ad rövid értékelést, majd ismerteti, hogy a második ötéves terv második esztendejében milyen feladatok hárulnak a vasútra. Mint ismeretes, a népgazdaság második ötéves terve 1962-re *az ipari termelés 8%-os, az építőipari termelés 12%-os,* az *építőanyag-ipar termelésének 7,5%-os,* a *mezőgazdaság termelésének pedig 9—10%-os* növekedését írja elő.

A termelésnövekedésből származó áruk zömét ebben az évben is a vasútnak kell elszállítania,

méghozzá gyorsabban, gazdaságosabban, a rendelkezésre álló vonó és vontatott járművek jobb kihasználásával.

Ezután az irányelvek figyelembe véve az 1962. évi tervfeladatokat és a SZOT XII. teljes ülésének felhívását, az 1022/1961. sz. MT—SZOT határozata alapján részletesen meghatározza a vasúti közlekedés és ipar ez évi versenycélkitűzéseit.

Hogy melyek a legfontosabb feladatok? A menetrend szerinti közlekedésnél az éves vállalás irányszámai a személyszállító és a tehervonatoknál azonosak az igazgatósági verseny célkitűzéseivel. Eszerint hálózati szinten

el kell érni, hogy a személyvonatok legalább 97,5, a tehervonatok 75%-a menetrend szerint közlekedjen.

A teherkocsik *statikus terhelésénél* a hálózat éves vállalásának irányszáma *a tavalyi 17,56 tonnás eredménnyel szemben 17,9 tonna.* Ez azt jelenti, hogy a bázishoz képest legalább 2%-os felfutást kell elérni.

A vontató járművek gazdaságos felhasználásánál az egy gőz-, villamos- és dieselmozdonyra eső 100 etkm teljesítmény növelésénél a bázis-eredmény *legalább 4%-os túlteljesítése* a célkitűzés.

A tehervonatok átlagos terhelésénél a hálózat éves vállalásának irányszáma a tavalyi *869 tonnás* eredménnyel szemben *890 tonna.* Az átlagos kocsiforduló időnél *3,63 nap* a célkitűzés.

A szénfogyasztás éves vállalásának hálózati irányszáma 7,48 kg/100 etkm az 1961. évi 7,54 kg-os eredménnyel szemben.

A pályafenntartási és pályaépítési szolgálatnál a sebességkorlátozások és lassú jelek lehetőség szerinti csökkentése, az 1962-re előírt beruházási és felújítási munkák ütemszerű teljesítése, a termelékenység emelése és az önköltség csökkentése a célkitűzés.

A távközlő és biztosító berendezési szolgálatnak elsősorban a fenntartási munkák minőségének javításával és *gazdaságos munkáltatással,* az anyagszer-kezelési szolgálatnak pedig a *folyamatos anyagellátás* biztosításával és a felesleges készletek felszámolásával, az érkezett kocsik *gyors kiürítésével* kell a vállalások teljesítéséhez hozzájárulni.

A vasúti iparban a termelési tervek teljesítése mellett a tervhez viszonyított

termelékenységnek legalább 1%-kal kell emelkedni, az önköltségnek pedig a tervhez képest legalább 0,5%-kal kell csökkenni.

Meggyőződésünk, hogy *valamennyi öntudatos dolgozó és vezető, a mozgalmi szervek valamennyi tisztségviselője és aktívája a legjobb képessége szerint munkálkodik a vasúti közlekedés és ipar 1962. évi tervének sikeres megvalósításán.*

Átépítik a Déli-pályaudvart

Alig két héttel ezelőtt fogtak hozzá a pályamunkások, hídépítők a *Déli-pályaudvar* korszerűsítéséhez. A korszerűsítésre azért volt szükség, mert a pályaudvar mostani vágányzata, műszaki berendezése már nem felelt meg a megnövekedett követelményeknek. *A* balatoni idény hónapjaiban sok bosszúságot okozott a vasút dolgozóinak a szerelvénybeállítás nehézkessége.

A vágányok helyzete miatt az utasforgalom is balesetveszélyes volt.

Az átépítési, korszerűsítési tervnek megfelelően elsőnek a pályaudvar régi *fordítókorongját* emelték ki, hogy helyén a földmunkák elvégzése után megkezdődhessen az új perronok építése.

A munkálatok első napjaiban a kemény fagy akadályozta az építőket. Hagyományos módszerekkel — csákányokkal, emelőkkel nem sokra mentek a pályamunkások. A régi sínmezőket drótkötéllel átkötötték és darukkal emelték fel. A fordítókorong betonalapját pedig a speciálisan képzett brigádok *kiserejű robbantó töltetekkel* repesztik szét.

A *Déli-pályaudvar* egész vágányhálózatát átépítik, szélesítik a vágányok közötti távolságot és

9 méter széles perronokat építenek. Az utazóközönség tájékoztatása érdekében mindenütt korszerű hangszórókat helyeznek el

és az esti világítást ragyogó fényű kandeláberek fogják adni.

Amennyire csak lehet, kiszélesítik a pályaudvar területét is. Erre nem sok lehetőség van ugyan, mégis akadt az Alkotás utcai oldalon valamennyi szabad hely a terjeszkedésre. Lebontották az érkezési oldalon azt az ideiglenes épületet, amely amúgyis rontotta a városképet és lebontották a kerítés egy részét is. A bontás befejezésével elkezdődött a földmunka. A kotrógép hatalmas acélfogaival zúzza, marja a földet, amely az elmúlt napok enyhe időjárása nyomán fellazult és ez nagyon segíti az építés munkáját. A kiemelt földet a dömperek a kelenföldi Bocskai utcába szállítják, ahol a budai pamutfonó melletti mély gödröt töltik fel. Az előzetes számítások szerint mintegy 13—15 000 köbméter földet kell megmozgatni a pályaudvar korszerűsítésével kapcsolatban.

Természetes, hogy a Délipályaudvar átépítésével egy időben sor kerül a vezeték és kábel, valamint a csatornahálózat átépítésére is.

A *Magyar Jakobinusok* tere felé eső kőfalat és a mögötte levő sok ezer köbméter földet elbontják. Ennek nyomán két és fél ezer négyzetméter terület szabadul fel és ezzel

megszűnik a Krisztina körút és az Alkotás utca találkozásánál levő kanyar, amelynél eddig annyi baleset történt.

A *Krisztina körút* felé eső feljárón megszűnik a gépkocsiközlekedés és ez csak a gyalogosok rendelkezésére áll majd. Gépkocsikkal a pályaudvart csak a *Kosciuszko Tádé* utca felől lehet megközelíteni.

A pályaudvar átépítése idején néhány vonat csak Kelenföldig közlekedik. A terveket úgy dolgozták ki, hogy a Délipályaudvar korszerűsítését tovább lehet majd folytatni, egyelőre azonban *a megkezdett átépítéseket az új menetrend életbelépése idejére kell befejezni.*

Szeged állomás élüzem szinten dolgozott

Szeged állomás 1961. évi tervét minden vonatkozásban jól teljesítette. Különösen szép eredményt tudnak felmutatni a kocsitartózkodás csökkentésében. 1960-hoz viszonyítva 1,92 órával csökkent az egy kocsira eső tartózkodási idő. Ez éves viszonylatban *250 083 óra megtakarításának* felel meg.

A szállítási tonnatervet 16,3 százalékkal túlteljesítették, s

ez közel 20 000 tonna terven felüli szállítást jelent.

Kedvező eredményeket találunk a vonatkísérőknél is. A vasút termelékenységének alakulásánál jelentős szerepet játszik *az utazószemélyzet gazdaságos foglalkoztatása.* A helyes szervezés nyomán 1,4 százalékkal emelkedett az egy főre eső vonatkilométer és csaknem 12 százalékkal csökkent az egy főre eső szolgálati órák száma. Ez utóbbi részben arra vezethető vissza, hogy a 6 óránál rövidebb pihenőidőket nem lehet beszámítani a szolgálati időbe.

Rontotta a múlt évben elért eredményeket, hogy

decemberben egy halálos kimenetelű baleset történt.

A baleset azonban kizárólag az illető saját hibájából következett be. Ettől függetlenül ahhoz, hogy *Szeged állomás* újra elnyerhesse az *élüzem* címet, az szükséges, hogy az egész góc, tehát *a fűtőház és a pályafenntartás* is kiváló eredményeket mutasson fel.

Dr. Bánkfalvi Gyula
Szeged

Télen a Keleti Fűtőházban



A téli időjárás fokozottabban igénybe veszi a gőzmozdonyokat. Ilyenkor a fűtőházakban is nehéz a munka. Különösen sok feladat hárul a mozdonylakatosokra.

Fenti képünkön Szamosvölgyi Vince vesztinglakatos, a KISZ szocialista brigád vezetője egy kijárásra készen álló 424-es gépen ellenőrzi a henger kenését.



PlevPál és Izsó József lakatos csatlóágy szabályozást végez a 424—272-es mozdonyon. A gép két forduló között állt be a fűtőházba.



Kiss Lajos szb-titkár Pleván János lakatossal, a szakszervezeti bizottság munkavédelmi őrjáratának vezetőjével lejáró gépek ellenőrzése után megbeszéli a tapasztalatokat.



A téli hónapokban gyakran eljegesedik a pálya. Ilyenkor nagyon fontos, hogy a mozdonyok fékberendezése tökéletesen működjön, a féktuskók fogjanak. Szerdahelyi József mozdonylakatos éppen egy 424-es gép szerkocsiján cseréli ki az elkopott féktuskókat.

A szakszervezet elnökségének irányelvei az 1962. évre

II.

Munkavédelem- és munkáselátás terén:

1. A munkásvédelmet és baleseteihárítást társadalmi ügygyé tesszük. A SZOT X. teljes ülésének, szakszervezetünk központi vezetőségének 1961. VI. 23-i határozatai és eddigi tapasztalataink alapján szélesítjük a munkavédelmi őrség hálózatát úgy, hogy üzemekben, szolgálati helyeken, műszakonként és turonként is legyen egy-egy munkavédelmi őr.

a) A vasút dieselítésével kapcsolatosan igénybevesszük a Vasút Tudományos Kutató Intézetet oly célból, hogy az egyes munkahelyek dolgozóinak leterhelését, igénybevételét tudományos alapon felmérjük. (Pl kocsirendezők)

b) Intézkedést teszünk, hogy az üzemi szakosztályok irányítása alá tartozó munkahelyekre az óvórendszabályokat kidolgozzák és azt minden dolgozó megkapja.

c) Propaganda munkánk javítása érdekében a leggyakoribb balesetek figyelembevételével képes tájékoztatókat és filmet készíttetünk.

d) Figyelemmel kísérjük és gondoskodunk arról, hogy a szakaszvonali vezetés ez egyes beruházásoknál a legfontosabb biztonságtechnikai és üzemegészségügyi berendezésekre a szükséges beruházási keretet biztosítsa.

e) Intézkedést teszünk a rendszeres tolatást végző szolgálati helyek megfelelő világítási berendezéssel való ellátására.

2. Megszervezzük a szálláshelyek állandó, rendszeres ellenőrzését. Figyelemmel kísérjük a pályaépítés felfutásával kapcsolatban a munkásszállások helyzetét, valamint azt, hogy a szálláshelyeken a besorolásnak megfelelő ellátás biztosítva legyen.

3. Javítjuk az üzemi étkeztetésben résztvevő dolgozók ellátását, szorgalmazzuk a pályafenntartási dolgozók étkeztetési problémájának megoldását.

4. Résztveszünk az OTP-n keresztül a vasutas dolgozók lakásépítési akciójában. Segítséget adunk dolgozóinknak a tervek elkészítéséhez, ennek érdekében megyebizottságokat ellátjuk típustervekkel. Tovább javítjuk a tanácsi szervekkel való kapcsolatainkat, hogy az állami és a szövetkezeti lakásépítési keretből a vasutas dolgozók megfelelő arányban részesüljenek.

Társadalombiztosítás terén:

1. Megszervezzük a foglalkozási és idült betegségben szenvedők üzemorvosokkal való gondozását és a védőruhák célt szolgáló felhasználásának ellenőrzését a társadalombiztosítási tanácsokon keresztül.

2. A központi vezetőségünk szociális bizottságának bevonásával megszervezzük a MÁV gyógyintézményeit, valamint azon egészségügyi beruházások építésének társadalmi ellenőrzését, amelyekhez a központi vezetőségünk anyagilag is hozzájárult.

3. Fokozottabb segítséget nyújtunk szakszervezeti bizottságainkon keresztül a beteg dolgozóknak, hogy a törvényadta lehetőségeken belül a szükséges hazai és külföldi gyógyászati szolgáltatásokat és gyógykezeléseket igénybe vehessék.

4. Biztosítjuk a törvényességet elsősorban az egészségügyi felvilágosító munka színvonalának javításával úgy, hogy a dolgozók megismerjék jogaikat és kötelességeiket.

5. Harcolunk a táppénzcsalók és mindazon jelenségek ellen, amelyek előidézik a táppénzek indokolatlan kifizetését.

III.

1. A mind nagyobb követelményeket támasztó népgazdasági tervek végrehajtása a műszaki, technikai színvonal emelése egyre műveltebb, politikailag, szakmailag képzettebb embereket követel, éppen ezért fő feladatnak tartjuk, hogy a kulturális nevelő munka szocialista tartalma fokozottabban érvényre jusson, esztnei hatékonysága növekedjen. Nevelési célkitűzéseink közül leglényegesebb az emberek szocialista tudatának további erősítése.

a) A dolgozók általános műveltségének emelése érdekében tovább szélesítjük a dolgozók általános iskolai oktatását. Növeljük az üzemi iskolák, valamint a levelező oktatásban résztvevők számát.

b) Az ismeretterjesztő előadásokat kiterjesztjük az előadásokkal kapcsolatosan bővítjük a múzeumok és kiállítások látogatását. A kislétszámú szolgálati helyeken megkezdjük a levelező ismeretterjesztés bevezetését.

c) Színvonalasabbá és szakszerűbbé tesszük könyvtári propaganda munkánkat. Az olvasók számát legalább 5%-kal növeljük, elsősorban a fizikai dolgozók, a bejáró munkások, a szálláshelyeken lakók, az ifjúság, a nők és szocialista brigádok tagjai köréből.

2. A művelődési otthonok programját tartalmasabbá, változatosabbá tesszük. A lehetőségekhez mérten bővítjük a művelődési otthonok szakköri tevékenységét.

a) A művészeti csoportok munkáját úgy irányítjuk, hogy azok hatékonyan segítsék a szocialista tudatformálást, saját tagjaik művelődését, műsoraikban tovább növeljék a szocialista tartalmú művek bemutatását.

b) Az adott lehetőségek közt számszerűen is fejlesztjük az irodalmi színpadokat, énekkarokat, képzőművészeti köröket. Vitákat szervezetünk könyvekről, színművekről, filmekről, tárlatokról.

3. A szocialista brigádok kulturális vonalon tett vállalásaikat úgy irányítjuk, hogy azok valóban szocialista művelődést biztosítsanak.

4. Közönségszervező munkánkat oly irányban fejlesztjük, hogy a színház, hangverseny és tárlat látogatók száma elsősorban a fizikai dolgozókból tevődjön össze.

5. Különösen javítanunk kell a munkásszállások kulturális ellátottságát. Kidolgozzuk a bejáró dolgozók művelődési igényeit kielégítő módszereket. Elsősorban arra törekszünk, hogy lakóhelyünkön a szakmaközi bizottságok útján kapcsolódjanak be a falu kulturális életébe.

6. Szakszervezetünk sporttevékenységét elsősorban arra irányítjuk, hogy egyre több dolgozó töltse szabadidejét sportolással, tömegturisztikával. Számszerűleg és minőségben egyaránt erősítjük a Kilián Testnevelési Mozgalmat.

7. Tovább szélesítjük a társadalmi pályaépítő mozgalmat.

IV.

1. A SZOT Elnökség 1960. IV. 27-i határozata alapján minden szinten tovább emeljük a vezetés színvonalát. Szakszervezeti vezetőszerveinkben a határozatok végrehajtásának szervezését és ellenőrzését állítjuk a szakszervezeti munka homlokterébe. Gyakorlati, módszerbeni segítséget nyújtunk alap- és középszerveink munkájához, elsősorban a jól bevált munkamódszerek széleskörben való terjesztésén keresztül.

a) Központi vezetőségünk segítséget nyújt a megyebizottságoknak a tartalmasabb munka kialakításához. Arra törekszünk, hogy középszerveink munkájuk nagyrészét a szakszervezeti bizottságok munkájának segítésére és ellenőrzésére fordítsák.

b) Következetesen harcolunk a kollektív vezetés megszilárdításáért, a kollektív munka kiszélesítéséért. Tovább fejlesztjük a szakszervezeti munka társadalmi, mozgalmi jellegét, a dolgozók bizalmát élvező társadalmi aktivahálózat bővítésén keresztül.

c) Szakszervezeti vezetőszerveinkben tovább fejlesztjük a szakszervezeti demokráciát, növeljük a választott vezetők felelősségérzését a dolgozók iránt. Arra törekszünk, hogy közép- és alapszerveink határozataiban, munkájában az eddiginél jobban érvényesüljön a dolgozók véleménye és a dolgozók által felvetett kérdésekben mindesetben a megfelelő választ megkapják.

d) Különös gondot fordítunk a bizalmiak munkájának további javítására. Segítséget nyújtunk a szakszervezeti csoportértekezletek rendszeres megtartásához, azok tartalmi színvonalának emeléséhez. Megszervezzük és megszervezetjük azok rendszeres ellenőrzését és segítését.

2. Az alapszabály értelmében 1962. I. hó 15-től IV. 15-ig megszervezzük az alap- és középszervi szakszervezeti választásokat. A választásokat úgy irányítjuk, hogy az a szakszervezeti demokrácia további erősítését, a tagság jogainak és kötelességeinek fokozottabb érvényesülését, az aktivisták tevékenységének fokozását, végsőfokon a szakszervezeti munka színvonalának emelését segítse elő.

a) Szakszervezeti alapszervi és középszervi választások után a SZOT Elnökségének határozata alapján megszervezzük a szakszervezeti aktivisták alap- és továbbképzését. Az oktatás tematikáját úgy állítjuk össze, hogy az az eddig megjelent határozatok és a programban meghatározott feladatok megoldását segítse elő.

3. Legszigorúbban lépünk fel minden pénzügyi lazaság és visszaélés ellen. Mindent elkövetünk azok megelőzésére. Rendszeresen ellenőrizni és ellenőriztetni fogjuk a SZOT Elnöksége 1960. IV. 27-i határozata alapján, hogy a szakszervezet anyagi erőit és eszközeit a legcélszerűbben használjuk és használják fel a szervezett dolgozók érdekében.

Segítséget nyújtunk megyebizottságainknak, szakszervezeti alapszerveinknek ahhoz, hogy elnökségünk irányelvei alapján elkészítsék munkaterveiket, s munkájukat úgy szervezzék és végezzék, hogy elnökségünk irányelveibe foglalt fő feladatok munkatervükben szerepeljenek.

Vasutasok Szakszervezete Elnöksége

NEMZETKÖZI *élet*

Nemzetközi vasutas mozgalmak

A kapitalista országok vasutasainak érdekeit képviselő szakszervezetek folytatják harcukat jogos követeléseikért, a magasabb kereseti lehetőségekért. Az alábbiakban az argentin, a belga, a francia, a spanyol vasutasok harcairól szeretnénk tájékoztatni az olvasókat.

ARGENTÍNA

Az *argentin* vasutasok 42 napos sztrájkja 1961. december 11-én ért véget. A kormány és a két érdekelt szakszervezet között egyezség jött létre. *A vasutasok szövetsége* és a *Nemzetközi Szállítómunkások Szövetségéhez* tartozó *„La Fraternidad"* szakszervezet 20 százalékos béremelést, havi *1000 peso jutalmat*, a sztrájk alatt letartóztatottak azonnali *szabadonbocsátását* követelte. Ezenkívül a hattagú vasútigazgatósági tanácsba két további tagot delegálnak a szakszervezetek.

BELGIUM

A vasutasok szövetsége és a *keresztény vasutas szakszervezet* közös levélben közölte a vasútigazgatósággal, hogy *a bérskálák módosítására vonatkozó javaslatokat csak akkor fogadják el, ha módosítják azokat.* A levél hangoztatja, hogy az igazgatóság az ügy késedelmes intézésével csak növeli a vasutasok jogos elégedetlenségét.

FRANCIAORSZÁG

A francia vasutasok szakszervezete erélyesen tiltakozott az 1961. október 26-i és november 28-i sztrájkokban részt vett vasutasokra kiszabott *fegyelmi rendszabályok ellen.* Az ilyen intézkedések alkotmányellenesek, mivel *a sztrájkjog fennáll.*

SPANYOLORSZÁG

A Spanyolországban számüzetésben levő vasutas szakszervezet katalóniai osztálya közölte, hogy *2500 vasutas* tiltakozó *levelet* és táviratot küldött *Franco* tábornokhoz, a munkaügyi miniszter, egy a vasutasokat sújtó intézkedése miatt. Az intézkedés ugyanis figyelmen kívül hagyja a spanyol vasutasok új ranglistába való sorolását, a munkások által helyeselt és a *barcelonai,* valamint az *iruni munkabíróságok* által jóváhagyott terveket. *Az állami szállítómunkások szakszervezete nem csatlakozott ehhez az akcióhoz,* ezzel is bebizonyítva, hogy *nem sokat törődik tagjainak érdekeivel.*

Modern lakásokat kaptak a pécsi vasutasok

A napokban 12 boldog vasutas család költözik modern, új lakásba. Úgy hiszem, nem kell külön ecsetelni a pécsi vasutasok érdeklődését, amellyel a két darab, hatlakásos vasutas bérház felépülését végig kísérték. Különösen az érdekeltek...

Jó munkát végzett a *Baranya megyei Építőipari Vállalat,* határidőre átadta a két házat. Nemcsak a gyorsaság miatt illeti dícséret az építőket, hanem azért is, mert ezek a lakások nagyon szépek, modernek, megfelelnek a mai követelményeknek. Minden lakás *fürdőszobás,* a konyhákban nemcsak *gáztűzhely* van, hanem olyan *beépített konyhaszekrény,* hogy *„hét nyelven beszél"*... Ebben a konyhaszekrényben még *fénycsővilágítás* is van, hogy mindent könnyebben lehessen megtalálni benne...

Amilyen irígylésre méltóak az új lakások lakói, annyira nem volt az a bizottság, amelynek döntenie kellett a lakások elosztásáról. Több mint 100 jogos igénylő közül kellett kiválasztani a 12-őt, aki most beköltözhet az új lakásokba. Reméljük, 1962-ben is kapnak új lakást a pécsi vasutasok.

Várnai László
Pécs

Planetárium nyílt a Vidám Parkban

Az ember tekintete évezredek óta kutatja a világmindenség titkait. E kutatás, megismerés egyik eszköze a planetárium is. Már kétezer évvel ezelőtt az *ógörög csillagászok* készítettek egyszerű mechanikus szerkezettel működtetett *planetáriumot,* amelynek középpontjában — az akkori világképnek megfelelően a *Föld* volt.

A *Vidám Parkban* megnyílt *planetáriumban optikai berendezés működik.* A hat méter átmérőjű, félgömb alakú kupolára vetíti a *Napon* és a *Holdon* kívül a szabad szemmel is látható bolygókat — *Merkur, Venus, Mars, Jupiter, Saturnus* — és mintegy *ötezer csillagot.* A mozgatható vetítőfej néhány perc alatt bemutatja az égbolt látszólagos napi körforgását, a Föld tengelykörüli forgásának tükröződését.

A planetárium vetítő berendezése 31 lencsével vetíti a kupolára az égbolt csillagait. — *A látvány teljesen magával ragadja a nézőt, aki a kupolát figyelve úgy érzi, mintha az igazi égbolt titkait fürkészné.* Különösen érdekes a déli égbolt látványa, amelyet csak akkor láthatunk, ha eljutunk az egyenlítőn túlra. Nos, a planetárium megkímél az út fáradalmaitól. Budapesten is láthatjuk a *Dél Keresztjét,* amelynek alapján a déli tengerek hajósai tájékozódnak.

Nemcsak érdekes, de tanulságos is a planetáriumban tett látogatás.

Becsüljük meg a tisztaságot!

A vasút vezetői a lehetőségekhez mérten mind jobban gondoskodnak laktanyáink korszerűsítéséről, kényelmessé, otthonossá tételéről. Szép fehér tollas párnákat, új paplanokat helyeztek el a laktanyákban. Ezek a szép berendezések és felszerelések a közösség tulajdonában, használatában vannak, illő tehát, hogy megbecsüljük és fokozottan óvjuk tisztaságukat.

Megtesszük-e ezt? — Úgy tapasztalom, sokan megfeledkeznek erről és mosdatlanul lefekszenek a tiszta ágyba és felkelés után sem teszik rendbe az ágyat. Azt várják, hogy a laktanyás majd elvégzi helyettük. Gondoljunk arra, hogy a laktanyában nemcsak mi akarunk pihenni, hanem mások is és senki sem örül annak, ha piszkos, rendetlenül hagyott ágyba kell feküdnie.

Varga Sándor

Új utakon a be- és kirakodás

— A kollektív munka a rakodásnál is eredményekhez vezet —

A *Német Demokratikus Köztársaság* ipara nagy szállítási igénnyel lép fel és ezzel elsősorban a vasutasoknak kell megbirkózniok. A népgazdasági terv értelmében a *Német Birodalmi Vasútnak* (Deutsche Reichsbahn) 1961-ben 13 millió tonnával kellett többet szállítania, mint 1960-ban. Ehhez járulnak még a feladatok, amelyek a kimagasló munkateljesítményekre szólító felhívásból adódnak.

A Német Birodalmi Vasútnál jelenleg napi 41 500 kocsi kerül ki- és berakásra. Az őszi forgalom az üzemek magasabb termelése miatt csúcskövetelmények elé állított bennünket is. Ebben az időben vasutunk állandóan kocsihiánnyal küzdött. Ezért a Német Demokratikus Köztársaság valamennyi vasutasát felszólítottuk, hogy gyorsítsák meg a kocsik kirakását. Eközben sokféle módszert alkalmaztunk. S ma már ott tartunk, hogy a kirakodásnál előtérbe került a kollektív munka. Jelenleg azon munkálkodunk, hogy minden nagyobb közlekedési csomóponton és városban alakuljanak be- és kirakodó kollektívák.

Miestében és *Werdauban* már létrejöttek és nagyszerűen beváltak ezek a kollektívák. *Stendal* közigazgatási járásban 28 kollektíva működik. A már említett miestei munkaközösség az utóbbi hónapokban 9000 tonna szenet, 8000 tonna műtrágyát, 2000 tonna építőanyagot és 9800 tonna terményt mozgatott meg, anélkül, hogy a rakodási határidőt akár egyszer is túllépték volna. Eközben a munka termelékenysége 168 százalékra emelkedett. Hozzávetőleges számítások szerint napi 5000—6000 teherkocsit lehetne a gyorsabb kirakodással nyerni. Ezeket a kollektívákat úgy képzeljük el, hogy önálló egységeket alkotnának, amelyek valamennyi bejövő és kimenő rakománnyal foglalkoznak.

A Német Birodalmi Vasút, ill. a Német Gépjármű-szállító Vállalat vállalták, hogy ezeket a kollektívákat technikai szempontból felszerelik.

Karl-Heinz Gummich

Korszerűsítik az osztrák vasutak személykocsi parkját

Az *Osztrák Szövetségi Vasutak* 1961-ben folytatta a személykocsi-park modernizálását. Ennek során 94 darab négytengelyes és 133 darab kéttengelyes személykocsinál az általános javítással egyidőben felújították és modernizálták a belső berendezést. Az utazás kényelmének növelésére a gyorsvonati kocsik futóképességének feljavítását is tervbe vették. Ezt vagy a forgórészek kicserélése, vagy azok átépítése útján érik el. 210 új, modern forgószerkezetet rendeltek, további 100 régebbi építésű forgószerkezethez pedig megrendelték az átépítéshez szükséges anyagokat.

Az 1961-ben leszállított 10 RIC személykocsi fülkénként 6 üléses, másodosztályú kocsikból áll. Ezek a kocsik a *Nemzetközi Vasútegylet* által előírt forgóajtókkal is el vannak látva.

Az 1962/63-as év vagonépítési programja szerint 20 darab, egyenként 72 ülőhellyel ellátott nemzetközi vonalakon is közlekedhető másodosztályú személykocsi beszerzését irányozták elő. Ezekben a kocsikban 12 fülke van, egyenként 6 személy részére. Az új kocsikba hangszórókat is szerelnek. A mosdóhelyiségeket pedig ellátják vízmelegítő berendezéssel és villanyborotva-készülékekhez alkalmazható kapcsolókkal, illetve konnektorokkal.

Francia gázturbinás mozdony

A francia államvasutak vonalain *1953 óta van kísérleti üzemben a Renault-gyár gázturbinás mozdonya,* amely

szabaddugattyús gázgenerátorral és mechanikai hajtóművel rendelkezik.

A mozdony teljesítménye *1000 LE.* Eddig több mint *330 000 km utat futott be* és ennek során mind a francia államvtasutak, mind pedig a gyártó üzem — amely Franciaország legnagyobb állami vállalata — nagyon értékes üzemi tapasztalatokat szerzett. Magától értetődő, hogy a kísérleti üzem *nem volt zavartalan.* Az összesen *öt évig tartó kísérleti üzem* utolsó fázisában azonban

a mozdony már kifogástalanul működött.

A *Renault-gyár* most *két 2400 lóerős nagy mozdonyt készített el.* Az új mozdony C—C tengelyelrendezésű és két egymástól teljesen független gázturbina hajtja a 3—3 tengelyt, úgyhogy *a mozdony* — terhelésétől függően — *egy vagy két gázturbinával járhat.* A gázturbinák kizárólagosan vontatási célokra szolgálnak, míg a mozdony valamennyi segédberendezését egy 180 KW teljesítményű diesel-elektromos gépcsoport hajtja.

A mozdony 112 to. súlyú, legnagyobb sebessége vízszintes egyenes pályán 118 km/óra.

A turbinába belépő gáz hőmérséklete *475 C°, nyomása pedig körülbelül 3.5 atm.* A vasútüzem téli nehézségeire való tekintettel egy elmés előmelegítő-berendezés gondoskodik arról, hogy a gázturbina tüzelőanyaga mindig állandó hőmérsékleten lépjen be az erőgépbe. *A mozdony mindkét végén van vezetőállás.*

Miért mostoha gyerekek a lábatlani vasutasok?

Hangosan duruzsol a tűz *Lábatlan* állomás forgalmi irodájának öreg vaskályhájában. Elkel a meleg, mert kint a *Duna-parton* hűvös szél rázza, cibálja az ónos esőtől megdermedt fákat.

Dél van, az állomás csendes. Akinek nincs különösebb elfoglaltsága, az ilyenkor a forgalmi irodába húzódik be, hogy meleg helyen költse el kis elemózsiáját. Az emberek beszélgetnek, dicsekszenek és panaszkodnak. Az idegen jelenléte sem zavarja őket. Sőt talán örülnek is annak, hogy valakinek kiönthetik, ami a szívükben van.

Székesi Sándor szolgálattevő viszi a szót.

— A lábatlani iparvidék termelése megduplázódott az utóbbi években — mondotta. — Megnőtt a vasutasok munkája is. Naponta 300—350 kocsi között van az állomás felés leadása. Sajnos, a többletmunkával, a követelményekkel egyáltalán nem tart lépést az emberekről való gondoskodás. Ott vannak például a kocsirendezők. Most is kint dolgoznak az iparvágányok mentén. Ha egy kicsit csökken a munkájuk, nekik is jól esne, ha néhány percig betérhetnének valahová melegedni. De nem tehetik meg, mert ilyen helyiséggel nem rendelkezünk. A forgalmi iroda pedig távol esik, ide nem mindig tudnak bejönni.

— A mi helyzetünk is eléggé mostoha — vette át a szót *Molnár Gyula*, fiatal vasutas. — Néhány társammal a legényszállás lakója vagyok. Ha valaki látott rideg, barátságtalan legényszállást, a mienk az. Az épületben nincs víz, ruháinknak nincs szekrény. Ha mosakodni akarunk, a kútra kell menni vízért. Mi ezt is megtennénk, de nincs mivel. Nevetségesen hangzik, de igaz, még vizes vödör sem áll rendelkezésünkre. Még az a szerencse, hogy a szobák fűthetők.

— *Ismerik-e problémáikat a felsőbb szervek?*

— Hogy ismerik-e? — kérdezte vissza a szolgálattevő. — Annyit panaszkodtunk már, hogy szinte beleuntunk. Nem múlik el termelési tanácskozás, párt- és szakszervezeti taggyűlés anélkül, hogy ezek a problémák ne szerepelnének a napirenden. De hiába. A kiküldött elvtársak ugyan feljegyzik a panaszt, egyik-másik meg is ígéri, hogy intézkedik, aztán minden marad a régiben. Sajnos, vannak itt más bajok is. Még a múlt év nyarán megépült a hatodik vágány. Nagy szükség lenne rá a tolatásoknál, de nem használhatjuk, mert a mai napig sem adták át. Az állomás világítása sem kielégítő. Jó lenne ezen is addig segíteni, amíg nem késő. Ne várják meg, míg balesetet idéz elő a rossz térvilágítás.

Se vége, se hossza a lábatlani vasutasok panaszának. Az se tetszik nekik, hogy a tartalékot poggyászkocsival tolat. A kocsirendezőknek ugyan megfelelő helyiség hiányában jól jön, hogy esős időben van hová behúzódni. De azt már nem nézik jó szemmel, hogy évente egy-két poggyászkocsi tönkremegy a sok tolatás miatt.

— Látja, elvtárs, ilyen a mi helyzetünk. És mi ennek ellenére is igyekszünk jól dolgozni, igyekszünk a tervet teljesíteni. Azt viszont sehogy sem értjük, miért vagyunk mi mostoha gyerekek? Miért nem törődik többet velünk a felsőbbség?

Erre a kérdésre én sem tudtam választ adni.

(visi)



Csák Flórián tolatásvezető brigádja évek óta kimagasló eredményeket ér el a munkában, Duna-part teherpályaudvaron. Az idős, tapasztalt vasutas, mint szolgálati főnöke elmondta róla, mindig szeretettel foglalkozik a fiatalokkal. Képünkön Csák Flórián beosztottaival beszéli meg a feladatokat

Poggyászkocsit kérünk

A nyár folyamán a *Budapest—Szombathely* között közlekedő személyvonatokhoz rendszerint kisméretű poggyászkocsit kaptunk. Ez nagyon megnehezítette a kirakók dolgát, hiszen a csomagokat egymásra kellett rakni. Sok bajunk volt emiatt. *Most, a tél folyamán rendszerint poggyászkocsi nélkül*, darabáru kocsival közlekednek ezen a vonalon a személyvonatok. Úgy gondoljuk, ez nem egyeztethető össze a vasutak fejlődésével. Máshol, mellékvonalakon is poggyászkocsival indítanak személyvonatokat távolabbi távolságokra. *Szombathely* és *Budapest* között pedig hosszú az út. A darabáru kocsikban sokkal nehezebb a kirakók munkája, hiszen az ilyen kocsikban még világítás sincs.

Gondoskodni kellene arról, hogy ilyen fővonalra és ilyen hosszú útra, mint a Budapest—Szombathely vonal, *csak megfelelő poggyászkocsival indítsák a személyvonatokat.*

Berkes Imre
Székesfehérvár

Példamutató vasutasok

Tavaly december 31-én *Molnár György* vonalbejáró őr sintörést fedezett fel a *Tapolca-Badacsonytördemic* közötti vonalrészen. A hiba súlyosságát felismerve azonnal intézkedni akart, hogy sincsere történjen. De vasárnap volt, a pályamunkások nem dolgoztak.

Molnár azonnal felkereste vasutas barátját, *Nagy Ernő* előmunkást, aki *Nemesgulácson* lakik. Beszélgetésüket a sintörésről hallotta *Nagy Ernő* öccse, *László* is, aki a tapolcai fűtőház esztergályosa. Elhatározták, hogy hárman azonnal végrehajtják a síncserét. Két órán belül elvégezték a javítást, így a forgalom zavartalan maradt.

Nagy Lászlót, aki más szolgálati ág dolgozója, a szombathelyi igazgatóság vezetője *200 forinttal* jutalmazta öntudatos, példás magatartásáért. Mi pedig ezúton dícsérjük ezt a *rögtönzött brigádot* a gyors és határozott intézkedését.

Dancs József
Tapolca

ÚTKÖZBEN

Győrtől Budapestig a 40 012-es villamosmozdony vezetőfülkéjében utaztam legutóbb. Nemcsak a kilátás jobb innen, mint a kocsiablakból, de a sebességet is jobban érzi az ember. *Béres István* mozdonyvezető nagy figyelemmel irányította a robogó vonatot. Néha alábbhagyott ez a robogás, mert a tilos jelzés megállt parancsolt. Ezekben a percekben beszélgethettünk.

— *Szeretem ezt a mesterséget, mert érdekes, változatos és mindig a szabad természetben járunk* — mondta *Béres István*, aki már 38 éve vasutas és 27 év óta mozdonyokat vezet.

— *Pedig ez nem veszélytelen foglalkozás...* — vetettem közbe.

— *Nem bizony!* — kapott a szón a tapasztalt mozdonyvezető. — *Tavaly nyáron például Győr közelében az egyik kanyarban haladva azt vettem észre, hogy nagyon rakoncátlankodik a mozdonyom. Gyorsan megállítottam a szerelvényt. Kiderült, hogy odébb vándoroltak a sínek a nagy meleg következtében. Majdnem kisiklottunk!*

— *Mit szól az új villanymozdonyokhoz?*

— *Most ismerkedem a Ward Leonard-gépekkel. Már két utat tettem is az egyik „Leó"-val.*

— *Mi a véleménye róla?*

— *Személy- és gyorsvonathoz egyaránt nagyon jó az 1400 lóerős Ward Leonard. Nagy teherrel nehezen indul, mert könnyen megcsúsznak a kerekei. Ha lassan is, de elviszi a nehéz vonatot. Ilyen erőkifejtésre a Kandó nem képes. Vezetés szempontjából nagyon jó a „Leó". Vezetőfülkéjéből minden irányba kilát a vezető. Járása simább, motorja is zajtalanabbul működik, mint a régi villanymozdonyoké.*

A vezető szempontjából tehát előnyös ez az új villanymozdony. De nemcsak azt tudtam meg Béres Istvántól, hanem azt is, hogy ő még ismerte *Kandó Kálmánt*, a tudós mérnököt. Ott volt az Istvántelki főműhelyben, amikor még próbapadon járt az első magyar villanymozdony. Akkor még ipari tanuló volt, s elhatározta, hogy egyszer majd ilyen nagy és erős gépet fog vezetni. Tizenkét éve valósult meg ez az elhatározása. Határozott hangon mondja:

— *El sem tudnék képzelni más munkát. Pedig elhiheti, hogy nem könnyű. A múlt hónapban is 284 óra szolgálatom volt. Nem tudok előre mozi- vagy színházjegyet váltani, mert soha nem tudhatom, hogy mikor vagyok szabad.*

— *Mit szól ehhez a felesége?*

— *Már hozzászokott, hiszen régi házasok vagyunk. Megérti, hogy nálunk mindig első a szolgálat...*

Amikor Tatabánya-alsóhoz értünk, újra megálljt parancsolt a jelzőlámpa.

— *Ez az egy, amit nem nagyon szeretek* — mondta Béres István. — *Vannak állomások, ahol mindig megállítják a vonatot, ha kell, ha nem... Hiába, ez a pálya is akkor szép igazán, ha mindenki gyorsan és pontosan látja el a szolgálatát.*

L. J.

A számvetés és tervkészítés időszakában

Levelezőink írják a szakszervezeti választásokról

Veszprém megyében *Badacsonytomajon* volt az első szb-választás január 16-án. „Örömmel számolhatok be erről a választásról — írja *Dancs József* tudósítónk —, mert a dolgozók 80 százaléka ott volt a taggyűlésen és titkos szavazással megválasztotta az új vezetőséget.

Miután *Mandli József* szbtitkár beszámolt a két év óta végzett munkáról, helyes vita alakult ki. A hozzászólók foglalkoztak a munkavédelmi problémákkal. A pályafenntartási dolgozók kifogásolták, hogy *indokolatlan bérkülönbségek* vannak az egyes pályamesteri szakaszok között. *A balatonfüredi pályamesteri szakaszon például magasabb az órabér, mint a szomszédos balatonakali-dörgicsei szakaszon.* A dolgozók nem értenek egyet az ilyen különbségekkel. Több felszólaló foglalkozott az ideli munkafeladatokkal és tett ígéretet *a szocialista munkaverseny kiszélesítésére.*

Kazincbarcikán jó munkáról számoltak be

Kazincbarcikán a szocialista város vezetőszervei is képviseltették magukat az ünnepélyes szb-választó taggyűlésen — írja *Behán Rózsa* levelezőnk. — A vezetőség nevében *Drahos János* titkár számolt be a végzett munkáról. Elmondta, hogy az utóbbi két évben *az állomás 22 dolgozója részesült kitüntető elismerésben* jó munkájáért. Többek között ismertette azt is, hogy 35-en kaptak rendkívüli segélyt és 39 dolgozó üdülhetett az ország legszebb helyein.

Bírálta, hogy némelyik szakszervezeti tag *hanyagul kezeli a bélyegeit*, vagy elveszti a könyvét és ez problémákat okoz. Dícsérettel szólt a bizalmiak működéséről, akiknek jó szervező munkája eredményezte, hogy a dolgozók 97 százaléka tagja a vasutas-szakszervezetnek.

Hortobágyi János. Kazincbarcika állomásfőnöke hozzászólásában *örömmel számolt be arról, hogy tavaly a tervezett 106 százalék helyett 109 százalékos teljesítményt értek el*, s így könnyen lehet, hogy *élüzem* lesz az állomás.

A műhelybizottság választására készülünk

A Nyugati-pályaudvar rakodási főnökségéről *Zsigmond János* levelezőnk arról számol be, hogy ők most a soron következő műhelybizottsági választásra készülnek.

„Naponta beszélgetünk a dolgozókkal és elmondják, hogy olyan vezetőket akarnak választani, akik érzik, hogy mit jelent a dolgozók bizalma és képviselni fogják érdekeiket — írja levelében. — *Gyakran élénken vitatkoznak arról a dolgozók, hogy kiket javasoljanak az új műhelybizottságba, s ez részben annak is a jele, hogy az eddigi munkával nem voltak megelégedve.* Őszintén meg kell mondani, hogy a mi területünkön a szakszervezeti munka alig terjedt túl a tagsági díjak beszedésén. *A vezetőség nem végzett kollektív munkát*, így aztán nem is tudott eredményeket felmutatni. *Azt akarjuk, hogy ezentúl másképp legyen nálunk is."*

Már két szocialista brigádunk van

Január 19-én választották meg az új szakszervezeti bizottságot *Gyula állomáson. A választás az előírásoknak megfelelően volt előkészítve* — írja levelében *Szilágyi István.* — A vezetőség beszámolója részletesen elemezte az eddig végzett munkát. Így beszámolt arról, hogy *az állomás minden dolgozója tagja a szakszervezetnek* és a tagdíjat is mindenki rendesen fizeti. A termelésben jó eredményeket értek el a gyulai vasutasok. *Eddig két brigádjuk nyerte el a szocialista címet* és a *harmadik* is már ezért dolgozik. A szakszervezet a munkaverseny *nyilvánosságát*, a legjobbak népszerűsítését jól végzi, de *kifogásolható még a szocialista brigádokkal való foglalkozás.*

Szó volt arról is a beszámolóban, hogy a tagok közül 13 fejezte be az általános iskolát és jelenleg is többen tanulnak. Népszerű az állomáson a *Kölcsönös Segítő Takarékpénztár*, tavaly 61 tagja volt. Jól alakult az állomáson a munkavédelem: 1961-ben nem volt balesetük. A dolgozó nők háztartási munkájában sokat segített a közösen vásárolt mosógép és porszívógép.

Eredményes volt az szb társadalombiztosítási munkája. Sokat segített a dolgozóknak a fogszakorvosi rendelés megvalósítása. Szép eredményeket hozott *a beteglátogatások* megszervezése is. Az elmúlt időszakban 91 jól dolgozó társadalmi munkást jutalmaztak meg.

A beszámolóhoz sokan hozzászóltak. Méltatták az eredményeket, rámutattak a hiányosságokra és segítettek megszabni a további munka irányát. *Az új vezetőség számára mindez nagyon hasznos volt.*

120 bizalmit választottak Debrecenben

Debrecen állomáson jelenleg a bizalmiválasztásoknál tartanak. A 140 bizalmi közül *eddig 120 bizalmit* választottak meg. Ez a választás a szakszervezeti tagság érdeklődésének *élénkülése* közepette folyt. *Olyan közmegbecsülésnek örvendő dolgozókat választottak a bizalmi tisztségekre, akik tudnak irányítani és képesek képviselni és megvédeni társaik érdekeit* — írta levelében a többi között *Kiss János* Debrecenből.

ÜNNEPI HANGVERSENY

A szakszervezetek zenei körműsorának *500. hangversenye alkalmából* január 25-én este a *Vasutasok Szakszervezete Központi Szimfónikus zenekara* orosz klasszikusok műveiből adott hangversenyt a *G. Dej Hajógyár* Váci úti Művelődési Házában. A hangversenyen közreműködött *Komlóssy Erzsébet, Domahidy László* és *Kövecses Béla*, az *Állami Operaház* tagjai. A zenekart *dr. Hamari András* karnagy vezényelte.

A jegyvizsgálók panasza

Az előző forgalmi utasítás határozottan kifejezte, hogy olyan állomásokon, ahol nincsen gőzfűtési tömlőkezelő alkalmazott, ott a mozdonyszemélyzet köteles a gőzfűtési tömlőt összekapcsolni, illetve szétszedni. A jelenlegi utasítás ide vonatkozó pontja már nem mondja ki ilyen határozottan ezt, hanem bevonja e munkába a vonatkísérőket is.

Mi következik ebből?

Egyrészt az, hogy gyakran vitatkoznak a jegyvizsgálók a mozdonyszemélyzettel, hogy ki végezze el a fűtés bekapcsolását.

Másrészt a jegyvizsgálók ruháját elpiszkolja a tömlőkapcsolási munka. Az utazóközönségre nem tesz kedvező hatást az olajos ruhájú kalauz...

Helyesebb lenne, ha a gőzfűtési tömlők kezelésével újra csak a mozdonyszemélyzetet biznák meg, hiszen ők műszaki alkalmazottak, rendelkeznek az ilyen munkához szükséges szerszámokkal és ruhájuk egyébként is olajos, hiszen a mozdonyokat állandóan olajozni kell. A jegyvizsgálók pedig maradjanak meg forgalmi feladataik mellett.

Bognár Károly,
Tapolca

Társadalmi munka és egyéni érdek

A szakszervezeti választás előkészítéséről beszélgettünk legutóbb Dunaújvároson, a fűtőház műhelybizottsági titkárával, Márfi Józseffel mozdonyvezetővel és Szalai István párttitkárral, aki az ipari tanulók oktatója. Elmondták, hogy háromtagú jelölő bizottságot választottak, amely már közvéleménykutatást végez, hogy kiket javasoljon a február 7-én tartandó vezetőségválasztó taggyűlésen az új műhelybizottságba. A napokban lebonyolítják a bizalmiak újjáválasztását is. Számítanak arra, hogy a választás a szakszervezeti tagság politikai fejlődését, a munka további javulását fogja szolgálni.

Azért volt különösen tanulságos a Márfi és Szalai elvtársakkal folytatott beszélgetésünk, mert egy olyan káros jelenségre hívták fel a figyelmet, amely máshol is újra és újra felüti a fejét. Az egyéni önzésnek különösen káros formája a társadalmi funkció, a politikai állásfoglalás felhasználása előnyök szerzésére. Bizonyítható tudomásunk van arról, hogy egyes mozdonyvezetők a műhelybizottságban viselt tisztségüket egyéni előnyök formájában igyekeztek „kamatoztatni". Azt hitték, csak nekik van joguk a túl súlyos irányvonatok továbbítására. Az ilyen emberek maguknak követelik a jutalmat, mindenben a legelőnyösebb elbírálást, s legszívesebben azt vennék, ha körülöttük forogna az egész világ...

Mindez miért? — Azért, mert több-kevesebb társadalmi munkát végeznek. Felettébb helytelen az ilyen felfogás. Nem is tűrik meg a dunaújvárosi fűtőházban ezt a nézetet. Beszéltek róla a legutóbbi taggyűlésen, de vezetőségválasztás során is szóba hozzák még, hogy a társadalmi munka csak közösségi érdekből történhet.

A mi társadalmunk megszabadult a kizsákmányolástól, nem is uralkodhatnak nálunk a kapitalisták farkas-törvényei. De idegen tőlünk az önzés minden formája, így a „kaparj kurta, neked is jut!" felfogás is. Aki csak azzal a hátsó gondolattal hajlandó a közösségért dolgozni, hogy aközben jogtalan előnyöket szerezzen, az megtéveszti dolgozótársait, visszaél a bizalommal. S tegyük mindjárt hozzá: az ilyen ügyeskedések előbb-utóbb mindenütt lelepleződnek.

Mégis azt mondjuk, hogy a társadalmi munka a köz érdekében végzett tevékenység jól megfér az egyéni érdekkel. Persze nem az önzéssel! Mert ahol társadalmi, politikai szervek hatékony munkát végeznek, ott javul a munkafegyelem, jobb lesz a munkaszervezés, zavartalanabbul működnek ott a gépek is. S ez előnyös a kollektíva minden tagja számára egyéni szempontból is. No, de ez nem soronkívüli előny!

Ez a szocializmus társadalmi előnye az egész közösség számára, ez nem „maszek pecsenyesütés"... A közösség erkölcsi megbecsülésére tehát csak az számíthat, aki önzetlenül végzi társadalmi munkáját, látja el vállalt funkcióját. Nem szabad ezt elfelejteni sem Dunaújvárosban sem másutt.

Lőrincz János

Pályakorszerűsítésre: 1,8 milliárd forint

Az idei tervekről nyilatkozik a 6. szakosztály vezetője

A vasút 1962. évi beruházási hitelkeretéből *1,8 milliárd forint* jut pályafenntartási és pályaépítési munkákra. Mire használják fel ezt a tekintélyes összeget? Erre a kérdésre kértünk választ *Papp Károlytól*, a 6. szakosztály vezetőjétől.

— *A vasút felépítményének távlati fejlesztési terve tulajdonképpen a második ötéves tervben vette kezdetét* — mondotta. — *1965-re az összes fővonalak, a fontosabb mellékvonalak és az ezekből kiágazó iparvágányok korszerűsítését vettük tervbe. Szeretnénk elérni, hogy az ötéves terv végére a fővonalakon a 20, illetve a 23 tonna tengelynyomás mindenütt engedélyezhető legyen. Ezeket a munkákat egyébként a forgalmi szakszolgálat igényeinek megfelelően ütemezzük be.*

A fővonalak korszerűsítése az első

— *Szakosztályunk fő törekvése, hogy egy-egy fővonalat minél rövidebb idő alatt korszerűsítsünk* — mondotta. — Ennek érdekében összpontosítottuk a munkákat. A múlt évben már ennek az elvnek a figyelembevételével újítottuk fel a *Budapest—Szajol—Lökösháza* közötti nemzetközi fővonal utolsó 58 kilométeres szakaszát, valamint a *Budapest—Pusztaszabolcs—Pécs* közötti fővonal *Pusztaszabolcs—Sárbogárd* közötti szakaszát.

Papp Károly ezután rátért az 1962. évi feladatok ismertetésére.

— *A pályák korszerűsítését illetően az idén nagyot lépünk előre. Az év végére befejezzük a Budapest—Miskolc fővonal, a budapest—győr—celldömölk — szombathelyi fővonal Győrszabadhegy—Celldömölk közötti szakaszának korszerűsítését.* Tovább folytatjuk a *Budapest—Kelebia* nemzetközi fővonal, a *Győr—Sopron*, a *Székesfehérvár—Tapolca*, a *Záhony—Mátészalka—Apaja*, a *sajóecseg—bódvavendégi*, a *Budapest—Dorog—Esztergom* közötti vonal átépítését. Ezenkívül megkezdjük a *Hatvan—Salgótarján* közötti vonal átépítését. A vonali vágányok felújításával párhuzamosan az állomási vágányuk cseréje is folyamatban van. Ugyancsak sor kerül mintegy 1000 elavult csoportkitérő cseréjére.

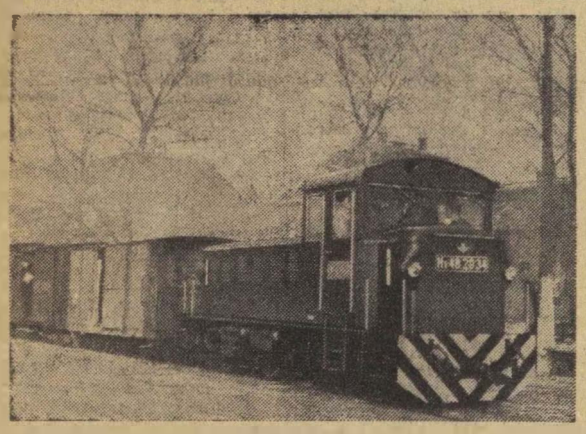
Mint az elmondottakból is látható, az 1,8 milliárd forintos beruházási keret jelentős részét a pályák és a vasúti hidak felújítására, korszerűsítésére fordítjuk. *Magasépítési* munkákra csak mintegy *65—70 millió forint* jut. Ebből az összegből kerül a többi között sor a Déli pályaudvar korszerűsítésére és Szombathely állomás felújítására.

1500 km hézag nélküli pálya

Rövid fejszámolás után azt is kiderült, hogy ha a pályaépítők az 1962-re tervezett korszerűsítési és felújítási munkálatokat elvégzik, *1500 kilométerre* nő a vasút hézagnélküli felépítményének hossza. A mi viszonyainkhoz mérten ez már valóban számottevő haladást jelent. De vajon sikerül-e a fent felsorolt munkákat mind elvégezni.

— *A magunk részéről megtettük a szükséges előkészületeket* — hangzott a válasz. — *Az építési szolgálat gépesítésére például lényegesen nagyobb gondot fordítunk, mint az előző években. A múlt évben munkába állított két nagy teljesítményű aláverő gépet az idén négy újabb aláverő követi. Előreláthatólag március közepén üzembe helyezzük az első magyar gyártmányú ágyazatrostáló gépet. Ebből az új 400 köbméter/óra teljesítménnyel rendelkező gépóriásból további két darabot kapunk az év végéig. Ugyancsak márciusban helyezzük üzembe a legújabb típusú rázódöngölőt és a hernyótalpas rostálót. Az előbbit az ágyazat tömítésére, az utóbbit pedig a vágányok helyén visszamaradt régi zúzottkő kirostálására használjuk. Előreláthatólag áprilisban üzembe tudjuk helyezni az első kötőállomási telepdarut.* A daru az összes kötőállomási munkálatokat elvégzi, magnes segítségével pedig a nagy tömegű sínkapcsolószert is gyorsan kiraksa. Ugyancsak a tavasszal helyezzük üzembe az első önkiürítéses zúzottkő-szállító szerelvényt, amely fordaként közlekedik majd a munkahelyek között. Természetesen a nagygépek mellett számos kisgéppel is gyarapodik az építési szolgálat.

— *Az 1,8 miliárd forintos beruházási hitelkeretből tovább javítjuk dolgozóink szociális helyzetét. Az építési szolgálatot újabb korszerű laktanya-kocsikkal látjuk el. Miskolcon folytatjuk a tavaly megkezdett munkásszálló építését. Ha valami közbe nem jön, még ebben az évben Debrecenben is hozzáfoghatunk a tervezett munkásszálló építéséhez. Ezenkívül több szolgálati helyen új laktanyát, melegedőt létesítünk a dolgozók részére* — fejezte be nyilatkozatát a pályafenntartási és pályaépítési szakosztály vezetője. (vf)



A Cegléd—Vezseny közötti keskenynyomközű vonalon is folyamatosan kivonják a forgalomból a régi kis gőzmozdonyokat. Helyettük ilyen korszerű dieselmozdonyok továbbítják a szerelvényeket. A közelmúltban 4 db új dieselmozdonyt kaptak.

FURCSA GONDOSKODÁS

Úton-útfélen találkozunk olyan emberekkel, akik vélt vagy jogos panaszaikat teszik szóvá. Vannak olyanok is, akik a munkahelyen előforduló hibákat a társadalomnak, az *államvezetésnek* róják fel. Az emberek egy része rábólint a megállapításokra, a panaszokra, s válaszképpen elmondja saját sérelmét, de vannak és mind többen, akik helytelenítik az elhamarkodott véleményeket és arra biztatják dolgozótársaikat, hogy *járjanak el igazságuk kiderítésében. — Ez a helyes magatartás.*

A kormány rendeletei, határozatai között még véletlenül sincs olyan, ami nem a munkásosztály érdekeit szolgálja. Ez adódik társadalmi rendünkből. *Akkor hol a hiba?* A hiba a rendeletek *helytelen értelmezéséből, a végrehajtás hiányosságaiból*, s nem utolsósorban egyes emberek *káros* magatartásából adódik. Ezt tapasztaltuk a *melegítőital* kiszolgáltatásának ellenőrzésénél.

Debrecen csomópont dolgozói munkavédelmi ellenőrzés során elmondották, hogy *rossz* a megelőtőitalként kiszolgáltatott tea. A debreceni *Utasellátónál* tartott ellenőrzés alkalmával kiderült, hogy 1961. december 12-től 1962. *január 6-ig* kiszolgáltatott 18 281 adag teához mindössze *21 kg* csipkebogyó-teát használtak fel a *365,62 kg* helyett. *Vagyis a debreceni Utasellátó 344,60 kg teát „megtakarított" a dolgozók kárára.*

Ilyen és hasonló körülmények azok, amelyek a dolgozókban jogos elkeseredést váltanak ki. Ezeknél az eseteknél nem arról van szó, hogy az ide vonatkozó kormányrendelet nem jó, hanem arról, hogy 1—2 ember *„különböző okokból"* másképpen cselekszik, mint ahogyan szükséges volna.

Itt *tesszük* szóvá azt a furcsa eljárást is, amit *Farkas István*, Dombóvár GV. Üzemfőnökség vezetője alkalmaz a melegítőital kiszolgáltatásánál. A melegítőitalok elkészítéséhez szükséges nyersanyagot *egy tételben* (1 kg cukor, 1 csomag tea, 1 doboz citrompótló) *adta ki, azzal, hogy vigyék haza és otthonukban készítsék el a teát.* Hideg időjárás esetén a dolgozók így munka közben nem jutnak meleg teához. Elhisszük, hogy ez kényelmes megoldás, de *a dolgozók iránti felelősség sokkal többet kíván egy szolgálati vezetőtől.*

T. J.

Járműkísérleti Főnökség alakult

Január elsején alakult és kezdte meg működését a *MÁV Járműkísérleti Főnöksége*. Az új intézmény a vasúti járművek kísérleti és fejlesztési feladataival foglalkozik. Három csoportjuk van. Ezek: 1. *Vontatási és energetikai csoport.* 2. *Kocsifejlesztési csoport.* 3. *Kocsi-, fék- és villamoskísérleti* csoport. E csoportokban mérnökök, technikusok és műszerészek kezdték meg a munkát. Három mérőkocsijukkal a vasút egész vontatási üzemének területén végzik kísérleteiket.

Munkájuk célja *a vontatás műszaki fejlesztése.* Azért elemzik a vontató járművek tulajdonságait, a mozdonyok és a kocsik vontatási ellenállását, mert

e technikai adatok ismerete nélkülözhetetlen a korszerű menetrend kialakításához.

A járműkísérleti főnökség feladatkörébe tartozik az olyan korszerűsítések vizsgálata, amelyekkel például csökkenthető a vontató járművek *energiafogyasztása.*

Fontos területe a *járműkísérleti főnökségnek* a vasúti *kocsik* fejlesztésével kapcsolatos elméleti és kísérleti munka. Kutatnak

a biztonságos és kényelmes utazás feltételeit legjobban biztosító kocsitípusok kialakítására irányul.

Fékkísérleteik szorosan összefüggenek a vasúti szállítás *biztonságosabbá* tételével. Vizsgálják az új kocsitípusok mozgás közbeni viselkedését. Munkaterületükhöz tartozik valamennyi korszerűsítés, amit a meglevő gőzmozdonyokkal végrehajtani érdemes, így a *korszerű olajtüzelésű mozdony* kialakítása is.

Munkavédelmi újdonságok

Szolnokon kijavították a „bizonyítványt"

Az elmúlt évek során *a szolnoki járműjavító* nem nagyon dicsekedhetett munkavédelmi tevékenységével. 1959-ben több *volt a balesetük, mint a miskolci, a szombathelyi és a székesfehérvári járműjavítóknak együttesen.* A baleset miatt kiesett munkanapok száma is azonos szinten mozgott.

Igen rossz „bizonyítvány" volt ez... Ebben az időben szinte egymás kezébe adták a kilincset a munkavédelmi tevékenységet ellenőrző szervek. Ekkor a külső téren és a műhelyekben szinte *akcionatikus* mutatványnak tűnt a közlekedés, mivel a közlekedési utak el voltak torlaszolva és *a szanaszét dobált alkatrészek* számos balesetet idéztek elő. Az üzemi rendetlenség hátráltatta a termelést is. Az elmulasztott szerszámvizsgálatok miatt a dolgozók szerszámai elhanyagolt, *kiperemesedett* állapotban voltak. Ezért megszaporodtak a kézsérülésből adódó balesetek.

Rend van a műhelyekben

Azóta a vállalat vezetősége, szakszervezeti bizottsága komolyan hozzálátott a hibák felszámolásához. Ma már egész más kép fogadja az itt dolgozókat, s nem utolsósorban az ellenőrző szervek képviselőit. A helyzet megjavításához nagy segítséget nyújtott és nyújt a helyi *pártszervezet* is azzal, hogy rendszeresen beszámoltatja a szakszervezetben dolgozó párttagokat a munkavédelmi tevékenységről.

Jelenleg is a pártszervezet munkatervében szerepel a szakszervezeti bizottság párttaggjainak beszámoltatása arról, hogy mit tettek a *SZOT X. teljes ülése* határozatának, valamint a szakszervezet központi *vezetősége* határozatának végrehajtása érdekében.

Brandt elvtárs, a vállalat igazgatója az elődeihez képest lényegesen többet és jobban foglalkozik a munkavédelemmel úgy az osztályvezetői megbeszéléseken, mint az üzemben tartott helyszíni ellenőrzései során. Rendszeresen beszámoltatja biztonsági megbízottját és személyesen is ellenőrzi utasításainak végrehajtását. Nem ritkaság, hogy a mulasztó műszaki vezető prémiumának 15—20 napra eső részét megvonja. De nem mutat szűkmarkúságot, amikor a munkavédelemben jó munkát kifejtő dolgozót kell jutalmazni.

Gondoskodás a csökkent munkaképességűekről

Jelentős és követendő az a kezdeményezés, amit a vállalat vezetősége a szakszervezeti bizottsággal közösen kíván megvalósítani a csökkent munkaképességű dolgozók foglalkoztatására. Tervezik, hogy augusztusban létrehozzák a központi gyártásüzemet, ami megoldaná *a csökkent munkaképességűek foglalkoztatását.* Úgy gondoljuk, hogy a KPM I/7. szakosztálya is segít ebben.

Lényegesen javult a szakszervezeti bizottság munkavédelmi tevékenysége is. Munkatervük is tükrözi ezt. Az elmúlt években csak látszólag foglalkoztak a munkavédelemmel. 1961-ben négyszer tárgyalták a munkavédelem ügyét. *A munkavédelmi tevékenység társadalmasítása, a nevelő és felvilágosító munka kiszélesítése végett létrehozták a munkavédelmi őrsegeket.* Jelenleg *32 munkavédelmi őr tevékenykedik náluk.* A jól dolgozó munkavédelmi őrök közül külön meg kell említeni *Balogh Istvánt*, aki nagyon szorgalmas.

A szakszervezeti bizottság az *agitáció és propagandamunka* számos lehetőségét használja fel a balesetek csökkentésére és a balesetmentesen dolgozók népszerűsítésére. Javaslatukra a vállalatvezetés figyelmeztető plakátokat vásárolt és függesztett ki. Számos üzemrészben feliratok figyelmeztetik a dolgozókat a balesetmegelőző tevékenységre. Az üzemi fotokör fényképfelvételeket készít a helyes és helytelen munkavégzésekről. *Keskenyfilmen* is megörökítik a balesetveszélyes munkamódszereket.

Huszonöt éve — balesetmentesen

Jelentős segítséget nyújtottak az SZMT által a járműjavító *„Vörös termében"* megrendezett *munkavédelmi kiállításhoz* és mozgósították a dolgozókat a kiállítás megtekintésére.

A vállalat dolgozói szívesen emlékeznek arra a jól sikerült kultúrműsorra, amikor *a napközis gyermekek virággal köszöntötték azokat a dolgozókat, akik 25 éve balesetmentesen végzik munkájukat.* A köszöntőtek közül nem egy könnyezett a meghatottságtól.

Korántsem mondjuk, hogy minden jól megy a szolnoki járműjavítóban. Akadnak még hibák is úgy a szakvonali, mint mozgalmi tevékenységben. A *művezetőknek* nagyobb gondot kell fordítaniok az *új felvételes* dolgozók gyakorlati oktatására. Fokozottabban kell ügyelniök a kiadott *védőeszközök használatára.* A szakszervezeti bizottságtól *a balesetvizsgáló bizottságok munkájának megjavítását várjuk.* A balesetvizsgáló bizottságok részére *gyakrabban tartsanak oktató előadásokat.*

Lényegében nem nagy dolog, amit a szolnokiak végeznek a munkavédelem társadalmi üggyé való tétele érdekében, de szívvel csinálják és ez biztosítja, hogy jövőben még jobb eredményeik lesznek.

Takács József

Számok, amelyekről nem szívesen beszélünk

Megszoktuk már, hogy minden év befejezése után összegezzük az elmúlt év eredményeit. Ezek az eredmények megmutatják, hogy hogyan dolgoztunk, az alkalmazott munkamódszerek mennyiben vitték előbbre vagy hátráltatták munkánk eredményeit.

Az elvégzet munka mennyiségi értékelése nem okoz különösebb nehézséget, mert egyszeri ránézés is megmutatja a tervezett és a teljesített számok közötti különbséget. A minőségi mutatók teljesítésével azonban már nagyobbak a nehézségek. Itt legfeljebb csak egy adott bázis-időszakhoz viszonyított összehasonlításra van lehetőség. Az így kapott számérték azonban csak viszonylagos, mert az összehasonlításul vett időszak eseményei más és más körülmények és feltételek mellett következnek be. Ezért a vasút baleseti mutatói is csak megközelítően pontosak. A még jobban megközelítő tájékoztatás és az azokból levonandó következtetések érdekében a számérték szerinti kimutatásokat el kell és el is szoktuk látni magyarázó szöveggel. Ezt tesszük ebben az esetben is.

Vasútunk baleseti helyzete az elmúlt évben az előző évhez viszonyítva tovább javult, 2,5%-kal volt kevesebb a balesetileg tárgyalandó esemény, mint a megelőző évben. Bár ez a javulás kismérvű, mégis értékes, különösen, ha figyelembe veszszük, hogy ebben az időben a vonatforgalom 5,9%-kal növekedett. Ennek a javuló irányzatnak az értékét tovább növeli az a tény, hogy a fenti eredmények szinte kizárólag a vasutasok jobb munkájának az eredményeképpen születtek meg, mert a vasút forgalombiztonsági szempontból figyelembe vehető technikai és műszaki állapota alig valamivel javult az előző évihez viszonyítva.

A vasúti munka nem tűri a selejtet. Itt a legkisebb „selejt" is beláthatatlan következményeket vonhat maga után, de az tény, hogy a javulás iránya — ha néha ingadozó vonalú is — általában egyenletes előrehaladást mutat.

Adatok nem állnak ugyan rendelkezésünkre, de félre nem érthető jelekből azt a következtetést lehet levonnunk, hogy a környező vasutakkal szemben nem vagyunk hátrányos helyzetben a forgalmi baleseteket illetően. Sőt, ha az egyik — ebben a vonatkozásban legsúlyosabb — statisztikai adatot nézzük, azt mutatja, hogy az elmúlt évben a több mint 8000 kilométernyi vasúthálózatunkon mindössze egy utas szenvedett halálos sérülést közlekedő vonatok balesetei következtében, azt kell hinni, hogy nem sok olyan vasút van, amelynél egyéves üzemeltetési idő alatt a fenti vonalhosszat alapul véve, ilyen kevés áldozatot követeltek volna a közlekedő vonatok balesetei.

Abban azonban már nem vagyunk biztosak, hogy a környező vasutakhoz viszonyítva ugyanilyen előnyös lenne számunkra a különböző okok miatt a pályaszintbeni keresztezésekben és a vasút egyéb területén bekövetkezett balesetek áldozatainak a száma. Itt azonban meg kell jegyezni, hogy a vasút és a közút megnövekedett forgalma már sok helyen nem bírja következmény nélkül a pályaszintbeni keresztezések állapotának a további fenntartását. Állomásaink korszerűtlen volta sem sok helyen felel meg a megnövekedett utasforgalom személybiztonsági követelményeinek. Mindezek mellett azonban azt is meg kell említeni, hogy a vasúton kívüliek sok esetben saját veszélyükre, példátlanul fegyelmezetlen magatartást tanúsítanak. A rendészeti szerveink pedig, akik e tekintetben komoly segítséget nyújthatnának a közönség számára, szinte kivétel nélkül nem az általános biztonság, hanem a vasúton kívüliek sokszor valóban nehéz helyzetét és körülményeit figyelembe véve kezelik a kérdést.

A múlt évben bekövetkezett balesetek száma mindenesetre arra int bennünket, hogy még körültekintőbben végezzük munkánkat, fegyelmezetten éberen lássuk el a szolgálatot, hogy elejét vehessük a baleseteknek. Hogy melyek azok a munkaterületek, ahol javítani kell, arra további cikkeinkben részletesen ki fogunk térni.

Fehérvári József

Győr-Sopron megyei beszélgetés a választásokról

A bizalmiak, a vezetőségek *újjáválasztása* szervezeti életünk jelentős eseménye. Ezekben a hetekben nagyon megnövekedett a *„forgalom”* a vasutasszakszervezet megyei bizottságainál. Nem csoda. hiszen a megyei bizottságok szervezik, irányítják a választások lebonyolítását. Így van ez *Győr-Sopron* megyében is. *Hevessy János*, a megyei bizottság titkára azért szívesen állt rendelkezésünkre, hogy tájékoztatást adjon feladataikról és az eddigi eredményekről.

— *A bizalmiak választásával a mi megyénkben is megkezdődtek már a választások. Január 15-én Nagyszentjánoson és Ménfőn tartottak bizalmi választást. E választások jól sikerültek, mert a bizalmiak tartalmas beszámolókat tartottak a végzett munkáról és a feladatokról. Február elejéig folyamatosan mindenütt megtörténik a bizalmiak választása.*

— *Hány aktivistát kell választani Győr-Sopron megyében?* — kérdeztük.

Százötven új vezetőségi tag

— *Összesen 846 aktivistát kell megválasztanunk* — válaszolta *Hevessy János.* — *Az eddigiek alapján úgy áll a helyzet, hogy körülbelül 150 új tag kerül majd be a vezetőségekbe.*

A továbbiakban elmondotta, hogy a *káderkiválasztást* lényegében már minden szb-nél elvégezték. Ennél azt a célt tartották szem előtt, hogy az eddig jó munkát végzett bizalmiak, vezetőségi tagok továbbra is a helyükön maradjanak. Személyi változásra csak ott kerül sor, ahol arra feltétlenül szükség van. A 39 megválasztandó szakszervezeti bizottság közül így előre láthatólag csak *nyolc* helyen lesz változás. Néhány helyen az szb-titkár túlzott szakmai elfoglaltsága miatt nem akarta a vállalni a további szakszervezeti munkát. Így volt például *Kapuvár* állomáson. A megyei bizottság megbeszélte ezt a problémát a szakvonali vezetőkkel, akik megígérték, hogy könnyítik a titkár munkáját. Így újjáválasztása elől elhárult az akadály.

Összevonások

— *Milyen szervezeti változásokat hoz a választás a megye területén?*

— *Nálunk, Győr-Sopron megyében is sor kerül több kisebb szb összevonására. Eleinte sokan nem értették, hogy miért van erre szükség. Pedig a túlságosan kevés létszámmal rendelkező szakszervezeti bizottságok nem olyan életképesek, mint azok, amelyeknek nagyobb tömegbázisuk van. A kis szb rendszerint nem tudott megfelelő politikai munkát végezni. Így összevonjuk például a lébényi, az öttevényi és a horvátkimlei szb-ket. Itt csak az a probléma még, hogy a horvátkimleiek Mosonmagyaróvárhoz szeretnének tartozni. Kérésük ügyében sürgősen döntenünk kell.*

— *Hogyan segítik elő, hogy a választásokkal az összevonásokon túl is erősödjenek a szakszervezeti bizottságok?*

Tanfolyamokkal segítik a munkát

— *Máris megkezdtük a jelölt vezetőségi tagok oktatását* — mondta a megyei bizottság titkára. — *Tíz tagunk vett részt az SZMT kéthetes társadalombiztosítási tanfolyamán. Öt kultúrfelelőst is küldtünk ugyancsak kéthetes tanfolyamra.* Ezzel igyekszünk elejét venni annak a régi, helytelen gyakorlatnak, hogy mindig az volt az szb kultúrfelelőse, *akire éppen nem maradt más funkció...* Az a célunk, hogy képzett, szakterületükhöz jól értő vezetőink legyenek. Ezért több aktivistánkat küldjük el a rövidesen kezdődő *munkavédelmi, munkásellátási* és *sportfelelősi tanfolyamokra.*

Az elkészített *„menetrend”* szerint bonyolítják le a választásokat. Március 21-én lesz az utolsó szb-választás és április közepéig sor kerül *a megyei bizottság választására* is. A megyei bizottság 9 tagú *operatív bizottsága* vezeti a választások lebonyolítását *Győr-Sopron* megyében. Rengeteg dolguk van. Most nemcsak a bizalmi választásokat segítik, ellenőrzik, hanem már módszerbeli segítséget adnak a szakszervezeti bizottságoknak a beszámolók készítéséhez is. *Bizonyosra vesszük, hogy fáradozásaikat sikeres választás koronázza.*

L—cz

Bemutatjuk a legújabb elsőosztályú személykocsit

Terven felül készítették el a múlt év végére a *dunakeszi járműjavítóban az Aah 1602. számú személykocsit.* Ez az elsőosztályú személykocsi külsőre alig különbözik a többitől, bár osztott ablakaival és a tetején levő kis szellőzőkéményekkel magára vonja a figyelmet. Mivel *prototípusról* van szó. az új kocsit még nem adták át a forgalomnak, csak üzemi próbákat végeznek vele. Január 17-én alkalmunk nyílt arra, hogy elkísérjük próbaútjára ezt a legújabb elsőosztályú személykocsit. Megismertük és most bemutatjuk.

Kényelmes ülések

Hossza *22 méter*, négy tengelyen gördül, színe szürkészöld, az ablakok felső szélének magasságában világoszöld csíkkal. Belül *három teremre* oszlik. Mennyezete fehér színű, oldalfalait a nyers falemez színét utánzó műanyagformikával burkolták. A szegélylécek. az ablakkeretek, a fűtőtestek burkolatai, de még a ruhafogasok is *aranysárgák*, s igen jól illenek a fal színéhez. Üléseit mind a hatvanat, *téglaszínű kárpitszövettel burkolták.* Ezek azért is érdekesek, mert a fejtámasz alatt *laticellel bélelt nyakszirt-támasztó* is van rajtuk, s valóban kényelmesek. Úgy helyezték el az üléseket, hogy nem pontosan egymással szemben foglalnak helyet az utasok, tehát kényelmesebben elhelyezkedhetnek. Egyes és dupla ülések *váltogatják* így egymást, csak az a hiba, hogy nem egyenes az út az ülések között.

Márté Ferenc főmérnök, a dunakeszi járműjavító kocsiosztályának vezetője is elkísérte próbaútjára az új kocsit.

— *Dunakeszi kezdeményezésre készült ez a kocsi. Meg akartuk mutatni, hogy elsőosztályú kocsit is tudunk gyártani. Azt hiszem, ez sikerült is* — mondta *Márté Ferenc.*

— *Milyen újításokat valósítottak meg a kocsi építésénél?*

— *Ez a MÁV első osztott ablakú kocsija. Szerkezetét Kalmár János főkonstruktor és Mogyorósi József mérnök tervezte. Az osztott ablak előnye, hogy alsó szélénél nincs hézag, s a víz nem folyik be a kocsi falai közé. A hagyományos ablakú kocsik falait néhány év alatt kikezdi a korrózió.*

Automatikus fűtésszabályzó

A kocsi gőz és elektromos fűtésre egyaránt alkalmas. Az elektromos fűtésszabályozó berendezést *Baji Béla* tervezte. E szerkezet révén állandó, egyenletes hőmérsékletet lehet biztosítani a kocsiban. Új a *fénycsővilágítás* is, mert központi áramátalakító segítségével 110 voltos váltóárammal működik. A kocsiszekrény falainak belső szigettelésére a szokásos alumíniumfólia helyett *lakkfát* használtak. A lakkfa parafa és ragasztó műanyag keveréke.

A kocsipróba vezetője, *Nagy Imre*, a 7 B kocsiszerkesztési alosztály főelőadója elismeréssel nyilatkozott az új kocsiról.

— *Nagyon szép ez a kocsi* — mondta —, *a belföldi forgalomnak minden tekintetben megfelelő lesz. Kíváncsiak vagyunk, hogyan fogadja majd ezt a kocsit az utazóközönség. A vélemények és tapasztalatok alapján szeretnénk kialakítani a korszerű elsőosztályú személykocsik végleges formáját a belföldi forgalom számára. Ebben az évben 20 ilyen kocsi készül majd Dunakeszin.*

Amint hallottuk, a dunakeszi járműjavítóban szívesen vállalják ezt a munkát. Azt szeretnék, ha már nem kellene sokáig várniuk a megrendelésre, hogy időben beszerezhesék a kocsik építéséhez szükséges anyagokat.

Az első becsületfizetés

A szocialista társadalom a munkást, a dolgozó embert tartja legdrágább kincsének, értük történik minden a szocialista országokban. Jól tudjuk, a kapitalista társadalom nem becsülte társadalma létének alapját, a munkást. *A dolgozók megbecsülése csak a szocializmus építésekor emelkedik* — először a történelem során — *a megkívánható színvonalra.*

Persze, ez a változás nem máról holnapra történik. Hosszú az út, hosszú nevelőmunka előzi meg azt a korszakot, amikor már a szocialista társadalom törvényei a gazdasági, politikai és kulturális életünk minden területén általánossá válnak, amíg az emberek gondolkodása, erkölcse és szokásai alapvetően megváltoznak. A fejlődés a dolgozók munkájában, magatartásában, a kollektív együttélés és segítés normáinak megtartásában egyaránt lemérhető.

Ez látszik *a BVKH VI. osztálya dolgozóinak szocialista kezdeményezésében is.* Január 13-án a dolgozók már nem borítékokban vették fel illetményüket, hanem *ki-ki maga szolgálta ki magát az előtte tornyosuló bankjegyekből és váltópénzből*, pontosan annyit, mint amennyit a fizető tiszt lajstromba foglalt. Először történt, nem is ment olyan gyorsan, mint a fizetés megszokott formájánál, de lelkes érdeklődéssel zajlott le és azzal a jó érzéssel, hogy a *becsületfizetés* mérlege *„fillérre stimmelt”*.



Szepes Tiborné, Kancsár József és Geraszin Olga kiváló dolgozó kiszámolja a jól megérdemelt keresetet.

A BVKH VI. osztályának kollektívája még ennél is jobban örül annak, ami a becsületfizetést lehetővé tette: *a szocialista erkölcs alapján fejlődő összefogásnak, ami munkájukban és magánéletükben egyre inkább érvényesíti gyümölcsöző hatását.*

(szi)

Lesz-e fogászati rendelőnk?

Régi és magas létszáma miatt *indokolt* kérelme *Szeged állomásnak*, hogy üzemi fogorvosi rendelője is legyen. Elvileg ezzel egyet is értett *a szegedi igazgatóság egészségügyi csoportja*, de fogorvost nem tudott küldeni. Az állomási szb tárgyalt *dr. Csiky László* fogorvossal, aki hajlandó lenne a délutáni órákban nálunk, az állomáson rendelni. Már csak az kell, hogy az *egészségügyi csoport* elfogadja ezt a megoldást és fogászati rendelésre is alkalmassá tegye rendelőnket.

Szeged állomás dolgozói reméljük, hogy kérésünk rövidesen elintézést nyer és kezdetét veszi nálunk *az üzemi fogorvosi rendelés.*

(B—i)

Lengyelországi útiélmények

II.

Gdynia

Reggel értünk *Gdyniába.* Köd borult a városra. A Balti-tenger hideg levegője pirosra csípte az arcokat. Itt a homokos partot tarajos hullámok nyaldossák. Amott brazíliai útjára készülődik a *Mazowsze* tengerjáró hajó. A kikötő előtere egy hatalmas park, sok virággal. Közepében magas oszlop tetején egy szobor áll — *„a tenger istene”. Nőalak*, mely a mi *Gellért-hegyi* Szabadság-szobrunkra emlékeztet. A szobortalpazat négy sarkán öröktűz ég és éjjel-nappal két fegyveres katona őrzi.

A késő délutáni órákban egy igazi tengerparti csárdában ebédeltünk. Rántott húst tört krumplival és káposztafőzelékkel, a lengyelek nemzeti eledelét ettük.

Oliva

Késő délutánra járt az idő, amikor *Gdynia* szomszédságában *Olivába* érkeztünk. Kísérőink tanácsára egy Európa-hírű templomot látogattunk meg. Monumentális építmény. Sekrestyésféle, idősebb bácsi volt a kísérőnk. A XII. században épült a templom. A falak fehérek, dísztelenek, mert a XVI. században az ellenség lemeszelte a falakon volt gyönyörű freskókat — magyarázzák. Közben megszólalt az orgona. Nem lehetett nem oda figyelni. Mintha hatalmas szimfonikus zenekar muzsikálna, szinte rezdültek a falak, ahogy ide-oda verődtek a hangok. Azután ami történt, az méltán nevezhető az úti élmények legszebbikének. A művész, aki éppen gyakorolt a templomban, *Schubert Ave Mariáját* kezdte játszani. Talán megtudta, hogy külföldiek vagyunk, talán azt is, hogy magyarok, talán mind a 7000 sípot megszólaltatta, de olyan lenyűgözően hatalmas és csodálatos hangokat csalt elő, hogy azt is némává, dermedtté parancsolták a hangok, aki ez idáig nem volt zenekedvelő.

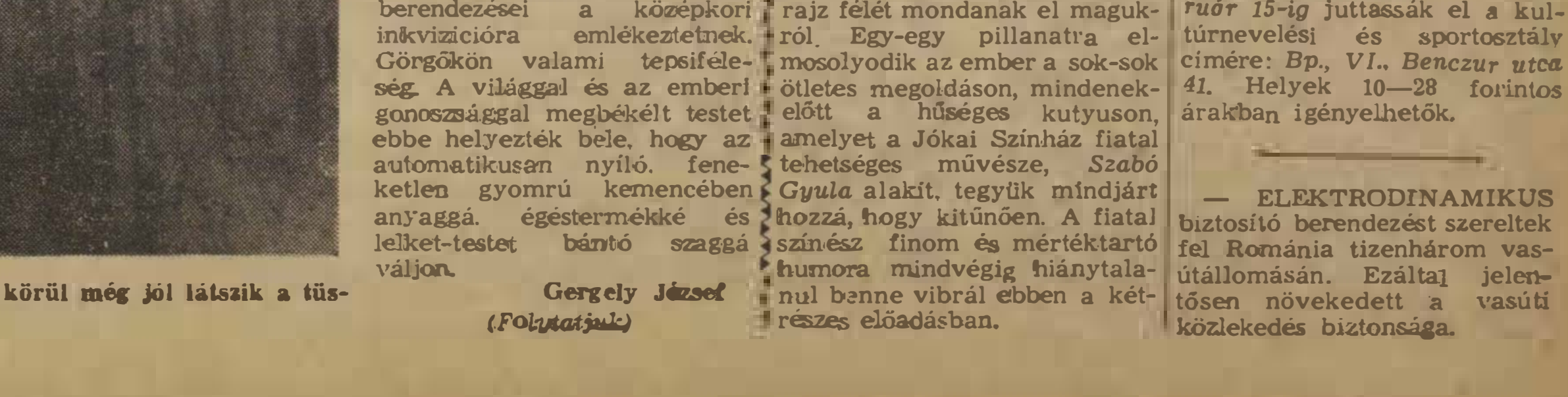
Katowice — Oswiecim Auschwitz

Tovább utaztunk... Az éjszakákat hálókocsiban töltöttük, s így reggelente másmás városban ébredtünk. Ezúttal *Katowicében* virradt ránk a reggel. Rövid séta után egy négy kocsiból álló, de szerves egészet képező emeletes vonattal indultunk *Auschwitz* felé. A kocsik alsó része — a földszint — ügyesen be van süllyesztve az alváz-szerkezet közé. Az emeleti részre lépcsőn kell felmenni. Nagyon kényelmes a hely mind lent, mind fent. A nagy befogadóképességű kocsik súlya mindössze 32 tonna.

Egyórás út után megilletődve szálltunk ki a vonatból. Néhányan meg is jegyezték: de sok ember menetelt ezeken a köveken a halálba.

Műút vezet a táborhoz. Csaknem úgy áll minden, mint a háború idején. Barbárságnak tűnik a vastag betonoszlopokra font sűrű szögesdrót, mely annak idején 1500 voltos magasfeszültségű árammal volt telítve.

Balra a kaputól hatalmas kémény, a volt halálkamra kéménye áll. A rossz emlékű tábor jelenleg múzeum. Vezetője — egy világos tekintetű lengyel — magyarázott, miközben egyenként körbejártuk a volt fogolylakásokat. A falakon hatalmas fotókon látható, ahogy a mezítelen nők, gyermekek végeláthatatlan sora menetel a halálkamrák felé. Egy üvegfal mögött vagontételnek megfelelő levágott emberi haj látható. Amott bőröndök, táskák egymás hegyén-hátán. Mindegyiken nevek, számok: *Waldstein Milán geb. 1928. No 1233. Judit Geldor Cohon Holland, Ruzicska Milán No 710, Arató Károly geb. 1921 No 2689. Nevek... nevek... nevek...* — akik hús-vér emberek voltak, akik nagy életcélokért harcoltak és éltek. Sok ezer szemüveg, ruhák, cipők és fogkefék, háztartási szerszámok, szűrők, bögrék, edények és egyéb evőeszközök néma tanúi ma is a szörnyű múltnak.



Az egykor hírhedt haláltábor körül még jól látszik a tüskés drótkerítés.

A két épület közti udvart mint egy kápolnát — kovácsoltvas-kerítés zárja. Hátul a magas kőfal 6x3 méteres, feketére mázolt darabja. — Itt lőtték agyon az értelmiségieket — mondja a kísérő.

Ma is puhább, lágyabb itt a föld és a kinőtt vadnövény kövérebb, egyenesebb szálú, mint bárhol a tábor területén.

„Ein Volk, ein Kampf, ein Führer” — olvasható ma is a volt táborparancsnoki szoba falán. Ez az épület volt a szigorított fogda. A pincében kétméteres távolságban sorakoznak a vasajtók. A vastag falon csak tenyérnyi nyíláson át jön be a fény és a levegő. De olyan cella is van, amelyik semmi fényt sem kapott.

A *„blok smiercik”*, a gázkamrák döbbenetes képet mutatnak. A falak feketék, mint egy siralomházban. A kísérő szörnyűségeket idéz.

— *Fürdés céljából terelték ide a boldogtalanokat* — mondja. — *Aztán a meleg víz helyett ciklongáz töltötte meg a helyiséget.*

A 10x15 méteres kamrák berendezései a középkori inkvizícióra emlékeztetnek. Görgőkön valami tepsiféleség. A világgal és az emberi gonoszsággal megbékélt testet ebbe helyezték bele, hogy az automatikusan nyíló, feneketlen gyomrú kemencében anyaggá, égéstermékké és lelket-testet bántó szaggá váljon.

Gergely József

(Folytatjuk)

Teltház akciót szervez a Jókai Színház Kékmadár című előadásához a kultúrnevelési és sportosztály

A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya az idei színházévadban immár másodízben szervez teltházakciót a *Jókai Színházba.* December 10-én *Pagonyin: Arisztokraták* című színművét tekinthették meg a színházkedvelő vasutasok. Legközelebb, március 11-re *Maeterlinck: Kék madár* című mesejátékához szervez teltház akciót a kultúrnevelési és sportosztály.

Hogy miről szól ez a világ színházait bejárt mesejáték?

Nos, *Tyltyl* és *Mytyl*, a két favágógyerek mindjárt az első percben kézen fogja a nézőt a mesekék karácsonyi álomban, az erdőszélén és a rejtelmes, csodálatosan szép kék madár keresésében elvezet bennünket az emlékezés országába, az *Éjszaka* királynőjének remekkel teli palotájába.

Szól a zene. A tündér, a Kenyér, a Kutya, meg a Macska, a Tűz, meg a Cukor, de még a Betegség is dalban mutatkoznak be, valami életrajz félét mondanak el magukról. Egy-egy pillanatra elmosolyodik az ember a sok-sok ötletes megoldáson, mindenekelőtt a hűséges kutyuson, amelyet a Jókai Színház fiatal tehetséges művésze, *Szabó Gyula* alakít, tegyük mindjárt hozzá, hogy kitűnően. A fiatal színész finom és mértéktartó humora mindvégig hiánytalanul benne vibrál ebben a kétrészes előadásban.

Tyltylt, a szegény favágó fiúnadrágba bújt rövidhajú gyermekét *Horváth Teri* játssza kedvesen, kamaszosan. Mytyl szerepéből a sokoldalú *Hacser Józsa* formál igazi mesebeli jó kislányt. Felvonul a darabban úgyszólván a színház egész társulata.

A felnőtteket elbódítja a mese varázsa, de a gyermekek számára annál izgalmasabb, élvezetesebb az előadás. Éppen ezért, mivel az előadás délután 14 órai kezdettel kerül sorra, a színházat kedvelő szülőknek, elsősorban a vidékieknek azt tanácsoljuk, hogy *általános iskolás gyermekeiket is hozzák magukkal.* A jó félévi bizonyítvány után minden gyermek számára szép ajándék, felejthetetlen élmény lesz a *Jókai Színház Kék madár* című mesejátékának megtekintése.

Az érdeklődők *a jegyigénylést* a helyárak feltüntetésével a szakszervezeti és a megyei bizottságokon keresztül *február 15-ig* juttassák el a kultúrnevelési és sportosztály címére: *Bp., VI., Benczur utca 41.* Helyek 10—28 forintos árakban igényelhetők.

— ELEKTRODINAMIKUS biztosító berendezést szereltek fel Románia tizenhárom vasútállomásán. Ezáltal jelentősen növekedett a vasúti közlekedés biztonsága.

Sport

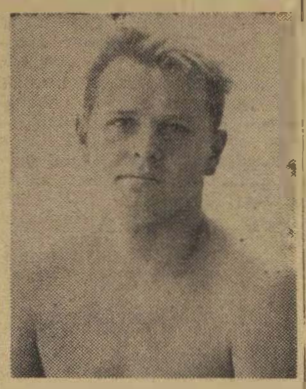


Katona András közlekedési üzemmérnök, a Déli fűtőház dolgozója 23 éves. Tízéves kora óta a BVSC versenyzője. 1958-ban tagja volt az Európa-bajnokságot nyert magyar csapatnak.

Hárman az év csapatából

Konrád I. Sándor negyedéves orvostanhallgató, 22 éves. Tanulmányait kitűnő eredménnyel végzi. Az idén szeretné megszerezni a jó sportoló és jó tanuló címet.





Konrád II. János az Állatorvosi Egyetem másodéves hallgatója, 21 éves. A klubmérkőzéseken és a magyar válogatottban is kitűnően megállta a helyét.

Mint ismeretes, 1961-ben a legeredményesebb magyar csapat címet a vízilabdaválogatott szerezte meg. A múlt évben kitűnő formában játszó válogatottban három BVSC játékos. *Katona András, Konrád I. Sándor* és *Konrád II. János* is szerepelt. A vízilabda válogatott sikereinek hovácsa, *Laki Károly* is vasutas sportvezető, a BVSC vízilabdázóinak edzője. A népszerű Karcsi bácsinak nagy része van abban, hogy a magyar válogatott, amelyben a tapasztalt rutinos játékosok mellett számos fiatal kapott helyet a múlt esztendőben, ilyen sikereket ért el.

Folytatják jó szereplésüket a Testvériség ifjúsági súlyemelői

Január 14-én a Testvériség rendezésében került sorra a súlyemelő Ifjúsági Alkotmány Kupa csapatverseny. A versenyen több egyesület fiatal súlyemelői mérték össze tudásukat. A Testvériség fiataljai ezúttal is magasan kiemelkedtek a mezőnyből. Négy súlycsoportban az első helyen végeztek. Ezenkívül több értékes helyezést szereztek.

A szakosztály, amely néhány évvel ezelőtt tért át az utánpótlás nevelésére, a múlt évben is kiemelkedő eredményeket ért el. Az ifik például harmadszor nyerték meg az Alkotmány Kupát. Csapatban a serdülők is bajnokságot nyertek. Az ifjúsági és serdülő csapatban a múlt évben elért eredmények alapján kilenc magyar bajnoksági találó gazdára. Ugyanakkor számos országos csúcsot tartanak a Testvériség súlyemelői.

Az idei első súlyemelő versenyen elért jó eredmény is azt bizonyítja hogy a sportkör súlyemelő gárdája folytatja a tavalyi jó szereplését.

A Lokomotiv Természetbarát Egyesület elnöksége február 10—19 között rendezi meg a vasutas természetjárók III. országos fotokiállítását. A legjobb fotomunkák kategóriánként díjazásra kerülnek.

Tizenhét részvevővel térképolvasó tanfolyamot rendezett a Lokomotiv TE vasúti főosztályi alapszerve. A tanfolyam eredményes elvégzését igazoló jelvényt klubnapon adták át a hallgatóknak.

Kettős BVSC siker a jégkorong bajnokságban

Befejeződtek az ifjúsági és serdülő Béke Kupa torna küzdelmei. A BVSC ifjúsági és serdülőcsapat kitűnő teljesítményt nyújtott. A serdülők mindvégig színvonalas mérkőzésen győzték be a Postás együttesét, míg az ifjúságiak az Építők diszkvalifikálása következtében, játék nélkül szerezték meg az első helyet.

A kettős siker a szakosztályban folyó jó nevelő munka eredménye. Amiért mindenekelőtt Háray Béla edzőt és közvetlen segítőtársait illeti dicséret. Természetesen köszönet jár a két csapat játékosainak is a siker kiharcolásáért, a helytállásért.

Miért késik a vonat

A szobi vonat sorozatos késéseiről szeretnék szólni. Jó lenne módot találni arra, hogy megszűnjenek ezek a késések, hiszen miattuk naponta több száz ember késik el a munkahelyéről.

Ime, a tények: január 18-án, csütörtökön a Vácról 5.18 órakor induló személyvonat a Nyugati-pályaudvarra érkezéséig kétszer elszakadt, s emiatt 35 percet késett. A következő napon szintén késtünk, de most azért, mert az előttünk levő szerelvény fékezésével volt baj. Ujra félórás késés volt. Január 20-án, szombaton az 5,18-as vonat egyáltalán nem jött, csak az utána következő, az 5,40-es. Közben a helyi járatok is befutottak a váci állomásra. Ezek utasai is megostromolták a Budapest felé induló vonatot, amely annyira zsúfolt lett, hogy Gödnél jóformán senki sem tudott felszállni.

Mindjárt megjegyzem azt is, hogy nemcsak az említett napokon történtek ilyen dolgok, hanem az utóbbi időben mind gyakrabban előfordulnak. Mi, utasok, az utazás szenvedő alanyai, arra kérjük az illetékeseket, hogy teremtsenek rendet a váci vonal közlekedésében.

Marjanovics Mártonné
Vác

A szerkesztőség üzeni

Varga Sándor, dr. Horváth Károly, Zsigmond János, Foki István, Budapest; Dancs József, Bognár Károly Tapolca; Cseh Zoltán, Kóródi Mihály Szolnok; Berkes Imre Székesfehérvár; Várnai László Pécs; Marosán Pál, Kis János Debrecen; Behán Rózsa Kazincbarcika; Székely József Szombathely; Marjanovics Mártonné Vác; Pintér Lajos Vácrátót; dr. Bánkfalvi Gyula Szeged; Szilágyi István Gyula: **Levelelket lapunk anyagához felhasználjuk.**

HIREK

Póruljárt az okos

A tartalékmozdony néhány kocsival kifelé húzott. Fiatal kocsirendező-palánta — új piros zászlóval a kezében — szaladt a kocsisor után. A hátsó vasat kapta el — kétségtelenül ügyetlenül — s így nagyot koppant a feje a kocsioldalban, de felugrott.

Én rossz érzéssel néztem a jelenetet. Maga — az öreg kocsirendező — nagyot kacagott a dolgon.

— Te Suttyó — mondta és barátkozóan hátbavágta. — Soha nem szabad a hátsó vasat megfogni! Mindig az elsőt kell! Megtámaszkodom a külső lábamon, ellököm magamat mindaddig, amíg a fellépő lábam nincs biztos talajon — és mutatta is a testhelyzetet.

Megint arra jött a tartalékmozdony. Jó tempósan húzott. A tanár szemléltetően is be akarta mutatni tudományát. Fürgén, peckesen futott utána. Elkapta a kocsi első vasát, pontosan úgy, ahogy az elméletet magyarázta. Támaszkodott, lökött, aztán megint támaszkodott a lábaival. Ez esetben azonban az elméletet nem követte a gyakorlat. A gyakorlott ugráló, a csalhatatlan hipp-hopp, mint egy zsák krumpli, ott hempergett a januári hideg sár kellős közepében.

Póruljárt az okos! — derültek rajta a többiek. Egy kicsit én is. Pedig szomorú az, amikor az öregek nem jóra, hanem rosszra tanítják a fiatalokat!

— Iyf —

— AZ OROSZLÁNYI kisvasút az idén 50—60 ezer tonna szenet szállít havonta a bányaüzemektől, a szépvízéri külfejtéstől a vasútállomásig. A szerelvények továbbítását új, egyenként 130 lóerős dieselmozdony végzi. A győri *Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárból* februárban két új dieselmozdony érkezik *Oroszlányba.*

— **Csehszlovákiában Prágától a Szovjetunió határáig villamosítják a nemzetközi fővonalat. Prága és Slovenské Nové között már megépült a felső vezeték. Az év végéig befejezik a vonal utolsó szakaszának villamosítását is.**

Nyugdíjas és tényleges vasutasok találkozója zajlott le a közelmúltban a BVKH kultúrtermében. A műsorral és uzsonnával egybekötött összejövetel hangulatos, kedves emlékkel ajándékozta meg a találkozó részvevőit, akik még sokáig együtt maradtak, felidézve a tényleges évek szép emlékeit.

— **Több mint két és félmillió forintos megtakarítást értek el a múlt esztendőben a tapolcai fűtőházban. A dolgozók különösen a szénnel gazdálkodtak jól, 6651 tonnával kevesebbet használtak fel a tervezettnél.**

— *Új diesel hidraulikus mozdony készül a MÁV részére a Ganz MÁVAG-ban. Az új mozdonyt normál nyomtávú mellékvonalakra tervezték.*

Átmeneti időre a MÁV Kórház rendelkezésére bocsátják az Éjjeli Szanatóriumot

Szakszervezetünk központi vezetősége hosszú ideig vizsgálta a *MÁV Kórház* helyzetét. Megállapította, hogy a kórház túlzsúfolt, ezért az *Éjjeli Szanatóriumot* átmeneti időre — a kórház céljaira rendelkezésre kell bocsátani. Az *Éjjeli Szanatóriumban* jelenleg havi turnusokban egy beutalási időszak alatt 80—82 dolgozót kezelnek. Ha azonban *az épületet átmenetileg a MÁV Kórház céljaira veszik igénybe*, hozzávetőlegesen 100—120 kórházi ágyat lehet ott elhelyezni.

Mint ismeretes, az Éjjeli Szanatórium 1956-ban kezdte meg működését. Működése során eredményesen szolgálta a vasutas dolgozók gyógyítását, elsősorban a betegség-megelőzésben töltött be jelentős szerepet. A szakszervezet központi vezetősége azért nem szívesen — *kizárólag a dolgozók érdekében* — határozta el, hogy

ideiglenesen, a szolnoki vasutas kórház felépítéséig a kórház céljaira adja át.

Mégis mi volt e lépés fő oka? Erre a MÁV Kórház jelenlegi helyzete adja meg a választ.

A kórház annak idején *600 ágyra* épült. A különböző toldalék építkezések és bővítések során azonban *740-re szaporodott az ágyak száma.* A növekvő igények folytán ez is szűknek bizonyult. Éppen ezért *az engedélyezettnél több* ágyat helyeztek el a kórtermekben.

Sőt az utóbbi időben mind gyakoribb jelenség, hogy a betegeket a folyosón is kénytelenek fektetni.

Ma már ott tartunk, hogy 900 beteget ápolnak a MÁV Kórházban.

A kórház helyzetéből fakadó panaszok és bajok légiója, de elsősorban a beteg dolgozók érdekeinek figyelembevételével

a központi vezetőség helyesen foglalt állást, amikor a szolnoki kórház üzembehelyezéséig gyógykezelés céljaira ideiglenes jelleggel átengedi a MÁV Kórház részére az Éjjeli Szanatóriumot.

A MÁV Kórháznak Európaszerte jó híre van. Mégis félő, hogy a túlzsúfoltság, a higiénia, az elhelyezés és a gyógykezelés rovására megy. Az pedig egyáltalán nem kívánatos, hogy a súlyos betegek egy része a kényszerítő körülmények folytán a folyosón nyerjen elhelyezést. *Ez az emberekről való szociális gondoskodás* elvének érvényesítése miatt sem engedhető meg.

A Hivatalos Lapból

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

2. számból: A munkaszerződésen történő elhelyezés és térítési díj szabályozásának kiegészítése.

3. számból: A KPM I. Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének irányelveit a vasúti közlekedés és ipar 1962. évi tervének végrehajtását segítő szocialista munkaversenyhez.

Közszolgálati alkalmazottak és hadirokkantak arcképes igazolványának beszűrzetének érvényesítése, illetőleg kiállítása az 1962. évre.

Közlemény a családiház építési akcióval kapcsolatban.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr u. 41
Telefon: városi: 424—184, üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII. Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

Görbe Tükör

Különös jelölés

Az alábbiakban költött személyek szerepelnek. Aki mégis magára ismer, magára vessen...

December egyik hétköznapjának ködös reggelén Rézbánya-Alsó pu.-on termelési tanácskozásra gyűltek össze a dolgozók. A beszámolóhoz, amelyet Kiss József állomásfőnök tartott, senki nem szólt hozzá.

— Ha nincs hozzászólás — mondja Sümegi Sanyi bácsi, az szb-titkár —, akkor javaslatot teszek a február első felében megtartandó szakszervezeti vezetőségválasztó taggyűlés jelölő bizottságára. (Néma csönd.)

— A szakszervezeti bizottság — mondja tovább Sanyi bácsi — a jelölő bizottságba javasolja Dörgölőző József, Hajbók Péter és Bólingató Károly elvtársakat! Elfogadják az elvtársak? (Néma csönd.) Ez a jelölő bizottság jelöli ki az szb új vezetőségét — erősget Sanyi bácsi.

Elfogadják az elvtársak?

— Eeeel! — hangzik a padokból.

Nagyon jó! Megállapítom, hogy az elvtársak egyhangúlag megválasztották a jelölő bizottság három tagját. Elnököt majd ők választanak hármuk közül. Hát... ezzel... köszönöm az elvtársak szíves megjelenését, a termelési tanácskozást bezárom.

— No, ezen túl vagyunk — törölgette homlokát Sanyi bácsi.

— Nyugodjon meg, a többin is túl leszünk — válaszolta a főnök.

Telnek-múlnak a napok. Míg egyik délután a főnök magához rendelte Dörgölőzőt, Hajbókot és Bólingatót. Meg is jelentek a jelölő bizottság tagjai. A főnök benyúl az irómappája alá, kiemel egy cédulát és közli a jelenlevőkkel, hogy az éjszaka megálmodta az új szb összetételét, ezt szeretné velük ismertetni.

Olvassa a listát. Elsőnek mindjárt az egyik helyettes főnök nevét. Tudni kell ugyanis, hogy Rézbánya-Alsó pu.-on két helyettes van. Utána sorakozik három-négy értelmiségi, de ezek között olyan is akad, akinek még nincs kétéves szakszervezeti tagsága. Ezeket követik a segédtisztek, itt is találni olyant, aki már 18 hónapja elfelejtett tagdíjat fizetni. Szám szerint 9 név szerepel a listán.

— Nos, mit szólnak az elvtársak? Jó összetétel ugye? Minden van benne. Értelmiségiek, segédtisztek. A kocsirendezők, raktári munkások és a váltókezelők között nem találok olyan személyt, aki megállná a helyét a szakszervezeti bizottságban! Nekünk pedig arra kell törekednünk, elvtársak, hogy a néphez hű, politikailag és szakmailag jól képzett elvtársak kerüljenek a vezetésbe, mert ugyebár, a második ötéves terv gigantikus méretű feladatai, valamint a szocializmus alapjainak lerakása ezt parancsolólag megköveteli tőlünk.

— Mi a véleményük az elvtársaknak?

A jelölő bizottság kórusban válaszolta: — Nagyon jól van, nagyon helyes, főnök elvtárs!

— Teljesen feleslegesnek tartom, hogy a kocsirendezőktől, raktári munkásoktól vagy a váltókezelőktől behozzunk valami nagyhangú egyént, ez felboritaná azt a harmonikus életet, amely az állomás dolgozóinak egyike-másika között olyan pompásan kibontakozott — toldotta meg Dörgölőző. — Hát akkor... kedves elvtársak, munkára fel!

Dörgölőző felrohan az irodájába, sebtiben előkotor egy gépírónőt, aki szolgálati idő alatt társadalmi munkában gyorsan legépeli a listát és egy óra múlva már olvashatják a dolgozók a jelöltek névsorát.

A dolgozók meglepetten álltak a névsor előtt. S a vágányok mentén, az őrhelyeken megindultak a viták, egymás után hangzottak el a különféle megjegyzések.

— Bennünket miért nem kérdeznek meg?! Vannak köztünk is olyanok, akik hosszú éveket töltöttek szakszervezeti funkcióban.

Ez alkalommal a párttitkár, Szőr elvtárs váratlan megjelenése vetett véget a vitának. Meghallgatta a panaszokat, csendre intette a népet és nyugodt megfontoltsággal így szólt:

— Ha a vezetőségválasztó taggyűlésen is ilyen őszintén megmondják a véleményüket, akkor biztos, hogy olyan lesz a szakszervezeti bizottság összetétele, amilyent önök akarnak!

Kaposi István

Felvilágosítás



— Tessék mondani, miért késik a hajnali vonat?

— Műszaki okból, de rögtön indítom.

Értekezlet előtt



— Ezt a balszerencsét! Milyen hatásos felszólalás lehetett volna, ha elfelejtik megjavítani.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. FEBRUÁR 15.

Pályamunkások Rákosrendezőn



Rákosrendező pályaudvaron a pályafenntartási dolgozók a téli hónapokban különös gonddal végzik a vágányok ellenőrzését, karbantartását

A választás tapasztalatai Hajdú-Bihar megyében

Nem arról kértünk tájékoztatást a *Hajdú-Bihar* megyei bizottságon, hogyan készítették elő a választásokat. Hiszen az már tavaly megtörtént. Frissebb, újabb eseményekre voltunk kíváncsiak. Nem is csalódtunk, mert *Lovász Imre* elvtárs a választás legfrissebb eseményeiről számolt be.

— Lényegében már egész megyénkben befejeződött a bizalmiak választása — mondta Lovász elvtárs. *— Összesen 720 bizalmit választottak az alapszervezetekben.*

— Most a választás melyik szakaszánál tartanak?

— Megyénkben a szakszervezeti választások folynak. Eddig 19 szb-választásra került sor. Ezek mind a kisebb szakszervezeti bizottságok. A nagyobb létszámúaknál csak a következő hetekben tartják a vezetőségválasztást. Március közepéig megválasztják az összes szakszervezeti bizottságot és április 11-én sor kerül a megyei bizottságok választására is.

Hajdú-Bihar megyében 43 vasutas szb működik. Többségüknél tehát csak ezután lesz a választás. A jelöléseket az ütemtervnek megfelelően már befejezték. Körültekintő munkával történt a káderek kiválasztása. Ez nem volt minden esetben könnyű.

Érdekes példa erre *Debrecen* állomáson *Nagy Dezső* műhelybizottsági titkár esete. Nagy elvtárs 9 éve látja el ezt a funkciót — közmegelégedésre. Mégis, van olyan ember, akinek nem tetszik ez a fegyelmezett vasutas. Azt mondták róla, hogy a beosztottaival hordatta a szenet a pincéjébe. Utána néztek a dolognak és kiderült, hogy Nagy Dezső vonatvezető csak a szomszédján segített, mert pincéjében helyet adott az egyik jegyvizsgáló szenének. — Így lelepleződött a pletyka és újra meg is választották a becsülettel dolgozó műhelybizottsági titkárt.

A jelölés szempontjából tanulságos dolog történt Hajdúhadházán. *Cibere István*, az szb-titkára nem szívlelte a bírálatot. Ilyenkor mindig azt mondta: *„Válasszanak jobbat, nem tudok többet tenni ...”* — Nem is feledte el ezt a tagság, kihagyták az új vezetőségből.

A pályafenntartási szakaszokon dolgozók gyakran panaszkodtak, hogy a főnökség sok mindenből kihagyja őket, csak *„mostoha gyerekek”*. Azért, hogy a jövőben ilyesmi elő ne forduljon, a pályafenntartási főnökségen egy központi szakszervezeti bizottságot is szerveznek, melyben minden szakasz képviselve lesz. Ezzel elejét veszik az újabb panaszoknak.

— Jól sikerültek az eddig megtartott szakszervezeti bizottsági választásaink — mondta Lovász elvtárs. — *Óhat-Pusztakócson például nagyon tartalmas beszámolót készített a vezetőség. Nem az volt az első kollektív munkájuk ...*

Nyírábrányban viszont gyenge volt a vezetőség beszámolója. Bírálta is a tagság. Elmondták, hogy az szb és a bizalmiak több munkát végeztek, jobban dolgoztak, mint ahogy azt a beszámoló tartalmazta. Igazat kell adnunk Szabó Imre szakszervezeti bizalminak, aki azt kérte felszólalásában, hogy ne csak akkor találják meg a bizalmiakat, amikor munkaversenyt, vagy társadalmi munkát kell szervezni, hanem jutalomosztások alkalmával is kérdezzék meg a bizalmiakat. Nyírábrányban egyébként igazán vasutasmódra történt a választás, mert más helyiség hiányában egy termes vasúti kocsiban tartották a taggyűlést.

A szakszervezeti választások sikeres menetét az is előmozdította Hajdú-Bihar megyében, hogy a pártszervezetek mindenütt segítették az előkészületeket és a választások lebonyolítását is.

L. J.

109 százalékra

Megtartottuk *Kazincbarcika* állomáson az 1962-es év első termelési értekezletét. *Hortobágyi János* állomásfőnök örömhírt közölt velünk: tavaly a második félévben az előírt 106 százalék helyett 109 százalékra teljesítettük az élüzem szintet. Állomásunkon baleset nem fordult elő, így reményünk lehet arra, hogy el is nyerjük az élüzem kitüntetést.

B. R.

Termelési tanácskozáson a Hámán Kató Fűtőházban

Zsúfolásig megtelt a nagyterem, ahol január 31-én a *Hámán Kató Fűtőház* utazó személyzete egy részének termelési tanácskozását tartották. Legalább 200 mozdonyvezető és fűtő gyűlt itt össze, hogy meghallgassa *Szakos István* fűtőházfőnök beszmolóját a végzett munkáról és a következő feladatokról, s közösen tanácskozzék arról, mit, hogyan tegyenek ezután. Az ilyen tanácskozások, megbeszélések akkor hasznosak, ha őszinték. Nos, ez az őszinte, bizalmat érző és érdemlő hang nem hiányzott erről a termelési tanácskozásról.

A beszámoló

Szakos elvtárs beszámolója egyszerű és világos volt. Akkor sem zsongította az embereket fejét a sok számmal, amikor az idei tervet ismertette. Az eredményekről szólva elmondta például, hogy 1961-ben 4 százalékkal olcsóbban szállítottak a fűtőház mozdonyai, mint az azt megelőző évben. A tervezetthez képest 6 százalékkal több szenet takarítottak meg. 1962-ben átlag 2—4,5 százalékkal nagyobb vontatási tervet kell végrehajtania a fűtőháznak. Részletesen ismertette ezzel kapcsolatban Szakos a műszaki intézkedéseket terveit is.

Nem feledkezett meg a beszámoló a legutóbbi termelési tanácskozáson elhangzott észrevételekről, javaslatokról. A dolgozók már ismerik a tett intézkedéseket, de azért szívesen hallanak is a szentéren világító higanygőzlámpákról, a mozdonysüllyesztő három műszakos munkájáról, a számozott széntartályokról, a fiókműhely javuló munkájáról ... Látják, van értelme a közösség, az üzem, a vasút dolgaival való törődésnek. Nem következtetésünk ez csupán, de tapasztalatunk is.

A vita

Alapos vita követte a vezető beszámolóját. Legtöbben a bizakodás hangján szóltak. A maguk és munkatársaik nevében vállalták a nagyobb feladatokat. Elhangzott jónéhány bírálat és panasz is. Többen bírálták a forgalom dolgozóit, különösen a *Budapest—Cegléd—Szolnok* vonal forgalmi irányítását, mert indokolatlanul leállítgatják a vonatokat. — Legalábbis így látják ezt a mozdonyokról ... Kár, hogy nem lehettek ott az érintett forgalmisták ...

Panaszt hallottunk anyaghiány miatt is. Nem tudnak dugattyúgyűrűt cserélni, ezért növekszik a mozdonyok gőzfogyasztása. Többen bírálták a szolgálati időre vonatkozó új rendelkezést.

Amint hallottuk, több mozdonybrigád a szocialista címért kezdte meg a versenyt. Vállalásukban több van, mint amit a szabályzat kíván a fegyelmezett utazó személyzettől. Egyéni magatartásuk, közösségi szellemük fejlesztésére egyaránt törekszenek. Önzetlen közösségi szellemre vall, hogy *Szekeres István* mozdonyvezető kész szolgálatot cserélni *Szabó Sándorral*, ha tanítási napon kerül rá a sor. Szabó ugyanis most fejezi be az általános iskolát. Ilyen példás cselekedet az is, ahogy a tapasztalt *Molnár Mihály* tanítja a fiatal átképzős lakatosokat szocialista brigádjában.

Hasznos volt ez a termelési tanácskozás, mert segíti, hogy vezetők és dolgozók jobban megértsék egymást, megoldják a közös problémákat.

(L—cz)

Jobban ügyeljünk a menetrendszerűségre!

A *pécsi igazgatóságon* a forgalmi és a vontatási szolgálat megvizsgálta a menetrendszerűség januári eredményeit. Sajnos, lemaradást kellett tapasztalnia. A hibákat elemezve kiderült, hogy *az összes késés 23,2 százaléka a forgalmi szolgálatot, 51,3 százaléka a vontatást, 7,7 százaléka a pályafenntartást terheli, a többi baleseti, postakezelési és más okokra vezethető vissza.*

Az egyik legjellemzőbb késési ok a forgalomnál a bejárati jelzőnél való feltartóztatás volt. Gyakran megtörtént ez *Nagykanizsa* állomáson. A helytelen menesztés és árukezelés *Szigetvár* állomáson okozott késéseket. Vonatösszeállítási hibák miatt *Dombóvár* állomás késleltette a forgalmat.

A vontatásnál a géprevárás különösen *Dunaújvároson* okozott bajokat. Gépjavítás miatt többször késtek a *nagykanizsai* és a *pécsi* fűtőházak gépei is.

Minden szolgálati ágnak arra kell törekedni, hogy igazgatóságunk területén is javuljon a vasút menetrendszerűsége. Megfelelő együttműködéssel, a szolgálat pontos teljesítésével rövid idő alatt gyökeres változást érhetünk el és a pécsi igazgatóság ismét élre kerülhet az országos versenyben.

Várnai László

A szalagszerű kocsijavítás fellendítette munkánkat

A *szolnoki járműjavító kocsiosztályának* legutóbbi párttaggyűlésén a tavaly végzett munka szerepelt napirenden. Megállapítást nyert, hogy a brigádok versenyében a *Lendvai* alvázlakatos brigád győzött. Kilenc kocsival teljesítették túl a tervet. Második volt a *Bádonyi*-brigád 8 kocsival, harmadik a *Zomborbrigád*. A kocsik átadásánál a *Kocsis*-brigád végzett jóminőségű munkát.

A kocsijavítók munkájának termelékenysége meghaladja a 100 százalékos szintet.

A szalagszerű kocsijavítás bevezetésének köszönhetjük a termelékenység fellendülését.

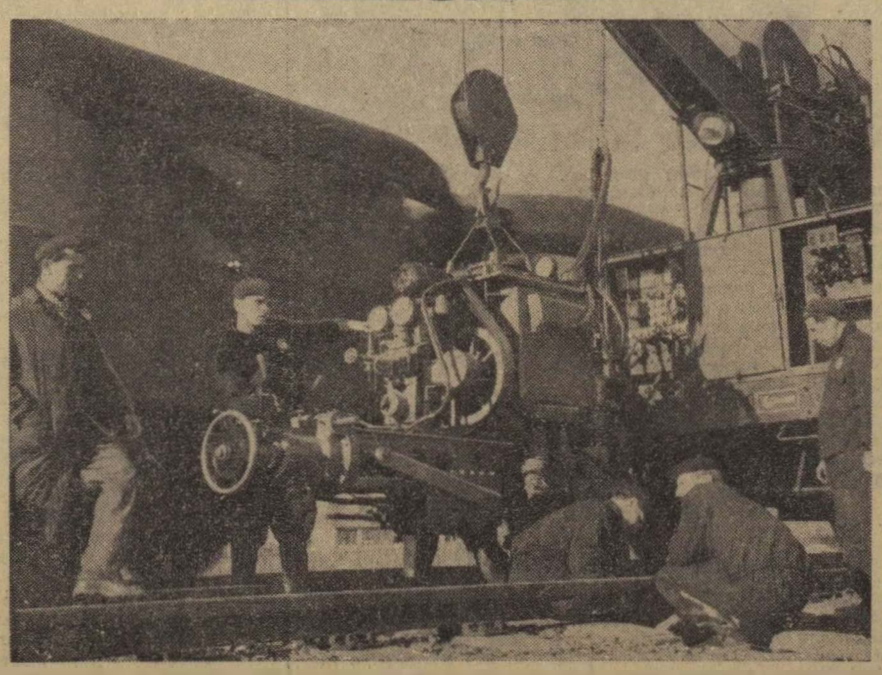
Azelőtt a súlyosabban sérült kocsikat rendszeresen félretettük, mert javításukra nem volt időnk. Amióta szalagszerű javítás van, kocsihiánnyal küzdünk.

A bognár részlegben a *Bástibrigád* volt a legjobb, a szekrénylakatosoknál *Fancsali Ferenc* brigádja nyerte a versenyt, bár munkáját szegecs, csavar és oxigén hiánya gyakran gátolta. *Kocsiosztályunk futórészlegében*

Varga András tartálylakatos végzett dicséretre méltó munkát.

Az idén *jobban kell ügyelni munkánk minőségére.* Tavaly még sok volt az utánjavítási munka és gyakran súlyos kötbéreket kellett fizetnünk. Nagyobb gondossággal valamennyi hibát elkerülhettük volna. Ezt most feltétlenül meg kell tennünk.

Cseh Zoltán
Szolnok



A közelmúltban a Budapest—Kunszentmiklós közötti vonalon egy 9 tagú román sínhegesztő brigád adta át tapasztalatát a magyar vasútépítőknek. A síneket az eddigiektől eltérően nem a hegesztő telepen, hanem a helyszínen hegesztették össze. Ezt az eljárást a Román Államvasutaknál alkalmazták először.
(MTI Foto, Tormai Andor felv.)

A debreceni fűtőház évi mérlege

Hagyományossá vált üzemeinkben, szolgálati helyeinken, hogy egy-egy hosszabb időszak után *mérlegre tesszük*, értékeljük a végzett munkát. A *debreceni fűtőházban* is megtettük ezt és értékeltük az 1961-ben elért eredményeket.

Most elmondhatjuk, hogy fűtőházunk dolgozói teljesítették kötelességüket. Olyan eredményeink vannak, amelyekkel méltók lettünk a legnagyobb kitüntetés elnyerésére is, de bizonyosra vesszük, hogy más fűtőházak legalább olyan jól dolgoztak, mint mi.

Különösen örülünk annak, hogy javítani tudtuk a munkavédelmi helyzetet.

1960-ban 66 baleset volt nálunk, tavaly 44. Amíg 1960-ban *1126 munkanap veszett el a balesetek miatt, addig 1961-ben már csak 672 munkanapot vesztettünk.* Az ősz folyamán egyes részlegeinknél voltak olyan hónapok, amikor *egyetlen baleset sem* fordult elő.

Az elegytonnakilométer tervet 103 százalékra teljesítettük, s az elért eredmény 14,5 százalékkal jobb volt, mint 1960-ban.

A tehervonatok átlagos terhelését 35 tonnával növeltük az év folyamán.

Ez igen nagy energiamegtakarítást is eredményezett. Szénmegtakarítási tervünk 16 400 tonna volt, ezt 19 085 tonnára teljesítettük. Pénzben kifejezve ez *több mint 11 millió* forintos megtakarítást jelent népgazdaságunknak.

Nem volna teljes a kép munkánkról, ha elhallgatnánk, hogy 1961 novemberében és decemberében a *záhonyi* vonalon a forgalom *túlzsúfoltsága* miatt igen sok volt az *ácsorgás*. A hideg időjárás ezzel nagyon lerontotta összteljesítményünket. Eredményeink tehát még szebbek lehetnének, hiszen az őszi forgalmat nagyon jól teljesítettük.

Megmutatkozott a tavalyi csúcsforgalomban is, hogy nagy szükség lenne Hajdúszoboszló és Kisújszállás között a második vágány megépítésére.

A vontatási feladatok teljesítését nagyon befolyásolja az a tény, hogy a vonatok *átlag sebessége alacsony*. A tehervonatok az egyes állomásokon gyakran *ácsorgásra kényszerülnek*, s ezzel nagyon megnövekszik a vontatási dolgozók szolgálati ideje.

Elért eredményeink alapján bízunk abban, hogy az 1962-es tervünket is teljesíteni tudjuk. Ez a terv 10—12 százalékkal nagyobb követelményeket állít *a debreceni fűtőház* dolgozói elé, mint a tavalyi feladatok voltak. Ehhez a munkához nemcsak jobb szervezés kell, de arra is szükség van, hogy *a forgalmi dolgozókkal jobban együttműködjünk.*

Marosán Pál

Az egészségre káros, túlzott gyógyszerhasználatról

Írta: Dr. Goreczky László

Az orvostudományban időnként különböző aktuális kérdések merülnek fel, melyek a nem szakembereket is érdeklik, sőt érintik. Ilyen kérdés napjainkban *a gyógyszerekkel folytatott visszaélés.* A visszaeles szó használata terjedt el azokra a gyógyszerfogyasztókra, amikor indokolatlanul és önkényesen használják a szert es figyelmen kívül hagyják az orvos előírásait.

A gyógyszerhasználattal kapcsolatban naponta tapasztal az orvos visszaéléseket. Tisztában kell lennünk azzal, hogy a gyógyszertan es méregtan egymástól elkülönithetetlen. *Minden gyógyszer egyuttal méreg is lehet.* Ha valamilyen anyag a szervezetre hatással van — amit egy gyógyszertől természetszerűleg elvárunk, — akkor csupán az adagolás szabja meg, hogy mikor válik a szer a szervezetre károssá, azaz méreggé.

Jelenleg a sokaknál tapasztalt gyógyszerfogyasztás nem nevezhető egyszerű visszaélésnek egy bizonyos szerrel szemben és nem fogható fel szenvedélynek sem. Nincs is jellegzetesen kényszerítő hatása, megvonásakor sem mutatkoznak káros elvonási tünetek. Megszokásról, vagy mondhatjuk azt is, hogy jellembeli fogyatékosságról van csak szó, mely időnként lép fel és nem válik tudatossá a gyógyszer fogyasztása. Habár minden gyógyszernel előfordulhat visszaélés, vannak azonban olyan szerek, melyeket bizonyos helyi vagy környezeti hatás alatt kezd a szenvedély rabja fogyasztani.

Elsősorban a fájdalomcsillapítókkal, az altatókkal, valamint a hashajtókkal mutatkozik nagyobbfokú visszaélés. Miután több olyan káros hatásról is lehet szó, mely nem közömbös a fogyasztóra nézve, feltétlenül szükséges a veszélyekre felhívni a figyelmet, hogy a súlyosabb bajnak elejét vehessük és önkényes fogyasztásuknak véget vessünk.

FÁJDALOMCSILLAPÍTÓK

A fájdalomcsillapítók hatása a fenacetin és amidopirin tartalomtól függ. Ezek kedvező hatását a közönséges fájdalmak bármely formájában, különösen a fejfájásokban nem szükséges külön hangsúlyoznunk. Egy gyógyszerrel való visszaélés nem von le semmit annak gyógyértékéből. A krónikus fenacetin visszaélés azonban komoly károsodáshoz vezet és életveszélyes vesemegbetegedést idézhet elő.

A közelmúltban Svédországból tömeges mérgezést írtak le 30 boncolt, vesemegbetegedés okát keresve megállapitották, hogy egy üzem dolgozói tévhit alapján teljesitményük fokozása céljából éveken keresztül fogyasztottak fenacetintartalmú fájdalomcsillapító tablettákat. A hosszú időn át szedett és látszólag ártalmatlan szer egymásután szedte áldozatait, míg végül az orvosok rájöttek ezen fenacetintartalmú gyógyszerek jelentőségére. Ez mindenesetre figyelmeztető az orvosoknak is, de elsősorban a krónikus tablettafogyasztóknak.

Fontos és kevéssé ismert tény az is, hogy a krónikus visszaélés a fenacetinnel már egymagában is fejfájáshoz vezet. Világos ebből, hogy egy circulus vitiosus fejlődhet ki, melyből nincs kiút. Egy bizonyos fejfájás miatt bevett tabletta hatására éppen annak fogvasztása miatt fejfájás jön létre, mely után még több tablettát kénytelen az illető bevenni és igy kifejlődik a súlyos vesekárosodás.

Hasonló a helyzet az amidopirin esetében is, mert az arra érzékeny egyéneknél már igen kevés gyógyszer után is felléphet a vérképző rendszer betegsége. Megbénul a csontvelő és kifejlődik a vörösvérsejtek és fehérvérsejtek hiánya. Enyhébb esetben csak átmenetileg csökken a vörös- és fehérvérsejt, de egyes esetekben maradandó elváltozást idézhet elő. Megtámadhatja a véralvadásban szerepet játszó vérlemezkéket is és ekkor súlyos vérzések lépnek fel. Ilyen eseteket nemegyszer észleltek és nem egy beteg fizetett rá életével az ártalmatlannak hitt amidopirin tartalmu gyógyszerek ellenőrzés nélküli szedésére.

Ha a betegeket nem egészen pontosan kérdezi ki az orvos, akkor a tablettákkal való visszaélésnek nem jön a nyomára. A tablettafogyasztás elhallgatása gyakran tudatosan történik a betegek részéről. Beszámolnak korábbi kezeléseikről, azonban a tablettanyelésekről mélyen hallgatnak. Csak rákérdezés után ismerheti meg az orvos azt a hosszú listáját a gyógyszereknek, melyet állandóan, ellenőrzés nélkül és felelőtlenül nagy mennyiségben fogyasztottak. *Nem egy esetben észlelték, hogy ilyenkor a tabletták egyszerű megvonása után a betegek panaszai megszüntek és korábbi fájdalmaikat többé nem érezték.*

NYUGTATÓK, ALTATÓK

Fel kell hívnunk a betegek figyelmét az idegrendszeri megnyugtató, illetve altató szerekkel — a barbituratokkal — való visszaélésre, mely gyakran összefüggésben áll a fájdalomcsillapítók fogyasztásával.

Oly módon szokott ez kifejlődni, hogy a két szer kombinációját tartalmazó valamilyen gyógyszert szedett a beteg, mely némely esetben koffein tartalma miatt az alvást is megzavarta. A napközben szedett fájdalomcsillapító tablettа miatt este a megfelelő altatószer szükséges és igy a szenvedély rabja lesz. A fájdalomcsillapító és altató közötti különbség abban van, hogy a barbiturat mérgezés akut és kifejezettebb. A jól ismert tünetei közül kiemelnénk a minden beteg által észlelt szédülést, kisfokú látászavart és egyensúlyzavart, elesésre való hajlamot, de az eszméletben is kisebb- vagy nagyobbfokú zavar mutatkozhat és hangulatában ellentéseket találhatunk. De mindezeken kívül a kritikai érzék gyengülése is felléphet, mely a mérgezés fokával párhuzamosan súlyosabb, vagy enyhébb.

Éppen úgy, mint a fenacetinnél, vagy amidopirinnél, itt sem tudatos, szándékos mérgezéssel állunk szemben, hanem csupán egy hanyagságról, gondatlanságról van szó. Előfordulhat, hogy csak súlyos tünetek kifejlődése után látják az orvosok a beteget.

Azzal is tisztában kell lennünk, hogy a szer megszokása után hatásosságából veszít és ilyenkor az adag emelésével érhetünk csak el hatást. Ezért az önkényesen orvosi előírástól függetlenül fogyasztott gyógyszer sok veszélyt rejt magában, mely a barbiturátoknál is mindenkor szem előtt tartandó.

HASHAJTÓK

A modern életet kifejező motorizáltság mozgáshiányhoz vezet, mely a munkakörrel jaro ülőfoglalkozás reven csökkenti a testmozgásokat. Ez a bélmozgásokra kedvezőtlenül hat. Ehhez hozzájárul a táplálkozással kapcsolatos változás is, mely abban nyilvánul meg, hogy állati fehérjékben gazdag kalóriadús és cellulóze szegény ételeket fogyasztunk. Ezek következtében a krónikus székrekedés igen elterjedtté vált.

A betegek emiatt gyakran fogyasztanak hashajtószereket és ha ezeket vizsgálat alá vesszük, akkor egy egészen ijesztő képet kapunk. A rendszeresen átvizsgált egyének között találtak olyanokat is, akiknél a szer hatására májzsugorodás lépett fel, másoknál káliumsó hiány mutatkozott, melyhez vesezsugorodás társult.

A folyamatosan hosszabb időn át szedett hashajtók létfontosságú szerveink károsodását idézik elő, melyek közül kiemelnénk a vese, a szív és a máj megbetegedéseket. Súlyosabb esetekben bénulásokat is észleltek. A hashajtások következtében ugyanis megbillen a szervezet sóháztartásának egyensúlya, és kaliumszegénység jelei mutatkoznak, melynek jellemző tünetei az apathia, általános gyengeség, étvágytalanság, székrekedés fokozódása, teltség érzése és végül a bénulások. A súlyosabb szívelváltozást, úgy az EKG-ban, mint egyes esetekben a boncolás alkalmával is megállapították.

A huzamosabb visszaélés a hashajtókkal egy olyan circulus vitiosushoz vezet, melyből igen nehezen kerül ki a szervezet. A székrekedésnél a kezelés folyamán bevett hashajtó fokozza a szervezetnek táplálócsatornán keresztüli kaliumkiürítését. Ennek következtében kifejlődik a kaliumszegénység és ezt követi a vese károsodása. Ekkor fokozódik a kaliumkiürítés a vesén át is és a kaliumszegénység további következménye a bélműködés bénulása. Ennek elhárítására nagyobb adag hashajtót fogyasztanak és még jobban fokozódik a kaliumkiürítés és létrejön a következményes bénulás. Tehát a folyamat egy ellenőrzés nélküli rendszeres visszaélés következménye, mely a szervezetet a teljes romlásba döntheti.

A gyógyszerfogyasztók, akik rendszeres visszaélésükkel a szervezetüket súlyosan károsítják tájékozatlanságuk következtében nincsenek tisztában a gyógyszer jelentőségével. Sokszor tudatlanságból, kényelemszeretetből teszik ezt. Ha azonban a szükséges ismereteknek tudatában tájékozottak a gyógyszer használatáról és károsító hatásáról, akkor eredményesen vehetjük fel a harcot az egészségünk megvédésére. Ha az orvosok rendelkezéseit betartjuk, akkor törekvéseink az egészség megvédésére eredményesebb lesz és nem a gyógyszerekkel mérgezett betegekre kell a figyelmünket irányitani.

NEMZETKÖZI *élet*

Brandt provokálja az NDK vasutasait

Aki *Magyarországról* jön az *a Margitszigetről* beszél, az *Moszkvát* látta, az a Metróról mesél, a *berlini* latogatonak az *„S-Bahn"* maradt legtovább emlékezetében. A berlini gyorsvasút, amely *1961-ben 350 millió embernél többet szállított, ma az egyik célpontja a nyugat-berlini provokációknak is.*

A nyugati szenatus, miután augusztus 13-a után határozott vereséget szenvedett, megpróbálta bojkottálni a legolcsóbb és legszeretettebb berlini közlekedési eszközt a Német Államvasutakhoz tartozó gyorsvasutat. Miután ez nem sikerült, gyülöletből az „S-Bahn"-t kezdték rongálni, az üzemeltetését korlátozni, sőt baleset előidézésétől sem riadtak vissza.

1961 augusztus 13-a óta

921 merénylet történt az „S-Bahn" ellen, amiből 121 december hónapra esik.

— Letartóztatott fiatal provokatőrök beismerik, hogy az *amerikai titkosszolgálat és a szenátus szolgálatában álltak,* és arra voltak felbérelve, hogy kábeleket lopjanak, akadályokat tegyenek a vágányokra, ablakokat és ajtókat rongáljanak, szolgálatban levő vasutasokat megtámadjanak, különösképpen pedig, hogy a szolgálati helyiségeket felgyújtsák.

November 24-én Brandenburger állomás közelében

több mint egy mázsás vaslemezt feküdtek a sinekre.

— *Hála az éber vasutasoknak, akik az utolsó percekben meg tudtak akadályozni egy súlyos balesetet.*

December 29-én *Westlerencz* állomás közelében 17 méter visszavezető kábelt és a *Spandau-Staaken*-i vonalon kétszer 5 méter *erősáramú kábelt* loptak el, továbbá *egy vészjelző kapcsolót* erősen megrongáltak. 1961. augusztus 13-a óta 1000 méter kábel tűnt el.

Ezek a szervezet lopások részben a nyugat-berlini rendőrség fedezete alatt történtek. Céljuk: *bizonyitani, hogy a Német Államvasutak nem tudják Berlinben az „S-Bahn"-t üzemeltetni.*



Egy megrongált kocsi a sok közül

A nyugat-berlini sajtó nem szégyelli azt állitani, hogy ezek a provokációk a *Német Államvasutak* saját provokációi.

Ezeknek a provokatőröknek minden eszköz jó arra, hogy a frontváros atmoszféráját minel jobban izzitsák. Ahogy Brandt mondja *„az utolsó rizikó politikáját kell folytatni."* De a kihatások a provokatőrökre ütnek vissza. 61 ezer nyugat-berlini lakos hagyta el a frontvárost, félve ettől a politikától.

Az utasok és a *Nyugat-Berlinben* lakó vasutasok elete nincs biztonságban. Decemberben

a vasutasok szolgálati helyiségeire égő üvegeket dobáltak, amitől több kigyulladt.

Különösképpen a párttagok és a kiváló vasutasok ellen járnak el olyan módszerekkel, mint az a nácik ideje alatt szokásos volt.

Ámde *Nyugat-Berlinben* is egyre többen lesznek, akik az *„S-Bahn"* elleni merényletek ellen hangot emelnek, a berlini helyzet normalizálódását kivánják.

Karl-Heinz Gummich

Sturovóra került a vándorzászló

Február 10-én tartották meg *Sturovo* állomáson a szobi és a sturovói vasutasok között folyó határforgalmi munkaverseny értékelését. *Az 1961. második félévi teljesitmények alapján a versenyt Sturovo állomás dolgozói nyerték.*

A megbeszélésen leszögezték, hogy a jövőben a mennyiségi munka mellett sokkal jobban előtérbe helyezik a minőségi tényezőket. Elsősorban nemzetközi személyforgalmi a kulturált utazásra fordítanak nagy gondot.

Pályázati hirdetmény a MÁV Nevelőintézetek 1962/63. tanévi felvételeire

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya pályázatot hirdet a MÁV nevelőintézetekben elhelyezendő általános és középiskolás növendékek részére az 1962/63. tanévre.

A pályázatokkal kapcsolatban az 1961. évi 4. sz. MAV Hivatalos Lapban közzétett 130 486 1960. I 3. A. sz. rendeletben foglaltakat kell alkalmazni az alábbi kiegészitéssel.

A pályázó gyermekek részére nyomtatványokat a MÁV nevelőintézetek bocsátanak rendelkezésre.

A szabályszerűen kitöltött és követelményeknek megfelelő pályázati kérelmeket középiskolába jelentkező növendékek esetén a kérelmezett nevelőintézetnek *1962. április hó 15-ig,* míg az általános iskolába jelentkező növendékek pályázati kérelmét a területileg illetékes vasútigazgatóságnak kell *1962. június hó 15-ig* megküldeni.

Az Utasellátó Vállalat dolgozói kérelmüket állomáshelyiüktől függetlenül a Budapesti Vasútigazgatóságnak küldjék meg.

A beérkezett pályázati kérelmeket középiskolások vonatkozásában a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I 3. szakosztályában alakult felvételi bizottság, míg az általános iskolaba jelentkező növendékek pályázati kérelmet a vasútigazgatóságoknál alakult felvételi bizottságok bírálják el.

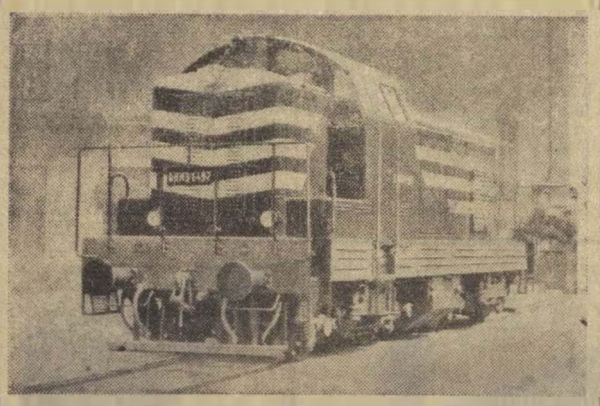
A középiskolás növendékek pályázati kérelmük elbiralásáról a f. tanév végéig, míg az általános iskolába jelentkező növendékek 1962. augusztus hó 15-ig kapnak értesitést. A felvételt nyert növendékek részére kiadott értesitések egyben nevelőintézeti behivóul is szolgálnak.

Felhivjuk valamennyi szolgálati főnök figyelmét, hogy a rendeletben foglaltakról valamennyi nyilvántartásában szereplő tényleges dolgozót és MÁV-nyugdijast, vagy azok özvegyét értesitse.

A pályázat feltételeiről és az esetleges különleges kérdésekről tájékoztatást a MÁV nevelőintézetek és a vasútigazgatóságok I. osztályai adnak.

(A 6. sz. Hivatalos Lapból.)

Beváit az új diesel hidraulikus mozdony



A vasút dieselesítési programja keretében a Ganz-MÁVAG még tavaly elkészítette az új 610 lóerős diesel hidraulikus mozdony első példányát. Ez a mozdony kifejezetten gyenge felépítményű pályákra, mellékvonali szolgálatra épül a MÁV különleges kívánságainak megfelelően. A mellékvonali pályák kis sugarú ivelre való tekintettel és a kedvező futási tulajdonságok előmozditására különös gonddal készül a két forgóvázas futómű és a mozdony rugózása. A személyvonati forgalom igényeinek megfelelően a mozdonyt automatikus működési vonatfütő gőzkazánnal is felszerelték.

Az uj 610 lóerős mozdony legnagyobb sebessége óránként 60 kilométer. Vezetője ülve foglal helyet a vezetőfülkében, és jól láthatja a pályát. A két prototípus mozdonnyal a futópróbák alatt 11 500 kilométert tettek meg. A gépek a vártnál jobb üzemi teljesítményeket nyújtottak.

Kézikönyv a közlekedésről

Megjelent a „Mérnöki kézikönyv" sorozat negyedik kötette, amely jórészt a közlekedés tudományos problémáival foglalkozik. (Szakszerkesztő: dr. Vásárhelyi Boldizsár, Kossuth-díjas egyetemi tanár.) A kézikönyv az alapfogalmak ismertetése után a közlekedés műszaki és üzemi jellemzőit, majd főbb gazdasági kérdéseit taglalja. Ezt követően a közúti, a vasúti, a városi, vizi- és légiközlekedés problémáinak jut egy-egy fejezet.

H. K.

Két éve működik a vasútőrség

A vasútőrség — amelyet a társadalmi tulajdon fokozott védelme céljából hívtak életre — két éve teljesíti hivatását. Elmondhatjuk, hogy a szegedi igazgatóság területén is eredményes munkát végeznek a vasútőrök, szorosan együttműködve a becsületes dolgozókkal.

A köztulajdon számos dézsmálóját leplezték már le. A vasútőrök érték tetten például Lantos Alajos kiskunfélegyházi lakost, aki egy társával a deszkaküldeményeket dézsmálta, Békéscsaba állomáson a vasútőrök egy olyan személyt fogtak el, akit már körözött a rendőrség. Ezek a vasútőrök jutalomban és elismerő oklevélben részesültek.

A legtöbb helyen már nemcsak őrszolgálati feladatokat látnak el vasútőreink, hanem ellenőrzéseikkel segítik a vasutas szolgálat fegyelmezettebb ellátását is. S vannak olyan helyek is, ahol a vasútőrök egyben a munkásvédelmi őrségek legaktívabb tagjai.

Cserháti József
Szeged

Vízhiány a balatoni vonalon

A balatoni vonalon szinte egy csomóban három vízszolgáltató állomás van, de vizet mégsem tudnak adni a szomjas mozdonyoknak. *Polgárdi* fővízállomás és *Polgárdi-Ipartelep* kisegítő vízállomás geológiai okok miatt nem tud vizet adni, s ha ad is, nagyon keveset. Ezeken nehéz segíteni.

De nem ad vizet *Szabadbattyán* fővízállomás sem, pedig ott nincsenek geológiai okok. A régebben kilyukadt víztartály gátolja a vízállomás működését. Egy tartály kijavítása pedig igazán nem lehetetlenség. A zavartalan forgalom szempontjából fontos, hogy ez minél előbb megtörténjen.

Bognár Károly

Kitűnően állta a próbát a 2000 lóerős WL-mozdony

Amerre elhalad ez a 72 tonnás villanymozdony, mindenütt feltigyelnek rá az emberek. Valóban feltűnő. Középre épített vezetőállása fölött piros színű áramszedőket látunk. Kocsiszekrénye égszínkék, közepén vastag sárga csík fut körbe, s a két végén a kiszélesedő sárga csíkban ötágú vörös csillag ragyog. Alvázát, futóművét pirosra festették. — Mindez az újdonság, a korszerűség határát kelti a szemlélőben.

Valóban így van-e? Korszerű, a vontatási követelményeknek megfelelő-e ez a V 42 501-es számot viselő prototípus-gép? — Akkor tettük fel ezt a kérdést, amikor az új mozdony után kapcsolt egyetlen személykocsiban Győr felé utaztunk, hogy terhelés közben figyelhessük meg működését.

Eljöttek a próbaútra a *Klement Gottwald Villamossági Gyár* szakemberei is. A legilletékesebbek arra, hogy a géprol nyilatkozzanak, hiszen ők készítették.

— Eddig jól bevált a 2000 lóerős Ward Leonard villanymozdony, legújabb gyártmányunk — mondta Kertai Zoltán, a Klement Gottwald Villamossági Gyár vasúti főosztályának tervezési osztályvezetője. — *Prototípusunk eddig 2100 km utat futott. Tervezzük, hogy márciusban átadjuk közforgalmi próbaüzemre.*

— Jelenleg milyen próbákat végeztek az új géppel — kérdeztük?

Tranzisztoros mozdony

— Mérni fogjuk most az új mozdony vonóerejét, teljesítményét. Ennek során ellenőrizzük az új tranzisztoros berendezést, amely önműködően szabályozza a motorok teljesítményét.

Amint megtudtuk, ez a tranzisztoros szabályozó újdonság a korábbi szénoszlopos szabályzókhoz viszonyítva. Nagyon megkönnyíti a villanymozdony vezetőjének munkáját. A vezetőnek csak egy autókerékhez hasonló kereket kell forgatnia, s nem annyi kapcsolót, gombot kezelnie, mint a régi mozdonyokon.

Győrben 1200 tonna súlyú teherszerelvényt kapcsoltak a „Leó" mögé. Budapest irányába indulva, megkezdődött a terhelési próba. Ekkor már a villamossági gyár mérnökeivel együtt, a vezetőfülkében tartózkodtunk. A mérnökök üzem közben műszerekkel mérték a födinamó áramát és feszültségét. Ellenőrizték a tranzisztoros szabályzót.



Terhelési próbaútján 1200 tonnás szerelvényt továbbított az új 2000 lóerős Ward—Leonard villamosmozdony (MTI Foto, Lajos György felv.)

Velünk együtt Végvári József mozdonyvezető is nagyon meglepődött, amikor Győr állomás kijáratánál haladva, hirtelen felgyorsult a gép.

— Elszakadt a szerelvény! — állapította meg a mozdonyvezető, anélkül, hogy hátra nézett volna. Neki volt igaza.

— Álljunk meg, hát lemaradtak a kocsik! — mondta az egyik szerelő, aki szintén a mozdonyon tartózkodott.

— Csak akkor állhatunk meg, ha meggyőződtünk róla, hogy nem jönnek utánunk a kocsik — mondta erre a vezető. Ilyen esetben könnyen előfordulhat, hogy a mozdonynak rohannak a kocsik.

A mi lemaradt szerelvényünk azonban állt, mint a cövek... Éppen ezért történt a szakadás, mert befékeződtek a kocsik. Amikor áthaladtunk a váltókon, az egyik lelógó csavarkapocs nekiütődött valaminek, majd felvágódott és ütése következtében szétnyílt a légvezeték kapcsolata. Így a szerelvény kétharmada befékeződött. Az egyik csavarkapocs nem bírta ki ezt a túlterhelést....

Miután gyorsan megszüntették ezt a hibát, folytattuk utunkat. Rendben mentek a dolgok. Mozdonyunk a megengedett 50 km-es sebességgel vontatta a hosszú kocsisort.

1200 tonnával az emelkedőn

A pálya kissé nedves, csúszós volt. De gépünk igazi erőpróbája mégis akkor kezdődött, amikor Tatabányára értünk és a 7 ezrelékes emelkedőn kellett felhúzni a nehéz szerelvényt. Szüntelen homokolás közepette a legnehezebb szakaszon is 35—40 km-es sebességgel haladtunk felfelé. A legifjabb és legerősebb „Leó" egyenletesen és jól bírta a terhelést. Meg is jegyezte Végvári mozdonyvezető:

— Vonóero szempontjából nagyon jó, erős ez a gép. Kár, hogy a vezetőfülkét ilyen szűkre tervezték és megfeledkeztek az utazó személyzet szociális igényeiről. Még egy szekrény számára sincs itt hely, ahova a kabátunkat elhelyezhetnénk.

Megszívlelendő észrevétel ez a mozdony gyártói számára. Tegyék még jobbá ezt a kiválóan működő villanymozdonyt. Lesz meg erre lehetőség, hiszen a tervek szerint jövőre 15, s az utána következő évben még 5 darab 2000 lóerős *Ward Leonard*-mozdonyt gyárt a *villamossági gyár* és a *Ganz-MÁVAG* a vasút számára.

L—cz

VÁLASZTÁSI MOZAIK

Sok érdekes, jó tapasztalatot hoznak felszínre a szakszervezeti választások, melyek a tagság fokozódó érdeklődése közepette zajlanak. Tanulságosak ezek, csakúgy, mint a választásokkal kapcsolatban észlelt problémák, hibák. Ezekből a pozitív és negatív előjelű esetekből mutatunk be néhányat vegyesen, mozaikszerűen.

*

„Kérdezzük meg előbb a tagságot!" Ez a tanulsága a szántód-köröshegyi választásnak. Somogy megyei bizottságunk a tagok meggyőzése nélkül akarta megszüntetni az szb-t Szántód-Köröshegyen. Az itteni 82 tagot műhelybizottságba szervezve a balatonboglári szb-hez akarták csatolni. Csakhogy a szántódiakat hiába keresték fel Balatonboglárról a műhelybizottság választására.. Azt mondták, hogy velük nem választanak, mert ha már önállóak nem lehetnek, akkor inkább Siófokhoz akarnak tartozni, mert az közelebb van hozzájuk.

*

A jelölésekről. Az alapszervezetek többsége a decemberi taggyűléseken rendben megválasztotta a jelölő bizottságokat. Borsod megyében több helyen félreértették a választásra vonatkozó határozatot és nem választották meg a jelölő bizottságot. Ezt később, az összehívott aktíváértekezleteken pótolták.

Általában helyesen történt a jelölő bizottság tagjainak megválasztása. Feltűnő hibát tapasztaltunk viszont *Nagyigmándon*, ahol „csak" a pályamestert, az állomásfőnököt és a párttitkárt választották meg a jelölő bizottságba. Hol maradtak az egyszerű tagok?

Csavaros észjárása van az egyik *Győr-Sopron* megyei szb-titkárnak. Olyanokat javasolt a jelölő bizottságba, akik — tudomása szerint — haragszanak rá. Tőlük remélte, hogy kimarad a vezetőségből. Helyesebb lett volna az egyenes út, ha megmondja a tagságnak, miért szándékozik lemondani funkciójáról.

Budapesten és *Tolna* megyében különösen jól dolgoznak a jelölő bizottságok. Már az előírt 10 napnál korábban kifüggesztik a választás előtt a jelöltek névsorát. S nemcsak a neveket írják ki, de legtöbb helyen rövid jellemzéssel indokolják is a javasolt személyek jelölését.

*

Csak ott sikerült jól a bizalmiak választása, ahol gondosan előkészítették azt. Az ilyen helyeken a bizalmi beszámolt a végzett munkáról. A beszámolót vita követte. Ilyen bizalmiválasztások voltak *Bp. Nyugati állomáson*, a *szolnoki járműjavítóban*, *Ménfőcsanakon*, *Baja* állomáson és sok más helyen.

A patronálásról. A megyebizottságok által megbízott patronálók rendszeresen kijárnak a szakszervezeti bizottságokhoz és segítik a választások előkészítését. lebonyolítását. *Zala* és *Veszprém* megyékben azt kérik, hogy a szakvonal adjon nagyobb lehetőséget a patronálóknak a kiutazásra. A kisebb szakszervezeti bizottságok patronálására különösen szükség van. *Rácalmásra* például csak az szb választás napjan tudott kimenni a patronáló. A titkár beteg volt és a vezetőség nem készítette el a beszámolót. Nem volt helyes, hogy mégis megtartották a taggyulést.

*

Miről van szó a vitákban? — A dolgozókat általában nemcsak a mindennapi, helyi problémák foglalkoztatják. Országos jelentőségű ügyekről, s a vasút általános problémáiról is sok szó esett az eddig megtartott választásokon.

Elhangzik, persze, néhány vélemény is. A *makói* fűtőházban például azt mondták, hogy az szb most úgy harcoljon, hogy az idén ne kapjanak kevesebb üzemi jutalékot, mint tavaly. Mintha ez harc és nem munka kérdése lenne... *Pécsbányatelepen* a bányászok fizetésével hasonlítják össze keresetüket vasutasaink. — Furcsa, hogy csak a kereseti különbséget vették észre, a munkabelit nem.

Egy termelési tanácskozás fény- és árnyoldalai

Kunszentmiklós-Tass állomás kisméretű oktatótermében mint halak a szardíniás dobozban, úgy szorongtak a termelési tanácskozásra összegyűlt vasutasok. A beszámolót *Bodó Attila* főintéző, állomásfőnök tartotta. Hogy miről beszélt? Hosszúra nyulna felsorolni. Néhány dolog azonban megragadta a figyelmunket.

Kezdjük talán a tanácskozás fényoldalával. Mint az a beszámoló első részéből kitűnt, Kunszentmiklós-Tass állomás dolgozói *a múlt év második felében túlszárnyalták a 106%-os élüzem szintet.* A kocsitartózkodásban 107. a kocsikihasználásában pedig 122%-os eredményt értek el.

Növeli elért eredményeik értékét, hogy az őszi forgalom alatt, abban az időben érték el, amikor *Budapest—Kunszentmiklós-Tass* között folyt a felépítmény korszerűsítése.

A szorgalommal ma sincs különösebb baj.

Annál több kívánnivaló hagy maga után a dolgozók fegyelme, s akad még tennivaló a balesetmentes szolgálat megteremtését illetően is.

Egyesek meglehetősen gyakran szolgáltatnak arra módot, hogy a szolgálati főnök megfedje őket.

Kedvezőtlen képet mutat az állomás baleseti statisztikája.

Három hónap alatt hét alkalommal történt kocsikisiklás, váltófelvágás vagy alávágás.

A balesetek okait vizsgálva kiderül, hogy azokat a szakaszok gyakori változása — magyarul idegen honállomású vonatkísérők — és a rossz térvilágítás idézte elő.

Ez a probléma egyébként a vitában felszólalt dolgozókat is élénken foglalkoztatta. Érthetetlennek tartják, hogy a *szegedi igazgatóság* miért nem oldja meg a térvilágítást és miért nem szereltet fel hangszórót az állomás *Kiskörös* felőli végén. A tolatások zöme ugyanis ott bonyolódik le.

A problémák nem újkeletűek.

A termelési tanácskozásokon és a szakszervezeti taggyűléseken már régóta beszéd tárgyát képezik. De hiába vetik fel újra meg újra a dolgozók, minden marad a régiben. Nem csodálkoznánk, ha a hangszóró felszerelése és a térvilágítás megoldása nagyobb összegű beruházási igényelne. Vagy talán igaz az, amit a dolgozók beszélnek, ezért kezelik őket mostohán, mert távol esnek az igazgatóság székhelyétől?

Nem hinnénk. Azt azonban reméljük, hogy az igazgatóság vezetői is segítenek Kunszentmiklós-Tass állomáson a baleseti gondok felszámolásában.

V. F.

ÚTKÖZBEN

Különös érzés csendes téli estén, amikor lágyan hull a hó, gyorsvonattal száguldani a nyílt pályán. A mozdony lendületesen tör előre a végtelen sötétbe, melyben oázisként hat egy-egy távolról feltűnő jelzőlámpa.

A 424—189-es mozdony jó tempóban vitte a gyorsvonatot Debrecen felé. Kürtösi Pál mozdonyvezető előre figyelt, a jelzésekre. Nem mozdult el a helyéről, a vezetőállás, vagy ahogy szaknyelven mondják, a „konyha" jobboldali ablaka mögül.

Munkatársa és segítőtársa S. Nagy Mihály mozdonyfűtő, szorgalmasan tette a maga dolgát, gyakorlott, ügyes mozdulatokkal. Aki most arra gondol, hogy bizonyára veritékezve lapátolva a szenet a kazán mohó lángjai közé — téved

Nem is volt lapát a közelében. S. Nagy Mihály nyugodtan ült a „konyha" baloldali ablaka mögött. Ő is előre figyelt, a legtöbbször láthatatlan útra, s kezeit az előtte levő kormánykeréken tartotta.

Kormányozható mozdony? No, nem, erre nincs szükség. A kormánykerék más célt szolgál.

— Ezzel a kerékkel a pakura ömlését szabályozom — magyarázta érdeklődésemre S. Nagy Mihály. — Gépünk kazánjában ugyanis pakurával fűtünk, ami a kőolaj feldolgozásának egyik terméke.

A pakura kátrányhoz hasonló sűrű anyag. Hogyan jut el a kazánba?

— A szerkocsiban levő pakurát gőzzel felmelegítjük 80 fokra, így folyékonnyá válik, csövön keresztül jut a mozdony kazánja alatt levő tartályba, melyet alakjáról „rakétának" nevezünk — mondta a fűtő. — Ott további előmelegítést kap a pakura, amit azután a két porlasztón keresztül gőzzel fuvatnak a kazán tűzterébe. Jobban ég ez, mint a legjobb mozdonyszén.

Nézem a gőznyomásmérőt. 12 atmoszférát jelez, pedig jóideje 90 km-es sebességgel robogunk. A tűz valóban jó, van ereje a gépnek.

— Könnyű itt a fűtőnek... — jegyeztem meg.

— Örülök is, hogy ezen a nagyszerű gépen teljesíthetek szolgálatot. Január 28 óta dolgozom ezen az átalakított mozdonyon. Akkor kaptuk meg a Landler Járműjavítóból. Azóta nem kell szenet lapátolnom. Ilyen mozdonyon mindig kettén fűtöttünk, mert egy ember nem is győzte volna a tüzelést.

Az új mozdonyfűtő berendezés nagyszerűen bevált. A gép korszerűsítésére fordított költségek rövid idő alatt megtérülnek a gazdaságos pakura tüzelés révén. Ez a mozdony már majdnem diesel. Hosszú útra is csak egy fűtő szükséges az üzembentartásához és szerelés nélkül fordulhat a gép. Ha a megnövelt tűztérben tökéletes az égés, salak sem marad a pakura után.

A fűtő már meghorátkozott azzal, hogy nem kell szénnel bajlódnia. Fantáziáját csak egy kérdés nyugtalanítja:

— Lesz-e pakuraprémium?

Újra bizalminak választották

Február 6-án bizalmi választ tartottak a *Hídépítési Főnökség 1. számú építésvezetőségének* dolgozói. Az egyik csoportnak *Szalai József* bizalmi számolt be a végzett munkáról.

Érdemes volt meghallgatni Szalai József beszámolóját. Elmondotta például, hogy mi a helyzet az újításokkal. Az utóbbi két év folyamán az építésvezetőség dolgozói négy újítást készítettek. Ezek 190 ezer forint hasznot hoztak a népgazdaságnak. Lehetett volna több újítás is, de az elbíralás nagyon hosszadalmas és ez elveszi a dolgozók kedvét.

Foglalkozott a bizalmi a dolgozók szociális ellátásával is.

Kulturális kérdésekről szólva elmondta, hogy három rádiójuk és egy mozgókönyvtáruk van. Sajnálattal beszélt arról, hogy az építésvezetőség sok dolgozójának nincs meg a nyolc általános iskolája. Amint mondotta, a megválasztandó szakszervezeti bizalminak majd többet kell tennie az oktatás szervezéséért.

A beszámoló után többen felszólaltak. Az ácsok panaszolták, hogy nem kapnak esőköpenyt és csak évenként adják a munkaruhát, pedig nehéz körülmények között kell dolgozniok. Többen kérték, hogy az éjjeli műszakban foglalkoztatott dolgozókat közeli laktanyában helyezzék el, hogy legyen idejük pihenni. Reagáltak a bizalmi tanulásra vonatkozó megjegyzésére is, többen megígérték, hogy még az idén beiratkoznak a hiányzó hetedik, illetve nyolcadik osztályba.

A vita után a tagság úgy határozott, hogy újra Szalai Józsefet bízzák meg a bizalmi teendők ellátásával. Rajta kívül bizalminak választották *Guba Ignác* elvtársat is.

Müller János
SZB-titkár

★

Kiss József raktárnok 1955-ben került *Tata* állomásra. Ő is, mint annyi más újfelvételes, raktári munkásként kezdte pályafutását. Munkatársai hamar megszerették a mindig szolgálatkész fiatalembert. Ez később abban nyilvánult meg, hogy bizalmijuknak választották.

Ez a bizalom a későbbiek során sem szakadt meg, pedig Kiss Jóska egy idő után elkerült a raktárból. Előbb értesítő, majd málházó lett. Időközben beiratkozott a dolgozók általános iskolájának esti tagozatára, hogy pótolja, amit gyermekkorában elmulasztott.

Ebben az időben szolgálati főnökei is felfigyeltek a szorgalmas, törekvő málházóra. S amint elvégezte a nyolc osztályt, segédtiszti tanfolyamra javasolták.

— Nagyon megörültem, amikor megtudtam, hogy szolgálati vezetőim választása én rám esett — mondotta szerényen — *A tanfolyam a múlt év nyarán kezdődött és január végéig tartott. Éppen azokban a napokban kerültem vissza Tatára, amikor a bizalmi választások folytak. A raktári munkások bizalmi választásán, mint újonnan kinevezett raktárnok már én is jelen lehettem.*

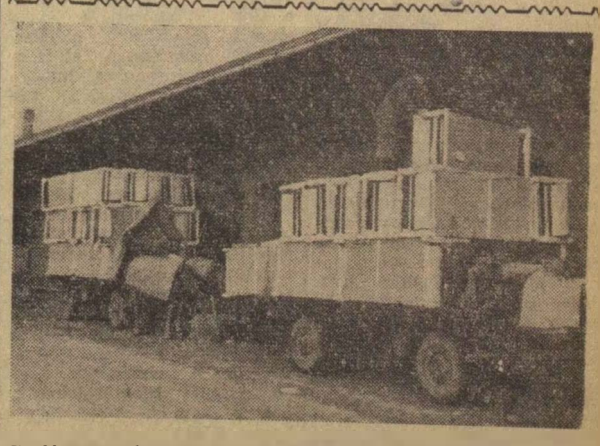
Kiss József raktárnokot ezúttal érte a második kellemes meglepetés. Egykori munkatársai újból őt választották bizalmijuknak.

— Leginkább az lepett meg, hogy a raktári dolgozók a hosszú távollét után sem lettek hozzám hűtlenek. Én mindenesetre továbbra is igyekszem a bizalomnak megfelelni.

Az emberek jól tudják, hogy miért és kire adják szavazatukat. Jóllehet, Kiss József, mint bizalmi, nem oldott meg eget-földet rengető problémákat, de azt mindig megtette, amit a maga módján megtehetett. Csendesen, szerényen végezte kötelességét.

Talán éppen azért, mert ilyen csendes, szerény ember, esett rá újból tizenhárom raktári munkás választása.

— vi —



Cegléd állomás szállítmányozási részlege két lófogatú stráfkocsival bonyolítja le a forgalmat. A kocsik naponta mintegy 100 mázsa különféle árut fuvaroznak. Képünkön bútort szállítottak a ceglédi faipari ktsz-től

A jelző meghaladásokról

A vasúthálózatunkon előforduló balesetek egyik legdurvább formája, amikor egy vonat nem ott áll meg, ahol azt a jelzési és egyéb utasítások előírják. Ezek között legveszélyesebbek a megállást parancsoló jelzők meghaladása. A baleseteknek és veszélyeztetéseknek ezzel a fajtájával kívánunk először foglalkozni, mert az elmúlt és az azt megelőző év e baleseti csoportba tartozó eseményeinek összehasonlítása alapján itt mutatkozik a legkisebb arányú javulás.

Amikor a vasút vezetése elhatározta, hogy megteremti minden vonat légfékezésének a feltételeit, valahogy úgy képzeltük el, hogy ha ez megvalósul, akkor a vonatok fékezése körüli hiányosságok megszűnnek. A vonatok fékezése ugyanis a vonatszemélyzet legjobban képzett tagjának, a mozdonyvezetőnek válik feladatává, aki mindenkinél jobban tudja és átérzi a vonat fékezésének nagy horderejét.

Sajnos, a későbbiekben meg kellett állapítani, hogy a minden vonat légfékkel történő fékezésének az időszakában olyanoknak is feladatává vált a légfékek kezelése, illetve a vonatok légfékkel való fékezése, akik korábban ilyen irányú gyakorlati érzék hiányában addig nem továbbítottak légfékes vonatot. Nem akarjuk mentegetni a kocsijaink légfékberendezéseinek állapotát, mégis meg kell mondani, hogy a sokszor hánytorgatott esetben fékezési hiányosságból, illetve a fékezőcsap helytelen kezeléséből származnak.

Annak ellenére, hogy az ide vonatkozó műszaki és egyéb előírások pontosan szabályozzák — és meg is magyarázzák — a légfékek működését és kezelésüknek mikéntjét, mégis sűrűn lehet találkozni fékezési nehézségekkel küzködő vonatszemélyzettel és ilyen hiányosságokból származó szabálysértésekkel, vonatveszélyeztetésekkel, nemegyszer következményekkel járó balesetekkel.

Veszélyes fékezés

A megfelelő felkészültséggel, vagy érzékkel nem rendelkező mozdonyvezetők a vonat megállításának eseteiben igyekeznek elkerülni az egész vonat folytatólagos fékkel történő fékezését és — ha a mozdonyokon ilyen van —, csak a mozdonykiegészítő fékjével állítják meg a vonatot. Pedig tudniuk kellene, hogy ez nagyon veszélyes és gyakran odavezet, hogy meghaladják a megállást parancsoló jelzőt. Ez a veszély növekedik a téli időjárási viszonyok között. Ha megfelelő időközönként próbafékezésekkel nem újítják meg a fővezeték levegőjét, ezen keresztül nem mozgatják meg a fékberendezések alkatrészeit, akkor megnövekedik a lehetősége annak, hogy a fékberendezésekben és a fővezetékben levő — a téli időszakban amúgy is nagy víztartalmú — levegőből kicsapódjék a páratartalom, amely jég formájában keresztmetszet szűkületeket, vagy alkatrész mozgási akadályokat képezve fékezési zavarokat, vagy teljes fékezetlenséget okoz.

Ami a mozdonyok fékberendezéseinek víztelenítését illeti, ebben a viszonylatban elég jók a tapasztalataink. Nem mondható ez el a gépek műszaki karbantartását illetően. Tapasztalataink szerint csak a mozdony részlegvizsgák idejében meghatározott időszakos fékberendezés karkarbantartás a fokozottabban igénybevett mozdonyok eseteiben kevésnek bizonyul és, ha ezen időközökben a mozdonyszemélyzet nem ápolja gondosan a mozdony fékberendezéseit, elsősorban a fékezőcsapot és a különösen nagy jelentőségű nyomásszabályzót, akkor a fékberendezések működési zavarai csak úgy lehet elkerülni, ha a fűtőházak sűrítik a fékberendezések időszakos karbantartását. Gondolunk itt arra, hogy bizonyos időközönként szükségesnek tartanánk a fékezőcsap és tartozékainak a kicserélését, még akkor is, ha a mozdonyszemélyzet részéről javítási kívánságok nem merülnek fel.

Miért fontos a távolságbecslés?

A vonatok fékezéseinek eseteiben a mozdonyok fékberendezéseinek kezelése és karbantartása mellett nagyon fontos szerepe van a mozdonyvezető figyelési és távolságbecslési készségének. Az előforduló megállást parancsoló jelző meghaladások vizsgálati eredményei bizonyítják, hogy a fékezés nem kellő időben történő megkezdése, vagy nem az egész vonat, hanem csak a kiegészítő fékkel szándékolt vonatmegállítások — baleset előidéző okként — nagyobb mértékben játszanak szerepet, mint a műszaki, illetve a karbantartási hiányosságok.

Ha figyelembe vesszük, hogy az esetek túlnyomó többségében a megállást parancsoló jelzőt alig néhány kocsihosszal haladták meg, ez is igazolja, hogy ilyen veszélyeztetések és balesetek nem is annyira bűnös mulasztásból, mint inkább karbantartási, vagy kezelési felületességből származnak. Ugyis lehet mondani, hogy a mozdonyvezetők a fékezés fontosságának és pontosságának nem tulajdonítanak olyan jelentőséget, mint ahogy kellene. A fűtőházak pedig nem tesznek meg mindent az ilyen hiányosságok megszüntetéséért.

Meggyőződésünk, hogy az elmúlt év utolsó időszakában bekövetkezett sajnálatos események rádöbbentették a mozdonyvezetőket és a fűtőházak vezetését arra, hogy a téli időszakban az eddigieknél többet kell tenniük — különösen fokozottabb gondot kell fordítani a fékberendezés karbantartására.

Fehérvári József



Csörgő Kálmán és Rácz József, az egri fűtőház kazánkovácsai a részlegvizsgán lévő 375 sorozatú gőzmozdony tűzcső cseréjét készítik elő. A nagy tapasztalattal rendelkező Csörgő Kálmán kiváló szakember hírében áll a fűtőháznál.

Kormányszelep dugattyúgyűrű csiszológép

Kovács Ferenc, Kelemen Elek és Debreceni Lajos újításai (Északi Járműjavító ÜV)

A vasúti járművek egyik legfontosabb üzembiztonsági kelléke a fékberendezés. A fékarmatúra javításánál szigorú feltételű technológiai előírásokat kell betartani. Előírják a többi között azt a tömítettségi fokot, amellyel egy jó dugattyúgyűrűnek rendelkezni kell. A kész dugattyúgyűrűt megtisztítva, bezsírozva, dugattyúval együtt helyére kell tenni, rögzíteni kell, majd egy 14 liter űrtartalmú 5 atm. nyomású légtartályt rá kell kapcsolni. A tömítetlenség miatt legfeljebb annyi levegő távozhat 25 mp alatt, amely az 5 atm. nyomást 4 atm.-ra csökkenti. Ezt a tömítettségi fokot kézi csiszolással elérni csak nehézkesen lehetett. Ha a nyomás már 5—10 mp alatt leesett, ebből több hiba keletkezett és utánjavítások váltak szükségessé.

A körülményes és hosszú ideig tartó, valamint minőségileg kifogásolható kézimunka elkerülése céljából készült csiszológép elsősorban a kormányszelep dugattyúgyűrű becsiszolására készült. Kihasználása kiterjeszthető más munkaterületekre is, pld. szelepek és ülések stb. becsiszolására.

A csiszológép egy alaplemezre épített hengeres oszlopból és arra felszerelt elmozdítható csiszolóberendezésből áll. A csiszolandó tárgyat az alaplemezre kell rögzíthetően felszerelni. A kívánt lökethossz a körhagyós tengelyhossz beállításával történik. A számozások egyben a löket hosszát jelentik. (Pld. a 25. szám 25 mm lökethosszt jelent.)

A gép meghajtása motorikus, ékszíj áttételezéssel. A szabadonfutó kerekeknél az ékszíj egy állítócsavar segítségével megfelelő mértékben utánfeszíthető. A csiszolóberendezés egy forgattyúval az oszlopon le-fel mozgatható a szükséges magasságnak megfelelően. A függőleges mozgást a körhagyós tengely, a szakaszos körmozgást a kerekes meghajtó szerkezet végzi.

A csiszológép alkalmazásával az előírt technológiai folyamat betartható és minőségjavulás érhető el.

Korszerű pálya — modern pályafenntartás

Az év elején kezdte meg munkáját az első gépesített mozgó pályamesteri szakasz a *szegedi igazgatóság* területén. A *békéscsabai pályafenntartási főnökség* azért alakította ezt az új szakaszt, hogy félszáz dolgozójával (tavaszra már 100-nál többen lesznek) folyamatosan végezze az új vonal fenntartási munkáit.

Az új szakasz *Gergely Gyula* műszaki tiszt és *Békési István* műszaki főintéző vezetése és irányítása mellett megkezdte *Mezőtúrtól Szolnok* irányában a vonal karbantartását megfelelő technikai berendezések segítségével. A szakasz dolgozói vállalták, hogy a minőségi munka mellett az anyagtakarékosságra is nagy gondot fordítanak. A munkások elszállásolása Mezőtúr térségében történt. Munka után tanulással, szórakoztató játékkal töltik az időt. KISZ-szervezetük is van már, amely igyekszik összefogni a fiatalokat.

Reméljük, az új mozgó szakasz minden szempontból beváltja a munkájához fűzött bizakodó reményeinket.

B. Gy.

Munkavédelmi őrjárat

Miért nem csökkent a balesetek száma az Északi Járműjavítóban?

A SZOT X. teljes ülésének valamint szakszervezetünk központi vezetőségének 1961. június 23-i határozata valamennyi gazdasági vezető és szakszervezeti tisztségviselő számára elsőrendű feladatként adta a munkásvédelem társadalmi üggyé tételét. Ennek eredményessége kifejezésre jut a balesetek számának csökkenésében. *A balesetek száma a vasútnál az előző esztendőhöz viszonyítva 8,5%-kal csökkent 1961-ben, a baleset miatt elveszett munkanapok száma pedig 5%-kal volt kevesebb.*

A legtöbb baleset a 7. szakosztály területén fordult elő. Ez tette ki a vasút baleseteinek 46,4%-át. Ezen belül a balesetek 52,8%-a a járműjavítóknál történt. Gyakorlatilag ez azt jelenti, hogy bár a járműjavítók létszáma a vasút összlétszámának 10%-át sem éri el, a balesetek negyedrésze mégis náluk történik. Ezt látva, szakszervezetünk elnöksége rendszeresen napirendre tűzte és tűzi a 7. szakosztályhoz tartozó munkahelyek munkásvédelmi helyzetét.

Központi vezetőségünk munkásvédelemre vontakozó határozatának megjelenése óta több mint fél év telt el. E határozat tükrében vizsgáltuk az *Északi Járműjavító* baleseti helyzetét.

Nem elég az intézkedési terv

Mit tapasztaltunk?

A statisztika azt mutatja, hogy az *Északi Járműjavítóban* nem sikerült csökkenteni a baleseteket. 1961-ben a balesetek száma héttel, a sérülések miatt kiesett munkanapok száma 543 nappal volt több, mint 1960-ban.

A vállalat igazgatója a szakszervezeti bizottsággal karöltve elemezte a munkásvédelmi helyzetet, és részletes intézkedési tervben összefoglalta a tennivalókat. Az intézkedések azonban nem hoztak kellő eredményt.

Az óvórendszabályok betartása gyakran elmarad. Az osztályvezetők és művezetők többsége figyelmen kívül hagyta az újfelvételes dolgozók kötelezően előírt oktatását. A tavaly alkalmazott 361 új dolgozó közül 235 nem kapott előírt balesetelhárítási oktatást. Ez ügyben 29 művezető mulasztását állapítottuk meg.

Ahhoz, hogy javulhasson a munkásvédelem ebben az üzemben, szükség van az osztályok biztonsági megbizottainak és a műhelybizottságok munkavédelmi felügyelőinek fokozottabb ellenőrző tevékenységére. Nemcsak az oktatás ellenőrzésére gondolunk, hanem arra, hogy jobban kell ellenőrizni minden óvórendszabály betartását.

Amikor meglátogattuk a muhelyeket sok hibát tapasztaltunk. A XV. osztályon például egy oxigénpalackot az egyik satunak támasztva „tároltak". Az egyik körfűrészen hiányos volt a védőberendezés.

Jelvény nélkül is lehet

Rendkívül fontos a balesetek megelőzése. E célra az itteni szakszervezeti bizottság is megszervezte a munkásvédelmi őrséget. Am az őrség nem tevékenykedik. Amikor megkérdeztük, hogy miért nem, különös választ kaptunk: nincsenek még ellátva megfelelő jelvénnyel. Szerintünk nem a jelvény hiányzik, hanem a szervezés a konkrét feladatok kiadása. Ez most már időszerű lenne.

A balesetek megelőzésének nélkülözhetetlen feltétele a megtörtént esetek okainak elemzése. Ilyen tekintetben is sok hibát tapasztaltunk ebben az üzemben. A balesetvizsgáló bizottságok vizsgálataiknál figyelmen kívül hagyják az óvórendszabályok előírásait, s így elmarad a tanulságok leszűrése. Nem tudnak megtenni olyan intézkedéseket, amelyek megakadályoznák a hasonló balesetek megismétlődését.

Rendszerint a legkönnyebb megoldást választják, és a sérültet teszik felelőssé a balesetért. Példa erre *Jóri Ferenc* és *Szántó István* esete. Pedig *Jóri Ferenc* esetében egy felelős irányító vezető mulasztása okozta a bajt, *Szántó István* balesete pedig a hiányos világítás következménye volt.

Ki a felelős?

Érdekes, hogy a balesetek 84,3%-ánál a dolgozót, 4%-ánál a dolgozó munkatársát, 4,7%-ánál anyaghibát, 2,2%-ánál a felügyeleti személyt hibáztatják a megtörtént balesetért. A további 4,8%-nál nincs meghatározva a felelős. Hasonlóan végzik a felelősségrevonast is. Ez a felelősségrevonási módszer nem felel meg a való helyzetnek, és nincs összhangban központi vezetőségünk 1961. június 23-i határozatával.

Nemcsak a sérültet kell felelőssé tenni a balesetért, hanem a balesetet előidéző valamennyi körülményt figyelembe kell venni. Ha ezt teszik, akkor kiderül, hogy mások is felelősek, nemcsak a sérültek. Például azok is, akik nem intézkednek az üzemi rendetlenség megszüntetéséért. A balesetek növekedéséért éreznie kell a felelősséget a vállalat szakszervezeti bizottságának is, mert nem szorgalmazta kellő eréllyel a korábbi ellenőrzés során feltárt hiányosságok megszüntetését. Nem lehet egyetérteni azzal hogy a szakszervezet munkavédelmi felügyelője egyben a vállalat karbantartó osztályának vezetője.

Reméljük, az Északi Járműjavító vezetői, a szakszervezeti bizottság ezúttal nem mulasztja el a szükséges tanulságok levonását, és szívós harcot kezd a munkásvédelem javításáért.

Emberségesebb munkakörülményeket

A *Magyar Vasutas* 1961 december 2-i számában *Miért dolgozunk mostoha körülmények között?* címmel közöltük *Tóth János* rákosrendezői vonatvezető írását, amely arról szólt, hogy a téli hónapokban milyen mostoha körülmények között teljesítenek szolgálatot a tehervonati vonatkísérők.

Az írás megjelenése óta több mint két hónap telt el. *Vajon a szolgálati felsőbbség megvizsgálta-e a vonatkísérők jogos panaszait? Történt-e intézkedés a rákosrendezői vonatkísérők munkájának könnyebbé tételét illetően?* Ezekre a kérdésekre kerestük a választ a napokban Rákosrendező pályaudvaron.

A helyzet csaknem változatlan

— Sajnos, nem sokat — válaszolta *Kéri Sándor* vonatvezető négyszeres kiváló dolgozó, aki néhány perccel ezelőtt érkezett haza a 2186-os vonattal. — Egyedül a békéscsabai vonatokat vették el tőlünk és adták a ceglédieknek. Más változás nem történt. Ugyanolyan rossz fékbódékban utazunk, mint eddig.

Különösen elviselhetetlen a zárfékezők helyzete. A Gj, Gh és Kv kocsik kivételével a fékbódék ajtói nem záródnak, az ablakok is rosszak, a csípős téli szél az esőt és havat bevágja rajtuk. A vonatvezetők helyzete sem nevezhető rózsásnak. Szolgálati kocsi hiányában rendszerint mi is fékbódékban utazunk. Ilyen körülmények között nem könnyű a menetokmányokat vezetni és a jelzőket figyelni.

Beszélgetés közben megtudtuk, hogy amíg a rákosrendezőiektől nem vették el a csabai vonatokat, *Budapest—Békéscsaba* és vissza *Szob—Rákosrendezőig* 500 kilométert kellett a vonatkísérőknek megtenniök. Ez 40—50 órás távollétet is jelentett.

Egy ilyen útról beszélni sem lehet anélkül, hogy az ember hátán végig ne fusson a hideg, nem pedig végig utazni egy zord, szellős fékbódéban. Hiába öltözik fel az a vonatvezető és zárfékező jól az útra, hiába a hosszú bunda, a meleg sapka, a halina csizma, előbb-utóbb nyavalyát szereznek az emberek.

— Gulyás József is a fékbódéban fázott meg, utána három hétig volt betegállományban — jegyezte meg Kéri Sándor.

— A téli hónapokban állandóan sok a betegünk — szólt közbe Romvári Ferenc főintéző, vezénylőtiszt. — Emiatt meglehetősen nehéz helyzetben vagyunk. A naponta közlekedő vonatokhoz például 44 szakaszt kell vezényelni. Ezenkívül gyakran vannak rendkívüli vonataink és próbameneteink. A 328 vonatkísérőből most is több mint 30 dolgozó van betegállományban és mintegy 20 azoknak a száma, akik szabadságon vannak. A szabadságok kiadásával egyébként mindig baj van. Akkor sohasem tudjuk kiadni, amikor valaki kéri. Ezekután vonatkísérőink joggal lépnek fel olyan igényekkel, hogy a családdal együtt akarják eltölteni évi szabadságukat, nem pedig kétháromnaponként elaprózva az év különböző időszakában.

Hogyan lehetne segíteni

Hogyan lehetne a tehervonati vonatkísérők valóban embertelen helyzetén segíteni? Mit kellene tenni, hogy ez a probléma amely nem csupán a rákosrendezői vonatkísérők problémája, mielőbb orvoslást nyerjen?

Kéri Sándor, a megbecsült, tapasztalt vasutas, aki már 19 éve utazik, a következő javaslatokkal állt elő:

— A tehervonatokat ne indítsák el szolgálati kocsi nélkül, a járműjavítók gondosabban javítsák meg a fékbódékat. Ne engedjenek ki az üzem területéről olyan teherkocsit, amelynek a fékbódéját nem lehet tökéletesen lezárni. A felsőbbség pedig tegye végre lehetővé, hogy a telepállomáson közbeváltsanak. Igy el lehetne kerülni a hosszú szolgálatot.

Ezeket a javaslatokat érdemes lenne megszívlelni. Annál is inkább mivel köztudomású, hogy a hosszú szolgálatban elfáradt emberek elcsigázott szervezete nehezebben tud megbirkózni a hideggel. S ami a társadalmunkban, ahol legfőbb érték az ember egyáltalán nem közömbös, hogy a vasút sok száz vonatkísérője milyen körülmények között tesz eleget hivatásának a sok-sok reszéllyel járó vasúti szolgálatnak

(visi)

Egy óra a gyermekváróteremben

Nemsokára másfél évtizede lesz, hogy a *Budapest Keleti pályaudvaron* külön váróterm et rendszeresítettek a kisgyerekekkel utazók számára. Az új, nálunk eddig ismeretlen és szokatlan intézmény kezdetben meglepetést és csodálkozást váltott ki az utasokból, de aztán egy-kettőre népszerűvé vált azoknak a körében, akik utazásuk során hosszabb időt kénytelenek a pályaudvaron tölteni. Ez érthető is. Hiszen nem kellett többé gyermekükkel betelepedniök a közös váróteremekbe, ahol a füstös levegőben az apróságok bizony nem valami jol érezhetik magukat.

A Keleti pályaduvart követően a MÁV a Déli és a Nyugati pályaudvaron is megnyitotta a *gyermek-váróterm et*, amelyeket ezer és ezer, gyermekkel utazó szülő vesz igénybe havonta, s dehogy mondana le az általuk nyújtott kényelemről és higiéniáról.

Egy órát töltöttünk a Keleti pályaudvar gyermekvárótermében. Ugy hisszük, eleg lesz, ha egyszerűen leírjuk, amit láttunk, minden megjegyzés nélkül, mert az önmagáért beszél.

Napi száz vendég

A belépőket hófehér köpenyes gondozónő fogadja. Beírja nevüket egy naplóba, majd — miközben barátságosan tájékoztatást nyújt a házirendről, az igénybe vehető szolgáltatásokról — bekiséri őket a váróterembe. Amikor ott jártunk, *Könczöl Ferencné* volt szolgálatban. Huszonhárom éve dolgozik a vasútnál, s ezen belül — mint mondja — tíz éve ebben a „szakmában".

Kérdésünkre közli, hogy az átlagos *napi forgalom száz személy*. A termet és mellékhelyiségeit hetenként fertőtlenítik, havonta orvosi ellenőrző vizsgálat van. A szabályzat szerint *legfeljebb 6—8 éves gyerekekkel lehet csak itt várakozni*, de kivételes, indokolt esetben ezt 14 évesnek is megengedik. Hozzáteszi még, hogy tapasztalata szerint a gyermekek és felnőtt kísérőik egyaránt jól érzik magukat náluk, de *a helyiségek néha szűknek bizonyulnak a forgalomhoz*. Szerényen figyelmeztet bennünket: nehogy azt higgyük, a feladata kimerül a felügyeletben, s az irányításban, mert a gondozónőnek mindenben, amiben szükségesnek látja, segítenie kell a mamákat. Nemcsak egészségügyi tanácsokkal, *de gyakorlatilag is, hogy a kicsikék minél otthonosabban érezzék magukat.*

A váróterem valóban nem valami tágas helyiség, de igen hangulatos, s a célnak megfelelően van berendezve. A falakat ismert mesék jeleneteit ábrázoló *színes festmények* díszítik, benne alacsonyabb lábú asztalok, székek, egy-egy hintaszékszerűen kiképezve, s *két tarka hintaló* az apróságok szórakoztatására. Egyéb játékok, könyvek nincsenek, ezeket, mint *bacilusterjesztőket* orvosi tilalom számúzte a váróteremből. Két *járókát* is tettek be a tipegők számára. Van ezenkívül *diavetítője* is, a *vöröskereszt ajándéka*, amivel rövid, népszerű egészségügyi felvilágosító filmeket szoktak bemutatni.

Még praktikusabb és sokkal hiánytalanabb berendezéssel dicsekedhetnek a mellékhelyiségek. *A hálószobában* két rácsos gyerekágy, ragyogóan tiszta huzatú ágyneműkkel, gyapjútakarókkal, s külön szétnyitható faléces heverők a nagyobb gyerekek, vagy a felnőtt kísérő éjszakai pihenésére. A *fürdőszobában* fehér zománcos babakád tiszta törülközőkkel, szivacscsal, körömkefével. *(De szappan nincsen!)* Fregoli is van a fürdőszobában, hogyha hirtelen ki kell mosni a mamának a pelenkákat, legyen hol megszáríthassa. Egy egyágyas szobácska áll az utas rendelkezésére a fertőző beteg gyerek elkülönítésére. Mindenre gondoltak, még fertőtlenítő szerre is.

A konyhában gázrezsó az ételek felmelegítésére, a leginkább használatos edényekkel, s jégszekrény is van benne a nyári melegebb időkre. S persze hideg-melegvizes mosogatómedence.

Külön mosakodóhelyiséget rendeztek be az apró utasoknak, kis alacsony mosdótálakkal, aprócska vécékkel és zuhanyozóval. Természetesen itt is hideg-melegvíz-szolgáltatás van.

Elégedett utasok

Hálás és megelégedett is mindenki, aki itt megfordul. A tizennégy esztendős *Balázs Ilona* a Duna mellől. *Hartáról* jött, s *Csehszlovákiába* utazik rokoni látogatásra. Anyuka betegeskedik, apuka dolgozik, nincs aki elkísérje. Délelőtt 10 órakor érkezett ide, s az éjszakai gyorssal utazik, mert közben ide kell érkeznie egy kis barátnőjének is *Bajáról*, akivel együtt mennek majd tovább. Nyugodtan elengedték hazulról, mert a szülei tudják, hogy itt, a Keleti gyermek-váróteremben jó helyen, biztonságban lesz, hisz már ki-korában is nemegyszer ide jöttek vele, ha a körülmények úgy hozták.

Egy kismama, aki a fővárosban kisebb műtéten esett át, éppen szoptatja gyermekét, az öthónapos Attilát. Hazafelé készülnek Kunszentmiklósra. Anya és gyermeke láthatóan kitűnően érzik magukat, akárcsak odahaza.

Nem is csoda, ha a kisgyermekes utasok örömest jönnek ide és szívesen tartózkodnak itt: olyan nyugodt, békés hangulat árad szét a helyiségen, olyan az egész, mint egy kedves családi otthon.

Kósa Lajos

A szülők felelőssége

Nálunk, a szegedi nevelőintézetben 325 növendék tanul. Vasutas szülők gyermekei valamennyien. Államunk messzemenően gondoskodik róluk, hiszen egy növendék havi ellátása 1200 forintba kerül, míg az átlagos térítési díj csak 160 forint. Az a nagy kedvezmény és segítség, amit a MÁV nevelőintézetek nyújtanak, egyáltalán nem jelenti azt, hogy a szülők ne segítsék gyermekük nevelését.

Sokan úgy gondolják, hogy nem kell törődniük intézetben levő gyermekükkel, hiszen ott vannak a nevelők, mindent elintéznek. Úgy gondolják, majd, ha véget ér a tanév, akkor ők is foglalkoznak a gyermekkel. Helytelen ez a felfogás.

A szülők felelőssége a nevelésben nem szűnik meg azzal, hogy a gyermek átlépte intézetünk küszöbét.

Számos eset bizonyította, hogy intézetünk aktív kapcsolata a szülőkkel segíti a nevelést, és a növendékek tanulására kedvező hatással van. Ezt meg sajnos nem minden szülő érti.

Az idei tanév elején kértük a szülőket — főleg az új növendékekét —, hogy gyermekeiket kísérjék el az intézetbe. A nevelő tanár ezáltal megismerhette volna növendéke családi körülményeit, addigi szokásait. Nem minden szülő teljesítette kérésünket. Ma is sok olyan I. osztályos növendékünk van, akinek szüleit nem ismerjük. A havonta egyszer tartott szülői értekezleteknek az volna a céljuk, hogy a szülők év közben is tartsák a kapcsolatot gyermekükkel, az intézettel.

Gyakran szükségünk van a szülők segítségére.

Előfordul, hogy nem értjük egyik-másik növendék hirtelen változását, tanulmányi hanyatlását. A szülők segítségével rendszerint sikerül kideríteni, hogy a növendéket például a legutóbbi otthon tartózkodása alkalmával érte-e olyan érzelmi sérülés, amely kihatott később iskolai és intézeti magatartására is.

De mit tegyünk az olyan esetekben, amikor a már két-három éve intézetünkben tanuló növendékek szüleivel még nem sikerült megismerkedni? A nevelők rendszeresen levelet írnak a szülőknek az intézetben történtekről, gyermekük fejlődéséről. Ilyenkor elvárnánk, hogy néhány sorban legalább nyugtázzák a levelet.

Tavaly történt, hogy az egyik növendékkel sok baj volt. Nem tanult, szeretett elcsavarogni, és második osztályos létére gyakran cigarettázott. Nevelője a tanév folyamán hat levelet írt a szüleinek, de választ egyre sem kapott. Nem jöttek el látogatásra sem. A gyermek megbukott, és a pótvizsgája sem sikerült. A szülő csak akkor kapott észbe, amikor fiacskája közölte vele: „Édesapám, ismét a II. osztályba iratkoztam!"

Hatványozottan érvényesül a szülők felelőssége a szünidőben.

Helytelen, ha a szülő ezt mondja gyermekének: „Egész évben úgyis sokat tanulsz fiam, most csak szórakozz, pihend ki magad!" — közben nem törődik azzal, hogy gyermeke milyen társaságba jár, mivel tölti idejét. Van olyan növendékünk, aki szünet után elmondta, hogy rendszeresen mulatni járt, és csak a hajnali órákban kellett hazamennie. Az is előfordult, hogy szünidő végén töménypszeszt hoztak magukkal egyes növendékeink. Tavaly decemberben a II. osztályos B. K. szilvapálinkával és likőrrel tért vissza az intézetbe. Sajnos, csak az üres üvegeket találtuk meg nála... Félévkor ez a gyerek alig ért el gyenge közepes eredményt, bár képességei alapján sokkal jobb bizonyítványt szerezhetett volna.

Ugy hiszem, ez a néhány példa is meggyőzően mutatja, hogy a szülők felelőssége egy percre sem szűnik akkor sem, amikor gyermekük a nevelőintézetben van.

Az intézettel és a gyermekükkel fenntartott kapcsolat elősegíti közös célunkat.

feladatunkat: a gyermekek nevelését, tanítását. Szülői értekezletre mindig szeretettel várjuk növendékeink szüleit. Azoktól, akik nem tudnak eljönni, azt kérjük, hogy hogy levélben keressék meg gyermekük nevelőjét.

Szentirmai László
nevelőtanár, Szeged

A vasutas természetjárók fotokiállítása

A *Lokomotiv Természetbarát Egyesület* elnöksége az idén harmadszor rendezte meg a vasutas természetjárók fotokiállítását. A bíráló bizottság a beérkezett fekete-fehér képekből 120, a színes képekből 13, a diapozitív képekből pedig 50 darabot fogadott el. A legjobb felvételek kiválasztása nem volt könnyű dolog, mert az idei kiállításra meglehetősen sok jó kép futott be.

A fekete-fehér képek közül *Kovács Tamás* (budapesti osztály) *Végtelen hómezőn* című képe nyert első díjat; a második díjat *Bíró Klára* (budapesti osztály) *Szürke sikátor Prágában* c. képe, a harmadik díjat *Bártfai Árpád* (vasúti főosztály) *Salgóvári kilátás* c. képe nyerte. Ezenkívül tíz kép szerzője kapott elismerő oklevelet.

A színes képeknél *Bíró Klára Elmúlás* című képéért és kollekciójáért első díjat kapott. A második díjat *Kovács Tamás Kék és fehér* c. képe, a harmadik díjat *dr. Lévay György* (vasúti főosztály) *Naplemente előtt* c. képe nyerte, két képet oklevéllel díjaztak.

A diapozitív képek díjai a következőképpen oszlottak meg: *1. Dr. Sturman Zoltán* (miskolci osztály) *Mészégető*. *2. Bacsa Ferenc* (vasúttervező osztály) *Barlangban*. *3. Trencséni Zsigmond* (vasúttervező osztály) *Ebéd a tetőn* c. képe kapta. Ezenkívül öten kaptak elismerő oklevelet.

A kiállítást, amely február 19-ig lesz nyitva *Soproni József* a szakszervezet titkára nyitotta meg a vasutasszakszervezet Benczur utcai székházának földszinti klubtermében.

A párt irányítása a szakszervezetekben

A párt vezetése nélkül nincs munkáshatalom, nincs szocializmus. — Miért? Azért mert csak a párt rendelkezik olyan eszmei iránytűvel, amelynek segítségével legyőzhetjük a menetközben felmerülő akadályokat és a párt vezetésével felépíthetjük hazánkban a szocializmust, majd a kommunizmust.

Ezért fontos, hogy a párt irányítása érvényesüljön a szakszervezetekben. Emlékszünk az ellenforradalom idején a párt vezető szerepének tagadásával ingatták meg népi demokráciánkat. Ezt azért is tehették, mert kihasználták azokat a hibákat, amelyeket a régi pártvezetők és a helyi pártszervek valójában elkövettek az egyes állami és társadalmi szervek pártvezetésének gyakorlásában.

Kétségtelen, a párt régi vezetése súlyosan hibázott, amikor nem aknázta ki a szakszervezeti mozgalomban rejlő lehetőségeket, amikor a támogatás, a vezetés helyett akadályozta a szakszervezeti élet fellendülését, a szakszervezeti munka kibontakozását. Megfeledkeztek Lenin tanításáról, hogy *„a szakszervezetek a kommunizmus iskolái"*, a legfontosabb tömegszervezetek, amelyek segítségével a párt legjobban valósíthatja meg a munkástömegekkel való kapcsolatát. A pártszervezetek gyakran megsértették a szakszervezetek szervezeti önállóságát is. Az ellenforradalom leverése óta tapasztalhatjuk, hogy az MSZMP Központi Bizottsága elutasította ezeket a hibákat és határozott intézkedésekkel gondoskodott megszüntetésükről.

Nem lehetünk függetlenek

E kérdés érintésénél látnunk kell azt is, hogy egyesek eltúlozták az említett hibákat és voltaképpen a szakszervezetek pártirányítása ellen támadtak. Egyesek a szakszervezetek függetlenségéről és semlegességéről kiabáltak. Nyilvánvaló képtelenség, hogy a szakszervezetek függetlenek lehetnek a pártól, hiszen a párt a munkásosztály szerves része, vezérkara, a szakszervezet pedig tömegszervezet, amely átfogja a munkásosztály hatalmas többségét. Hogyan lehetne független a szakszervezet a munkásosztály élcsapatától, az élcsapat politikájától, a szocializmus építésének politikájától? Az ilyen „függetlenség" reakcióssá változtatta volna a szakszervezeteket, annak pedig a dolgozók látták volna kárát.

Világosan kell látni, hogy a szakszervezetek a munkásosztály pártonkívüli önkéntes szervezetei, melyeknek megvan a maguk önálló szervezeti életük, demokráciájuk, alapszabályuk. De a szakszervezetek sajátos feladatainak jó végrehajtása, a párt politikájának helyes és jó közvetítése a tömegekhez nagymértékben függ attól, hogy a pártbizottságok, a pártalapszervezetek, az egyes kommunisták látják-e a szakszervezet jelentőségét, érzik-e a felelősséget a szakszervezet iránt, megadják-e számukra azt a segítséget és a vezetést, amit a mindenkori adott helyzet kíván.

Ismeretes, hogy a szakszervezetek a párt segítő és vezető tevékenysége nyomán jelentősen közreműködtek az ellenforradalom utáni politikai, gazdasági konszolidáció megteremtésében. Ha az ellenforradalom után ilyen fontos szerepük volt a szakszervezeteknek és komolyan tudták segíteni a párt politikai tevékenységét, akkor — túlzás nélkül állíthatjuk — *szerepük csak növekszik a szocializmus építése során is.*

Pártmunka a szakszervezetben

Ahhoz, hogy még eredményesebb legyen a szakszervezetekben folyó munka a kommunistáknak, különösen az alapszervezetekben dolgozó pártmunkások szemléletének változni kell. *A szakszervezetekben végzett rendszeres munkát is pártmunkának kell tekinteni*, ezt más pártmunkával egyenlő feladatként kell kezelni. Tehát minden szinten, ahol erre szükség van, lépjünk fel a szakszervezeti munka lebecsülése ellen. Ez a párt helyes politikájából adódó feladat, amely a szocializmus építése során kedvező körülményeket teremt a dolgozók mozgósítására, a tömegek politikai aktivitásának növelésére.

A párt vezetőszerepe tehát azt jelenti, hogy a kommunisták mindenhol segítsék és küzdjenek a párt határozatának, a párt politikájának végrehajtásáért. Ezirányú tevékenységüket kommunistához méltó meggyőző, példamutató munkával végezzék.

Bán István
szervezési és káderosztály vezetője

Lengyelországi útiélmények

III.

Krakkó

November 7-e. A középületeken vörös és vörös-fehér zászlókat lobogtatott az őszi szél. Krakkó még mindig őrzi a hajdani főváros jellegét. Varsó elpusztulása után szó volt arról, hogy Krakkó lesz újból a főváros.

Első utunk a volt királyi várhoz vezetett. Kicsit a budai várra emlékeztet. A belépőknek — a cipőre papucsot kell húzni, olyan nagy a műemléktisztelet.

A vár I. Zsigmond idejében a XVI. században épült. Itt a 98 szobában „szorongtak" a lengyel királyok. Egyik terem pompásabb, mint a másik. A falakat hatalmas méretű gobelin szőnyegek fedik.

III. Zsigmond barokk szobájának falát festett juhbőr fedi. A mennyezet a három elemet, vizet, tüzet és szelet ábrázolja. Az ítélkező és trónterem, lovasfelszerelések, drágakővel vert nyergek, páncélok, emlékeztetnek a régmúlt időkre.

A vártemplomban is sok az érdekesség. A királyok harangöntő versenyében kitűnt Zsigmond 18 tonnás harangja európai viszonylatban is egyedülálló.

Zakopane

Egész éjjel utaztunk. Reggel ugyancsak meglepődtünk, mert az állomáson 8—10 centiméteres hó volt. A pesti vékonytalpú cipőnk bizony alig állta a sarat. Busszal utaztunk végig a Tátra oldalán. Nagyokat nyög a motor, de húz. Itt-ott faházikók kapaszkodnak a hegyoldalban. Hatalmas felhő állja utunkat. Minden elsötétül... Aztán újból szemünk elé tárul a pompás panoráma, az aranysárgába öltözött természet.

Egy hegyi patakocska a maga ásott völgyben ereszkedik le a csúcsról. Két oldalt magas fenyők vigyázzák útját.

Morskie-Oko a végcél következett. A vidék szépsége minden képzeletet felülmúl. Hegyóriások tartják ölükben a tengerszemet. Fekete a tó tükre, mint az éjszaka. Morskie-Oko, innen ered a neve. A hatalmas víztömeg itt az 1400 méteres méteres magasban a természet csodája.



Krakkói városrészlet

Újból Varsó felé

Ismét éjjel utazunk. De most már visszafelé Varsóba. Hajnalban — valahol a fővonalon járhattunk — volt alkalmunk a frissen mozgó lengyel vasúttal megismerkedni, amikor a villanygép belehúzott a 120 kilométeres sebességbe.

★

Búcsúestére készülődtünk. A PKP igazgatóság kultúrtermében vártak barátaink. Függetlenül a sok jótól, amivel roskadásig rakták az asztalokat, egy nagy meglepetésben volt részünk. A lengyel vasutas zenekar magyar nótákat muzsikált, amikor beléptünk. Heteken keresztül készültek erre az estére. Lengyel és magyar népdalok és táncdalok közben barátkoztunk és köszöntük meg Miroszka aszszonynak, Eduárdnak és Paulnak a barátságát, és segítségét.

Gergely József

SZOVJET NEMZETKÖZI NAGYMESTER SZIMULTÁNJA

Lilienthal, szovjet nemzetközi nagymester február 19-én, délután 5 órakor 30 táblás szimultánt játszik a szakszervezeti központban vasutas sakkozókkal. A szimultánon részt vesznek a BVSC, az Igazgatóság, a Törekvés, a Testvériség, a Nyugati és a Vasútépítők sportkörének sakkozói.

Mit várhatunk NB II-es labdarúgó-csapatainktól a tavaszi fordulóban?

Az 1961—62-es bajnoki évadban hét vasutascsapat szerepel a labdarúgó NB II-ben. A Debreceni VSC, a Miskolci VSC, a Ceglédi VSE és a Szolnoki MÁV a Keleti, a Szombathelyi Haladás, a BVSC és a Soproni VSE pedig a Nyugati csoportban küzd a bajnoki pontokért. A hét csapat az őszi bajnoki idényben — kivéve a Szolnoki MÁV csapatát, amely az előző évben nyújtott kitűnő teljesítmény után, 13 ponttal a 11. helyen kötött ki —, a várakozásnak megfelelően szerepelt.

A tavaszi bajnoki idény február 25-én kezdődik. Mit várhatunk a hét NB II-es vasutas-csapattól? Kezdjük talán a bajnokjelöltekkel.

Debreceni VSC

A debreceni szurkolók megelégedéssel fogadták, hogy a DVSC labdarúgó-csapata az őszi idényben szerzett hárompontos előnyével az első helyet foglalja el a Keleti csoportban. A megszerzett 22 pont mellett a csapat támadójátékának erősségére vall, hogy a debreceni ötösfogat rúgta a legtöbb gólt a labdarúgó NB II. őszi idényében. A kapott gólokat figyelembe véve azonban már közel sem mutat ilyen kedvező képet a merleg. A 44 adott góllal szemben 20 gólt kaptak.

A tavasszal elsősorban a védőmunkára kell nagyobb súlyt helyeznie az együttesnek. Persze, ha a csapat újból vissza akar kerülni az NB I-be, a támadójátékot is tovább kell javítani és a játékosok erőnlétét is növelni kell, mert minden bizonnyal küzdelmes mérkőzések várnak rájuk.

A DVSC január 4-e óta hetenként ötszöri edzéssel készül a tavaszra. Az első hetekben jobbára a szabadban folytatták az alapozást. Január végétől pedig már hétközben és vasárnap barátságos mérkőzések is szerepelnek a felkészülés programjában.

Szombathelyi Haladás

A népszerű szombathelyi csapat 26 ponttal, 38:8-as gólaránnyal a második helyen végzett a Nyugati csoportban. Az őszi elsőséget meglepetésre a Székesfehérvári Vasas szerezte meg 27 ponttal, 32:5-ös kitűnő gólaránnyal. Ebből is látszik, hogy nem lesz könnyű dolguk a szombathelyi labdarúgóknak. Bár elfogultság nélkül állítjuk, hogy a Haladás nagyobb játékerőt képvisel vetélytársánál, és szemre is korszerűbb futballt játszik. Mivel azonban közismert tény, hogy a labdarúgásban semmi sem lehetetlen és ma már a technikás játék is csak akkor érvényesül, ha megfelelő erőnléttel párosul, a Szombathelyi Haladás játékosainak is úgy kell felkészülniük a tavaszi idényre, hogy a 90 percet végig tudják haitani. Valahogy úgy, mint ahogy ezt az őszszel a BVSC ellen rangadón látták.

A szombathelyi együttes is január elején kezdte el az alapozást. Mint értesültünk róla, a játékosok jó erőben vannak és a vezetőkkel, a város szurkolóival együtt bizakodva néznek a bajnokság második felideje elé.

BVSC

A Nyugati csoportban a budapesti vasutasok a harmadik esélyesei a bajnoki cím megszerzésének. A BVSC együttesét a Székesfehérvártól három, a Szombathelytől pedig mindössze két pont választja el. S ami a legfontosabb, játéktudásban sem maradnak alul ellenlábasaiknál. Sőt, az őszi idényben kulturáltabb futballt játszottak az első helyezett Székesfehérvári Vasasnál. Ha a tavaszi idényben tovább javul a csapat támadó játéka és a csatárok jobban kihasználják a kidolgozott helyzeteket, az őszi évadnál eredményesebben szerepelhetnek.

A BVSC január 11-én kezdte meg az alapozást. A keretből hiányzik Rajna II., a tehetséges, fiatal balszélső, aki időközben tűnyleges katonai szolgálatra vonult be. A csapat többi játékosa jó erőben van. Különösen örvendetes a fiatalok biztató fejlődése.

Miskolci VSC

A csapat 17 ponttal, 26:12-es gólaránnyal, a bajnoki tablázat ötödik helyén kötött ki az őszi fordulóban. A miskolci vasutasok és a csapat vezetői a tavasszal többet várnak az együttestől. Bár a játékosok közül Tóth és Marosi sérült, Osváth pedig bevonult katonai szolgálatra, mégis remélik, hogy több pontot sikerül majd szereznünk, mint az ősszel.

Egyébként a Miskolci VSC is január 4-én kezdte meg a felkészülést. Újság még, hogy Károlyi József, az egykori válogatott kapus vette át a csapat intézői teendőit.

Ceglédi VSE

A megfiatalított ceglédi vasutascsapat a nyolcadik helyen végzett az őszi idényben. A vezetők elégedettek a helyezéssel. Bizonyos fokig ez érthető is, hiszen a fiatalok még nem illeszkedtek be teljes egészében az első csapatba. A vezetők azt szeretnék, ha a tavaszi fordulóban is sikerülne 15 pontot szereznünk. Ez elég lenne ahhoz, hogy a középcsoportban foglaljanak helyet.

A CVSE is január első felében kezdte el az alapozást. Sajnos, a csapatból hiányzik Kaltanecker kapus. Kellemetlen sérülése miatt egy ideig nem számíthatnak rá. S mivel a fiatal Cékus katonai szolgálatot teljesít, ismét a 40 éves Madarasinak kell védeni a csapat kapuját.

Szolnoki MÁV

Mint már említettük, a csapat a várakozáson alul szerepelt az őszi fordulóban. Ebben kétségtelen része van annak, hogy az őszi katonai bevonulások miatt bizonyos fokig gyengült a csapat. Rozmist, a tehetséges fedezetjátékost például a Bp. Honvéd igazolta. A Szolnoki MÁV vezetői remélik, hogy a tavasszal a csapatnak már jobban megy a játék és sikerül néhány helyet feljebb jutniuk.

A szolnoki labdarúgók is január eleje óta készülnek a bajnoki rajtra. A jelek szerint az erőnlettel nem lesz különösebb baj. Ez pedig a lelkes fiatalokból álló csapatnál biztosíték arra, hogy a tavaszi idényben jól szerepelnek.

Soproni VSE

A helyezést illetően, az újonc soproniak nem állnak rosszul. A jó kezdés után kissé visszaesett a csapat, de 13 ponttal így is sikerült kiharcolniuk a 11. helyet. Ezzel a tavaszi forduló végén is elégedettek lennének a vezetők. Csakhogy ebben a csoportban ez nem lesz könnyű feladat. Ha nem igyekeznek, a kiesés elleni harcban könnyen elvérezhet a csapat.

★

Dióhéjban így áll a helyzet a hét NB II-es vasutas-csapat házatáján. Ha csapatainknak sikerül a tavaszi fordulóban erősíteniük, akkor bízhatunk benne, hogy az ősszel ismét szerepel vasutas-csapat az NB I-ben. S ha minden jól megy, kieső vasutas-csapat sem lesz.

Visi Ferenc

Budapesti Kilián-mérleg

A vasutasszakszervezet budapesti bizottsága a közelmúltban megvizsgálta, hogy *a budapesti vasúti szolgálati helyeken és üzemekben*

milyen eredményt értek el a Kilián testnevelési mozgalomban.

A mérleg érdekes képet mutat. Azoknál az üzemeknél, ahol a szakszervezeti bizottság, a KISZ-szervezet és a sportkör vezetősége összefogott, számos dolgozó rendelkezik Kilián-könyvecskével. Első helyen *a Landler Járműjavítót, a Vasúttervezőt és az Északi Járműjavítót kell megemlíteni.* A *Landlerban* például 211 fiatalt tartanak nyilván a *Kilián*-mozgalomban. Közülük eddig 83-an már megszerezték a vasjelvényt. A *Vasúttervezőknél* 180, az *Északiban* 128, a *Nyugati-pályaudvaron* több mint 100, a *MÁV Gépjavító Vállalatnál* 78 dolgozó vesz részt a Kilián-mozgalomban, hogy csak néhány példát említsünk.

A *BVSC* is megvizsgálta, hogy szakosztályaiban hány fiatal rendelkezik *Kilián-könyvecskével.* Eszerint

a BVSC-ben 440 a mozgalomban részvevők száma.

A 26 budapesti szolgálati hely között öt olyan is akad, ahol semmit sem tettek a mozgalomért. A BVKH-ban, a *MÁV Kórházban,* a *Hámán Kató fűtőben,* az *Egészségügyi Kutató Laboratóriumban* és a *számviteli főnökségen* 1961

május elseje óta egyetlen dolgozót sem tudtak megnyerni a mozgalomnak.

A többi 21 szolgálati helyen, beleértve a *BVSC-t* is, nyolc hónap alatt *2131 dolgozó neve került be a nyilvántartási füzetbe.*

★

Két új szakosztállyal — torna és kézilabda — gyarapodott a közelmúltban a BVSC. A tornászoknál máris nepes a család. A többszörös válogatott Kertész Aliz több mint harminc fiatal tornászlannyal foglalkozik. A szakosztály az Erzsébet királyné úti általános iskola tornatermében tartja edzéseit. A kézilabdázóknál is női versenyzők alkotják a szakosztályt.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Müller János, dr. Horváth Károly, Varga Károly, Budapest; Cserháti József, Szirmai László, Szeged; Markos József, Zalaegerszeg; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Várnai László, Leiti Ferenc, Pécs; Fekete László, Miskolc; Bognár Károly, Tapolca; Pintér Lajos, Vácrátót; Behán Rózsa, Kazincbarcika; Bódogh Mihály, Dombóvár: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Szentgáli István, Gyöngyös: Írása már nem aktuális. Kérjük, írjon a választás legfrissebb eseményeiről.

Stáhl Károly, Várpalota: Köszönjük figyelmességét. Ugyanerről a témáról munkatársa is írt, az ő levelét közöltük.

Bódogh Mihály, Dombóvár: „A vonaton" c. írása érdekes, de nem konkrét.

Barna György, Csorvás: Levelét az illetékeshez továbbítottuk.

A Hivatalos Lapból

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

4. számból: 100 853/1962. I/2. B. Vállalati alkalmazottak prémiumrendszere 1962. évre.

100 937 1962. I/2. B. A munkaközvetítő irodák felállításáról, működéséről és a kötelező munkaközvetítésekről szóló utasítások kiegészítése.

6. számból: 101 141/1962. I/2. A szolgálati idők beszámítására vonatkozó rendelkezések módosítása.

100 419/1962. I/3. A. Pályázati hirdetmény a MÁV nevelőintézetek 1962/63. tanévi felvételeire.

Petőfi-est Dombóvárott

Dombóvárott a napokban mutatkozott be az első irodalmi színpad. A tolnai színjátszók jöttek el, hogy fejlesszék Dombóvár közönségének irodalmi érdeklődését, megkedveltessék az irodalmi színpadot.

Sikeres volt a bemutató. A vártnál is többen voltak kíváncsiak a Petőfi verseket szavaló színjátszókra. Most minden remény megvan arra, hogy a dombóvári színjátszók által szervezett irodalmi színpadnak is lesz majd közönsége, ha elérkezik a bemutatkozó előadás napja.

Bódogh Mihály

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** szoba, konyha, éléskamra lakásomat (a konyhában gáz) Rákospalotán v. Budapesten IV., VII., VIII., IX., XIII. kerületi lakossal, akinek a házfelügyelői állás is megfelel. Herczegh István. Bp. VI., Dessewffy u. 35. fsz. 1.

— **Szombathelyi kétszobás** összkomfortos MÁV-lakásomat elcserélném budapesti hasonlóra, esetleg kisebbre. Érdeklődni: 353—900/175 mellék, 7.30—16 óráig, Makai.

— **Egy szoba, hallos, belterületi** társbérleti MÁV szolgálati, különbejáratú lakást elcserélnék hasonlóra vagy önálló lakásra nem MÁV-házban, megegyezéssel. Érdeklődni: Bp. VI., Rudas László u. 89. házfelügyelőnél (16 óra után telefonon: 310—627).

HÍREK

Egy garázda vasutashoz

Ott ültünk az Utasellátó éttermében. A cigány húzta... Szóval bizsergették az ember vérét! Ilyenkor könnyen megjön az emberek kedve. Ez rendjén is volna! Mulattak és fognak is mulatni mások is: én is, te is, ő is — de hogyan, az nem mindegy!

Az étteremben mindenki Önt nézte, Önt, aki mindenkit druszájának és kedves ságorának titulált. a kenyeres kisasszonyt pedig öreganyámnak szólította. Harsogott, hangos volt, mint a hajnali kanász kürtje. Sapkáját, amely csáléra állt, a világért le nem vette volna. Amikor szívbemarkolót játszott a cigány, nagyot rikkantott. Aztán feldőlt egy pohár...

Ez az egész „ereszd el a hajam" cigányozás, virslievés, a sok druszával és megannyi ságorral, az öreganyámnak nevezett kisasszonnyal, a pohárfeldöntés, az elnyújtott, bánatos rikkantások vasutas egyenruhában történtek. Bizony, egyenruhában. S ezzel nemcsak saját magára, hanem az egész vasutas társadalomra szégyent hozott.

Vagy talán Ön még nem tudja, hogy az egyenruha mire kötelezi viselőjét?

— lyf —

— **475 állandó olvasója van** a debreceni járműjavító üzemi könyvtárának. A szocialista brigádok tagjai és a József Attila olvasómozgalom részvevői a leggyakoribb vendégek. A könyvtár az elmúlt évben 10 ezer kötetet kölcsönzött.

Első helyen végeztek a múlt év második felében a MÁV Autófuvarozási Főnökség dolgozói a „Vezess baleset nélkül" mozgalomban. Ezzel másodízben nyerték el a BM Budapesti Rendőrfőkapitányság közlekedésrendészeti osztálya által adományozott vándorzászlót.

— **Ipari televíziót helyeztek üzembe** az elmúlt napokban a prágai főpályaudvaron. A televízió, amely elsősorban a vonatmenesztő forgalmi szolgálattevő munkáját segíti elő, nagyszerűen bevált.

— **Radioaktív vasúti biztosító.** A találmány Japánban született. A mozdony alsó részén sugárforrást helyeznek el, a vasúti keresztezések előtt pedig Geigerszámlálót a sinek alá. Mihelyt a sugárforrás elhalad felette, működésbe lépnek a vasúti jelzőlámpák.

— **Orosz nyelvtanfolyam indult** kezdők részére a debreceni járműjavítóban. A tanfolyamot az üzem MSZBT szervezete kezdeményezte.

— **Az elkövetkezendő években villamosítják a Prága—Varsó közötti, 778 kilométer hosszú fővonalat.** Ez lesz az első olyan villamosított vonal, amely a KGST országok között létesül.

— **Operahangversenyt rendez** február 17-én a Nagykanizsai MÁV Kultúrotthon kórusa, a város művelődési házában. A hangversenyen a vasutaskórus mellett fellép a Postások Központi Ének- és Zenekara Hámori László vezényletével. Fodor János Kossuth-díjas, az Állami Operaház tagja. Kemenesi Sarolta, a Postás Operastúdió szólistája.

— **Munkásvédelmi versenyt kezdeményeztek** a szocialista brigádok között a szombathelyi járműjavító V-ös szakszervezeti alapszervéhez tartozó szocialista brigádck. A verseny, amelyet negyedévenként értékelnek, az év végéig tart.

— **A közelmúltban három alkalommal rendezett műsoros estet** a budapesti nyugdíjas vasutasok részére a szakszervezet budapesti bizottsága. Az előadásokon több mint ezer nyugdíjas vett részt.

— **Eredményesen tevékenykedik az üllői vasutasok kultúrcsoportja.** Legutóbb a község kultúrtermében a „Jobb mint otthon" c. zenés vígjátékot mutatták be. A kulturális élet fejlesztésére a szakszervezeti bizottság segítségével egy vasutasklubot hoztak létre, ahol a szórakoztató előadások mellett ismeretterjesztő előadásokat és varrótanfolyamot is terveznek.

— **Nagy érdeklődés mellett tartották** meg idei első termelési tanácskozásukat a zalaegereszegi vasutasok. Az állomásfőnök beszámolóját, amelyben a múlt év második felében végzett munkáról és az idei feladatokról volt szó, élénk vita követte.

— **Macskákat keres megvételre a** Magyar Tudományos Akadémia gyógyszerkutatási osztálya új gyógyszerek kivizsgálásához. Minden 2 kilogrammon felüli macskáért 40 Ft vételárat fizetnek. Előzetes megbeszélés szóban vagy írásban Borbély Lajosné ügyintézőnél. Cím: Magyar Tudományos Akadémia gyógyszerkutatási osztálya, Bp. VIII. Üllői út 26.

Cikkünk nyomán...

Lapunk 1961. december 16-i számában *„Váltóőrhelyet kérnek"* címmel közöltük *Lesencetomaj* állomás dolgozóinak problémáját, akiknek sok gondot okoz a váltóőrhely hiánya. Az írás nyomán levelet kaptunk a szombathelyi igazgatóságtól, *Székely József* műszaki főtanácsostól, az igazgatóság helyettes vezetőjétől. Értesít bennünket, hogy beruházási hitelükből eddig ugyan nem tudták megvalósítani a kért építkezést, de *a lesencetomaji dolgozók problémáját állandóan napirenden tartják* és ha tehetik rögtön intézkedni fognak. Remélhetőleg az intézkedésről *még 1962-ben beszámolhatunk lapunk hasábjain.*

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41
Telefon: városi: 424—184, üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII. Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Figyelemre méltó kezdeményezés

A BVSC férfi kosárlabdázói az NB I. tavaszi mérkőzéseire való felkészülést összekötötték a Kilián jelvényszerző versennyel. Főként olyan vidéki városokban vendégszerepelnek, ahol NB I-es, NB II-es csapat nincs, így a sportág népszerűsítése és a szakmai fejlődés szempontjából is jelentősek ezek a mérkőzések.

Eddig *Törökszentmiklóson, Debrecenben, Szolnokon* és *Esztergomban* játszottak a BVSC kosárlabdázói.

A bajnoki rajtig még *Tatabányán, Komáromban, Esztergomban, Salgótarjánban, Szekszárdon, Sopronban, Győrött, Csornán* és *Székesfehérvárott* szerepel a BVSC férfi csapata, valamint Budapest ifjúsági vasutas férfi válogatottja.

KERESZTREJTVÉNY

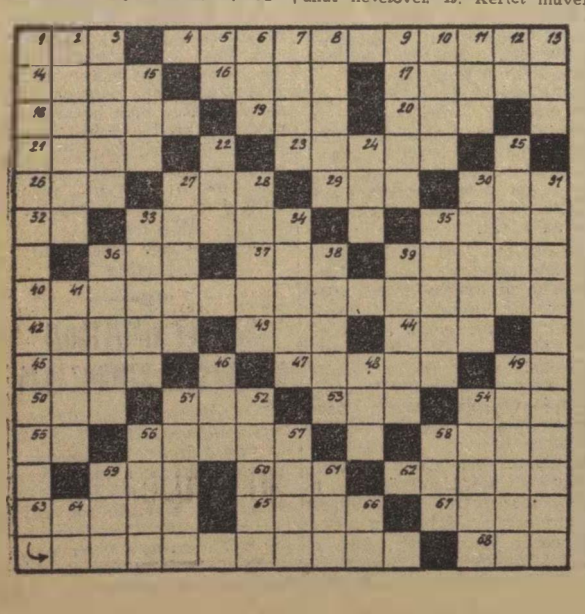
Vízszintes: 1. Latin üdvözlés 4. Hat ilyen hivatala van a MÁV-nak. 14. Ruhát készít. 16. Legelől. 17. Rákóczi korabeli országgyűlés. 18. Német—lengyel határfolyó. 19. Keverve ont. 20. Lakoma. 21. Ilyen veréb is van. 23. Német kikötőváros. 26. Kastélyban van. 27. Üzemi bizottság, fon. 29. Mai keverék! 30. Tajték. 32. Tóth Zoltán. 33. Vízet. 35. Vörösmarty dala! 36. Hangtalan Tell. 37. Találat a vívásban. 39. Túlzsesít. 42. Mangán, kén, ezüst vegyjele. 43. S. N. U. 44. Tiz keverve. 45. Nem azon. 47. Erdei állat névelővel. 49. Kertet művel. 50. Kérdőívek első szava. 51. Francia terrorszervezet. 53. Magyar Tudományos Akadémia. 54. Nyugati hírügynökség. fon. 55. Kimondott betű. 56. Kihalt indogermán nép. 58. Magyar Nők Országos Tanácsa. 59. Híres építész család, fon. 60. Húz. 62. Francia terrorista. 63. Hírközlő szerv. 65. Esőn áll. 67. Bibliai név. 68. Enapi.

Függőleges: 1. A vasutasok legfőbb tennivalója (folyt. a vízsz. 40. és a függ. 31. sorokban!) 2. Régi foglalkozást üz. 3. Innen indult. 5. Kimondott betű. 6. Női hang. 7. Egyik művészeti ág. 8. Közmondás görögül. 9. Primitív népek törzsi jelvénye. 10. Kétszer is ugyanaz a fém. 11. Gléda. 12. Juttat. 13. Felemelt zenei hang. 22. Fejér megyei község. 24. Álló film. 25. Egy leányé. 27. Verés. 28. Idős. 30. Egyik mérték. 33. Surran. 34. Ismerne. 35. Spanyol énekes. 36. Vissza: nem nyer. 38. Vihar németül. 39. Erkölcstan. 41. Nem szép tulajdonság. 46. Vízben él. 48. Helyhatározó. 49. A szónoklattanban szóalapzat. 51. Ollóval kivág. 52. Kietlen. 54. Nem kedveltem. 56. Egyiptomi madár. 57. Becézett női név. 58. Egymást előző betűk. 59. Igyad. 61. N. I. N. 64. Rag. 66. Káté.

Beküldendő: függőleges 1. és folyt. a vízsz. 40. és függ. 31. sorokban. **Beküldési határidő:** március 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Ezerhuszonkettes MT. —SZOT határozat.

Könyvet nyertek: Simon János VI. oszt. tan., Balatonszentgyörgy, Vasút u. 22., Labancz Zoltán Adács, Hétvezér u. 12/a., dr. Harsági László Bp., VII., Dózsa Gy. u. 58. I. 3.



HÓFÚVÁS



— *Minek köszönhetjük a támogatást?*
— *Tudja, ellenőrök vannak a vállalatnál és ha leáll a vasút, nem utaznak haza.*

HAJNALI JEGYVÁLTÁS



— *Egy katona- és egy gyerekjegyet kérek!*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

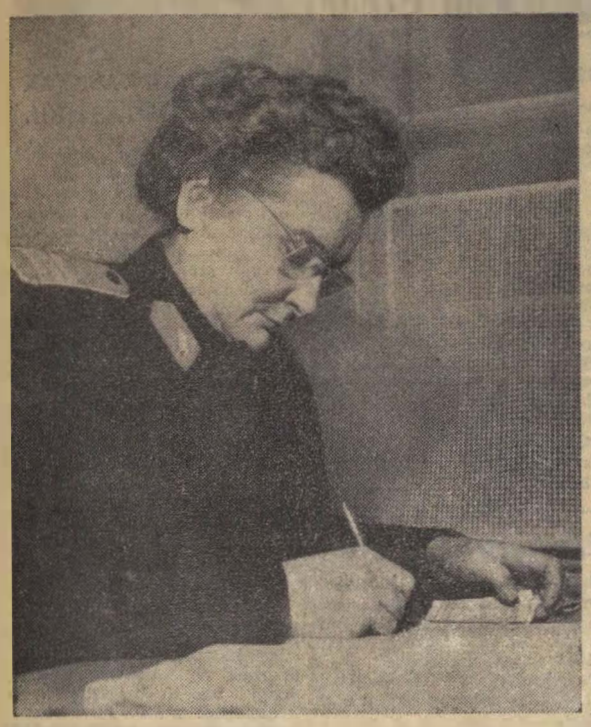
MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM, Ára 40 fillér 1962. MÁRCIUS 1.

MÁRCIUS 8:

Nemzetközi nőnap



Cseter Gyuláné fizetőpénztáros 21 éve dolgozik Pápa állomáson. Szorgalmas, lelkiismeretes munkájáért többször kapott dicséretet és jutalmat, egyizben pedig kiváló dolgozó jelvénnyel tüntették ki.

A háború ellen, a békéért folytatott harcban született meg több, mint ötven évvel ezelőtt a világ asszonyainak harcos összefogása. Ennek ma is eleven élő emlékét őrzi március 8-a, a nemzetközi nőnap.

„Ha az asszonyok nagy sokasága mélységes meggyőződésből magáévá teszi a jelszót: Harcot a háború ellen! — akkor a népek békéjét meg lehet menteni. Mert a nők nagy sokasága azon a napon, amelyen ezzel a jelszóval felsorakozik, legyőzhetetlen lesz" — mondotta Klára Zetkin 1910-ben a koppenhágai nemzetközi nőkongresszuson. S azóta a nők az osztályharcban is a férfiak méltó társainak bizonyultak.

Ma a nemzetközi nőnapra való felkészülést ismét a háború elleni küzdelem jellemzi. Korunk legfontosabb feladata a béke fenntartása. Ezért határozott úgy a Magyar Nők Országos Tanácsa, hogy a nőnapra való felkészülést a béke védelmének, a békés egymás mellett élés elvének tudatosítására, az általános és teljes leszerelésért folyó harcnak szenteli.

Hazánkban a felszabadulás óta változott meg a nők helyzete. Törvény biztosítja egyenjogúságukat a férfiakkal. Az egyenjogúságnak köszönhető, hogy a vasútnál is olyan munkakörökben találkozhatunk asszonyokkal, leányokkal, ami a múltban számukra elérhetetlen volt. A vasutas nők: jegyvizsgálók, pénztárosok, forgalmisták — szorgalmas, fegyelmezett munkatársak. A nemzetközi nőnap alkalmából nemcsak őket köszöntjük, hanem a vasutas feleségeket is, akik nehéz szolgálatot teljesítő férjüknek nyugodt otthont biztosítanak.

Bizonyos, hogy nagyon jól esik a nőknek az a szál virág, amelyet március 8-án a férfiaktól kapnak, de ez a kedvesség, figyelmesség elveszti értékét, ha nem párosul kellő megbecsüléssel. Ezt minden dolgozó nő megérdemli, akár mint a társadalom alkotó tagja, akár mint édesanya és élettárs.

Újabb szocialista brigádok Szegeden

Szeged állomáson tavaly kezdődött a nemes verseny a szocialista brigád cím elnyeréséért. Napjainkig az állomás dolgozóinak negyedrésze vesz részt ebben a versenyben.

Két szocialista brigádunk már kétszer, 16 brigádunk 86 taggal egyszer kapott szocialista brigád oklevelet. Legutóbb újabb 17 brigád nyerte el a kitüntető címet és kapta meg a vörös díszkötésű brigádnaplót. Rajtuk kívül még 12 brigád vesz részt a versenyben, de nem érte el a tervezett eredményeket. Az értékelés eredménye nem vette el kedvüket a további munkától, sőt látva a verseny komolyságát, újabb 13 brigád jelentkezett.

Bánfalvy Gyula
Szeged

Éber vasutasok

Február 6-án 15.45-kor indult *Mezőtúr* állomásról a 4667. számú tehervonat. A *Szolnok* felé induló szerelvény második kocsijának hátsó tengelye „kilépett" a sínekről. Már több mint 70 métert tett így meg a vonat, amikor a pálya mellett haladó *Reisz László* és *Csatári Mihály* pályafenntartási dolgozók, akik éppen a termelési tanácskozásra igyekeztek, észrevették ezt a súlyos műszaki hibát. Megállították a vonatot és ezzel megelőzték, hogy sokezerforintos kár érje a vasutat.

Éberségükért elismerést érdemelnek.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Már 18 szakszervezeti bizottságot újjáválasztottak Vas megyében

A szakszervezeti választások kellős közepén tartanak Vas megyében is. A megválasztásra kerülő 38 szakszervezeti bizottság közül eddig 18 választását bonyolították le.

A tervek szerint

— *Milyen tapasztalatokat hozott eddig a szakszervezeti választás?* — Erről érdeklődtünk *Szabadfi József* elvtárstól, a megyei bizottság titkárától.

— *Eddig eredeti terveink szerint folyik a választás* — mondta. — *A munkát Pintér János elvtárs vezetésével öttagú operatív bizottság irányítja. Megyei bizottságunk munkatársain kívül 15 társadalmi aktíva vesz részt a választások ellenőrzésében, segítésében.*

— *Milyen volt az előkészület?* — kérdeztük.

— *Lényegében már a múlt év közepén megkezdtük az előkészületeket azzal, hogy a vezetés szempontjából vizsgáltuk a szakszervezeti bizottságok munkáját. Ahol azt tapasztaltuk, hogy gyengén dolgozik a vezetőség, ott a hibákra felhívtuk a figyelmet.*

— *Használt-e ez a figyelmeztetés?*

— *Volt ahol igen, volt ahol nem...*

A továbbiakban elmondta *Szabadfi* elvtárs, hogy *Kőszegen* kijavították a korábbi hibákat és újra megválasztották a régi szakszervezeti bizottságot. A *celldömölki* szertárnál viszont nem használt a figyelmeztetés, ezért nem is választották meg újra az szb-titkárt. A választások általában rendben, nyugodt, bizakodó légkörben zajlottak le, csak egy helyen történt meg, hogy egy dolgozó demagóg és durva megjegyzésekkel próbálta befolyásolni a tagságot és megfenyegette a jelölő bizottságot. Az illető saját magát akarta az szb élére megválasztatni. Nem tudta félrevezetni dolgozótársait, s a választás itt is zavartalanul megtörtént.

Vas megyében is történt néhány szervezeti változtatás: kis létszámú szakszervezeti bizottságokat összevontak, elsősorban a pályafenntartási szakaszoknál. Ezenkívül megválasztják a pályafenntartási főnökségnél koordináló feladatokkal azt a szakszervezeti bizottságot, amelybe minden szakaszról delegálnak egy-egy vezetőségi tagot. Ez az szb. dönt majd olyan mindenkit érdeklő kérdésekben, mint az üdülési beutaló kiadása, segélyezési ügyek, jutalomosztás stb.

Nem marad el az egyéb munka sem

Fontos munka a vezető szervek újjáválasztása. Mégsem lenne helyes, ha a választások időszakában minden más kérdésről megfeledkezne a szakszervezet. Vas megyében nincs ilyen probléma. A megyei bizottság a választások mellett folyamatosan intézi az időszerű problémákat. Különös gonddal foglalkoztak a termelési tanácskozásokkal. A műszaki konferenciák megtartását is mindenütt ellenőrizték. A napokban fejezték be Celldömölk állomás szb-munkájának felülvizsgálatát és nyilvános megyebizottsági ülésen vitatták meg a vizsgálat tanulságait.

— *Megyénkben a választások mindenütt a szakszervezeti munka további javulásának jegyében zajlottak le, mert a pártszervezetek és a szakvonali vezetők is a lehető legtöbb segítséget adják szakszervezeti bizottságainknak* — mondotta beszélgetésünk végén *Szabadfi József*, a Vas megyei bizottság titkára.

Lőrincz János

Az igazgatóságok versenye

1961 negyedik negyedévének eredményei alapján a *szegedi igazgatóság* végzett az első helyen.

Annak előrebocsátásával, hogy az elérhető legjobb eredmény 100% — a tervekhez, illetve a célkitűzésekhez viszonyított havi eredmények összevont értékelése alapján — az igazgatóságok IV. negyedévi teljesítményei a következők szerint alakultak:

1. *Szeged* 70,6%,
2. *Budapest* 68,0%,
3. *Debrecen* 66,4%,
4. *Szombathely* 64,7%,
5. *Miskolc* 64,0%,
6. *Pécs* 62,8%.

A IV. negyedév kedvezőtlen eredményei a november hó közepétől az év végéig terjedő időszakban bekövetkezett jelentékeny visszaeséseknek tulajdoníthatók.

Az 1961. evi célkitűzések teljesítése alapján — vagyis éves viszonylatban — az igazgatóságok helyezési sorrendje a következő:

1. *Szeged*,
2. *Miskolc*,
3. *Budapest*,
4. *Pécs*,
5. *Debrecen*,
6. *Szombathely*.

A baráti együttműködés jegyében...

Somoskőújfalu nem tartozik az ország legforgalmasabb határállomásai közé. A vasutasoknak ennek ellenére bőven akad tennivalójuk. Különösen a nyári hónapokban élénk az állomás átmenő személyforgalma. Ebben az időben a naponta közlekedő három pár személyvonat valósággal ontja az utasokat. A belföldi személyforgalom télen nyáron egyenletes. A községből naponta 350—400 dolgozó jár Salgótarján üzemeibe.

A határállomás vasutasainak mégsem a személyforgalom, hanem a tranzitforgalom okozza a legtöbb gondot. Annál is inkább, mert a ki- és belépő tehervonatok nem egyenletesen érkeznek az állomásra. Vannak olyan hónapok, amikor tízezer fölött van az átmenő kocsik száma. Ezzel szemben olyan hónap is van, amikor csak háromezer kocsit kell továbbítaniuk. Ha sok a kocsi, bizony veszélyben forog a vonatok menetrendszerinti indítása. S ez mindkét határállomás eredményeit befolyásolja.

A két szomszédvár versenye

Somoskőújfalu és a szomszédos *Filakovo* állomás dolgozói ugyanis párosversenyben állnak. Érthető tehát, hogy a két határállomáson szorgalmazzák a munkát. Nem eredménytelenül. A somosiak például öt év alatt 6,2 óráról 3,53 órára csökkentették a kocsitartózkodást. A szorgalmas munka eredményeként érték el, hogy a múlt év második felében hat pont különbséggel ők nyerték meg a versenyt.

A két határállomás néhány év óta tartó párosversenye éppúgy, mint a február 14-én Somoskőújfalun megtartott munkaértekezlet a baráti együttműködés jegyében zajlott le. Az értekezleten mind a magyar, mind a csehszlovák vasutasok őszintén elmondták, milyen hibák akadályozzák a további előrehaladást. A legtöbb problémát a helytelen rakodás és a menetidő túllépése okozza.

Balesetmentesen

A munkaértekezlet után Somoskőújfalu állomás dolgozói vacsorán látták vendégül csehszlovák barátaikat. A fehér asztal mellett tovább folyt az eszmecsere. Ezt az alkalmat használtuk fel mi is arra, hogy beszélgessünk az állomás vezetőivel.

— *Minek tulajdonítható, hogy a múlt év második felében sikerült megelőzniük a filakovoiakat?* — tettük fel a kérdést *Mocsári Ferenc* állomásfőnöknek.

— *A jó kollektív szellemnek* — hangzott a válasz. — *Állomásunkon elég jó a törzsgárda. A túrok között élénk a verseny. Nagyrészt ennek tulajdonítható az is, hogy a múlt év második felében állomásunkon egyetlen baleset sem fordult elő. Hiba viszont, hogy a szocialista brigád mozgalom nem vert gyökeret a dolgozók között. A mozgalmi szervek segítségével az idén minden bizonnyal ebben a versenymozgalomban is sikerül majd előbbre lépnünk.*

A község kultúrotthonában megrendezett baráti vacsorán sokáig együtt maradtak a két határállomás vasutasai és a határőrizeti szervek képviselői, akikkel ugyancsak jó kapcsolatot építettek ki a somosi vasutasok.

Takarékossági tervük: 12 millió forint

A ferencvárosi fűtőház dolgozói termelési tanácskozásukon elhatározták, hogy idei tervüket túlteljesítve 12 millió forintos megtakarítással segítik népgazdaságunk fejlődését. Vállalásukban igérik, hogy

élüzem szinten teljesítik a mozdonyfelhasználást.

Ezt a mozdonyfordulók helyes alkalmazására tett javaslatokkal és megfelelő ellenőrzéssel segítik elő.

Vállalásukban különös figyelmet fordítanak *a gépek pontos javítására*, ellenőrzésére, a gazdaságos utazási módszerek alkalmazására. *Ebben az évben*

18 ezer tonna szén és 1500 tonna gázolaj megtakarítását tervezik.

A *szénpernye* értékesítésével *160 ezer forint* megtakarítást kívánnak elérni.

A fűtőház kocsiszolgálata vállalta, hogy *a középjavításokat és a részlegvizsgákat élüzem szint felett teljesíti. Szocialista és komplex brigádokat* szerveznek a fűtőház minden részlegében és segítik *a munkaverseny* kibontakozását.

Vasutasok helytállása a pusztító hóviharban

Február közepén a hóviharoktól kísért újabb hideghullám csaknem egész Európára kiterjedt. A rendkívüli időjárás hazánkat sem kerülte el. Február 15-én és 16-án a hajnali órákban heves hóvihar tombolt a *Tiszántúlon. Hajdu-Bihar, Szabolcs-Szatmár* és *Békés* megye területén az utak és vasútvonalak nagy része járhatatlanná vált. A *Nyíregyháza — Nagykálló — Mátészalka*, a *Debrecen — Nagyléta — Vértes*, a *Debrecen — Nagykereki*, a *Debrecen — Nyírbátor —Mátészalka* és a *Nyíregyháza — Nyírbátor — Mátészalka* közötti és még több vonalon pénteken este be kellett szüntetni a vonatok közlekedtetését. *Nyíregyháza* és *Nagykálló* között a 6128-as személyvonat a nyílt pályán akadt el. A segédgépek többsége is a hóban rekedt.

A debreceni igazgatóság mozgósította a vasutasokat. Háromezer vasutas és katona dolgozott ezen az éjszakán a pályákon. *Debrecen* állomáson mintegy 200 ember állandóan tisztította a váltókat és a vágányokat, mert a szél újra és újra torlaszokba sodorta a porhavat.

A vasutasok helytállását dicséri, hogy szinte képtelen körülmények között, helyenként 80—100 kilométeres széllökések ellenére is a néhány mellékvonal kivételével rövid idő alatt biztosították a forgalmat. Pedig egyes vonalszakaszokon több mint egy méter magas hótorlaszok keletkeztek.

A debreceni igazgatóság dolgozói, a debreceni, nyíregyházi, záhonyi és a többi szolgálati helyek vasutasai a tomboló hóviharral dacolva, nem engedték, hogy megálljon az élet a vasúti pályákon. A honvédséggel és a polgári lakossággal karöltve dicséretes munkát végeztek.

A jó együttműködés a siker alapja

Nemcsak a szombathelyi igazgatóság képviseltette magát a *tapolcai fűtőház* dolgozóinak legutóbbi termelési tanácskozásán, hanem ott voltak a helybeli társszolgálati vezetők is.

Kiss István fűtőházfőnök ismertette a tavalyi eredményeket és az idei feladatokat. Méltatva a szocialista brigádok nagyszerű eredményeit, javasolta, hogy indítsanak mozgalmat a *szocialista műhely* cím elnyeréséért. Külön foglalkozott az újítási eredményekkel. A 34 újítási javaslat közül 21-et fogadtak el tavaly és ezek 57 ezer forint megtakarítást eredményeztek. Felszólaltak a termelési tanácskozáson a társszolgálati vezetők is. *Farkas Gyula* állomásfőnök kérte a fűtőház dolgozóit, hogy továbbra is végezzenek jó munkát, mert *a csomópont dolgozói csak közösen nyerhetik el az élüzem címet. Farkas Imre* vonalfőnök is az egyes szolgálati ágak közötti harmónikus együttműködés mellett szólt. A fűtőház dolgozói felszólalásaikban *több panaszt mondtak el a forgalommal kapcsolatban* és kérték az illetékes vezetők segítségét.

A tapolcai fűtőház dolgozói a termelési tanácskozás után jól látják, hogy *az együttműködés a sikeresebb munka alapja.*

Dancs József
Tapolca

— **Mátyás korabeli könyvritkaságok.** Március 11-én, vasárnap, Mátyás korabeli könyvritkaságokból és remekekből rendez bemutatót a Nemzeti Múzeum.

— **Jutalmat kaptak a bizalmiak.** Kazincbarcika állomás szakszervezeti bizottsága értékes tárgyi jutalommal kedveskedett a jól dolgozó bizalmiaknak.

Gondolatok a kultúrváróteremben

Miközben keresztül-kasul szantom tekintetemmel a Nyugati pályaudvar kultúrvárótermet, arra gondolok: vajon hányan nem tudjak, hogy ilyen is van és akik esetleg hallottak már róla, azok sem tudják, tulajdonképpen, mi a rendeltetése. Őszintén szólva: magam is azért vagyok itt, hogy „megtapasztaljam”.

„Telt ház” van: Minden hely foglalt a számtalan apró asztal mellett. A vendégek nagyobb része férfi. A legtöbbjük fiatal. De korántsem úgy van, ahogy elképzeltem. Mármint hogy elmélyedten könyv, újság fölé hajolnak és olvasnak, vagy töprengő arccal sakkoznak, amihez kiséretkent halk zenét sugároz a rádió. Odakint havasesőt vagdos a jarókelők szemébe a tomboló februári szél, de idebenn ...

Alvók és kártyások

Tőlem messze két elhanyagolt külsejű fiatalember az asztalra borulva alszik. Amott, két fiatalabb és két középkorú férfi szorgalmasan veri a blattot, kártyáznak.

— *Ezt megengedik?* — kérdeztem enyhe felháborodással a felügyelőnőtől.

— *Hát ... nem volna szabad,* mondja. — *De csendben vannak és nem pénzben jatszanak.*

— *Na, és miért nem sakkozik senki?* — faggatom tovább.

— *Betiltották, mert többnyire pénzben játszottak. A kolléganőmtől a sakk-készletet is ellopták. Meg kellett térítenie az árát.*

— *Lopás is előfordul a kultúrváróteremben?*

Az elvtársnő csak legyint a kezével.

— *Nem mind utas, aki idejön. Vált egy forintért peronjegyet, s itt eltölti az idejét. Hideg van most a csavargáshoz. Itt elszórakozik, vagy kialussza magát.*

Idáig értünk az eszmecserében, amikor újabb meglepő felfedezést teszek, ami újabb csapást mér előzetes elképzelésemre. Egyáltalán nincs valami nagy csend a termben. Nem is csoda, hiszen két oldalról, keresztül-kasul járkálnak a teremben.

— *Miert nem zárják le egyik oldalon az ajtót?* — teszem fel a kérdést.

— *Igy van bevezetve* — válaszolja. — *Ugy tudom, a Keletinél csak a bejárati ajtó van nyitva.*

Egyszerre, hirtelen nagy csend lesz. Mi ez, mi történt? A rádió a totóeredmnyeket mondja be. Ahá, értem már! Ez természetesen mégiscsak jobban érdekli a közönséget, mint előbb az óvodások műsora ... Sokan kifogásolják, hogy nincs televízió. Sajnos a bürokracia egy tollvonással szamüzte azt minden kultúrváróteremből.

679 kötet könyv

Azért mégis *hivatást teljesít a kultúrváróterem!* Pontosan 679 kötet könyv all az érdeklődők rendelkezésére, ezenkívül sok hetilap és folyóirat, meg a napilapok. A könyvtárban képviselve van a klasszikus és mai magyar és külföldi irodalom. Egy pár szakkönyv sem hiányzik. *Anatole France-tól, Dosztojevszkijtől, Móricz Zsigmondtól Illyes Gyuláig, Németh Lászlóig es Örkény Istvánig. Arany Janostól József Attiláig* sok minden megtalálható benne. De *Jokai*-kötet például csak egyetlen egy van. Kevés a *Verne*-könyv is, pedig a környékről fővarosi iskolába járó tanulók mindkettőt nagyon keresik. *Thomas Mann* József-trilógiáját viszont — ami nem hiányzik — annál kevesebben ... *Apuléus* borsosan szókimondó könyvét, az *Aranyszamarat* most már csak idősebb olvasóknak kölcsönzik ki, pedig a fiatalabbak — érthetően — kézről kézre adták.

Törzsvendég is van ...

Azt is kifogásolni lehetne, hogy a legtöbb mű vaskos kötet, kevés az elbeszélésgyűjtemény. Gondolni kellene arra, hogy ebben a sajatságos olvasóteremben csak rövid idejük van az embereknek az olvasásra. Még akkor is, ha vannak igen tiszteletre méltó kivételek, mint az az utas, aki ötödik hete olvassa már a *Keresztes vitézeket,* vagy aki — bevallása szerint rendszeresen egy korábbi vonattal jön be Pestre dolgozni, csakhogy minden nap olvashasson valamit a kultúrvaróteremben. Az is csak szabályt erősítő kivétel, aki néha úgy elmerül az olvasásban, hogy még a vonatjat is elszalasztja.

— *A legtöbb állandó olvasó a tanulóifjúság sorából kerül ki* — közli informátorunk. Ez nagyon erdekes, fontos. Itt is előttünk a perspektíva, a bíztató jövő. Csak a hibákat ki kell javítani, hogy ez az intézményünk is fejlődhessen az igényekkel.

Éppen ezért nem szabad megengedni, hogy minden délelőtt 10 óra után a takarítónők egyszerűen *„kitakarítsák”* a váróterem közönségét, s azok csak másfél óra múlva térhessenek vissza, csak azért, mert rosszul felfogott takarékoskodásból csökkentették a takarítónők letszámát.

Ugy tudjuk, azelőtt *ejszaka* takarítottak itt. Nem lehetne ezután is?

Kósa Lajos

Utazás a viharban

Hatalmas erejű vihar tombolt február 17-én *Szeged* környékén. *Szeged—Rókus* állomásról 16.53-kor kellett volna indulnia az 1646. számú személyvonatnak. A nagy vihar miatt Algyő nem fogadhatta a vonatot. Amikor végre elindulhattak, a mozdonyon helyet foglalt Magyar József főintéző, állomásfőnök is, hogy segítsen, ha esetleg akadályba ütközik a vonat.

Fokozott óvatossággal indultak és csakhamar feltűnt előttük az első akadály. *Baktó* megállóhely közelében három telefonpózna volt a pályatestre dőlve. A vonat személyzete az utasok segítségével hamar eltávolította a sínekről ezt a három oszlopot. Tovább haladtak. A következő akadály nagyobb mérvű volt, még nehezebb munkát jelentett, hiszen 25 távíró-oszlopot döntött a sínekre a nagyerejű vihar. Az összefogás szép példájaként a vasútasok és az utasok meglepően gyorsan megtisztították az útat a vonat előtt. *Szeged* és *Orosháza* között mindossze 40 perc késéssel sikerult megtenni az útat.

A vihar elleni küzdelemben helytállt *Hódi János* vonatvezető, *Juhász Gyula* mozdonyvezető, *Rózsa II. István* fűtő, *Kemencei József, Molnár Gergely* és *London Istvanné* jegyvizsgálók.

Tóth Károly
Szeged

Több megértést kérünk

Szombathelyről és környékéről több mint húszan járunk munkába *Várpalota* állomásra. Havonta három alkalommal kell munkahelyünkön maradni a szolgálat letelte után szakoktatásra. Igy délelőtt helyett csak esti hat órakor érünk haza *Szombathelyre.*

Ezért kértük *Várpalotán Korányi* felügyelő elvtárstól, hogy forgalmi utasításból *Szombathelyen* járhassunk oktatásra. Mereven elzárkózott. Nem értjük miért, hiszen a forgalmi utasítás *Szombathelyen* is ugyanaz, mint *Várpalotán.* Nekünk azonban mégsem mindegy, hogy hol járhatunk oktatásra.

Több megértést kerünk, hiszen nekünk, állomási dolgozóknak egyébként sincs olyan kedvező helyzetünk, mint az utazó személyzetnek. Nekünk nem díjazzák a szakoktatással töltött időt. Az általunk kért kedvezmény igazán nem sok.

Szakács Lajos

NEMZETKÖZI *élet*

Angol vasutasok bérharca

Angliában a *Déli igazgatóság* területén a vonatok késései nagy zavart okoztak *London Waterloo, Charing Cross* és *London Bridge* állomásain. Északon sztrájkfelhívasok hangzottak el. Ok: *a bértargyalások csigatempója.* A szakszervezetek mar 1961. majus 4-én előterjesztették követeléseiket. S kilenc hónap után még mindig várnak a válaszra.

A kormány a „bérpauzát” alkalmazza. Jóllehet az 1960-ban végrehajtott utolsó béremelés óta, az árak hivatalosan 7%-kal emelkedtek. A főok azonban az, hogy a kormány megszegte a szavát, a nem teljesítette a korábban vallalt kötelezettségét hanem az uj bérstoppot tartja irányadonak. Az angol dolgozok el vannak határozva a bérstopp elleni harcra.

A napokban a postások alltak ki, amennyiben ragaszkodtak a „*szabalyszerü elöirasokhoz*”, ami oriasi késedelmeket és torlódast okozott. Az általános benyomas az, hogy februar után március is a bérpauza elleni harc honapja lesz. Sokan meg vannak győződve arról, hogy a vasutasok ezt a bérharcot nem fogják elveszíteni: a *British Transport Commissiont* és a kormanyt ezzel akarják adott igeretuk bevaltasára rabirni.

Kétemeletes személyvonat Kínában

A *Kínai Népköztársaságban* a *Sanjan-Csancsun* vonalon közlekedik az újtípusú személyvonat, amelyet a *„Szifan” cindaoi* gőzmozdony és vagongyárban állítottak elő. A vonat tizenkét kétemeletes, öt nehéz, négy könnyű, két vegyes és egy poggyászkocsiból áll. A könnyű kocsik 45 fokban hajlítható háttámlájú párnázott székekkel vannak felszerelve. A vegyes kocsikban a felső emeleten ket szinten helyjegyes ülések vannak, míg az alsó emeleten nyolc fülke talalható két-ket díványnyal. Az új személyvonatot 1048 utasra méretezték, de a csapóülések kihasznalásával 1288 utas is kényelmesen utazhat.

Az új szerelvény sima és zajtalan haladását muanyagbol készült fektuskok és szamos más korszerű berendezés biztosítja.

ÉDESANYJA NYOMDOKÁBAN ...



Sándor Lászlóné, a MÁV szimfonikusok zenekarának tagja két és féléves kisfiát tanítja a hegedűvonó kezelésére.
(MTI Foto—Bereth Ferenc felv.)

A BOLGÁR VASUTAK VILLAMOSÍTÁSÁRÓL

A közelmúltban befejezték Szófiát az orszag második legnagyobb városával, Plovdivval összekötő vasutvonal villamosítását. A 156 kilométer hosszú vonal villamosítását hazai tervek szerint vegeztek. Az elektromos hálózat és a berendezések próbaüzemeltetése sikeresen zajlott le. A vonalat januarban helyezték uzembe. A szerelvények továbbítását 22 villamosmozdony végzi. Bulgariában ez az első villamosított vasutvonal de folynak mar a Szófia-Russe közötti vonal villamosítási munkálatai is.

Átszervezik az Angol Vasutak öt főműhelyét

Az *Angol Vasutak* vezetői úgy határozták, hogy átszerveznek és modernizálnak öt nagy vasuti főmuhelyt. A munkások máris figyelmeztetést kaptak, hogy mintegy 1700 embert elbocsátanak, vagy jobbik esetben más iparágakba irányítanak. Ez a bejelentés nagy elkeseredest váltott ki a vasúti munkásokból, mert a jelek szerint ez a valasz a nemrégiben felvetett béremelési követeléseikre. Az *Angol Vasutak Egyesült Szakszervezete* a múlt év őszén ugyanis 10 százalékos béremelést követelt a vasutak alkalmazottainak, de kérésüket a kormány elutasította.

Most a mozdonyvezetok kezdeményezésére ismét a kormány elé terjesztették a béremelesi követelést, majd általános vasutassztrájkot helyeztek kilátásba.

Villamosmozdonyok sebességi világrekordja

A francia államvasutak két villamosmozdonya a Lamothe—Morceux szelvényen 331 kilométer órasebességet ért el. Ez a teljesitmény világrekordnak számit. A rekordot 1961-ben erték el és még ma is tartják. A CC 7107 és BB 90 típusu mozdonyokat állitottak be ezekre a kisérletekre. Ezek a gépek üzembe helyezésük óta már 451 569 km, illetve 158 256 kilométernyi utat tettek meg.

Mindegyik villanymozdonyhoz 3 négytengelyes személykocsi volt csatolva. Az első kocsi a benne elhelyezett számos műszerrel — valóságos utazó laboratórium volt. A rekordutak nagy sikert jelentenek a francia járműipar es a francia vasutak számára.

A „kapagyártól” a modern gépjavítóig

A frissen épült, még vakolatlan falu műhelycsarnokok látványa a *MÁV Gépjavító ÜV*-nél arról tanúskodik, hogy fejlődik, gyarapszik ez az üzem. Kár, hogy fejlődésének részletes leírására nem vállalkozhatunk, hiszen ahhoz regényt kellene írni. Csakhogy befejezni úgysem lehetne ezt a regényt, mert a gépjavító fejlesztése folyamatos ...

A múlt

Itt, Zugló szélén, a főváros peremén 1931-ben létesült a mai üzem őse, *Központi Pályafenntartási Telep* néven. A név jól hangzott, de csak néhany szűk barak húzódott mögötte, meg az a 15 ember, aki itt dolgozott. Raktározták, nyilvántartották a felépítményi anyagokat, szerszámokat. A következő években fokozatosan műhellyé szervezték a telepet. Pályatisztításhoz használt gyomirtó kapákat is készítettek, javítottak. Innen ered a *kapagyár* elnevezés, mely máig is az üzem beceneve.

1944-ben már 350 dolgozója volt a telepnek. Váltók, keresztezések és felépítményi szerszámok javítását végezték. A háború pusztításai nem kímélték ezt a telepet sem. A dolgozók megmentették az üzemet a fasiszták kiürítési terveitől. Legfontosabb gépeiket, például az ország akkori egyetlen sínhegesztő gépét szétszedték és elrejtették. A felszabadulás után így könnyebben tudták megkezdeni a károk felszámolását. Az erőszakosan tönkretett vasúti kitérők javításában végzett hatalmas munkát az üzem.

Önálló üzemi vállalattá 1949-ben szervezték a „kapagyárat”. Hozzá kapcsolták a miskolci és a szegedi pályafenntartási műhelyeket is. A miskolci műhelyt azóta visszaadták az igazgatóságnak, a szegedi azonban, különösen az öntevékeny gyártása révén, igen fontos része a vállalatnak.

A jelen

A kitérők gyártását fokozatosan átadtak a *gyöngyösi* vállalatnak. Az üzem új, jelenlegi profilja 1958—60 között alakult ki. Nem egyéb ez, mint pályafenntartási gépek gyártása és javítása. Bonyolultabb, nagyobb szaktudást igénylő munka. Ehhez kellett felfejlődnie az itteni munkás és műszaki gárdának. Sikerült is, hisz ma már kitűnő törzsgárdája van a Gépjavítónak.

Nemcsak a szubjektív véleményünk diktálta ezt a megállapítást, hanem a tények győztek meg erről. Saját erejükből megoldották a pályaépítéshez nélkülözhetetlen kettős biztosító gyűrűk gyártását, kiküszöbölve a nyugatnémet importot. Olyan korszerű aláverőgépet gyártottak, amely műszakonként 400 pályamunkás teljesítményével felérő munkát végez. Jobb, mint a hasonló külföldi gépek.

Szüntelen fejlődés jellemzi a vállalat jelenét. Épületeinek jelentős részét felújították és több új műhelycsarnok létesült. Rövidesen átadják az új szerelőcsarnokot. Gépparkjuk korszerű szerszámgépekkel bővült 13 millió forint értékben. — Igy alakult ki a jelenlegi modern Gépjavító.

A legjobb pályafenntartási és építési gépeket gyártják, javítják. Készítenek sokféle kisgépet: síntolót, motoros sínfűrészt, kézi vibrátort, vágányszabályozót, síncsiszolót és más gépeket. A korszerű vágányfektetést teszik lehetővé az általuk gyártott síngomboló berendezések. Tavaszra elkészül az első nagyteljesítményű agyazatrostáló gépük is, amely az egész üzem büszkesége lesz.

A jövő

A vasúti pályák építése és fenntartása régebben a legnehezebb fizikai munkát jelentette. Napjainkban szinte rohamléptekkel valósul meg e munkák gépesítése. — Ez a tény jelenti egyben a MÁV Gépjavító ÜV jövőjét is.

— *Az a feladatunk, hogy tovább fejlesszük a pályaépítés gépesítését* — mondotta *Dér Sándor,* a vállalat vezetője. — *Az idén négy új aláverő gépet gyártunk és az agyazatrostálót is átadjuk rendeltetésének. Új feladatot is kaptunk, amely már nem pályafenntartási munka: forgalmi irodai készülékeket kell gyártanunk.*

A vállalat jövője végeredményben dolgozóinak kezében van. Nekik kell megvalósítaniuk tervük előírásait. Javítaniuk kell termelékenységüket és gyártmányaik minőségét csökkenteni az önköltséget. Mindehhez a lehető legjobban, ésszerűbben kell felhasználni az üzem meglevő termelő kapacitását. Bizonyosra vesszük, hogy olyan kiváló szakemberekkel, mint *Vágvölgyi János* művezető, *Csekő Sándor* marós, *Muzsik Vilmos* szerelő csoportvezető és a többiek, nem lesz nehéz megoldani a jövő növekvő feladatait.

L. J.

Mit láthatunk a Nemzeti Múzeum régészeti kiállításán

A közelmúltban nyílt meg a *Nemzeti Múzeum* földszinti kiállítási termeiben a régészeti kiállítás. A kiállítás az őskortól a honfoglalásig bemutatja az ember létért való küzdelmet, a korok fejlődését, harcait, a birodalmak alakulását és pusztulását, a műveltségek keletkezését, és azoknak a népeknek az életéről mutat be dokumentumokat, akik hazánk területén átvonultak.

Egy térkép például szemléltetően ábrázolja a hunok gyors előnyomulása következtében megindult népvándorlást. A nép egy része véglegesen megtelepedett, a többi hosszabb-rövidebb tartózkodás után tovább vándorolt Dél és Nyugat felé.

A népvándorlás után végre hazát talált népek megkezdték mindazt a hasznot hajtó foglalkozást, amely életüket megkönnyítette. Fokozatosan fejlődött a kereskedelem, a kézművesség, ezen belül a fazekas mesterség. Rendkívül érdekesek a kiállított edények, amelyek a kiállítási termek tárolóiban láthatók.

A kiállításon a felsoroltak mellett még számos érdekesség látható. Éppen ezért a tárlatlatogató vasutasoknak ajánljuk, hogy ne mulasszák el a Nemzeti Múzeum régészeti kiállításának megtekintését.

P. G.

Szüntessék meg az italboltot!

Óbuda állomáson nincs számottevő utasforgalom. Az állomás épületében levő italboltot nem is az utasok látogatják, hanem a környék korhelyei, alkoholista fuvarosok, írások. Gyakori eset, hogy ezeket a részeg embereket a vágányok közül, a guruló kocsik elől kell eltávolítani.

A rosszhírű talponállókra emlékeztető körülményei miatt már korábban is kértük az italbolt megszüntetését. Úgy látszik fontosabb volt a bevétel, mint a rend megteremtése állomásunkon.

Mi nem értünk egyet ezzel és kérjük, szüntessék meg az italboltot!

Varga Károly
állomásfőnök

Levelezőink írják a szakszervezeti választásokról

Szeged

„A régi vezetőség beszámolt a végzett munkáról. Ebből a beszámolóból képet kapott a tagság a végzett munkáról és a további feladatokról. — Irja a szegedi igazgatóság V. osztálybizottságánál tartott választásról *Cserháti József* levelezőnk. *— A hozzászólás nehezen indult, de aztán sok volt a felszólaló. Kiss Sándor a többi között elmondta, hogy a számadók, akik a szertári szakszolgálatnál sok millió forint értékű anyaggal dolgoznak kedvezőbb munkaköri bért érdemelnének. Bérüket a felelősségükhöz kellene mérni."*

Ugyancsak *Szegedről* tudósít *Tótka Károly* levelezőnk is. Mint írja, Szeged—Rókus állomás dolgozói megválasztották új szakszervezeti bizottságukat. Az szb-nek három új tagja van. *Nagy István* elvtársat, a titkárt meghagyták funkciójában. A szavazás eredménye azonban arra kell, hogy figyelmeztesse — a szavazatok 60 százalékát kapta — jobb munkát várnak tőle a jövőben.

Békéscsaba

„Ünnepélyesen választották meg a szakszervezeti bizalmiakat Békéscsabán a pályafenntartási főnökség dolgozói — írja levelében *Boldizsár Gyula* elvtárs. *— A választások alkalmával elmondták a dolgozók, hogy ügyeik gondosabb elintézését várják a bizalmiaktól, s meg is igérték, hogy segíteni fogják munkájukat."*

Veresegyháza

Veresegyházán a szakszervezeti bizottság választása alkalmával a hozzátartozó állomásokról és pályamesteri szakaszokról minden szakszervezeti tag megjelent. Távol csak azok maradtak, akik szolgálatban voltak. A lelépő szakszervezeti bizottság nevében *Szász József* szb-titkár számolt be a végzett munkáról. A többi között annak fontosságát hangsúlyozta, hogy a vezetés jobban vonja be a dolgozókat a tervek megvalósításába. A megtartott választás kifejezésre juttatta a tagság bizalmát az szb vezetői iránt, — olvastuk *Pintér Lajos* tudósítónk levelében.

Kiskőrös

A *Kiskőrös* állomáson tartott szb-választásról *Lombosi Sándortól* kaptunk levelet. Megírja, hogy az szb-választást az állomás tanuló-várótermében tartották 102 tag részvételével. Csak azért ennyien, mert *Csengőd* állomás két fővel képviseltette ugyan magát, de *Soltvadkertről*, ami szintén az ilteni szb-hez tartozik, senki sem jelent meg. Nem tudják, hogy ezt mi okozhatta, hiszen a választásról minden állomást tájékoztattak. Időben kifüggesztették a jelöltek névsorát is. A taggyűlés azért határozatképes volt, így megválasztották a 9 tagú új szakszervezeti bizottságot. A vezetőséget három új taggal frissítették fel.

Pécs

„A legutóbbi termelési tanácskozások alkalmával külön napirendi pontként került sor nálunk a műhelybizottságok jelölő bizottságainak megválasztására — írja levelében *Leiti Ferenc* tudósítónk *Pécs* állomásról. *— Ez jó megoldás volt, hiszen a tagság 90 százaléka jelen volt a műhelybizottságonként tartott termelési tanácskozáson. Már megtörtént a jelöltek névsorának kifüggesztése is. A dolgozók most gyakran beszélgetnek róluk és őszintén megmondják a véleményüket. Mire sor kerül a választásokra, március elejére kialakulnak a végleges állapotok."*

Bp.—Déli pu.

Budapest—Déli állomáson összesen 25 szakszervezeti bizalmit választott a tagság. — olvastuk *Foki István* szb-titkár levelében. — A bizalmiválasztó gyűléseken a tagság teljes létszámban megjelent. A bizalmiak röviden beszámoltak az elmúlt, közel három esztendő alatt végzett munkájukról. A bizalmiak eddig végzett jó munkáját tükrözi a választás eredménye, hiszen csak egy bizalmi helyett választottak újat, a többieknek ismét egyhangúlag bizalmat szavazott a tagság.

A pécsi csomópont pályaudvari intézkedési terve

A pécsi csomópont párt-, szakszervezeti és szakvonali vezetői *Fülöp Ferenc* igazgatósági osztályvezető vezetésével megtárgyalták a csomópont pályaudvari intézkedési tervét. A tervben takarékossági intézkedések és más feladatok szerepelnek a csomópont összes szolgálati ágai részére.

Elhatározták, hogy az áruszállítási tonnaterv jobb teljesítése céljából állandóan növelik a dinamikus kocsiterhelést. A nyári menetrend életbeléptetése után az egy főre eső szolgálati óra/vonalkilométer teljesítményt a tavalyihoz képest 2 %-kal emelik, a fajlagos önköltség egyidejű csökkentésével. Az egy kocsira eső tolatási időt a tavalyihoz képest egy perccel csökkentik.

Az intézkedési terv szerint megfelelő tisztaságot kell tartani minden munkahelyen. Évente kétszer valamennyi helyiséget kifestik. Az utasok által használt vágányközöket állandóan tisztán tartják és javítják az utasok tájékoztatását. A csomópont területén minden arra alkalmas helyet parkosítanak. A személyszállító vonatok szerelvényeinek fordulóját a jobb kihasználás érdekében felülvizsgálják. Törekedni fognak arra is, hogy a dolgozók szociális létesítményeit, a laktanyákat otthonosabbá tegyék.

Foglalkozik az intézkedési terv a munkásvédelmi feladatokkal is, és kimondja, hogy az őszi forgalom ideje alatt előrelátott vágányzár nem eszközölhető.

Leiti Ferenc
Pécs



Egész délutánt és estét betöltő program keretében találkozott a Vígszínház négy művésze, Ruttkai Éva, Tábori Nóra, Prókai István és Tordy Géza a Keleti Műszaki Kocsiszolgálat, a Keleti fűtőház és a budapesti igazgatóság dolgozóival.
(Kovács László felv.)

Szervezettebb gépkihasználás – rövidebb szolgálat

Népgazdaságunk egészséges fejlődése nyomán évről évre növekszik az elszállítandó áruk mennyisége. A megnövekedett feladatokat a rendelkezésünkre álló vonóerővel a jelenlegi munkamódszerekkel nehezen tudjuk végrehajtani. A vontatójárművekkel kapcsolatos nehézségeinket több tényező fokozza.

A tehervonatok, különösen a fő- és irányitott vonalakon, nem közlekednek a menetrend szerint. Legtöbbször megnövekednek a menetidők és ennek következtében a mozdonyszemélyzet szolgálati ideje már a tervezett távolság megtétele előtt eléri a maximumot. Visszafordítani őket már nem lehet. Ezért a mozdonyszemélyzetet a forduló állomáson vagy már előbb laktanyába küldik és hat órai pihenő után újból vezényelik. Ez alatt a mozdony vár a személyzetre, a vonat vár a mozdonyra . . .

Az ilyen megoldás nem jo a mozdonyszemélyzetnek sem, mert amig a forduló állomáson pihen, távol van a családjától és az ilyen pihenő időért nem jár bér. Ezen több helyen úgy kívántak segiteni, hogy önköltségben utaztatták a vonat után az új személyzetet. A tehervonatok tervszerűtlen közlekedése azonban körülményessé tette a személyzet leváltását, mert nehéz volt megállapitani, hol is történjen a váltás.

Tavaly a második félévben az igazgatóságok gondosan tervezték a mozdonyfordulókat. Megállapithatjuk, érdemes volt nagyobb gondot fordítani a tehervonatok mozdonyfordulóira, mert azok betartása tervszerűbbé tette a tehervonatok közlekedését, gazdaságosabbá a mozdonyfelhasználást, egyenletesebbé a mozdonyszemélyzet vezénylését. A forgalmi szolgálat is tájékozottabb volt abból a szempontból, hogy egyes vonatok milyen mozdonyt kapnak. A legfontosabb az volt, hogy a forgalmi- és vontatási szolgálat a tervezett tehervonati és kombinált fordulók betartásáért közösen feleltek és mindez versenyfeltétel is volt, befolyásolta az igazgatóságok helyezését.

Kapkodás volt az irányitásban

Január 1-től a mozdonyforduló nem versenytényező. Ezért aztán az igazgatóságok vezetői nem fordítanak kellő gondot a fordulók betartására. Az eredmény az lett, hogy januárban viszonylag több géppel kevesebb elegytonna kilométert értünk el, mint az előző hónapokban. Tervszerűtlen lett a mozdonyfelhasználás. Növekedett a vonali ácsorgás, a géprevárás és kapkodóvá vált a mozdonyszemélyzet vezénylése. Az önköltségben utazó mozdonyszemélyzet naponta több mint 10 ezer kilométert tett meg és ez legalább kétezerrel növelte a készenléti órák számát — ezek mögött nincs teljesitmény!

Körülményeinket figyelembe véve, olyan új módszert kell kidolgozni, melynek segítségével változtatni tudunk a jelenlegi kedvezőtlen helyzeten. Gondoskodnunk kell a mozdonyok jobb kihasználásáról s ugyanakkor szociális munkakörülményeket kell biztositanunk a mozdonyszemélyzet számára. Azt kell elérnünk, hogy a mozdonyszemélyzet egy huzamban töltött szolgálati ideje 12 óránál kevesebb és 18 óránál több ne legyen és 18 óra után ne a forduló állomáson vagy a fűtőházakban kényszerüljenek pihenni, hanem otthon tartózkodhassa-

Mi az új módszer lényege?

A vasútnál alkalmazott jelenlegi, járműhöz kötött mozdonyszemélyzeti beosztás helyesnek mondható. Ezzel többé-kevésbé biztosított a mozdonyok karbantartása. Mégis szükség van jobb, gazdaságosabb üzemmenetre, ezért a következő módosítást javaslom. **(Ez ugyan változást jelent a vontatási szolgálat jelenlegi felépítésében, de a későbbiek folyamán feltétlenül jobb eredményt várhatunk tőle.)**

Vonali vonattovábbításra (tolatós tehervonat kivételével) vezényelt mozdonyra személyzetet nem osztunk be, tehát a mozdonyszemélyzetet a mozdonyfelvigyázó nem a géphez, hanem a vonathoz vezényli.

A 424 és a 411-es sorozatú mozdonyok hatósugara általában 200 km. Személyvonatok személyvonat továbbítása esetén 200 km távolságra, tehervonat esetében 100 km-nél nagyobb távolságra nem vezényelhető. Mindkét esetben vonali személyzetváltást kell alkalmazni. A tervszerű vonali mozdonyszemélyzet váltást úgy kell megszervezni, hogy a kijelölt állomáson (lehetőleg a kezelő állomáson) meghatározott időpontban a leváltó személyzet várja a vonat érkezését. A fő feladat az, hogy a mozdony átvételét a lehető legkorábban elkezdjék, függetlenül attól, hogy a gép, illetve a személyzet melyik fűtőház létszámába tartozik.

A leváltott mozdonyszemélyzet a mozdonyfordulóban előírt személyzeti forduló szerint tartozik a visszafelé tartó mozdony személyzetét vagy, ha ilyen nincs, akkor a felvigyázó vagy a szolgálattevő által megjelölt vonat mozdonyszemélyzetét leváltani.

Mozdonyvizsgáló brigád

A forduló- vagy a honállomáson a fűtőházba érkezés után az érkező személyzet átadja a mozdonyt a mozdonyvizsgáló brigádnak. A mozdonyvizsgáló brigádnak három mozdonyvezető és két fűtő a tagja. A mozdony szolgálata közben észlelt hibákat a javítási tömbbe jegyezte be az utazó személyzet. Ezeket a jelzéseket a brigád figyelembe veszi és elvégzi a mozdony kezelésével kapcsolatos valamennyi szerelési feladatot. Ha szükséges, javításra adják a gépet és utána ellenőrzik az elvégzett javítást. Ugyancsak ellenőrzik a mozdonytisztító brigád munkáját és a gép átadását az előfűtőnek.

A szolgálatba jelentkező mozdonyszemélyzetnek az a feladata, hogy átvegye a vezényelt mozdonyt, a kijárat előtt 30 perccel jelentkezzen és a várakozási időben végezze el a mozgó alkatrészek kenését.

★

Az itt javasolt módszer bevezetése a nagyteljesítményű diesel- és villamos mozdonyoknál rövidesen bevezetésre kerül. A gőzmozdonyoknál sem a távoli jövő terve. E terv gazdaságos végrehajtása csak öntudatos, áldozatkész és nagy szakmai képzettséggel rendelkező vontatási dolgozókkal lehetséges. S a mi vontatási dolgozóink ilyen emberek!

Az ismertetett javaslattal kapcsolatban bizonyára sokan elmondják majd véleményüket, kiegészítő javaslatukat. Kérjük, tegyék meg ezt mielőbb, leveleiket küldjék a Magyar Vasutas szerkesztőségébe.

Kállay Ferenc
főmérnök

A szakszervezeti választások Pest–Nógrád megyei tapasztalataiból

Pest-Nógrád megye területén eddig 78 szakszervezeti bizottság működött. A most folyó választásokon 58 szb választására került sor. A kisebb szakszervezeti bizottságok közül ugyanis huszonegyet összevontak a társszolgálati ágakkal.

A választások a megyei bizottság által készített ütemterv szerint folynak. Az ütemtervtől mindössze két szakszervezeti bizottság tért el. Tapasztalataink szerint valamennyi szolgálati helyen gondos előkészítés előzte meg a választást. A jó előkészítés eredménye a taggyűléseken szinte mindenütt éreztette hatását.

Salgótarján-külső pályaudvaron

például 196 dolgozó jelent meg a kultúrteremben megtartott vezetőségválasztó taggyülésen. *Orosz István* szb-titkár gondosan elkészített beszámolójában részletesen számot adott a vezetőség két év alatt végzett munkájáról. Nem hiányzott a beszámolóból a kritika és önkritika sem. Éppen ez adott alapot a tagságnak ahhoz, hogy véleményt mondjon a vezetőség munkájáról, őszintén feltárja a még meglevő hiányosságokat. A vitában 14 dolgozó kapott szot.

Cegléden

az állomás nagyvárótermében került sor a vezetőségválasztó taggyülésre. A tágas teremben helyet foglaló 216 állomási dolgozó közmegelégedésel fogadta Katona Lajos szb-titkár tartalmas beszámolóját. A vita is élénk volt. Ezen a taggyűlésen is meglátszott, hogy a szakszervezeti bizottság nem mulasztotta el az alapos előkészítést.

Nem lehet ugyanezt elmondani

Szob állomás

vezetőségválasztó taggyüléséről. A határállomás dolgozói tartalmasabb beszámolót vártak. Ez a beszámoló nem adott hű képet a szakszervezeti bizottság kétéves tevékenységéről. Ezért a vitában felszólaló dolgozók joggal bírálták a vezetőséget. A gyengén sikerül beszámoló annak tulajdonitható, hogy a szakszervezeti bizottság későn fogott hozzá az elkészítéséhez. Az új vezetőség a bírálatokból minden bizonnyal leszürte a megfelelő tanulságot.

A vezetőségválasztó taggyülések egyik pozitív jelensége volt, hogy a dolgozók bátran elmondták véleményüket és igényesek a szakszervezeti bizottsággal szemben. Ez abban is megmutatkozott, hogy alaposan megnézték, kik kerültek a jelölő listára, kit miért javasoltak az új szakszervezeti bizottságba. Eddigi tapasztalataink szerint a régi vezetőségek mintegy 25—30%-ban cserélődtek ki. Az új káderek bevonása minden bizonnyal jó hatással lesz az új vezetőségek munkájára.

Hontvári József
a Pest-Nógrád megyei
bizottság titkára

ÚTKÖZBEN

Az ország keleti megyéiben dühöngő télből egy kevés Miskolcra is jutott. Délelőtt még sütött a nap. Délben azonban váratlanul beborult, és esni kezdett a hó. A szél is egyre erősödött, s alkonyatában már süvöltve hordta, kavarta a frissen hullott havat.

Ilyen időben nem lehet kellemes az utazó vasutasok munkája — gondoltam, amikor Miskolc tiszai pályaudvaron felszálltam a Borsod expressz motorkocsijára. Mindjárt el is határoztam, hogy előre megyek a vezetőállásba és figyelemmel kisérem a szerelvényt továbbító motorvezető és vonatvezető tevékenységét.

★

A szolgálattevő engedélyt adott az indulásra. Nyögve, fájdalmasan búgott fel a motor, mintha megérezte volna, hogy ezen az estén a nagy szél miatt jóval nehezebb dolga lesz, mint máskor.

Vincze Imre motorvezető és Bodnár Lajos vonatvezető között foglaltam helyet. Mivel a szabály értelmében a vezetővel menet közben beszélgetni tilos — én pedig tisztelem a szabályokat —, útközben kizárólag saját megfigyeléseimre támaszkodtam.

Hogy milyennek láttam a száguldó motorvonat vezetőfülkéjéből a motor- és vonatvezető munkáját? Mindvégig izgalmasnak, érdekesnek, s hadd tegyem mindjárt hozzá, nagyon nehéznek.

Alig haladtunk el a miskolci rendezőpályaudvar mellett, a sebességmérő mutatója már-is a 90-es számon táncolt. A két motor szépen, egyenletesen dolgozott. Mi pedig szótlanul ültünk egymás mellett és tekintetünkkel a pályát kémleltük.

Kistokaj megállóhelyen és Nyékládházán szabad jelzést kaptunk. Vincze és Bodnár, a fő- és bejárati jelzők előtt, aszerint, hogy melyik pillantotta meg előbb, sohasem mulasztotta el egymás figyelmeztetését, illetve a figyelmeztetés nyugtázását.

— Szabad!

— Szabad a bejárat!

— Adja a jelzést . . .

A két vasutas hanglejtéséből is kicsendült, hogy örülnek a szabad útnak. Az örömön azonban nemsokáig tartott. Emöd előtt a főjelző ugyan szabadot mutatott, az áthaladó jelző azonban sárga fénnyel pislogott ránk.

— Mi az ördögöt csinálnak ezek már megint? — szólalt meg ingerült hangon a motorvezető, miközben gyors mozdulattal levette a sebességet. Jóformán be sem fejezte a mondatot, mikor megszólalt a vonatvezető.

— Mehetünk, adja!

— No tessék. Szabad az út, az áthaladó mégsem áll. Hát nem bosszantó? Ezek mindig ezt csinálják velünk.

Valóban, mi lenne, ha minden állomáson elmulasztanák szabadra állítani az áthaladó jelzőt. Értékes percek vesznének el. S a motorvezető a a legjobb akarata ellenére sem tudná menetrend szerint vinni a vonatot.

Szerencsénkre Hatvan kivételével nem ismétlődött meg az emödi eset. Hatvan bejáratánál is csak rövid időre fogtak meg bennünket. Igy egészen a Keletiig zöld úton roboghattunk. Ami azt jelentette, hogy a Borsod expressz — Arizer Ferenc motorvezető vezérletével — Kál-Kápolnánál ugyanis Vincze Imrét őváltotta fel a vezetésben —, ezen a viharos estén is menetrend szerint futott be utasaival a Keleti pályaudvar C-vágányára.

Szép út volt, köszönet érte.

(vf)



Tetszetős, élethü szemléltető segédeszközök segitségével tanulnak a diákok a Pályafenntartási Technikumban. A képen Rusa György tanár hídprovizórium alépitményről tart órát a tanulóknak.

Kilencszer kerülhették volna meg a Földet...

Termelési tanácskozás Veszprém-külső pályaudvaron

Fontos vasúti csomópont Veszprém-külső pályaudvar. Észak- és Közép-Dunántúlt kapcsolja be a kelet-nyugati irányú forgalomba. A környező bányák és ipartelepek kiszolgálásával jelentős szállítási feladatokat old meg ez a csomópont. A pályaudvar dolgozói, ismerve állomásuk sajátos helyzetét, a legutóbbi termelési tanácskozáson tárgyalták meg idei feladataikat.

Bernáth József állomásfőnök a tavalyi munka elemzésével kezdte beszámolóját.

— *Túlzás nélkül mondhatom, elégedettek lehetünk tavalyi eredményeinkkel.* — kezdte az állomásfőnök, majd így folytatta: — *Igazgatóságunk csomópontjai közül csak mi teljesítettük az élüzem feltételeket. Állomásunk 105,7 százalékos teljesítménnyel szárnyalta túl az élüzem-szintet. E szám mögött olyan tények vannak, mint a múlt évben elszállított 1,3 millió mázsa áru, a 262 ezer utas és az a 363 ezer kilométer amennyit vonatkiséröink utaztak tavaly. Vonatkiséröink ezzel a teljesítménnyel kilencszer kerülhették volna meg földünket. Állomásunk teljesítményének értékét növelte, hogy a feladásra került dolomit felét már irányvonattal továbbították. Kedvezően alakult baleseti statisztikánk is, hiszen 1960-ban 10 balesetünk volt, tavaly csak két kocsikisiklás történt.*

Fegyelmezetten dolgoztak

Mi tette lehetővé ezeket a jó eredményeket? — erre a kérdésre is válaszolt az állomásfőnök beszámolója. Elmondta, hogy *a dolgozók fegyelmezetten, nagy igyekezettel végezték munkájukat.* A személyvonatok menetrendszerűsége 91, a tehervonatoké 83 százalékos volt.

A termelési tanácskozáson állomásunk dolgozói elhatározták, hogy lépést tartva az idővel növelik a menetrendszerűséget. *A személyvonatoknál 92, a tehervonatoknál 84 százalékos menetrendszerűséget vállaltak.* Megvalósítható ez a terv, ha jobb lesz a gépek előkészítése és gyorsabban végzik a fékpróbákat, valamint a gőzfűtési szerelékek összekapcsolását.

— *Brigádom nevében vállalom, hogy mindent elkövetünk a múlt évi eredmények túlszárnyalásáért* — mondta a tervekkel kapcsolatban *Szabó István* intéző, forgalmi szolgálattevő. — *Vannak szoros forgalmi helyzeteink, leginkább az 1891 és az 1899-es vonategységek miatt. Okos előrelátással gördülékenyebbé tudjuk tenni állomásunk forgalmát.*

A jobb kocsikihasználásért

Hajmási Gyula kormánykitüntetéses tolatásvezető elmondta, hogy az idén is váltásonként értékelik a kocsikihasználást. Arra törekszenek, hogy mindig *gondos válogatás alapján* küldik rakodásra a kocsikat.

Kitűnt a termelési tanácskozáson, hogy nemcsak állomásuk munkáját kísérik figyelemmel a Veszprém-külsőiek, hanem *ismerik a vonali állomások eredményeit is.* A vonatvezetők a menetidő betartása alapján, a jegyvizsgálók az utánfizetések teljesítése szerint versenyeznek. Szoros kapcsolatot alakítottak ki az általuk járt vonalak állomásaival is.

Bátor bírálatial tárták fel a termelési tanácskozáson a munka közben tapasztalt hibákat. Szóvá tették a kulturált utazásban helyenként még tapasztalható hibákat és javaslatokat tettek a lazaságok, fegyelmezetlenségek felszámolására. Az állomás valamennyi dolgozójának: a forgalmi szolgálattevőknek csakúgy, mint a váltóőröknek, a kocsirendezőknek és a vonatkísérőknek az a céljuk, hogy egymást segítve *az idén még jobban végezzék felelősségteljes munkájukat.*

Szabó Béla

Miért kell a melléképületeket lebontani?

Bálint Sándor főmunkamester még 1945-ben beköltözött *az újszegedi 318-as* számú őrházba. Az épület a felszabadulás utáni időben meglehetősen rossz állapotban volt. Melléképület nem tartozott hozzá. Bálint Sándor több ízben is kérte, hogy építsék meg a jószágtartáshoz szükséges melléképületeket. Kérését nem teljesítették. A felettes pályafenntartási szerv anyagi erejéből csak az istálló alapjainak lerakása futotta. Bálint Sándor, hogy jószágot tarthasson saját erőből építette fel a szükséges melléképületeket.

A Bálint-család immár 16 éve él az őrházban, szerényen, békességben. A múlt év közepén azonban valakinek eszébe jutott, hogy a melléképületeket nem a hivatalos szerv építette fel, hanem a lakó maga. Erről a tényről a pályafenntartási és pályaépítési szakosztály is tudomást szerzett. S megszületett a döntés:

A melléképületeket le kell bontani. A döntés írásban is napvilágot látott. A 6. szakosztály 1961. június 17-én kelt 114 930/1961. I/6. B. számú rendelete felszólította Bálint Sándort a mellékhelyiségek azonnali lebontására.

„... Amennyiben a fenti rendelkezést nem hajtja végre a pályafenntartási főnökségnek elrendeljük a melléképületek lebontását."

Bálint Sándor főmunkamester, aki 26 éve áll a vasút szolgálatában azóta kétségbeesve szaladgál fűhöz-fához segítségért. De hiába kérdezi, miért bánnak így vele, *„mivel érdemelte ki"*, hogy megfoszszák családját a jószágtartás lehetőségétől. Fáradozása hasztalan. A felsőbbség ítéletét végre kell hajtani.

★

Kedves illetékesek. Mi indokolja a fenti döntést? Talán az, hogy Bálint Sándor családján spórolta össze a melléképületek költségét? Vagy talán esztétikai okokból vált szükségessé a melléképületek lebontása? Ha lebontják a melléképületeket a MÁV építtet-e helyettük?

Gazdálkodásunk tanulságai

Nálunk a szolnoki járműjavítóban most készül az évi mérleg, amely bemutatja, hogyan gazdálkodtunk 1961-ben. Termelési eredményeink a vállalat dolgozóinak lelkes munkáját tükrözi. *Termelési tervünket 101.62 százalékra, termelékenységi tervünket pedig 102,24 százalékra teljesítettük. Ez a két adat azt bizonyítja, hogy*

tavaly jobban dolgoztunk, mint az azt megelőző évben.

Sikeresen teljesítettük a *darabszámos tervet* és az átfutási időre vonatkozó előírásokat is. A selejtet a megtűrt szint alá csökkentettük.

Önköltségünk is jól alakult. Takarékos anyagfelhasználással 1,9 millió forintot sikerült megtakarítanunk és a műszaki fejlesztés 689 ezer forint megtakarítást eredményezte. Ebben jelentős része volt az újító mozgalomnak. Tavaly 320 újítást adtak be dolgozóink, s

az elfogadott 169 újítás révén 558 ezer forint megtakarítást ért el üzemünk.

A járművek javításánál alkalmazott korszerűbb technológiai elárások havonta 9810 normaóra megtakarítást eredményeztek a múlt évben

Ilyen korszerűbb munkafolyamatot eredményezett például az új szerszámgépek beállítása, szegecselés helyett hegesztés, kovácstűz helyett kemencében történő anyagmelegítés, szalagszerű kocsijavítás, az anyagmozgatás gépesítése, a cserejavítás bővítése.

A felsorolt eredmények mellett persze

voltak hibáink is, melyek kedvezőtlenül hatottak gazdálkodásunkra.

Ilyen hiba volt például, hogy az átvételre felajánlott járműveken tapasztalt hibákat nem javítottuk ki elég gyorsan. Megmunkáló gépeink meghibásodása következtében *7631 munkaóra esett ki a termelésből* a múlt évben. *Az eltört különféle kéziszerszámok értéke meghaladta a 190 ezer forintot.* Veszteséget jelentett a szolnoki járműjavító és a népgazdaság számára a kapun belüli munkanélküliség minden tünete, az ácsorgás és más fegyelmezetlenség. Ilyen okokból mintegy *5600 munkaóra veszteség érte* vállalatunkat. *A társadalmi tulajdon megsértői* az év folyamán *3000 forint kártérítést* fizettek. Reméljük ebből megtanulták, hogy mindenkinek egyformán védenie kell a közös tulajdont.

Csomor János,
Szolnok.

Érdemes volt újítani

Tavaly még nem ez volt a véleményem. Ugyanis újításomat 1959-ben adtam be vállalatunk, a MÁV Kitérőgyártó ÜV. újítási felelősének. Teltek a hónapok és nem kaptam választ. Aztán végre közölték, hogy felülvizsgált javaslatomat elutasították. Fellebbeztem. Akkor újra felülvizsgálták a javaslatot és bizonyos módosításokkal elfogadták. Javaslatom alapján Papp Nándor technikus megszerkesztette a készüléket. Ez 1961 szeptemberében el is készült és 1962. február 1-én bevezetést nyert.

Újításommal a geo-lemezek lyukasztását tettem gyorsabbá és könnyebbé. A régi módszerrel naponta 3160 darab geolemezt készítettem, az új készülékkel 3900 darabot gyártok. Igy a selejt is minimális, a balesetveszély teljesen megszűnt. Jelenleg csak etetni kell a gépet, a többi munkát már önműködően végzi. A kész munkadarabok oldalt kicsúsznak belőle.

Most már azt mondom: érdemes volt újítani, hiszen munkám könnyebb és gyorsabb lett. Üzemem vezetőjét pedig arra kérem, hogy a kész alkatrészeket mindennap szállíttassa el a gépem mellől, mert annyi van belőlük, hogy a gép körü' már el sem férnek.

Szentgáli István
Gyöngyös

Új szociális létesítmény a pécsi fűtőház dolgozóinak

Ünnepelyes keretek között vették át a pécsi fűtőház dolgozói az 5 millió forintos költséggel épített egyemeletes, külsőleg is tetszetős kivitelű öltöző-mosdó épületüket, amelyben az ebédlő is helyet kapott.

Az épület földszintjén vannak az öltözők. A zuhanyozó falait fehér csempe borítja. A helyiségek fűtését termoventillátorok, a levegő tisztítását páraelszívó berendezések biztosítják. Az emeleten kapott helyet az ebédlő. Itt vannak az étel melegen tartásához szükséges gázmelegítők is, valamint a mosogató helyiség.

Amikor átvették ezt a szép új szociális létesítményt, sok idős vasutasnak eszébe jutott a régi fabarakk, a lemezvályúval, a hidegvíz csapokkal... Melegvízben csak az mosakodhatott, aki valamelyik mozdonyról hozott magával, vödörben. A fűtőház dolgozói nagyra értékelik azt az új létesítményt, és további jó munkával mondanak érte köszönetet.

Várnai László
Pécs

Munkavédelmi őrjárat

Milyen következményekkel jár a váltó- és vágányellenőrzés elmulasztása

Nincs még egy balesetnem, melynek annyian viselnék súlyos következményeit, mint a váltó-, illetve a vágányellenőrzés elmulasztása nyomán bekövetkezett balesetek és veszélyeztetések.

Váltó- és vágányellenőrzés elmulasztása gyűjtőnév alatt ismertek azok a — vonatok közlekedtetésével kapcsolatos — forgalmi mulasztások, amelyekről évek óta annyi szó esik és megszüntetésük érdekében annyi intézkedés történt anélkül, hogy ezeknek az intézkedéseknek számbajöhető eredményei lennének.

Hogy a fenti mulasztások nyomán előforduló balesetek csak ritkán súlyos kimenetelűek, az nagyrészt a mozdonyszemélyzet figyelmességének, kisebb részben pedig annak köszönhető, hogy a mulasztást elkövető állomási dolgozók rádöbbennek mulasztásaikra és felhívják a vonatszemélyzet figyelmét a veszélyes helyzetre. Ha azonban ez elmarad és a behaladó vonat személyzete nem elég figyelmes, mindjárt meg van a baj. S egy ilyen baleset egyaránt érinti az utazókat, a vasutas dolgozókat, népgazdasági értékeket és nem utolsó sorban a mulasztást elkövetett dologzókat.

Egyébként ennél a balesetnemnél a felelősségre vont mulasztók mégcsak megközelítőleg sem tudják megdönteni azt az általános ténymegállapítást, hogy

a váltó- és vágányellenőrzések elmulasztása a leghanyagabb, a legfelelőtlenebb, a legkönnyelműbb szolgálatellátás nyomán következhet be.

Egy ilyen helyzet kialakulásában nem kismértékben szerepet játszik a szolgálati hely vezetésének a gyengesége, vagy felületessége.

Az elmúlt évben a váltó- és vágányellenőrzések elmulasztásából származó balesetek és veszélyeztetések megszüntetése érdekében hozott intézkedések és az eredmények elérésére fordított energia ismét nem hozta meg a kívánt eredményeket. Az előző évhez viszonyítva 25 százalékkal kevesebb váltó- és vágányellenőrzés elmulasztása fordult ugyan elő — ami így százalékarányú javulásnak eléggé tetszetős szám. De ha azt veszszük figyelembe, hogy egy-egy ilyen okból származó balesetnek, vagy veszélyeztetésnek milyen következményei vannak és egy ilyen mulasztás mekkora veszélyt rejt magában, a javulás mértékével nem lehetünk megelégedve. A jelentősebb javulás érdekében az eddigieknél sokkal többet és határozottabban kell cselekedni.

Nem akarunk vitázni azokkal, akik visszatérően állandóan azt hajtogatják, hogy, ha minden állomást ellátnak biztosítóberendezéssel, akkor gyökerében megváltozik a helyzet.

A legmodernebb biztosítóberendezések sem hoznak eredményt, ha kezelőjük nem olyan lelkiismeretesen végzi a feladatát, mintahogy ez a nagyon fontos és kényes munkaterület azt megkívánja.

Sajnos, nem egy ízben kellett tapasztalni, hogy a legmodernebb állomási és vonali biztosítóberendezések alkalmazása mellett is következtek be balesetek a velük dolgozó emberek mulasztásaiból.

Az aggályoskodókat megnyugtathatjuk, hogy a sok helyen hiányzó biztosítóberendezések egy kissé körülményesebbé teszik ugyan a vonatok közlekedtetését, de nem teszik veszélyessé, ha a pontosan előírt szabályokat szigorúan betartják.

A biztosítóberendezéssel nem rendelkező szolgálati helyeken a vonatokat csak akkor fenyegeti veszély, ha a vonatközlekedés szabályait nem tartják be.

Ha a forgalmi szolgálattevő például feloldja a jelzőblokkot mielőtt a szabad be-, vagy kijáratot bejelentették volna. A szabad ki- vagy bejáratot bejelentik mielőtt a vágányutat lezárják, a váltózárkulcsokat egyeztették és azokat a kulcsszekrénybe elzárták volna. Nem végeznek el mindent a fenti műveletek előtt. Nem intézkednek a tolatások beszüntetéséről, a kocsikat megfutamodás ellen nem biztosítják, az állomáson tartózkodó érdekelt személyzetnek nem hívják fel a figyelmét, hogy csak a legszembetűnőbbeket említsük.

Még szomorúbb, hogy a fenti műveletek elhagyása, vagy azok sorrendiségének felborítása mellett egyes szolgálati vezetők is szó nélkül mennek el. A lazaságok eltűrésével próbálják meggyorsítani a vonatok forgalmát, illetve az állomási munkák elvégzését.

Mindnyájunk örömére népgazdaságunk szépen fejlődik. De ha reális számvetést csinálunk, meg kell mondani, hogy a vasút területének műszaki és technikai elmaradottságait — még ilyen tempójú népgazdasági fejlődés mellett is — hosszú idő múlva lehet csak megszüntetni. Ez azt jelenti, hogy szolgálati helyeinken az eddiginél körültekintőbb, odaadóbb munkával lehet elősegíteni a biztonságos vonatközlekedtetést.

Fehérvári József
a VBO vezetője

Mostoha munkakörülmények a kiskunhalasi fűtőházban

Szocialista társadalmi rendszerünkből következik, törvényeink parancsolóan írják elő, hogy minden munkaterületen a dolgozó ember védelme, megbecsülése legyen a legfőbb feladat. Sajnos, mi, a *kiskunhalasi fűtőház* dolgozói nem tapasztaljuk ennek érvényesülését. Munkahelyünk, munkakörülményeink nem felelnek meg a követelményeknek.

Fűtőházunk az 1910-es években épült 5—6 kismozdony számára. Az utóbbi évtizedben már többször tervezték az épület teljes átépítését és felújítását, mert nem felel meg a jelenlegi mozdonyparkunknak. *Ez az épület*

már annyira elöregedett, hogy életveszélyessé vált.

Januárban a 6. szakosztály megállapította, hogy az egyik állás tetőzete *életveszélyes.* A tél kellős közepén lebontották a tetőt, nehogy ránk szakadjon. Az új tető felépítése a hideg miatt lehetetlen.

Épült már részünkre egy röptető 300 ezer forintos költséggel, de csak az eső ellen véd és ilyenkor télen a hótól, viszont erős huzat van alatta

Igazán nem csodálkozhatunk, hogy dolgozóink között sok a beteg.

A rossz munkakörülmények nemcsak betegséget okoznak, hanem kedvezőtlenül hatnak a mozdonyok javítására és karbantartására is.

Nem értjük, hogy felsőbb szerveink miért nem törődtek eddig a kiskunhalasi fűtőház rendbehozásával. *Miért csak most, a tél közepén vették észre, hogy beszakadás fenyegeti a fűtőházat?* Nem tudjuk milyen elgondolás alapján korszerűsítették több milliós költséggel a *kiskunfélegyházi fűtőházat,* ahol csak 5—6 kismozdony volt és amelyet, mint fűtőházat 1960 novemberében meg is szüntettek. Ugyancsak az elmúlt években korszerűsítették *a kecskeméti fűtőházat,* ahol 8—10 darab kismozdony van üzemben. Rólunk megfeledkeztek, pedig fűtőházunkhoz 24 nagy mozdony és a kirendeltségeinknél levő 20 kismozdony tartozik. Fűtőházunknak 44 műhelyi dolgozója és 120 főnyi utazószemélyzete van. *Szeretnénk végre emberséges munkakörülmények közé kerülni.*

Horváth József
szb-titkár

Szerencsés baleset...

Látszatra ellentmondó, ha úgy emlegetünk egy balesetet, hogy *„szerencsés"* volt. Pedig ilyen is van. A baleset, amely méltán érdemli meg a *szerencsés* jelzőt, február 8-án történt a *Salgótarján külső és az Acélárugyár között közlekedő Z/ 22-es tehervonattal.* A szerelvény nehéz rakományt szállított a gyárból. Az első figyelő fékes kocsiban a fékálláson tartózkodott *Gulyás József* vonatvezető és *Bencsik Géza* vonatkísérő. A tizenegy kocsiból álló szerelvény a szokásos 20 kilométeres sebességgel haladt.

Az első kocsi 22 tonnás Kzvagon volt, jól megrakták a gyárban acélönteccsel. Nem volt túlterhelve a kocsi, mégis eltört az egyik rugója. *A kerék kisiklott.* A szerelvény magával vonszolta a kisiklott kocsit, amely nehéz rakományával együtt felborult. *Megrongálta a pályát* és az utána következő négy kocsi is eléggé megsérült.

Mi történt a kisiklott kocsi fékbódéjában tartózkodó két vasutassal?

Szerencsésen átvészelték a balesetet. Az ijedtségen kívül más bajuk nem történt. *Becsik Géza* már akkor lerepült a kocsiról, amikor az kisiklás után oldaltpördült. *Gulyás József* a kocsi felborulásakor esett ki a fékbódéból.

A pályafenntartás dolgozói *rövid idő alatt megjavították a sérült vágányt* és a közelben tartózkodó autódaru segítségével a súlyosan megrongálódott vagont is el tudták távolítani a forgalom útjából. A baleset után néhány órával már zavartalanul közlekedhettek ott a vonatok. A történtekről még napokkal később is beszélgetnek a környékbeli vasutasok és méltán emlegették így: *„Láttad, milyen szerencsés baleset volt..."*

2,4 millió tonna darabárut szállított tavaly a MÁV Autófuvarozási Főnökség

A vasút megnövekedett teherforgalmának lebonyolításában mind nagyobb feladatok hárulnak a *MÁV Autófuvarozási Főnökségre*. Különösen a darabárus küldemények elszállításában játszanak nagy szerepet. Mivel feladatukat eddig kiválóan oldották meg az elmúlt években

többizben is elnyerték az élüzem címet.

— *1958 óta állandóan élüzem szinten dolgozunk* — mondotta, hangjában nem kis büszkeséggel, *Árvai József* felügyelő, a főnökség vezetője. — *A múlt év második felében is sikerült túlszárnyalnunk a szinteket. Teljesítményi tervünket például 108 helyett 110,47 százalékra, az egy gépkocsira eső önköltségi tervet pedig 103 helyett 120 százalékra teljesítettük. 1961-re a terv 2 millió 371 ezer tonna áru elszállítását irta elő. Mi ezzel szemben 2 millió 417 459 tonna darabárut szállítottunk el.*

— *Baleseti helyzetünk is kedvezően alakult* — folytatta rövid szünet után. —

Gépjárműveink 6 millió 632 620 kilométert futottak, s mindössze öt baleesetünk volt.

Ez az eredmény nem rossz. Annál is inkább, mivel az öt baleset közül *csak két esetben* hibáztathatók a mi dolgozóink. S mert ezeknél a baleseteknél csekély anyagi kár keletkezett, a *„Vezess baleset nélkül"* mozgalomban tíz vállalat közül az első helyen végeztünk.

Ezek az adatok valóban önmaguk helyett beszélnek. De nézzük meg mi van a sokatmondó számok mögött? *Árvai Józseftől* erre a kérdésre is választ kaptunk.

— *Lehet, hogy szokatlanul hangzik, mégis azt kell mondanom, hogy*

a tervek túlteljesítésében nagy része van a helyesen szervezett munkaversenynek,

ezen belül a szocialista brigádmozgalomnak. Az utóbbit a mozgalmi szervekkel közösen szerveztük meg. Jelenleg 32 brigád küzd a szocialista brigád címért. Közülük egy brigád már elnyerte a címet, kettő pedig oklevelet kapott. Ebben az évben szeretnénk tovább szélesíteni *a szocialista brigádmozgalmat*, mert úgy látjuk, hogy főnökségünknél jövője van ennek az új versenyformának. A követelmény ugyanis állandóan nő

Az idén például 1 millió 490 ezer tonna árut kell elszállítanunk.

Szállítási eszközeink jó állapotban vannak, a dolgozók, az utazók éppúgy mint a műszakiak és a főnökség központi dolgozói, lelkiismeretesen végzik munkájukat. Így minden reményünk megvan arra, hogy az idén is túlteljesítsük a tervet.

Megtudtuk a főnökség vezetőjétől azt is, hogy mióta a darabárut kezelő tehervonatok helyett ők végzik a szállítást, a közbeeső állomásokra *sokat javult a menetrendszerűség.*

A másodosztályú bisztró vezet...

Pécs állomáson tavalyelőtt még nagyon rossz hatással volt a rendre és tisztaságra az Utasellátó másodosztályú talponállója, amely az alkoholisták gyülekezőhelye lett. Helyes intézkedéssel megszüntették a talponállót és 125 000 forintos költséggel fővárosi színvonalú bisztrót létesítettek. A bisztróban nemcsak a pultok modernek és ragyognak a tisztaságtól, hanem olyanok az asztalok és a székek is, amelyek az utazóközönség kényelmét szolgálják, az egykori talponálló helyén.

Most az a helyzet, hogy a másodosztályú bisztró szebb, többet nyújt az utasoknak, mint az állomás elsőosztályú étterme. Az étterem falai füstösek, berendezése régi s bizony gyakran tisztasága sem kielégítő. Ugy gondolják, Pécs város nagyarányú idegenforgalma megkívánja, hogy az étterem is lépést tartson az idővel.

Leiti Ferenc
Pécs

Rákosrendezői pillanatképek

Rákosrendező pályaudvar a nagyforgalmú szolgálati helyek közé tartozik. Bizony nem könnyű az ott dolgozó vasutasok helyzete. A nagy kiterjedésű rendező területén bármelyik szolgálati helyiségbe lép be a látogató, mindenütt nagy munkában találja a vasutasokat. Képriportunk is erről tanúskodik.



A nap minden órájában nagy forgalom bonyolódik le a Szegedi úti átjárónál. A képen Menyus András egyszerre két sorompót is kezel.



Fodor György tiszt, rendelkező forgalmi szolgálatevő asztalán gyakran cseng a telefon. A fényképezőgép lencséje rendelkezés közben örökítette meg a fiatal szolgálattevőt, aki szorgalmas munkájáért 1961. november 7-én kiváló dolgozó oklevelet kapott.



Ez a vonatkísérő olyan önfeledten bandukolt zárlámpákkal a kezében a sínek mentén, észre sem vette, hogy lencsevégre került.



Bacsovszky Jánosné kocsifelíró már nem tartozik az ifjú vasutasok nemzedékéhez. A tapasztalt kocsifelíró munkáját nagy hozzáértéssel, megbízhatóan látja el.

(Hemző Károly riportja)

Akik mások hibáját kijavították

Fertőszentmiklósról Dombóvár állomásra kellett szállítani az egyik gőzdarut. *Győrtől Veszprém—külsőig* a 7126/II. számú daru-menetet január 26-án 16.20-kor indították. Elindításkor még nem volt semmi baj, a 275-ös sorozatú gép jól bírta a 210 tonnás vonatot. Csak akkor jött „zavarba", amikor a zirci hegyek emelkedői következtek. Ezeken az emelkedőkön az ilyen típusú mozdony maximális terhelése 100 tonna, sebessége 30 kilométer. Az egyik 12 ezrelékes emelkedő után nagyon nehezen érkezett meg a szerelvény *Tarjánpuszta* állomásra.

Ekkor már este 7 óra volt. *Domonkos Gyula* állomásfőnök látta, hogy ez a kis gép sehogyan sem tud majd megbirkózni a Bakony hegység következő emelkedőivel, feltétlenül segíteni kell rajta. Nyomban felvette a kapcsolatot a menetirányítóval, aki azt mondta, hogy nem tud gépet küldeni. Erre *Domonkos Gyula* arra kért engedélyt, hogy *Veszprémvarsány—Pannonhalma* között a 7133-as számú vonal gépét használják fel. Csak feltételes engedélyt kapott: fel lehet használni a mozdony személyzetét és a gépet, ha vállalják.

Duncz Imre mozdonyvezető, *Németh Béla* fűtő vállalta ezt a feladatot. A vasúti darut átsegítették a meredek úton. Ezek a vasútasok olyan emberek, akikre méltán lehetünk büszkék, mert az a legfőbb céljuk, hogy a vasút munkája zavartalan legyen. Ezért vállalták azt is, hogy kijavítják a mások hibáját, mert nyilván hibás intézkedés volt, hogy a kis mozdonyt 210 tonnával küldték a meredek pályára.

Hoffmann József
Veszprémvarsány

Munkásakadémia a debreceni fűtőházban

A szakszervezet megyei bizottságával közösen munkásakadémiákat szerveztünk a debreceni fűtőházban is. Az egyik munkásakadémia a vontatási dolgozók, a mozdonyvezetők és a fűtők részére, a másik a fiókműhelyi szakmunkások részére indult. E munkásakadémiák célja a dolgozók szaktudásának gyarapítása. Mód nyílik itt arra is, hogy érdekes előadásokat hallgassanak dolgozóink a munkásvédelem és a gazdaságos termelés időszerű kérdéseiről, bővítsék látókörüket.

Eddig minden hónapban rendszeresen megtartottuk az előadásokat, még akkor is, ha a központból ígért előadó nem jelent meg. Pedig ez már kétszer megtörtént. Legutóbb például január 31-én nem jött az előadó, de szerencsére *Tóth István* főmérnök, a fűtőház főnöke „beugrott" helyette, vállalta az előadást. Mégis jobb lenne, ha időben szólnának a TIT központjából, hogy nem tudják küldeni az ígért előadót.

A fűtőház dolgozói érdeklődéssel látogatják a munkásakadémia előadásait. Külön is meg kell dicsérni a fiókműhelyi szakmunkások közül *Tóth Mihály* művezetőt. *Ill. Kádár János, Virágh Zsigmond* és *Melegh Lajos* elvtársakat, akik kezdettől fogva nagy ambícióval vesznek részt az előadásokon. A fiatalok közül *Alker István, Halász Sándor* és *Kánya József* géplakatosok érdemelnek dicséretet. Nem ártana, ha róluk vennének példát a fűtőház többi fiataljai is.

Marosán Pál
Debrecen

A vasutas operabérlet-tulajdonosok figyelmébe

Március 18-án, vasárnap délelőtt 11 órakor kerül sor az Erkel Színházban a vasutas operabérlet harmadik előadására. Ezúttal a kiadott műsortól eltérően, — műsortechnikai okok miatt — Mascagni: Parasztbecsület és Leoncavallo: Bajazzók c. operája helyett Johann Strauss: Denevér c. operettjét láthatja a közönség.

Az előadás után a kultúrnevelési és sportosztály TIT-előadó vezetésével autóbusz-sétát szervez a főváros nevezetességeinek megtekintésére. Találkozás 14,30 órakor az Erkel Színház előtt. Részvételi díj személyenként 5 forint.

Egyben felhívjuk a bérlettulajdonosok figyelmét, hogy a negyedik részletet március 5-ig kell befizetni.

Jól tanulnak a dolgozó diákok

Este van. A szegedi *Hámán Kató Általános Iskola* ablakaiból hívogatóan árad a neonfény.

— *Itt tanulnak a dolgozó diákok* — mondta *Szilágyi Ferenc*, a helyi Népfront bizottság tagja, akivel éppen arra jártam. — *Látogassuk meg őket!*

Néhány perc múlva már mi is benn ültünk az egyik osztályban. Végighallgattuk a nyolcadikosok történelem óráját. Az önkényuralomról és az 1867-es kiegyezésről feleltek. Látszott, hogy szorgalmasan készültek az órára.

A vasutas mártír *Hámán Kató* nevét viselő iskolában az idén 152 vasutas dolgozó, közöttük 32 nő tanul. Vonatkísérők, vontatási, pályafenntartási, állomási dolgozók, akik saját érdekükben eleget tettek a szakszervezet felhívásának és befejezik általános iskolai tanulmányaikat. Amint megtudtuk, a félévi beszámoló eredménye biztató: *több volt a jó, mint a közepes* osztályzat. Lemorzsolódás csak a fiatalabbak és a nők közül volt, vagy azok közül, akik nem Szegeden laknak. A többség szorgalmasan tanul, úgy, mint az 52 éves *Kulcsár Márton* vasutas, aki még egyszer sem hiányzott.

— *Igaz, hogy a vasutas szolgálat mellett nehéz tanulni, de most látom, hogy milyen hasznos ez az iskola* — mondta *Bánhegyi Antal* vonatkísérő, akinek már gimnazista fia van és gyakran a fia segít neki az algebra feladatok megoldásában.

— *Gyakran megtörténik, hogy közvetlenül szolgálatból jövünk iskolába, vagy innen megyünk a szolgálatba* — hallottuk *Kertész Etelka* jegyvizsgálótól —, *de szívesen tesszük, mert megszerettük az iskolát.*

„Öreg diák, nem vén diák" — mondják az iskolások és igyekszenek is példát mutatni a fiataloknak. S a pedagógusok? Mindent elkövetnek, hogy a dolgozók osztályai jól felkészüljenek a vizsgákra és mindenki szép bizonyítványt kapjon. Nagyra értékelik a dolgozók szorgalmát, szívós akaratát, amellyel leküzdik a tanulás nehézségeit. Ezt a jó munkát méltatta *Gulácsi Zoltán*, az iskola igazgatója is, a félévi iskolagyűlésen.

Sziládi Sándor
Szeged.

A vasutas ifjúsági eszperantó bizottság terveiből

Az utóbbi években a vasutasok körében is egyre többen ismerték fel az eszperantó jelentőségét és hasznosságát a népek közötti, közvetlen, főleg kulturális kapcsolatok mind fokozottabb kiépítésében. A *Magyar Eszperantó Szövetség Vasutas Szakosztályának* irányítása mellett

több igazgatóságnál és vasúti csomóponton van már eszperantó szakcsoport,

sőt a MÁV nevelőintézetében önálló ifjúsági csoport is.

A vasutas eszperantista fiatalok néhány hónappal ezelőtt *Ifjúsági bizottságot* alakítottak az eszperantó munka tervszerű irányítása céljából. A bizottság március 4-én a *vasutasok szakszervezete*, Benczur utcai székházában,

vasutas ifjúsági eszperantó konferenciát rendez,

melyen több vasutas eszperantó szakcsoport képviselteti magát. A konferencia célja és feladata, meghatározni a vasutas eszperantó csoportok munkáját az ifjúság körében, *elősegíteni az ifjúság eszperantó nyelvtanulását* és annak felhasználását, főleg a béke és a barátság gondolatának szolgálatában, s nem utolsó sorban felkészíteni a fiatalokat a május hónapban Budapesten megrendezésre kerülő XIV. Nemzetközi Vasutas Eszperantó Kongresszusra.

A kongresszus keretében ifjúsági rendezvényekre is sor kerül. Ezek közül kiemelkedik a fiatalok sétahajó kirándulása a Dunán. A másik igen fontos rendezvény az ifjúsági est. *A budapesti kongresszusra mintegy*

20 országból érkeznek eszperantista fiatalok.

A MESZ vasutas szakosztályának ifjúsági bizottsága mindent elkövet azért, hogy a kongresszus sikeres legyen, egyúttal szorgalmazni kívánja, hogy *az ezután következő nemzetközi vasutas eszperantó kongresszusokon is mind nagyobb teret kapjon az ifjúság.*

dr. Ferenczy Imre

Ki adjon akkumulátort?

— *A Déli pályaudvar vonatkísérő dolgozói teszik fel ezt a kérdést.* Hosszú ideje panaszkodnak amiatt, hogy a kalauzkocsikban nincs biztosítva a világítás folyamatossága. Különösen most a téli hónapokban, amikor hamarabb kimerülnek az akkumulátorok. A pécsi vonat kalauzkocsija például a Budapest felé vezető úton már rendszeresen sötétségbe borul. *Pécs állomás ugyanis nem hajlandó akkumulátort cserélni.* Náluk most sok új akkumulátor van. Úgy okoskodnak, ha cserélnének, akkor a déli kocsiműszak újra csak *régi akkumulátort küldene* a legközelebbi járattal.

Fontos, hogy *megfelelő világítás* legyen ezekben a kocsikban, hiszen a kezelői szolgálatot gyakran idős dolgozók látják el és senki sem kívánhatja, hogy kézilámpa mellett rontsák a nehéz utazószolgálattól amúgyis megviselt szemüket. Az akkumulátorok — bármelyik főnökség rendelkezik velük — a vasút tulajdonát képezik, tehát azokat cserélni kell a szükségleteknek megfelelően. *Értetlenség és bürokrácia nem akadályozhatja a kulturált munkakörülményeket a kalauzkocsikban sem!*

Foki István
Budapest, Déli pu.

A sportköri közgyűlésekről

A *Magyar Testnevelési és Sport Tanács* elnöksége januárban határozatot hozott, mely szerint *1962. január 15-től április 15-ig minden sportkörnél közgyűlést kell tartani.*

A közgyűlésen a sportkör elnökségének be kell számolni az 1961. évi munkáról, ismertetni kell az 1962. évi sportprogramot, a Kilián Testnevelési Mozgalom helyzetét, és a számvizsgáló bizottság jelentését.

A sportköri közgyűlések rendszeres időközönként történő megtartását a sportköri alapszabály is rögzíti. Nem jelenthet tehát ez a határozat sehol sem új feladatot, mivel a vezetők beszámolása a végzett munkáról, a tagság véleményével közösen kialakított munka nemcsak a sportköri demokrácia érvényesülését jelenti, hanem egész szakszervezeti mozgalmunk alapját képezi.

A sportköri közgyűlések előkészítésével és lebonyolításával kapcsolatban néhány módszerbeli kérdésre hívjuk fel a sportvezetők figyelmét.

Mivel foglalkozzon a közgyűlés

A közgyűléseket mindenütt a szakszervezeti bizottság választása után kell megtartani, illetve azzal összehangolni. A beszámolók a szakszervezeti sporttevékenység egészét öleljék fel. Ne szűkítsék le csupán a szakosztályi életre, hanem foglalkozzon a szakosztályok munkáján kívül az üzemi bajnokságok, háziversenyek eredményeivel, népszerűsítésével. Számoljanak be arról, hogy ezek a rendezvények hány dolgozónak biztosították a Kilián Testnevelési Mozgalomba való bekapcsolódását, a jelvények megszerzését.

Ahol ez még nem történt meg, javasoljuk, hogy a közgyűléseken ünnepélyesen adják át az elnyert pontok alapján a Kilián-jelvényeket. Természetesen ezt előre meg kell beszélni az illetékes kerületi, vagy megyei testnevelési és sporttanáccsal, hogy a jelvényekkel kapcsolatos adminisztratív teendőket el tudják intézni.

Egészítsék ki az elnökségeket

Sok helyen szükségessé vált a sportköri vezetőségek kiegészítése. Az elmúlt választás óta sok sportkörben munkahely változás, iskola, vagy egyéb okok miatt az elnökségi tagok egy része kivált. Ebben az esetben nyílt szavazással ki kell egészíteni a sportkör elnökségét az alapszabályban rögzített létszámnak megfelelően. Általános sportköri választásról tehát nincs szó, csupán a hiányzó vezetőségi tagok kooptálással történő pótlásáról.

A KISZ Budapesti Végrehajtó Bizottsága külön határozatban hívta fel alapszervei figyelmét az 1962. évi főbb testnevelési és sportfeladataira. Ebben az ifjúmunkások tömeges és rendszeres sportolásának alapját továbbra is a sportkörökkel, illetve szakszervezetekkel közösen megrendezésre kerülő versenyek képezik. Éppen ezért a KISZ-szervezetek feladatként kapták, hogy megfelelő arányban küldjenek aktívákat a sportköri elnökségekbe, szakosztályokba.

A sportköri elnökségek tekintsék a közgyűlések előkészítését tehát fontos feladatnak, amely alapvető feltétele a kollektív munkának.

Bíró Gyuláné,
a budapesti bizottság sportfelelőse

Berczik visszavágott



Berczik Zoltán

Az asztaliteniszezők jól sikerült Budapest-bajnoksága után egy héttel került sor az országos bajnokságra. A sportág hívei nagy érdeklődéssel várták a legjobbak összecsapását. Annál is inkább, mert a Budapest-bajnokságon néhány meglepetés is született. Ezek közül kiemelkedik Berczik veresége a pörgetéséről híres Faházitól.

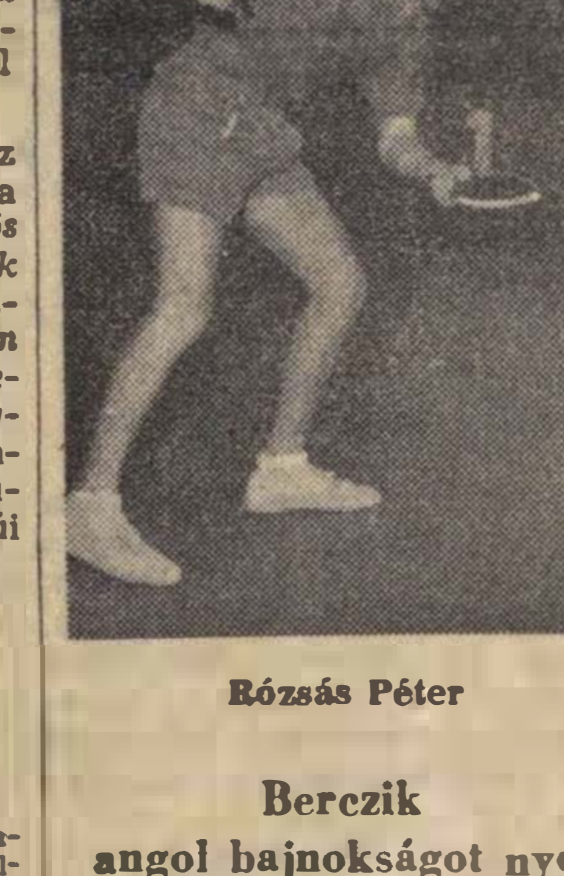
Az országos bajnokságon az elődöntőben került össze a két versenyző. *A többszörös magyar és Európa-bajnok Berczíknek sikerült a visszavágás. Nehéz küzdelemben ugyan, de 3:2 arányban sikerült legyőznie fiatal vetélytársát.* Erre nem sokan gondoltak azok közül, akik a Budapest-bajnokságon szemtanúi voltak a két versenyző küzdelmének. Akkor Faházi remekelt, Bercziknek viszont semmi sem sikerült.

Erre a találkozóra Berczik nagyon készült. S amire kevesen számítottak, nemcsak sokat ütött, hanem pörgetett is. Különösen a döntő játszmában volt elemében.

A döntőben sem volt sokkal könnyebb a helyzete. Klubtársa, Rózsás sem adta meg magát egykönnyen. *A két vasutas játékos minden labdáért nagy harcot vívott. Berczik jobb taktikusnak bizonyult és végeredményben 3:2-re Rózsást is sikerült legyőznie.*

Berczik az egyéni bajnoki cím mellé Péterfy dr.-ral a férfipárosban első, Lukácsnéval pedig a vegyespárosban a második helyen végzett.

Az egyéniben Rózsás második helyezése is dicséretes.



Rózsás Péter

Berczik angol bajnokságot nyert

A magyar bajnokságon jó formában szerepelt Berczik Zoltán egy hét múlva az angol bajnokságon is kitett magáért. Férfiegyesben kitűnő játékkal győzte le az angol Harrisont, s ezzel megnyerte az angol bajnokságot. Vegyespárosban Lukácsnéval végzett az első helyen.

Szerencsen bíznak a fiatalokban

A szerencsi MÁV Bocskai SE labdarúgó-csapata két évvel ezelőtt még a megyei I. osztályban szerepelt. A bajnoki év befejeztével azonban többen eltávoztak a sportkörtől és a csapat alaposan meggyengült.

Mondani sem kell, hogy kiestek az I. osztályból és most a kiemelt járási bajnokságban szerepelnek. A vezetőket nem kedvetlenítette el a sikertelenség. Tehetséges, fiatal játékosokból új csapatot kovácsoltak össze. A csapat tagjainak zöme a vasútnál teljesít szolgálatot.

A sportkör vezetői joggal bíznak abban, hogy ezek a fiatalok, akik a munkában is megállják a helyüket, a pályán is jó eredményeket érnek majd el és rövid idő múlva visszakerülhetnek a megyei I. osztályba.

Fekete László
Miskolc

Póruljárt vagonfosztogatók

Az utóbbi időben elharapózott vagonfosztogatások miatt egyes értékes árut szállító tehervonatokat külön kísérővel látták el. Ez a megoldás különösen a nemzetközi fővonalakon, közülük is *Budapest—Debrecen—Nyíregyháza* és *Budapest—Szajol—Békéscsaba* között közlekedő vonatoknál vált szükségessé. *Nyíregyházáról* és *Békéscsabáról* induló tehervonatok *Szajolon* minden esetben megálltak. Igy nem véletlen, hogy a legtöbb fosztogatás itt történt.

A fosztogatók február 6-án éjszaka is megjelentek az állomáson. Ketten voltak, s egyenesen az egyik mellékvágányon álló szerelvényhez tartottak. Az egyik dohányárut szállító kocsinál megálltak és gyors mozdulatokkal munkához láttak. Leverték az ólomzárat, majd félrehúzták az ajtót és behatoltak a vagonba.

Persze mindez nem ment zörej nélkül. A szerelvényt biztosító rendőrtiszt és a vele együtt levő vasutas éberségét ezúttal nem tudták kijátszani A zörejre felfigyeltek és rajtaütöttek a fosztogatókon.

A dohányszállítmány dézsmálói a rendőrtiszt felszólítására nem adták meg magukat. Ellenkezőleg, hogy menekülésüket biztosítani tudják a kezeügyükbe került tárgyakkal hadonásztak, így próbálták maguktól távol tartani a szerelvény őrzőit. Ez azonban nem bizonyult hatásos ellenszernek. Amikor az egyik fosztogatót sikerült ártalmatlanná tenni, a másik kihasználva a kedvező alkalmat kereket oldott. A rendőrtiszt, mivel a menekülő a felszólításra nem állt meg, a fegyverét használta.

A két fosztogató *Tóth János* szajoli és *Tóth László* tószegi lakos, akik egyébként testvérek, rendőrkézre kerültek. Tóth László, akit a golyó eltalált, a kórházban belehalt sérülésébe, testvére, János, pedig majd a bíróság előtt veszi el méltó büntetését. Annál is inkább, mivel bevallása szerint az éjszakai órákban fivérével együtt rendszeresen dézsmálták a vagonokat.

Ezúttal mindketten póruljártak.

A Lokomotív Természetbarát Egyesület 1962. évi terveiből

Mint minden évben, az idén is gazdag versenyzési programot állított össze a Lokomotív Természetbarát Egyesület elnöksége. Az első eseményre a Lokomotív gyakorló tájékozódási verseny első fordulójára február 25-én került sor, a második forduló márciusban, a harmadik pedig áprilisban lesz. **A tavaszi csillagtúra csapatbajnokságot május első hetében a Mecsekben bonyolítják le. Ugyancsak májusban kerül megrendezésre a női és ifjúsági II. osztályú, valamint a férfi I. osztályú verseny.**

Június 1-től augusztus 31-ig terjedő időszakban az egyesület elnöksége tábort létesít a Balaton északi partján. A vasutas természetjárók XI. országos találkozóját és a jubileumi emlékversenyt is a Balatonfelvidékre tervezik. A felsoroltakon kívül az őszi hónapokban is sor kerül néhány versenyre

Az egyesület elnöksége a Kilián testnevelési mozgalomról sem feledkezik meg. **A Kilián-mozgalom elősegítése céljából központi vízi, sziklamászó, barlang- és kerékpáros túrák vezetését tervezik a nyári hónapokban.**

Lakáscsere

— Elcserélném egy szoba-konyhás utcai, gázos, a Keleti pályaudvarnál lévő MÁV lakásomat Nagybudapest területén bárhol, szabadrendelkezésű lakásra. Érdeklődni lehet: Neményi Béla, Bp., VIII. Vaskapu utca 7. fsz. 4. (16 és 19 óra között.)

Élen a Kilián-mozgalomban

Február 14-én a Miskolci VSC elnökségi ülésen rövid kis ünnepség zajlott le. Földi László, a szakszervezetek Borsod megyei tanácsának sportbizottsága nevében díszes kivitelű selyemzászlót adott át a sportkör elnökségének az elmúlt évben végzett eredményes tömegsport munka, valamint a Kilián testnevelési mozgalom szervezésében elért eredményekért.

A miskolci vasutasok nem érdemtelenül kapták meg az SZMT jutalmát. A sportkör elnöksége egész éven át igen élénk tevékenységet fejtett ki a vasúti szolgálati helyeken, különösen a tiszai pályaudvaron. A Kilián-mozgalom szervezésében pedig a Borsod megyei sportkörök közül a legjobb eredményeket érték el.

A zászlót Szidor László, a Miskolci VSC titkára vette át

Vasutas mezei futóbajnokság

A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya február 14-én tanácskozásra hívta össze a sportkörök atlétaedzőit. A tanácskozáson a sportág időszerű kérdéseit vitatták meg, majd megállapodtak a hagyományos vasutas mezei futóbajnokság időpontjában. Eszerint a bajnokságra március 25-én kerül sor a Népligetben. A pályabajnokság időpontját és helyét később közlik az érdekelt sportkörökkel.

TOVÁBB A MEGKEZDETT ÚTON

Az esztergomi pályafenntartási főnökségnél ünnepélyes külsőségek között rendezték meg

a Kilián-mozgalomban jó eredményt elért dolgozók díjkiosztását.

Az ünnepségen a járási TST és az SZMT is képviseltette magát.

Főnökségünk területén valóban olyan eredményeket értünk el a mozgalomban, amelyre mi magunk sem mertünk gondolni. A sikerben jelentős része van Hámor Mátyás elvtársnak, a pályafenntartási főnökség vezetőjének, aki maga is lelkes szervezője, irányítója volt a versenyeknek. Így értük el, hogy a főnökség dolgozóinak majdnem a fele,

összesen 106 fő részt vett a mozgalomban.

A legnépszerűbb sportág a labdarúgás volt. Ezenkívül a teke, az asztalitenisz, a röplabda és a sakk is nagy népszerűségnek örvendett a dolgozók között.

A díjkiosztó ünnepségen úgy határoztunk: ebben az évben is gondoskodunk arról, hogy főnökségünk dolgozói a szabad időben sportolhassanak.

Viszolajszky Endre
Esztergom

A Hivatalos Lapból

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

119 218/1961. I/3. C. Szolgálati kerékpárok és motorkerékpárok közlekedésének szabályozása a vasút területén.

103 578/1962. I/3. C. Az ólomártalomnak kitett munkakörökben dolgozók tisztítószerrel és tisztálkodási eszközökkel való ellátása tárgyában kiadott rendelet módosítása.

HÍREK

MIT TUD A GÉPI ELLENŐR?

„Annak behatárolására, hogy mely állomáson tolatnak, guritanak utasítás ellenesen, egyes kocsirakományú küldeményekben lökésmérő készüléket helyeznek el. A készülék az idő megjelölésével regisztrálja a kocsik ütközését, az ütközés sebességét. Így az esetleg keletkezett áru- vagy kocsikár helye és ideje megállapítható" — olvasom a többi között egy írásos táviratban.

— Éljen a technika! — tört ki belőlem a helyeslés.

Amit az ember, az ellenőr, az oktató, a főnök nem tudott elvégezni — a kíméletlen tolatást megelőzni — azt elvégzi az okos masina, a lökésmérő. Nem tanácsos a jövőben felelőtlenül egyszer a „bikának" és vissza lökdösni, vagy ha féketlen a kocsi, guritani. Az érzékeny óraműszerkezet rögzíti a lökés nagyságát, idejét.

Egy baj azonban van, és erről a távirat jellegű levél is beszél: tagadják az állomások a vétkességet.

Egy kocsi útja több napos is lehet, tehát több állomáson tartózkodhat. Egy-egy állomáson jelentéktelen idő eltéréssel többször mozgathatják. Egy, két vagy több tolatócsapaton belül is többen. Ilyen körülmények között nem könnyű rámondani, hogy a Jóska vagy a János lökött durván, kíméletlenül.

Figyelembe véve a technika mai állását és egyesek jól fejlett tagadókészségét, javasoljuk a nagyszerű gépi ellenőrt, a lökésmérőt, lökésfotóval is kiegészíteni. Igen lökésfotóval!

A masinát a kocsiablak mellett kellene elhelyezni. Amikor a lökés a megengedettnél nagyobb, akkor egy csuklós szerkezettel működő kar — rejtett fényképezőgéppel felszerelve kukkantson ki az ablakon és a nyakában fityegő fütyülővel készítsen fotografiát a lökdösődő Jóskáról vagy Jánosról.

— lyf —

— **Korszerűsítik a nagykanizsai fűtőház kocsijavító műhelyét.** A két javítóvágány fölé 180 méter hosszú tetőt építenek. Az építkezést már megkezdték.

— **Száztizenhárom különböző nyomtávot használnak világ szerte.** A Szovjetunióban alkalmazott 1423 milliméteres nyomtávot először Angliában, London és Blackpool között vezették be. Még ennél is szélesebb nyomtávú vasút van Írországban, Brazíliában és Ausztráliában.

— **Vasutas KISZ-fiatal ne legyen vizsgahátralékos kezdeményezték** legutóbbi ülésükön a Veszprém megyei vasutas társadalmi ifjúsági bizottság résztvevői. A fiatalok munkáját nemcsak a mozgalmi szervek, hanem a szolgálati főnökök is figyelemmel kísérik.

— **Utasellátó büfé nyílik Záhonyban.** Az állomás melletti helyiségben korszerűen berendezett Utasellátó büfét létesítenek, ahol a hűsítő italokon kívül presszókávét, meleg kolbászt és friss lángost is árusítanak.

— **A világ vasúti hálózata** a legutóbbi adatok szerint 1 millió 240 186 kilométerre tehető. Ebből Európára 32,8. Ázsiára 12,6, az Észak-Amerikai Egyesült Államokra 36,8. Dél-Amerikára 8,3, Afrikára 5,7, Ausztráliára (Óceániával együtt 3,8% jut.

— **Dieselesítik a tolatást** Zalaegerszeg állomáson. Az első dieselmozdony már megkezdte munkáját. A terv szerint az év végéig teljesen dieselesítik a tolatást az állomáson.

— **Japánban 1962-ig villamosítanak egy 600 kilométer hosszú vasútvonalat.** Ez a vonal Tokiót Osakával köti össze. A pálya megépítése, illetve a villamosítás után a vonalon 250 kilométer/óra sebességgel közlekedhetnek majd a vonatok.

— **A hideg idő ellenére is eredményes munkát végzett** a szolnoki járműjavító kocsiosztályának futórészlege. Mind a fővizsgás, mind pedig a futó és tartálykocsik darabszámos tervét teljesítették.

— **Korszerű villanymozdonyokat gyárt** 1962-ben Csehszlovákiában a pilzeni mozdonygyár a Szovjetunió részére. A 160 kilométer/óra sebességgel közlekedő új váltóáramú villamosmozdonyokon nagyon sok műanyagot használnak fel a tervezők és építők.

— JÓL SIKERÜLT termelési tanácskozást tartottak *Váchartyán* állomáson. Az 1961. évi harmadik és negyedik negyedévi terv túlteljesítéséért több dolgozót jutalamban részesítettek.

— **25 éve egy brigádban. Papp István, a debreceni járműjavító dolgozója 25 évvel ezelőtt került a mozdonyszereldébe. Azóta megszakítás nélkül a szerelde főágy csoportjában dolgozik. A brigád tagjai ünnepségen emlékeztek meg a jubileumról.**

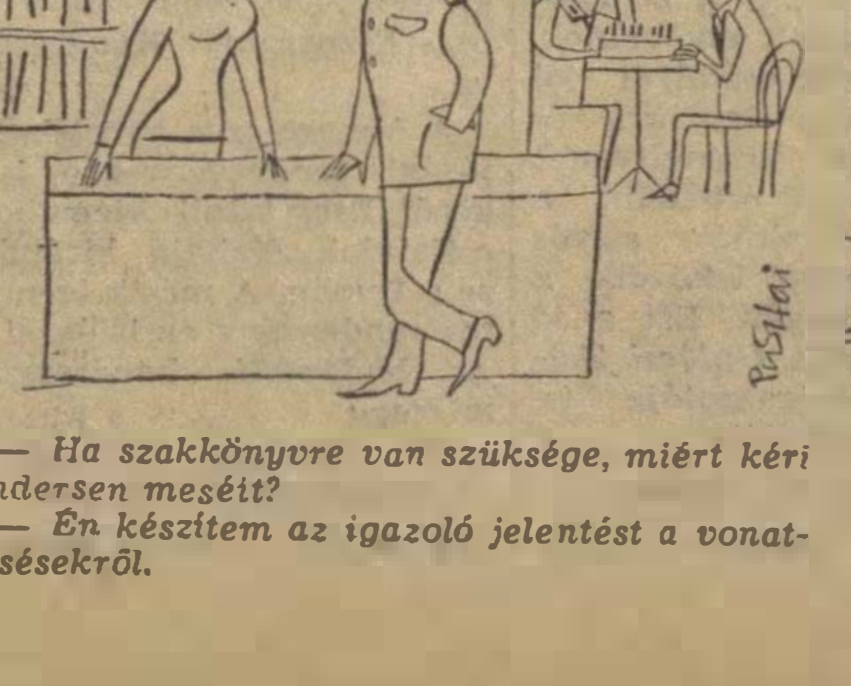
— ÚJ PÁLYAUDVAR Nápolyban. A nápolyi Garibaldi-tér kertjei között épült fel a naponta több mint 200 szerelvényt befogadó új vasúti pályaudvar, amelyhez egy központi postaépület és egy 500 szobás szálloda is tartozik.

A szerkesztőség üzeni

Cserháti József. Tótka Károly, dr. Bánfalvi Gyula. Sziládi Sándor Szeged, Várnai László. Leiti Ferenc Pécs. Lombosi Sándor Kiskőrös. Pintér Lajos Vácrátót. Szentgáli István Gyöngyös. Behán Rózsa Kazincbarcika. Szakács Lajos Várpalota. Dancs József Tapolca. Szabó Béla Veszprém-külső. Boldizsár Gyula Békéscsaba. Cseh Zoltán. Csomor János Szolnok. Marosán Pál Debrecen. Fokí István Budapest. Horváth József Kiskunhalas és Hoffmann József Veszprémvarsány. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41
Telefon: városi: 424—184
Üzemi: 39—77
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII. Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

MŰVELŐDÉSI HÁZBAN



— Ha szakkönyvre van szüksége, miért kéri Andersen meséit?

— Én készítem az igazoló jelentést a vonatkésésekről.

KÜLDÖNC



— Mindjárt megnézem, miért nem állítja a jelzőt.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. MÁRCIUS 15.

Az újítómozgalom helyzetéről tárgyalt a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetősége március 9-i ülését *Szabó Antal* elvtárs, a szakszervezet főtitkára nyitotta meg. A központi vezetőség az ülés megkezdése előtt egyperces néma felállással adózott *Csuta Károly* elvtárs emlékének, s határozatot fogadott el érdemeinek és emlékének jegyzőkönyvi megörökítésére.

Az elnöki megnyitó után a *vasút újítási mozgalmának helyzetét, az ezzel kapcsolatos tennivalókat vitatták meg.* A napirend előadója *Pánti Béla* elvtárs ,a szakszervezet alelnöke volt.

400 milliós népgazdasági haszon

Az újításról szóló jelentés bevezetőben kiemelte, hogy a vasút területén 1948 óta az újításokból eredő népgazdasági megtakarítás több mint 400 millió forint. Ez az egyetlen számadat is azt mutatja, hogy az újítómozgalom fejlesztése egyaránt fontos állami és szakszervezeti feladat.

Az 1961-ben beadott újítások száma az előző évhez képest 9 százalékkal csökkent. Az elfogadott és bevezetett újítások arányában 4 százalékos visszaesés mutatkozik, s 15 százalékos lemaradást mutat népgazdasági pénzügyi kihatásában. Mint a jelentés megállapítja, az újítások átfutási ideje 1961-ben növekedett. Eltérést mutat az elfogadott és beadott újítások száma az egyes vállalatok és igazgatóságok viszonylatában. Nincs egységesen kialakult helyzet a kifizetett újítási díjak átlagos százalékos kulcsát illetően sem. Vannak olyan területek, ahol helytelenül igen magas az eszmeileg díjazott újítások száma.

A jelentés szerint az újítási feladattervek egyre inkább megfelelnek rendeltetésuknek. Az 1961. és 1962. évi szakosztályi újítási feladattervek már döntően a műszaki fejlesztési tervekre épített és a nagyobb jelentőségű feladatokat tartalmazzák. Szövegezésük szabatos, közlik a vonatkozó szakirodalmat, a várható megtakarítást és az újítási díj megközelítő összegét. Most az a teendő, hogy ezeket a terveket valamennyi dolgozóval megismertessük, s minél több újítás beadására serkentsük őket.

Ezek után részletesen taglalta a központi vezetőség vitaanyagát képező jelentés az újítómozgalomban tapasztalható hiányosságokat. Szorgalmazta az egységes irányítás, az újítási ügyekkel foglalkozó ügyintézők munkája koordinálásának szükségességét, a mozgalom eredményeinek és tervszerűségének rendszeres értékelését. Kitért a mozgalom meg nem értéséből és lebecsüléséből származó káros nézetek következményeire.

Hatékonyabb propagandát

Egyes szakszervezeti bizottságok sem fordítanak kellő figyelmet az újítómozgalom propagálására. Annak irányítását és szervezését tisztán szakmai feladatnak tekintik. A szakszervezet keretében működő újítási bizottságot nem számoltatják be rendszeresen a mozgalom állásáról.

Ahol a szakszervezeti bizottság mellett működő újítási és ésszerűsítési bizottságok tevékeny segítséget adnak az újítóknak, ott annak eredményessége mindenkor megmutatkozik.

A tapasztalatcsere-mozgalom nem eléggé szervezett és irányított. Igaz, hogy egyre több jól bevált újítás átvételére és bevezetésére kerül ma már sor, mégis azt állapította meg a jelentés, hogy gyakran nem szereznek érvényt az ezzel kapcsolatban intézkedő kormányrendeletnek.

Ezután az elbírálás rendszerével, módszerével foglalkozik a jelentés. S kifogás tárgyává teszi a hosszan elhúzódó elbírálásokat, amelyek gyakran kedvét szegik az újítónak.

Mind a hazai, mind a külföldi tapasztalatok alátámasztják azt, hogy az eleven újítási propaganda milyen nagy jelentőségű a mozgalom szempontjából. A propaganda munkát egyaránt kell segítenie a szakvonali és a mozgalmi szerveknek. A szóbeli és írásbeli agitáció legkülönbözőbb módszereit kell hasznosítani az adottságokhoz mérten. Az eddiginél jobban kell népszerűsíteni az élenjáró újítókat, a tapasztalatcserét hathatósabban kell az újítómozgalom szolgálatába állítani.

A szocialista brigádmozgalom terjedése egyik eszköze az újítómozgalom kiszélesedésének, hiszen csaknem minden vállalásban szerepel újítások beadása. Az eredmények értékelésénél következetesen kérjék számon ezek teljesítését. Menet közben is hívják fel erre a szakszervezeti bizottságok, a brigádok figyelmét. Az újítási propaganda eszközeként kell hogy szerepeljen a termelési tanácskozás, a szakszervezeti taggyűlés, a sajtó, a faliújság stb.

Végezetül a szakvonal és a szakszervezet szorosabb együttműködésének szükségességét taglalta a jelentés.

A vitában több hozzászóló támasztotta alá a jelentésben foglaltakat és mutatott rá az újítómozgalom fejlesztésének lehetőségeire, fontosságára. A napirend lezárása előtt a központi vezetőség elfogadta az újítómozgalom továbbfejlesztésével kapcsolatos határozatot.

Ezután került sor *Gróf József* elvtárs, a szakszervezet titkárának ismertetőjére, az 1022/1961. sz. MT—SZOT határozat előkészítéséről, levitelről és a szocialista munkaverseny helyzetéről.

A továbbiakban a központi vezetőség elfogadta a szakszervezet 1961. évi gazdálkodásáról szóló jelentést, majd az 1962. évi költségvetést.

Nagy részvét mellett búcsúztak a vasutas dolgozók Csuta Károly elvtárstól

Március 2-án, 79 éves korában elhúnyt Csuta Károly elvtárs, a párt- és a munkásmozgalom régi harcosa. Halálával olyan munkásforradalmár távozott sorainkból, aki egész életét osztálya, népe felszabadításáért, az emberiség boldogabb jövőjéért folyó harc szolgálatába állította.

A századforduló éveiben Sátoraljaújhelyen kapcsolódott be aktívan a munkásosztály forradalmi harcaiba. 1902-ben már tagja volt a szociáldemokrata pártnak. Hat évtizeden át megtorpanás nélkül mindig ott menetelt a harcoló munkásság első soraiban. Szervezte a vörös május elsejéket, a munkástüntetéseket, a vasúti munkások sztrájkjait, az első világháború idején rendezett nagy háborúellenes tömegmozgalmakat.

1918-ban alapító tagja volt a Kommunisták Magyarországi Pártjának. 1919-ben, a Tanácsköztársaság idején, a Zemplén megyei direktórium élén dolgozott. A Tanácsköztársaság leverése után a fehér terroristák félholtra verték. Az ellenforradalmi bíróság tíz évi börtönre ítélte. A Szovjetunió azonban a magyar munkásság más forradalmi vezetőivel együtt őt is kiragadta a horthysta gyilkosok kezéből. Ezt követően több mint két évtizeden át a bolsevikok soraiban harcolt a szocializmus építésének különböző frontjain.

Amikor hazánk felszabadulása után visszatért Magyarországra, már túl volt a 60. életévén, mégis fiatalos lendülettel vetette magát az országépítő munkába. Az Istvántelki Főműhelyben, a Vasúti Főosztályon, a szakszervezet központjában, a Vasút Politikai Főosztályon hasznosította tudását, tanította a fiatalokat.

Hetven éves volt, amikor az aktív szolgálattól visszavonult, de a munkásmozgalom érdekében folytatott tevékenysége ekkor sem szakadt meg. Részt vett a pártéletben, tanította és nevelte a párt ifjú harcosait és fáradhatatlanul hirdette a munkásosztály, a párt igazát.

Március 8-án a Farkasréti temetőben vettek végső búcsút Csuta elvtárstól régi barátai, harcostársai, a vasutas dolgozók. A gyászolók soraiban ott voltak a Magyar Szocialista Munkás Párt, a Partizánszövetség, a Vasutasok Szakszervezete és a Vasúti Főosztály képviselői. Küldöttség érkezett a gyászszertartásra Sátoraljaújhelyről is.

A ravatalnál a párt és a Partizánszövetség nevében Gyetvai János elvtárs, a vasutasszakszervezet nevében Szabó Antal főtitkár, a Vasúti Főosztály nevében Lindner József vezérigazgatóhelyettes, a sátoraljaújhelyi küldöttség képviseletében László Imre, a városi pártbizottság titkára búcsúzott Csuta Károly elvtárstól.



A szakszervezet elnöksége, a szervezett vasutasok nevében Szabó Antal főtitkár vett búcsút Csuta Károly elvtárstól

Tavasz a télben



Tavaszra készülnek a kőbányai kertészetben. Az üvegházakban több ezer cserepes virág és dísznövény várja a jó időt

Felhívás!

Vasutas Dolgozók!

A második ötéves terv szállítási célkitűzéseinek megvalósításáért folytatott munka közepette minden vezető és beosztott vasutas dolgozónak elsőrendű kötelessége, hogy éberen őrködjön a vasúti közlekedés biztonsága és a dolgozók testi épsége felett.

A megnövekedett szállítási feladatok biztonságos és balesetmentes elvégzése nemcsak a vasutas dolgozók, hanem az egész népgazdaság elengedhetetlen érdeke.

A balesetmentes közlekedés biztosítása minden dolgozónak kötelességévé kell. hogy váljon. Biztosítani kell a szolgálati utasítások. és óvórendszabályokban foglaltak szigorú betartását.

A vezetők és felügyeleti közegek érezzenek fokozott felelősséget a felügyeletükre bizott és irányításuk alá tartozó dolgozók életéért és testi épségéért.

Az utasítások és óvórendszabályok. valamint a munkásvédelmi rendelkezések elhanyagolása miatt szigorú felelősségrevonást kell alkalmazni.

Meg kell szüntetni a vasút területén azt a káros szemléletet, amely a balesetek bekövetkezéséért többnyire a balesetet szenvedett dolgozót hibáztatja és ugyanakkor a balesetelhárítási intézkedések elmulasztásával vétkes dolgozókat menteni igyekszik.

Bízunk abban. hogy minden dolgozo fokozott felelősséget vállal az említett feladatok végzésében és becsületes munkájával hozzájárul a közlekedés biztonságához és dolgozótársaik testi épségének védelméhez.

Szabó Antal,
a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára

Dr. Csanádi György.
a miniszter első helyettese, MÁV vezérigazgató

Vállalások a felszabadulás ünnepére

Röpgyűléseken határozták el a *ferencvárosi fűtőház* dolgozói, hogy egyhónapos ünnepi műszakkal készülnek április 4, hazánk felszabadulásának 17. évfordulója méltó megünneplésére. Az ünnepi műszak során jobb munkaeredményeket kívánnak elérni a dolgozók.

Ezért vállalta *Illés Dezső* kocsijavító brigádja, hogy a részlegvizsgát 106 százalékra teljesíti. Különben a szocialista cím elnyeréséért versenyez ez a brigád és lelkiismeretes munkájának köszönhető, hogy a hőnfutások száma lényegesen csökkent.

A mozdonyjavítóknál *Iberhardt György* kazánkovács brigádja határidő előtt egy nappal elvégzi a 424—052 számú mozdony időszakos vizsgálatát. *Dudás János* brigádjával ugyancsak egy nappal előbb akarja átadni a 411—066-os számú gépet. A mozdonyszemélyzet vállalta, hogy március folyamán 2 százalékkal túlteljesítik a tervezett gazdaságos mozdonyfelhasználást.

Készülnek a felszabadulás ünnepére a *terézvárosi pályafenntartási főnökség* dolgozói is. A gépesített mozgópályamesteri szakasz dolgozói vállalták, hogy április 4 tiszteletére terven felül elvégzik a *Kőbánya—Kispest—Cegléd* közötti jobb vágányon, mintegy 62 kilométer hosszúságban a futószabályozást. Ebben a munkában máris jó eredményt érnek el *Szlovák Mátyás, Földvárszki István* és *Pócz Kálmán* szocialista brigádjai.

A VII. pályamesteri szakasz szocialista brigádja *Putz Péter* vezetésével terven felül elvégzi április 4 tiszteletére *Albertirsa* állomáson a szükséges síncseréket. A tervezett határás vágányzárat másfélórával csökkentik. A IX. pályamesteri szakasz dolgozói *Kavicsbányán* az 1. vágányon 100 méter hosszúságban végzik el a síncserét és ezzel két tonnával felemelik a tengelynyomást. E munkával egy időben 140 ócska talpfát cserélnek ki vasbetonaljra.

A felsoroltakon kívül valamennyi pályamesteri szakasz dolgozói értékes vállalás teljesítésével készül a felszabadulás ünnepére. A főnökségnél jelenleg 22 brigád 233 taggal küzd a szocialista cím elnyeréséért.

EZ ÚTON KÖSZÖNÖM

Február 25-én személyvonattal utaztam Székesfehérvárról Martonvásárra. Véletlenül a kocsiban felejtettem az egyik táskámat. Az állomáson azonnal jelentettem az ügyeletes tisztnek és kértem, ha lehet, még aznap juttassák vissza nekem. Az ügyeletes tiszt gyorsan és előzékenyen segített. Már délben visszakaptam a csomagomat.

A vasutasok példás eljárását ezúton köszönöm.

Dr. Rényi Andor
Székesfehérvár

Gazdasági és szakszervezeti szerveink feladatai az újító- és feltalálói mozgalom fejlesztésében

A központi vezetőség 1962. március 9-i határozata

A szocializmusban a népgazdaság fejlesztése tudományosan megalapozott tervek szerint folyik, így fejlesztik a termelés technikáját.

A szocialista tervezés számol bizonyos lehetőségekkel, úgynevezett termelési tartalékokkal, tehát nemcsak a meglévő állapotokat veszi figyelembe. A lehetőségek hasznosítása, a tartalékok feltárása magukra a dolgozókra és a termelést irányító vezetőkre hárul. A munkások szakmai ismeretei növekedésével mindjobban képessé válnak erre a feladatra. Ezt bizonyítják az újító és feltaláló mozgalom eredményei.

Az újító és feltaláló mozgalom jelentősége éppen az, hogy a munkások tíz- és százezrei vesznek részt benne és kapcsolódnak be a termelés tartalékainak feltárásába, a műszaki fejlesztés problémáinak megoldásába, javaslataikkal segítik a gyártási eljárások tökéletesítését, a gazdaságosabb termelést és a termelékenység fokozását, a tervek teljesítését és túlteljesítését. A korlátozott beruházási lehetőségek mellett legfontosabb a meglévő gépek, műszaki berendezések jobb kihasználása és felújítása. Az újítómozgalom politikai és és gazdasági jelentősége megköveteli, hogy annak továbbfejlesztése és eredményességének fokozása érdekében a mozgalom irányítását az eddiginél magasabb színvonalra emeljük.

Az újítómozgalom továbbfejlesztése érdekében a központi vezetőség az alábbi fontosabb feladatok megvalósítását látja szükségesnek.

I.

A gazdasági szervek feladatai

1. Tovább kell javítani az újítómozgalom egységes irányításának szervezeti és módszerbeli feltételeit Szorosabbá kell tenni az újítási ügyintézők, valamint a terv-, műszaki fejlesztési-, szabványosítási stb. előadók, továbbá az újítási csoportok és SZUEBok közötti együttműködést. Szakkáderekkel (mérnök, technikus) meg kell erősíteni a KPM Műszaki Fejlesztési és Közlekedéspolitikai Főosztály, az 1/1. szakosztály, valamint az igazgatóságok csoportjait, esetleg a tervekben biztosított létszámkeret szükség szerinti megemelésével.

Újítási ügyintézői és szakszervezeti újítási felelősi munkakörbe — a lehetőségekhez mérten — mindinkább mérnöki, technikusi képesítéssel és nagy szakmai gyakorlattal rendelkező dolgozókat kell beállítani.

Célszerű megvizsgálni annak lehetőségét, hogy a szakosztályok és az igazgatóságok jelenlegi újítási apparátusát — a járműjavító vállalathoz hasonlóan — egységes irányítás alá lehetne-e vonni. Megvalósítás esetén a KPM I/1. szakosztály és az igazgatósági tervosztályokban lenne egy újítási csoport, és abban dolgozna valamennyi szakszolgálat újítási ügyintézője. Ezzel meggyorsulna a javaslatok elbírálása, csökkenne az átfutási idő, kevesebb lenne az adminisztráció, egy helyen összpontosulna az irányítás és ellenőrzés.

Kísérletképpen egy szakosztályon, igazgatóság, — vagy vállalati osztályon — a legfontosabb témakörökben jártas két-három állandó szakvéleményezőt kell kijelölni, akik a szakvéleményeket munkakörükhöz tartozóan készítik el. Ez a módszer nagyban elősegítené a szakvélemények felelősségteljesebb és gyorsabb intézését. A hivatalból kijelölt szakvéleményező szükség esetén az adott témakörben jártasabb szakemberek közreműködését is igénybe veheti.

Az újítási ügykörben foglalkoztatott dolgozók rendszeres oktatását az újítási rendeletből és a végrehajtási utasításból meg kell követelni. Újítási ügyintézői munkakörben csak vizsgával rendelkező dolgozókat foglalkoztassanak.

2. Szervezési intézkedésekkel és állandó ellenőrzéssel meg kell rövidíteni az újítások átfutási idejét A vállalatoknál és külszolgálati főnökségeknél, valamint az igazgatósági osztályoknál célszerű lenne az önálló elbírálás jogát biztosító és az újítási díjakra, valamint a kísérletezési költségekre megszabott értékhatárokat 50 százalékkal felemelni. Ez az intézkedés az újítások nagy hányadánál biztosítaná a közvetlen elbírálást.

3. Az eredményes tapasztalatcsere mind az újító, mind a népgazdaság számára nagy jelentőséggel bír. Ezért a szakvonali vezetők minden színten követeljék meg az újítási kormányrendeletben, valamint az újítási végrehajtási utasításban a tapasztalatcserére vonatkozó részletes szabályok maradéktalan betartását és a szabályok megsértése esetén alkalmazzanak felelősségrevonást.

4. A szakmai vezetők minden esetben biztosítsák a tárgyilagos elbírálás feltételeit és elutasítás esetén a meggyőző, szakszerű és udvarias indoklást.

Az újítási végrehajtási utasításban előírt szabályok maradéktalan betartásával tovább kell csökkenteni az eszmei alapon díjazott újítások számát. Meg kell oldani különösen a fenntartási munkák terén — a bizonylatolási lehetőségek kiterjesztését.

A munkaköri kötelesség pontosabb meghatározása érdekében el kell készíteni minden felelős és irányító munkakörben lévő dolgozó pontos munkaköri leírását és az újítási javaslat elbírálása alkalmával azt kell figyelembe venni.

A kiváló újítók és feltalálók népszerűsítése érdekében a kitüntetések adományozása alkalmával a MÁV Hivatalos Lapban közzé kell tenni a kitüntetettek nevét, valamint újítási javaslataikkal elért népgazdasági eredményüket.

II.

A szakszervezeti szervek feladatai

1. Szakszervezeti szerveink nyújtsanak segítséget a műszaki-gazdasági vezetőknek az újítómozgalom irányításában. Adjanak javaslatokat az újítási feladattervek elkészítéséhez, pályázatok kiírásához és ismertessék meg azokat a dolgozókkal. A leglényegesebb problémáknál javasoljanak az újítási díjon felül is jutalmak, pályázati díjak emelését, amelyekre a rendelet lehetőséget ad Szervezzék és mozgósítsák a dolgozókat a feladattervek megoldására, hozzanak létre a legjobb műszaki és fizikai dolgozókból komplexbrigádokat és bízzák meg őket egy-egy feladattervi pont kidolgozásával. A vállalatoknál értékeljék legalább negyedévenként a feladattervekben szereplő problémák megoldásának helyzetét és a terveket egészítsék ki az új problémákkal, s kérjék ehhez a dolgozók véleményét, javaslatait is.

2. Segítsék elő az újítómozgalommal kapcsolatos propaganda fejlesztését és mozgósítsák a dolgozókat, hogy minél többen kapcsolódjanak be az újító tevékenységbe. A propaganda eszközeivel (például hangos bemondó, rádió, film és sajtó stb.) hassanak oda, hogy az üzemek dolgozói megismerjék a jól bevált újításokat, találmányokat és vegyék azokat alkalmazásba.

A vasúton belüli tapasztalatcsere mozgalom fejlődése érdekében gondoskodni kell a gyakorlatban bevált és másutt is hasznosítható javaslatoknak gyakorlati bemutatókon történő rendszeres ismertetéséről, továbbá a tapasztalatcseréhez korábban rendszeresített két darab vasúti kocsinak újra a cél szolgálatába történő állításáról.

A szakszervezeti aktívák járjanak elöl jó példával az alkalmazásbavételt illetően, saját eredményeikkel biztosítsák egy-egy jó javaslat hasznosságát. Javasolják a gazdasági vezetőknek az újítási bemutatók, újítási kiállítások, tapasztalatcsere látogatások szervezését. Gondoskodjanak a megfelelő szakirodalom ismertetéséről, népszerűsítéséről is.

Biztosítsák, hogy a szakmai, műszaki továbbképző tanfolyamokon ismertessék a vasút újító mozgalmának fejlesztésével kapcsolatos feladatokat, a szakágazati feladattervet, a területre vonatkozó jelentős újításokat és találmányokat. Ezek nyomán a szakemberek gyakorlatilag is segítséget nyújthatnak egy-egy probléma kidolgozásához, illetve az újítások bevezetéséhez.

A közgazdasági osztály, a megyebizottságok és a szakszervezeti bizottságok esetenként tanácskozzanak az újítókkal, szervezzenek ankétokat, társadalmi bírálatokat, ahol megvitatják a mozgalom, valamint az újítások ügyintézésének tapasztalatait és a feladatokat, illetve az újítási és találmányi rendelet végrehajtását.

3. Az újítómozgalom széleskörű népszerűsítése, a politikai mozgósító munka, valamint a társadalmi ellenőrzés fokozása érdekében magasabb színvonalra kell emelni a szakszervezeti szervek újítási tevékenységét. Indokolatlannak látszó elutasítás esetén a szakszervezeti szervek hívják fel a szakmai vezetők figyelmét a határozat felülvizsgálatára. Megfelelő politikai felvilágosító munkával küzdjenek az újítók körében tapasztalható helytelen nézetek ellen.

4. Az 1022/1961. (XI. 15.) kormány- és SZOT-határozat végrehajtási utasítása részletesen szabályozza a szocialista munkaverseny irányítását és szervezését, valamint a munkaversenyben élenjáró dolgozók kitüntetését és jutalmazását. A végrehajtási utasítás kötelezően előírja, hogy az újítómozgalmat a szocialista munkaverseny szerves részévé kell tenni és az élenjáró dolgozók kitüntetésénél az újító tevékenységet döntő súllyal kell figyelembe venni. A szakvonali és szakszervezeti szervek gondoskodjanak arról, hogy a végrehajtási utasításnak az újítómozgalommal kapcsolatos rendelkezései érvényre jussanak és az újítások, a verseny célkitűzésében első helyre kerüljenek. Szervezzék meg az újítók részére a tanácsadást úgy a szakmai, mint jogi vonatkozású kérdésekben is. Gondoskodjanak a kiváló újítók fokozottabb erkölcsi és anyagi megbecsüléséről, például a „Kiváló dolgozó" kitüntetés adományozása stb.

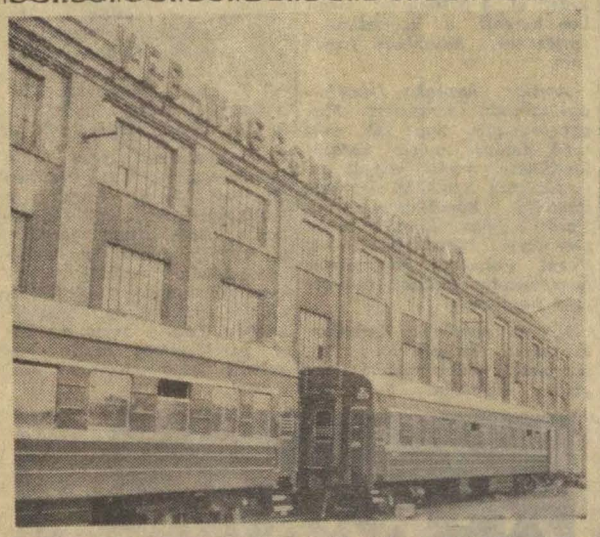
Külföldi és más tárcák kedvező tapasztalatai alapján meg kell szervezni az újítók, valamint az újítási ügyintézők közötti versenyt.

A kalkulációs alapon elbírált javaslatok arányszámának növelése érdekében versenyt kell szervezni az egyes vállalatok és az egyes külszolgálati főnökségek között, melynek fő célkitűzése az eszmei alapon elbírált javaslatok számának csökkentése legyen.

Megyebizottságaink vizsgálják meg az Újító Klubok létrehozásának lehetőségeit, nagyobb szolgálati főnökségeknél, járműjavítóknál stb. E klubokban rendszeres előadások keretében kell ismertetni a műszaki élet újabb eredményeit, az élenjáró dolgozók munkamódszereit és a népgazdaság más területein jól bevált újítási javaslatokat.

A VTKI és az újítási mozgalom összehangolásának lehetőségeit szakbizottsággal meg kell vizsgáltatni és a tapasztalatok alapján az elnökség 1962. év második felében tárgyalja meg és tegye meg a szükséges intézkedéseket.

Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetősége



Távforgalmi vasúti kocsik készülnek az NDK-ban a Szovjetunió részére. Az 1961. évi terv 650 kocsi gyártását irányozta elő. Az idei tervben 686 kocsi gyártása szerepel. A kocsik az ammendorfi vagongyárban készülnek.

A dicséretes munkáért

A Magyar Néphadsereg őszi hadgyakorlatának sikeres végrehajtásában kifejtett közreműködéséért a közlekedés- és postaügyi miniszter a

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetést adományozta: *Várnagy Ferenc* főint., Veszprém-külső áll., *Kálmán István* főint. Szombathely Ig. Kat. Száll. oszt., *Sebők György* ellenőrnek, Pusztaszabolcs áll.

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetést kaptak: *Magyar József* főint., Szeged-Rókus áll., *Kiss László* főkocsirendező, Pusztaszabolcs áll. *Karbuczky Károly* főint., Gyöngyös áll., *Szabó András* műsz. főell., Debrecen fth., *Láng Ferenc* műsz. főell., Nagykanizsa fth.,

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesült: *Sallai István* int., Várpalota áll., *Varga Ernő* ellenőr, Hajmáskér áll., *Erdélyi Imre* mozd. felvig., Veszprem-külső., *Tarnai János* főint. Bp., Ig. III. oszt., *Dankó József* főint., Debrecen Ig. Kat. Száll. oszt., *Kovács Antal* főint., Székesfehérvár áll., *Papp Imre* főint., Nyíregyháza áll., *Mihályi László* főint., Szeged Ig. Kat. Száll. oszt., *Tóth Ferenc* felügy., Vasúti Főoszt. Kat. Száll. oszt., *Téglás József* int., Bp. Ferencváros áll.

NEMZETKÖZI *élet*

A Szakszervezeti Világszövetség köszönete

A Szakszervezeti Világszövetség titkársága igen nagy érdeklődéssel nézte át azoknak az üdvözlő leveleknek, táviratoknak és üzeneteknek az ezreit, amelyeket számos szakszervezet és a világ minden részének dolgozói intéztek az V. Szakszervezeti Világkongresszushoz, amely 1961. december 4—15-ig bonyolódott le Moszkvában.

Ezek az üzenetek mind tartalmuknál, mind nagy számuknál fogva tanúskodnak arról, milyen nagy visszhangja volt az V. kongresszusnak az egész világon. Ezek az üzenetek bizonyítják a világ dolgozóinak ragaszkodását a Szakszervezeti Világszövetséghez és ahhoz a harchoz, amelyet az SZVSZ következetesen folytat a szociális haladásért, a nemzeti függetlenségért, a demokráciáért és a békéért. Tükrözik a dolgozók szívből jövő törekvéseit, amelyeknek célja az egység megvalósítása, hogy minél jobban megvédhessék osztályérdekeiket.

Mivel az SZVSZ képtelen egyénileg válaszolni valamennyi üzenetre, ezen az úton küldi meleg köszönetét mindazoknak a dolgozóknak és szakszervezeteknek, amelyek üdvözletükkel az V. kongresszushoz fordultak.

A Szakszervezeti Világszövetség tiltakozása a szakszervezeti jogoknak Argentínában történt megsértése miatt

A Szakszervezeti Világszövetség titkársága a következő táviratot intézte Arturo Frondizihez, az argentín köztársaság elnökéhez:

„120 millió dolgozó tagja nevében a Szakszervezeti Világszövetség arra kéri önt, bocsássa szabadon a legutóbbi vasutassztrájk következtében bebörtönzött dolgozókat és szakszervezeti vezetőket, köztük Ricardo Vincellit, a Vegyipari Dolgozók Szakszervezetének főtitkárát. Ez a hosszú, ok nélküli bebörtönzés a szakszervezeti jogok és a demokratikus szabadságjogok súlyos megsértése, ami ellen a nemzetközi munkásmozgalom tiltakozik. Robart Hernio, az SZVSZ titkára."

Új villamosított vonalak Csehszlovákiában

A csehszlovák vasutak prágai villamos felsővezetéképítő kollektívája a közelmúltban adta át a forgalomnak a *Krásna nad Hornadom—Kosice* közötti villamosított vonalszakaszt. Ezzel mintegy félévvel korábban kezdhették meg a *Prága—Szlovenské Nové Mesto* közötti vonalon a távolsági személy- és tehervonatok továbbítását villamos mozdonyokkal.

A tervek szerint a felsővezetéképítők június végére befejezik a *Slovenské Nové Mesto* és *Cierná nad Tisou* szakasz villamosítását. Így 1962 második felében már *Prága* és a *Cierna nad Tisou*, csehszlovák—szovjet határál. lomás között végig villamos mozdonyok végzik a vonatok továbbítását.

Vasúti szerencsétlenség Olaszországban

Az olaszországi *Ravenna* közelében március 8-án hajnalban kisiklott a 100 kilométeres sebsséggel száguldó milánói expressz. A szerelvény legtöbb kocsija egymásba fúródott, a poggyászkocsi pedig egy közeli épületbe rohant.

A gyorsvonat utasai zömében délolaszországi munkanélküliek voltak, akik észak felé igyekeztek, hogy az iparosított Milánóban próbáljanak szerencsét. Hír gynökségi jelentések szerint a roncsok között 12 holttestet találtak. A súlyos és könnyebb sebesültek száma mintegy 120 volt.

Villamos padlómosógép

A csehszlovák vasutas újítók technikai fejlesztési kollektívája Bratislavában villamos padlómosógépet szerkesztett vasúti személykocsik és állomási épületek padlózatának tisztítására.

A padlómosógép váltóáramú, egyfázisú, 220 volt feszültségű villanymotorból, egy indító és átviteli szerkezetből, szívó és szűrő berendezésből, tisztító kefékből, alvázból és irányító keretből áll. Az eddig alkalmazott padlómosógéptől eltérően az az előnye, hogy takarítás közben a képződő habot és a feloldott szennyet elszívja, a szennyes vizet megszűri és újból felhasználja a tisztításhoz. A gép valamennyi forgó része gördülő csapágyon működik.

A villamos padlómosógép teljesítőképessége 300 négyzetméter/óra. Ezenkívül mintegy 100 ezer forintot lehet vele évente megtakarítani.

Decentralizálják a pakisztáni vasutakat

Mint ismeretes, eddig Nyugat- és Kelet-Pakisztán vasútai egy fennhatóság alá tartoztak. Kelet-Pakisztán 1955 óta kéri, hogy mindkét országrésznek saját vasútja legyen, a tartományi kormányoknak alárendelve. A kérés felülvizsgálására 1956-ban egy bizottság alakult, de elvi döntés csak a közelmúltban született a pakisztáni vasutak decentralizálására.

Jelenleg a kelet-pakisztáni vasutak veszteséggel dolgoznak. Az országban egyébként mindössze 1712 mérföldet tesz ki a vasútvonalak hossza. India második ötéves terve azonban nagyarányú fejlesztési tervet dolgozott ki, mindkét Pakisztán részére. A terv hatására a kelet-pakisztáni vasutak utasforgalma máris 23 millióval, teherforgalma pedig 2 millió 300 tonnával növekedett. A terv előirányzatai szerint a jövőben újabb növekedés várható mind az utas — mind pedig a teherforgalomban.

Vibrátoros vagonkirakó

A Szovjetunió Összszövetségi Tudományos Kutató Intézete egy hordozható vibrátort szerkesztett a nyitott vagonok gyors kirakodására. A hordozható vibrátort daru segítségével a vagon szélére szerelik. Ez a művelet mindössze két-három percet vesz igénybe. A vibrátor 1350 percenkénti rezgésszámmal egy 60 tonnás vagont öt-hat perc alatt ürít ki. Ha a vagonban homok van, még ennél is rövidebb idő alatt történik a kirakás.

A hordozható vagonkirakó vibrátor a próbaüzemeltetéseknél kitűnően bevált. Segítségével a kirakás lényegesen gazdaságosabb, hatékonyabb és technikailag is biztonságosabb, mint a billenő kirakodás.

166 forgalmi és kereskedelmi tisztet avattak a MÁV tisztképzőn

A tisztavatás mindig jelentős eseménye a MAV Tisztképző Intézetnek. Egy évi tanulás után február 28-án 166 forgalmi és kereskedelmi hallgató érkezett el ehhez az ünnepélyes pillanathoz.

Három óra után néhány perccel a Himnusz hangjaival vette kezdetét az ünnepség. *Bujna Kálmán* tanszékvezető tanár megnyitó szavai után *Ródönyi Károly* vezérigazgató-helyettes mondott ünnepi beszédet, majd sor került a kinevezések átadására.

A 166 végzett hallgató közül az egy kitűnő és a három első jeles átlageredménnyel vizsgázott hallgató soron kívüli kinevezést és pénzjutalmat kapott. *Wéber Ferenc* intézői, *Kiskomlósi János* és *Gyolcsos József* — mindhárman jelesre vizsgáztak — főtiszti kinevezést kaptak. Ugyancsak főtisztté nevezték ki a tanfolyam egyik legfiatalabb hallgatóját, a 17 tantárgyból kitűnőre vizsgázott *Bessenyei Gábort*.

Amikor már elültek az avató ünnepség izgalmai, a tanárokkal és a soron kívül kinevezett ifjú tisztekkel arról beszélgettünk: milyen követelményeket támaszt a tisztképző a hallgatók elé? Hogyan készíti fel őket az életre?

— A most végzett hallgatók előtt már lényegesen nagyobb követelmények álltak, mint a korábbi években — mondotta *Kovács Ferenc* tanár. *— A 180 beiratkozott hallgatóból a félévi vizsgákon tizennégyen több tantárgyból is buktak és nem folytathatták tovább a tanulást. Ennek ellenére a hallgatók év végi átlageredménye 3.67. Ez egy ilyen nagy létszámú tanfolyamnál jó közepes eredménynek számít.*

— A jó átlageredményben kétségtelen az is közrejátszott, hogy a zajos Déli pályaudvarról új otthonba, a Gazdasági Vasutak igazgatóságának volt Dob utcai épületébe költöztek a hallgatók — szólt közbe *Gaesal Sándor*, a marxista tanszék előadója. *— Ebben az épületben sokkal jobb feltételek között, nyugodtabb légkörben tanulhatnak.*



Wéber Ferenc intéző

— A tisztképzőn valóban megnőttek a követelmények — mondotta *Wéber Ferenc* intéző. *— Jó magam sem hittem, hogy sikerül jeles eredménnyel befejeznem a tanfolyamot. A félévi vizsgákon ugyanis a legtöbb tantárgyból még jó osztályzatom volt. A második félévben azonban jobban igyekeztem, szorgalmasabban tanultam és így sikerült jelesre vizsgáznl!*

Wéber Ferenc egyébként *Baja* állomásról jött a tisztképzőre, most is oda megy vissza forgalmi szolgálattevőnek. S mint elmondotta, tudását arra használja majd fel, hogy brigádja minél jobb eredményt érjen el a termelésben.



Bessenyei Gábor főtiszt

A kitűnő rendű *Bessenyei Gábor* mindössze 20 éves. A csendes természetű fiatalembertől a következőket tudtam meg.

— A Szegedi Vasútforgalmi Technikum elvégzése után Bicske állomásra kerültem forgalmi szolgálattevőnek. Ez bizonyos fokú könnyebbséget jelentett számomra a tanulásban. Ennek ellenére nekem is meg kellett dolgoznom a kitűnő eredményért.

Bessenyei Gábor egyébként amikor a tisztképzőre került, két célt tűzött ki maga elé. Jó eredménnyel vizsgázni és mint a BVSC kosárlabdázója, minél előbb bekerülni az első csapatba. Egyik célkitűzését sikerült teljesítenie. S ha szorgalma nem hagy alább, hamarosan a sportban is előbbre jut.



Kiskomlósi János főtiszt

Kiskomlósi János 22 éves. Bessenyeihez hasonlóan neki is megvolt az alap a jó tanuláshoz.

— Jómagam is elvégeztem a Vasútforgalmi Technikumot. Utána Városföldre kerültem forgalmi szolgálattevőnek. Most is oda megyek vissza. A tisztképzőn nagyon sokat tanultam. Úgy érzem, hogy ezután sokkal magabiztosabban el tudom végezni a rám bízott feladatokat.



Gyolcsos József főtiszt

A harmadik jelesrendű *Gyolcsos József* főtiszt is 22 éves. Tanárai úgy jellemezték, mint a számok szerelmesét.

— A matematika valóban a kedvenc tantárgyam. Éppen ezért határoztam el, hogy beiratkozom a Műszaki Egyetem közlekedési tagozatára. Szeretnék üzemmérnök lenni a vasútnál. Nem tudom, tervemet sikerül-e megvalósítani. Most visszakerülök Ecsegfalva állomásra forgalmi szolgálattevőnek. A továbbtanulás szempontjából kedvezőbb lenne számomra, ha a Püspökladány—Biharkeresztes vonal valamelyik középállomására helyeznének.

*

Az újdonsült forgalmi és kereskedelmi tisztek az Északi Járműjavító Hungária körúti kultúrotthonában rendezték meg záró bankettjüket. A 166 fiatal tiszt, vidám hangulatban búcsúzott egymástól, a tanároktól, a tisztképzőtől.

V. F.

Választási mozaik

Javában folynak a választások. Több megyében már be is fejezték a szakszervezeti bizottságok újjáválasztását, s most a megyei bizottság választására készülnek. Még nincs teljes képünk a választás eredményeiről, de azt máris elmondhatjuk, hogy ez a választás is elősegíti a szakszervezeti munka szélesebb társadalmi alapokra való helyezését, a szakszervezeti bizottságok erősödését.

Az előzőekhez viszonyítva különösen a bizalmihálózat bővült. A választások eredményeként a választott aktivák száma például *Borsod megyében* 2800-ról mintegy 3500-ra növekszik.

Az alábbiakban a most folyó választások néhány hasznos, érdekes és a jövő szempontjából tanulságos tapasztalatát adjuk közre.

★

A jelölő bizottságok

általában jól és lelkiismeretesen végezték munkájukat. Beszélgettek a dolgozókkal és véleményt kértek a jelöltekről. Tapasztalható volt, hogy a pártszervezetek és a gazdasági vezetők többsége megfelelő segítséget adott a jelölő bizottságnak. *Dombóvár fűtőházban*, az *Ó-miskolci Pályafenntartási Főnökségen*, *Székesfehérvár állomáson* és máshol a pártszervezet azzal is segített, hogy káderetet adott át a szakszervezetnek. Csak szórványosan tapasztalhatók olyan jelenségek, mint *Enying* és *Seregélyes* állomásokon, ahol a pártszervezet és a szakvonali vezetés nem segített a választás előkészítésében.

★

Hasznos módszernek bizonyult, hogy *Sárospatak* és *Szerencs állomáson*, valamint a *Sátoraljaújhelyi Pályafenntartási Főnökségnél* a jelölő bizottsági tagok

a jelöltek családját is felkeresték.

Velük arról beszélgettek, hogy a jelölt milyen magatartást tanúsít otthon, családja körében. Ez a baráti érdeklődés jó hatással volt a javasolt személyek családtagjaira és hasznos volt a jelölés szempontjából is. Az egyik jelöltről például a családlátogatáskor derült ki, hogy gyakran iszik és olyankor kötekedő. Mivel ez több oldalról is beigazolódott, a jelölő bizottság lemondott a jelöléséről.

★

Különös eset történt *Ercsi* és *Seregélyes* állomásokon a jelölésekkel kapcsolatban. A választott jelölő bizottság mellett a tagok egy csoportja „önkéntesen" alakított egy másik jelölő bizottságot is. Ezek is kifüggesztették jelöltjeik névsorát. Akciójukat azzal indokolták, hogy a jelölő bizottság által javasolt személyekkel nem értenek egyet. A megyei bizottság felfigyelt ezekre a hibákra és gyorsan intézkedett kijavításukról.

★

Hogyan készültek a beszámolók?

A beszámoló elkészítése előtt általában összeült az sz. b. és megtárgyalta, hogy mit tartalmazzon a beszámoló. Az már kevés helyen volt meg, hogy a kész beszámolót is megtárgyalják. *Csongrád megyében* a megyebizottság úgy intézkedett, hogy mindenütt megtörténjen a már elkészített beszámoló kollektív megbeszélése. Ezáltal növelni lehetett a megyében a beszámolók hatékonyságát.

★

Nincs baj a vezetőségválasztó taggyűlések határozatképességével

Mindenütt megvan az ehhez szükséges kéthármados létszám. Elismerést érdemel *Putnok állomás* szakszervezeti bizottságának az a kezdeményezése, hogy olyan vasutasokat is meghívott a vezetőségválasztó taggyűlésre, akik eddig nem voltak szakszervezeti tagok. Ez azt eredményezte, hogy a taggyűlés után nyomban belépési nyilatkozatot kértek . . .

★

Nemcsak a beszámolóhoz szóltak hozzá a taggyűléseken, hanem

a jelöléseket is sok helyen megvitatták.

Bodrogolaszi nevelőintézetben például csak tanárokat javasolt a jelölő bizottság. A tagság nem értett ezzel egyet és a dolgozók összetételének megfelelően két fizikai munkást is a vezetőségbe választottak.

Baja állomáson Jávor Imre sz. b.-titkárt nem választották meg újra. Elismerték eddigi munkáját, de az emberekkel nem tudott bánni, ezért nem szerették. *Ercsiben* a hanyagul végzett munka miatt nem is jelölték újra az sz. b.-titkárt. Amikor ezt megtudta, nem akarta elkészíteni a beszámolót, persze beszámolni sem akart.

A dolgozók felelősségérzetét a szakszervezeti munka iránt jól jellemzi a *Kiskunhalas fűtőházban* történt eset. Soós István hiúságból akarta megszerezni a titkári funkciót, szervezte a mozdonyvezetőket és a fűtőket, hogy támogassák. A tagság józanul döntött és nem választotta meg.

★

Országszerte munkához látnak az újonnan választott vezetőségek

Borsod megyében megkezdték a bizalmiak oktatását. Az újjáválasztott szakszervezeti bizottságok készítik munkatervüket. Ilyen szempontból különösen a Szabolcs és a Fejér megyei sz. b.-ék állnak jól. A munkatervek tartalmi színvonala még nem mindenütt megfelelő. Vannak olyanok, amelyek csak az értekezletek sorrendjét tartalmazzák.

Az újjáválasztott szakszervezeti bizottságok most teszik az első lépéseket. Nagyon fontos, hogy működésük a kollektív vezetés jegyében, tervszerűen történjen.

A tagság akarata szerint...

Munkában egy új szakszervezeti bizottság

Február 27-én választották meg új szakszervezeti bizottságukat *Kiskunhalas* állomás küldöttei. A régi vezetőség reálisan értékelő és kritikus hangú beszámolóját *Dobra Lajos* szb-titkár mondotta el, s a küldöttek élénken vitatták azt. A vita tanulságai csak alátámasztották a küldöttek gyűlése által egyhangúlag elfogadott határozatot. Ez a határozat tartalmas „útravaló" az új szakszervezeti bizottság számára.

Hogyan kezdték a munkát? — erről kérdeztük az újjáválasztott szakszervezeti bizottság tagjait.

Szervezik az albizottságokat

A titkár ismét *Dobra Lajos* lett, aki már hetedik éve viseli ezt a tisztet. Most is bizakodik, hogy az új vezetőség nem fog szégyent vallani.

— Első vezetőségi ülésünket március 2-án tartottuk. Megállapodtunk a legfontosabb teendőkben. Március végéig minden vezetőségi tagnak meg kell alakítania a feladatkörének megfelelő albizottságot. Ezenkívül vezetőségünk tagjai most a legfontosabb határozatokat és rendeleteket tanulmányozzák, beleértve a választás alkalmával hozott határozatunkat is és elkészítik munkatervüket — mondta *Dobra* elvtárs.

Tóth Tibor, a termelési felelős új tag az szb-ben. Amint elmondotta, legfontosabb feladatának a szocialista brigádmozgalommal és a szakma ifjú mestere mozgalommal való foglalkozást tartja. A választás alkalmával *Kalóczi Mihály*, az egyik szocialista brigád tagja kérte az új vezetőséget, hogy többet foglalkozzanak majd velük. Ez a tennivaló a határozati javaslatban is szerepel. Az öttagú termelési albizottságnak böven lesz dolga.

Mit tervez az újítási felelős?

Tavaly fellendülés mutatkozott Kiskunhalas állomás újító-mozgalmában. *Pintér Géza*, az szb új tagja, mint újítási felelős az újítási kedv további fokozását, a mozgalom eredményesebbé tételét tartja feladatának. Annak is tudatában van, hogy munkája csak akkor lehet igazán eredményes, ha jól együttműködik *Kovács Antalné* üzemmérnökkel, az állomás újítási megbízottjával.

1960-ban kooptálással került az szb tagjai sorába *Gajda György* gazdasági felelős. Most megválasztották. A további feladatokról így nyilatkozott:

— Költségvetésünk már készen van. Azt tervezem, hogy a szervezettséget a jelenlegi 92 százalékról tovább növeljük.

Tüzelő-elosztás és konyhai ügyek...

Rengeteg dolga van a munkásellátási felelősnek. *Ambrus Károlynak*. A legelső feladata most a társadalmi kereskedelmi ellenőrök kivalasztása és megbízása. A tüzelőellátó albizottságot is újra kell szervezni. Ez az albizottság tavaly nagyon jól teljesítette feladatát, jórészt neki köszönhető, hogy a tüzelőelosztás rendben és időben megtörtént. A vezetőségválasztó küldöttgyűlésen *Károly Antal*, *Magyar Mihály* és *Angyal Béla* tett felszólalásaban kritikus megjegyzéseket az üzemi konyha munkájára. Kérték, hogy nyáron bővítsék az étkermet, hogy több dolgozó ebédelhessen. Ezzel kapcsolatban is lesz néhány tennivalója Ambrus Károlynak . . .

A tizenhárom tagú szb minden tagja — a régiek is, az újak is — jó munkát akarnak végezni. *Fodor Károly* az új munkavédelmi felügyelő az utazószemélyzetnél és a rakodási főnökségnél is meg akarja szervezni a munkavédelmi őrséget. *Borbélyi Károly*, az új kultúrfelelős a kultúrélet fellendítését tervezi. *Józsvai Jánosné* nőfelelős a nőnapi ünnepség rendezésével bizonyította be, hogy méltó volt a választók bizalmára. A nőbizottsággal már megkezdi az előkészületeket az anyák napjának megünneplésére. Sok terve van *Kovács Eleknek*, a társadalombiztosítási tanács mozgékony elnökének is. Tervezi a betegellátogató albizottság bővítését és az egészségügyi albizottság újjáalakítását.

Kiskunhalas állomás szakszervezeti bizottsága kollektív munkával akarja teljesíteni feladatát, hogy megfeleljen választói, a szakszervezeti tagok bizalmának.

Negyven éve váltókezelő

Aszód-állomás 2. számú váltóőrhelyén március 4-én töltötte be negyvenedik szolgálati évét Hortobágyi János váltókezelő. Munkáját nagyon szorgalmasan és gondosan végzi. Sok fiatal példát vehetne róla.

Példás munkájáért baleset-mentes szolgálatteljesítéséért nagyrabecsülli az állomás vezetősége és minden munkatársa. Hortobágyi János szocialista brigádtag Seres forgalmi szolgálattevő brigádjában és kiváló dolgozó oklevelet kapott már.

P. L.

Levelezőink írják a szakszervezeti választásokról

VESZPRÉM MEGYE. A választások során Veszprémben is igyekeztek felszámolni a szakszervezeti bizottságok túlzott elaprózottságát. A pályafenntartási főnökség új szakszervezeti bizottsága négy korábbi kis szb-t egyesít magában. Az átszervezés mindenütt rendben megtörtént — írja *Bognár Károly* tudósítónk — csak a jánosháziaknál akadt egy kis anyagi probléma. *Jánosháza* Vas megye területén van, de az szb 42 tagját a *sümegi* szakszervezeti bizottság vette át. Különös módon az átadás előtt, januárban már felhasználták az egész évre előirányzott 800 forint rendkívüli segélyt. Így az szb vagyona erősen megcsappant. Csak 166 forint került át a sümegi szb. pénztárába.

TAPOLCAI FŰTŐHÁZ. A vezetőségválasztó taggyűlésen *Sörös Ferenc* szb-titkár arról számolt be, hogy tavaly lemaradás mutatkozott a tapolcai fűtőház munkájában — írja *Dancs József* tudósítónk. — A fűtőház gépei nem tudták megfelelően teljesíteni szállítási feladatalkat. Elismerte a beszámoló a munkavédelmi bizottság jó munkáját és azt a fejlődést, amit a dolgozók szociális ellátásában sikerült elérni. Az szb. a dolgozók családiház építési akcióját is igyekezett elomozdítani az elmúlt években.

A vita során *Németh Tibor* és *Major Mihály* azt kérték, hogy a szocialista brigádokat lehetőség szerint tartsák együtt, mert az átszervezések akadályozzák a vállalások teljesítését. *Horváth Ferenc* kérte, hogy a szocialista brigádok tagjai gyakrabban látogassák a kultúrotthon könyvtárát, hogy ne csak formális legyen az olvasásra vonatkozó vállalás. Az érdekes vita után megválasztották a 11 tagú új vezetőséget.

ASZÓD ÁLLOMÁS. Nemcsak az aszódi vasutasok vettek részt a vezetőségválasztó taggyűlésen, hanem eljöttek *Tura* állomás vasutasai is. A régi vezetőség részletesen beszámolt a végzett munkáról, az elért eredményekről. A beszámolót követő vitában kitűnt, hogy többen nem tartották megfelelőnek a régi vezetőség munkáját, mert úgy vélték, hogy nem tett eleget a tagság érdekében. Az új vezetőség jelölése dolgában nem jutott teljes megegyezésre a tagság. Erre nemcsak az elhangzott megjegyzésekből lehetett következtetni, hanem abból is, hogy 16 tag tartózkodott a szavazástól (!) — olvastuk *Pintér Lajos* tudósítónk levelében.

NYUGATI PÁLYAUDVAR. A vitában több bírálat hangzott el a lelepő vezetőség munkájával kapcsolatban *Budapest Nyugati pályaudvar* rakodási részlegénél tartott műhelybizottsági választáson. A jelölőbizottság által javasolt *Jurányi Lászlót* nem választotta meg a tagság, csupán három szavazatot kapott, helyette *Németh István* került a műhelybizottságba. Az újonnan megválasztott vezetőségtől — írja levelében *Zsigmond János* —, azt várják a rakodási részleg dolgozói, hogy segítsen a még fennálló hiányosságok megszüntetésében. Lesz dolga az új vezetőségnek, hiszen a tagdíjfizetés 60—70 százalékos, nem beszélve arról, hogy kulturális és egyéb vonatkozásban is nagy lemaradás van.

VÁC ÁLLOMÁS. Jó szervező és előkészítő munka után került sor Vác állomáson az új szb megválasztására. *Konkoly Gyula* titkár szép eredményről számolhatott be — olvastuk a vezetőségválasztásról érkezett tudósításban. — A jó munka következménye volt, hogy az őszi forgalom során 24 ezer forint jutalmat kaptak az állomás dolgozói. Bírálta a beszámoló, hogy visszaesett a szocialista brigádmozgalom, mert csak elkezdték a versenyt, de a 23 brigád közül egy sem jutott el a kitüntető cím elnyeréséig. Az új szakszervezeti bizottságnak lesz mit tennie.

A miskolci igazgatóság eredményei a számok tükrében

Ha számvetést készítünk a miskolci igazgatóság 1961. évi teljesítményéről, a dolgozók jó munkájáról adhatunk számot. Hiszen az igazgatóságok egymásközötti versenyében éves viszonylatban a második helyen végeztünk. Erre a korábbi években nem volt példa.

Az út, amelyen eljutottunk a második helyhez, hasznos tanulságokat, tapasztalatokat nyújtott számunkra. Az első negyedévi első helyezés elnyerése után, egész évben vezettünk és csak az utolsó két hónapban szorultunk a második helyre. Ez arra figyelmeztet, hogy *tovább kell javítani a vezetés és az irányítás színvonalát, a szervező és ellenőrző munkát és jobban kell támaszkodni a dolgozók kezdeményezéseire.*

A tervmutatóinkat vizsgálva azt láthatjuk, hogy bár a célkitűzéseinket nem mindenütt teljesítettük, de valamennyinél a bázisidőszakhoz viszonyítva jobb eredményt értünk el. Örvendetes számunkra, hogy a minőségi munka és a munkafegyelem javulására jellemző mutatók jelentős fejlődésről adnak tanúságot

Kevesebb a baleset

A balesetek száma is csökkent. 1960-ban 621, 1961-ben 563 baleset volt. Az okozott kár összegének csökkenese még kedvezőbb képet mutat. A bázisidőszakhoz képest 1961-ben a balesetek által okozott kár 50 százalékkal csökkent. *Miskolc rendező pu.* dolgozóinak jobb, figyelmeseb munkáját bizonyítja, hogy a leguritott egy kocsira eső sérülési kár az 1960. évi 0,05 forintról 0,02 forintra csökkent.

Helyesnek bizonyultak azok az intézkedések, amelyeket 1961 elején a minőségi munka megjavítása, a fegyelem megszilárdítása érdekében tettünk.

A mennyiségi tényezők teljesítésénél már nem mindenben értünk el az előbbiekhez hasonló eredményt. A kocsigényes árutonna teljesítménynyünknél például *a bázisidőszakhoz viszonyítva 2,4 százalékkal több árut szállítottunk el, mégis 2,2 százalékos lemaradás mutatkozik.* Lemaradásunkat elsősorban objektív tényezők okozták. Előfordult, hogy amikor rendelkeztünk üres kocsikkal; a területünkön levő üzemeknek és vállalatoknak nem volt megfelelő diszpozíciójuk. A negyedik negyedévben a megrendelt kocsikat sok esetben azért nem tudtuk kiállítani, mert azokat a debreceni igazgatóságnak kellett átadni. Ez a körülmény azután több mennyiségi tényezőnkre is kedvezőtlenül hatott.

A gazdaságosság szempontjából káros keresztfuvarozások is előfordultak.

A múlt év november 21-én *Hatvan* állomásról a *Szerencsi Állami Gazdaság* részére 6 kocsi száraz répaszelet érkezett. Ez a fuvarozás indokolatlanul kötött le két és fél napra 6 vasúti kocsit, mert az állami gazdaság a száraz répaszeletet helyben, a szerencsi cukorgyárból, is beszerezhette volna.

Jobban kihasználjuk a lehetőségeket

Az 1961. év tervteljesítési mutatói arra figyelmeztetnek, hogy még korántsem használtuk ki a termelékenység növelésének és az önköltség csökkentésének adott lehetőségeit.

Az elmúlt évben a teherkocsik statikus terhelési tervszámát sokan teljesíthetetlennek találták. Figyelmesebb munkával, finomultabb munkamódszer alkalmazásával, a kocsik válogatásával mégis sikerült elérni a tizedtonnákért vívott harc eredményeképpen — hogy tervünket 0,4 százalékkal túlteljesítettük és az előző évi 19,31 tonnás tényszámunkat 1961-ben 19,93 tonnára növeltük. Ezzel 29 367 kocsit takarítottunk meg, vagyis ha az 1960. évi 19,31 tonnás kocsi kihasználásánál maradunk, akkor az 1961. évben elszállított árutonna mennyiséghez 29 367 kocsival többre lett volna szükségünk. Ennek az eredménynek a jelentőségét nem kell különösebben magyarázni.

A termelésnövekedésből származó áruk nem kis részét a miskolci igazgatóságnak kell elszállítani, mégpedig olcsóbban és gazdaságosabban, a rendelkezésünkre álló mozdony és kocsipark jobb kihasználásával. Éppen ezért nagyobb súlyt kell helyeznünk a ki- és berakások megszervezésére, az elegytovábbítás meggyorsítására, s ezáltal a kocsipark maximális kihasználására.

E cél érdekében a forgalom vonalán a centrális irányításnak kell maradéktalanul megvalósulni és az igazgatóságok egyéni érdekeit is a népgazdasági érdekek alá kell helyezni.

Kölcsönös segítséget

Mi ennek az elvnek a betartására fogunk törekedni az igazgatóságok egymás közötti versenyében is és bármikor készek vagyunk ennek megfelelően a szomszédos igazgatóságok munkáját segíteni, de ugyanígy várjuk mi is és igényeljük a kölcsönös támogatást.

Az idén legfontosabb feladatunknak tartjuk a főosztály és a szakszervezet elnöksége által közösen kiadott versenycélkitűzések megvalósítását. Ezek az új célkitűzések az igazgatóság valamennyi szakszolgálata részére olyan feladatokat állítanak, amelyek teljesítése további erőfeszítéseket követel, de ugyanakkor biztosítja az 1962. évi terveink sikerét.

Dolgozóinkkal termelési tanácskozásokon megvitattuk, hogyan lehet a célkitűzéseket megvalósítani, mi a teendője az illető szolgálati helynek a tervteljesítés és a gazdaságos üzemeltetés érdekében.

Az elmúlt évben menetrendszerűségi tervünket nem tudtuk teljesíteni. Sőt januárban is lemaradás mutatkozott. A személyvonatok 92,63, a tehervonatok 66,82 százaléka közlekedett menetrend szerint. A lemaradás okainak számbavétele után három csomópontunkon végeztünk mindenre kiterjedő alapos vizsgálatot. Megállapítottuk, hogy *Miskolc rendező pályaudvar, Füzesabony* és *Berente* csomópont munkája a döntő a menetrendszerűség megjavítását illetően. A vizsgálat, valamint a dolgozók meghallgatása és javaslatai alapján, a helyi párt- és szakszervezeti szervekkel történt megbeszélések után egy sor intézkedést hajtottunk végre.

Miskolc—Ózd viszonylatában például új mozdonyfordulót vezettünk be. *Miskolc rendező pu.-on* a gurítás meggyorsítása érdekében az irányvágányok átszervezésére javaslatot készítettünk. Egyes munkafolyamatok egyszerűbbé tétele és meggyorsítása céljából új technológiát dolgoztunk ki. Kisebb átszervezéseket hajtottunk végre és egyes munkakörökben nagyobb hatáskört biztosítottunk.

Az intézkedéseknek máris mutatkozik eredménye. Azóta *Miskolc rendezőn* volt olyan nap, amikor a tehervonatok menetrendszerinti indítása 87,1 százalék volt, s ugyanezen a napon 3200 kocsit gurítottak.

Láthatjuk tehát, hogy csakis új munkastílus kialakításával, előrelátó vezetéssel, bátor kezdeményezéssel, a tapasztalatok elemzésével, valamint a dolgozók javaslatainak, véleményének fokozottabb figyelembevételével oldhatjuk meg súlyponti, gazdasági feladatainkat.

Az igazgatóság szakszolgálatai az idei intézkedési terveiket a fenti elvek, valamint a gazdaságosság és az önköltségcsökkentés követelményeinek figyelembevételével készítették el és ez az intézkedési tervünk lesz az évi munkánknak a vezérfonala.

Dr. Pásztor Pál,
a miskolci igazgatóság vezetője

Márciusi lobogó

Március 15-én száztizennegyedszer idézzük ünnepi emlékezéssel történelmünk egyik legnagyobb forradalmi hagyományát, 1848 hőseit. Ez a nap, a március 15-i forradalom nagyszerű kezdet volt a feudális társadalom megsemmisítésére. Az elnyomott magyar nép szabadságharca akkor elbukott, de örökségét átvette az 1919-es Magyar Tanácsköztársaság, 1945 rügyfakasztó tavasza pedig örökre beteljesítette 1848 szabadságeszményeit.

A történelem élén haladni — ezt akarták a márciusi ifjak. Ezt tűzte lobogójára Petőfi, akit forradalmi költészete előbb a pesti ifjúság, majd az egész magyar nép egyik vezéralakjává emelte.

1848-ban a feudalizmus önkényének a lerázása, a polgári fejlődés és a nemzeti függetlenség kivívása volt a cél. A Petőfi kitűzte út most is folytatódik. Az igaz hazafiság érzése vitte az elmúlt években és viszi ma is a magyar fiatalokat a hansági mocsarak lecsapolására, nagy szocialista létesítményeink felépítésére.

Most, amikor mi a felszabadult hazában a történelem új lépcsőfokain lépegetünk mind feljebb, valóban azok válnak méltóvá dicső elődeinkhez, akik a „néppel tűzön-vizen át" haladnak a szebb, boldogabb jövőt biztosító szocializmus felé.

Joggyakorlat — Elvi döntések

A továbbtanuló dolgozók tanulmányi kedvezményeivel kapcsolatos egyes kérdések értelmezése

(A Munkaügyi Minisztérium, a Művelődésügyi Minisztérium és a Szakszervezetek Országos Tanácsa együttes állásfoglalása az érvényes jogszabályokkal egybedolgozva.)

Az egységes gyakorlat kialakítása és a félreértések kiküszöbölése érdekében az alábbiakban egységes szerkezetben közzétesszük a továbbtanulók tanulmányi kedvezményeire vonatkozó jogszabályokat és az azok helyes értelmezését segítő állásfoglalásokat.

A tanulmányi kedvezményekre általánosan vonatkozó állásfoglalások:

1. A tanulmányi kedvezmények az állami iskolarendszer keretébe tartozó oktatási intézmények (általános iskolák, gimnáziumok, technikumok, főiskolák, akadémiák, egyetemek) esti és levelező tagozatának valamely évfolyamára beiratkozott hallgatókat illetik meg.

Nem jár tehát tanulmányi kedvezmény:

a) az állami iskolarendszer keretébe nem tartozó iskolákon, tanfolyamokon tanulmányokat folytató dolgozók részére, pl. szaktechnikumi tanfolyam, nyelvtanfolyamok (ELTE, pedagógusszakszerzet nyelvtanfolyamai stb.), könyvelői, könyvvizsgálói, tervelőadói, statisztikusi szaktanfolyamok stb., kivéve, ha a Minisztertanács külön jogszabállyal bizonyos tanulmányi kedvezmények juttatását külön előírja (pl. Felsőfokú Munkavédelmi Tanfolyam);

b) az állami iskolarendszer keretébe tartozó iskolák nappali tagozatain résztvevők részére még akkor sem, ha tanulmányaikat akkor fejezik be, amikor már munkaviszonyban állnak (pl. nem jár tanulmányi szabadság az egyetem vagy főiskola nappali tagozatán végzett hallgató részére a diplomamunka elkészítéséhez);

c) a magántanulók részére;

d) az állami iskolarendszer keretébe tartozó oktatási intézmény valamely évfolyamára be nem iratkozott, de egyéni elbírálás és személyre szóló engedély alapján különbözeti, kiegészítő vagy elmaradt vizsgát tevők, valamint doktori szigorlatot tevők részére.

2. Ha a továbbtanuló dolgozó engedélyt kap a vállalat igazgatójának hozzájárulása alapján arra, hogy egy tanév anyagát rövidebb idő alatt végezze el, akkor a kötelező foglalkozásokon való megjelenésre biztosított tanulmányi kedvezmények a szükséges mértékben, a tanulmányi szabadság teljes mértékben erre a rövidebb időre jár. Tanévhalasztás esetén nem kaphat a dolgozó több tanulmányi kedvezményt, mint amennyit a tanév időben történő befejezése esetén kaphatott volna.

3. A tanulmányi szabadság, a munkaidőkedvezmény és a fizetett távollét miatt kiesett munkaidőre a Mt. V. 140. §-a alapján számított átlagkeresetet kell fizetni.

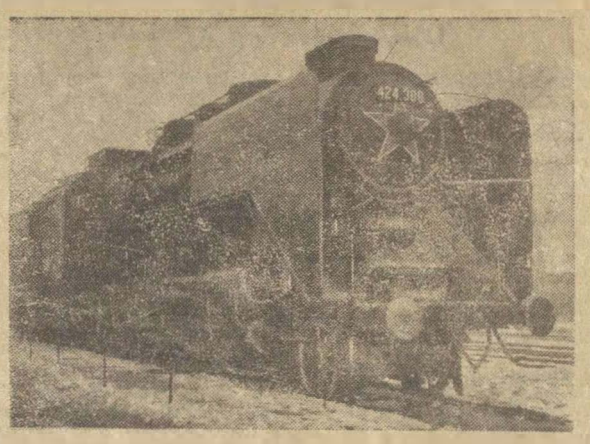
Ha a tanulmányi kedvezmények igénybevételét indokoló tanulmányi elfoglaltság olyan napra esik, amelyre a dolgozó egyébként sem kapna munkabért — mivel munkaidőkiesése nincsen —, a tanulmányi kedvezmény címén sem kaphat munkabért.

(1962. évi 5. sz. Munkaügyi Közlöny.)

(Folytatása következik.)

Évente tízmillió forint a csillagfúvós mozdonyok gazdasági haszna

Gőzmozdonynál nincs mód arra, hogy természetes huzatot hasznosítsunk, mivel az űrszelvény csak igen kis kéményhosszt enged meg. A mozdony tüzelőterében elégetendő tüzelőanyag pedig sokal több levegőt igényel, mint ami ennek a csekély nyomáskülönbségnek gáz és a fáradtgőz találkozásánál fellépő ütközésveszteség kicsiny, mert a kéménybe áramló füstgáz beömlési sebessége az ütközési folyamat előtt nagy és áramlásának iránya a gőz irányával közel párhuzamos. Ez a találmány másik lényeges jellemzője.



Az ötszázadik csillagfúvós mozdony

hatására keletkezik. Ezért a gőzmozdonynál mesterséges úton létesítenek huzatot. Erre a célra gőzzel működtetett fúvócsöves füstgázelszívó berendezést alkalmazunk.

A fúvóból nagy sebességgel kiáramló gőz a füstszekrényben levő gázt magával ragadja és a fúvóval szemben levő kéményen keresztül a szabadba szállítja. Ezáltal a füstszekrényben vacuum keletkezik, amely a tüzelőrostélyon keresztül levegőbeömlést okoz.

A csillagfúvók bevezetése előtt a MÁV-nál használt fúvók körkeresztmetszetűek voltak, amelyeknél a kiáramló gőz fordított csonkakúp palástfelületen érintkezik a füstgázokkal.

A feltalálók megállapították, hogy a fúvó hatásfoka annál jobb, minél nagyobb az érintkező palástfelület és minél kisebb a sebességkülönbség az ütköző gőz- és gázrészecskék között, azonos fúvóköröml kereszmetszet mellett. A palástfelület megnövelhető, ha a fúvókeresztmetszet nem kör, hanem csillagalakú. Ez az új találmány egyik lényeges jellemzője.

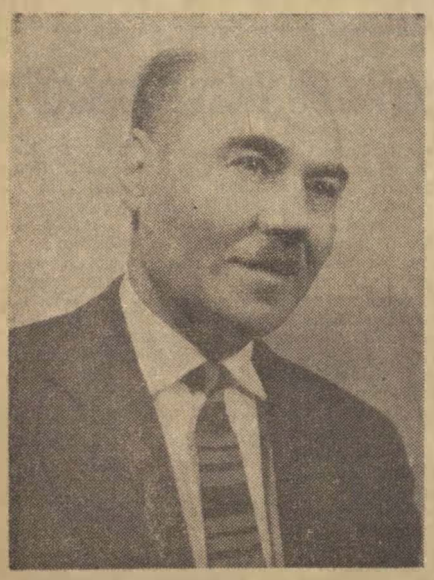
Az új berendezésnél a füstA csillagfúvós füstgázelszívó berendezés a gőzmozdonyok teljesítményét mintegy 20 százalékkal növeli. Ezenkívül évente közel 15 000 tonna szenet lehet megtakarítani. Ez 10 millió forintnak felel meg.

A csillagfúvós mozdonyok üzemeltetése tette lehetővé az 1961—62. évi menetrendben több, főként gyorsvonat menetidejének csökkentését, valamint a tehervonatok terhelésének felemelését. A találmányt a *NIKEX Külkereskedelmi Vállalat* megvásárolta és annak külföldi értékesítéséről gondoskodik. A szabadalmaztatás több államban megtörtént. Az NDK vasútja már szereli az első csillagfúvós mozdonyt. Tárgyalások folynak *Indiával*, a *Román Népköztársasággal* és a *Dél-afrikai Unióval*. A találmány feltalálói: *Dabóczy Ödön, Heller György, Kassai Dénes, Jánosdeák Egon* és *Torma István* mérnökök.

A gőzmozdonyok átalakítása folyamatosan történik. Az ötszázadik, 424—300-as csillagfúvós mozdonyt a közelmúltban adták át a *Landler Jenő Járműjavítóban* a *szegedi fűtőház* megbízottjának.

A vasút új Kossuth-díjasa

Dr. Mészáros Pál tudományos kutató



Az 1962. évi Kossuth-díj Bizottság a többi között Kossuth-díjat adományozott dr. Mészáros Pálnak, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet főmunkatársának egy évtizedes kiváló tudományos munkájáért.

1935 óta dolgozik a vasútnál és jogi végzettségével akkoriban forgalmi beosztást kapott. Forgalmista volt hosszú ideig Hatvanban, majd ugyanott oktatótiszt lett, később a Budapesti Üzletvezetőség I. osztályán kapott előadói beosztást. Állomásfőnök volt Kisterenyén, Salgótarjánban és Józsefvárosban. Dolgozott a KPM I. Vasúti Főosztály 8. E. osztályában, ahol a forgalom műszaki fejlesztési kérdéseivel foglalkozott. 1952-ben a Vasúti Tudományos Kutató Intézetbe került, ahol rendszeresen részt vett minden forgalmi jellegű téma feldolgozásában.

Tudományos munkája során nagyszerűen alkalmazhatta a gyakorlatban szerzett tudását. Itt került sor a tudományos témák egyik legfontosabbikának, a módszeres elegyrendezés elméletének kidolgozására. A módszeres elegyrendezés gondolata évek óta érlelődött meg benne, és amikor a forgalom növekedésével a rendezőpályaudvarok munkája megsokszorozódott, akkor 3 hónap alatt vetette papírra, dolgozta ki pontosan, sok-sok elméleti számítás és gyakorlati kísérletezés után azt a módszert, amely a leghatékonyabban segíti a vonatrendezés munkáját. A módszeres elegyrendezést ma már az ország minden részében ismerik, több előadást, tanulmányt írt erről a témáról.

A Vasúti Tudományos Kutató Intézetben eltöltött 10 év alatt olyan nagy horderejű kutatási témákkal foglalkozott, mint a vasútvonalak megengedett és maximális átbocsátóképességének meghatározása, az árukezelési helyek kiszolgálása és tervezésének módszere, az ivartelepek gazdaságos kiszolgálása, a vasútállomások elegy feldolgozó képességének megállapítása, a tolató tehervonatok összeállításának módszere és megannyi tudományos téma, amely a vasúti forgalom gazdaságos, gyors lebonyolítását segíti elő a gyakorlatban.

Munkájának szerelmese dr. Mészáros Pál. Az elmúlt években két könyve jelent meg, több jelentős tanulmánya látott napvilágot és 40 publikált szakkcikk is dr. Mészáros Pál lankadatlan munkakedvét és szorgalmát bizonyítja. Hét év óta tevékenyen részt vesz az új szakember gárda képzésében: a közlekedési üzemmérnöki kar egyetemi adjunktusaként is tanít. munkálkodik.

Dr. Mészáros Pált nemrégen tüntették ki a Közlekedési Tudományos Egyesület Jáky-emlékérmének második fokozatával. Most a kormány tudományos munkája elismeréséül a vasút áruszállítás elméleti kérdéseinek megoldásában elért eredményeiért a Kossuth-díj III. fokozatával tüntette ki.

Lapunk valamennyi vasutas dolgozó nevében kíván dr. Mészáros Pálnak további sikereket és jó egészséget.

B. I.

„Több vasutast várunk...”

Látogatás a szombathelyi Ady Endre művelődési otthonban

Elsősorban a sokoldalúság jellemző az *Ady Endre* nevét viselő szombathelyi vasutas művelődési otthon munkájára. Rendszeresen tartanak itt tudományos- és ismeretterjesztő előadásokat, jól működik és gyakran szerepel a színjátszó csoport, a táncosok a legmodernebb táncokat tanulják, példás szervezettséggel működik a könyvtár.

Művészettörténeti szabadegyetem

Baki Elemértől a kultúrotthon igazgató helyettesétől először az ismeretterjesztő munka felől érdeklődtünk.

— *Művészettörténeti szabadegyetemet indítottunk* — válaszolt a kérdésünkre —, *február 22-én volt az első előadás az ókori építészetről. Ez a szabadegyetem három évig tart. Az első évfolyam építészeti előadásai után a második évben a szobrászat, a harmadikban a festészet fejlődését ismertetik a szakértő előadók a havonta egyszer sorra kerülő előadásokon.*

— Hányan veltek a megnyitó előadáson?

— *Több mint kétszázan.*

— Mennyi volt közülük a vasutas dolgozó?

— *Pontosan nem tudnám megmondani, de aránylag kevés jött el, pedig mi sok névre szóló meghívót küldtünk a vasutasoknak.*

Az Ady kultúrotthon színjátszó csoportja a munkásbérlet előadássorozatában szerepel. Ezeket az előadásokat a városi múzeumban rendezik és az ottani színpadon a szombathelyi kultúrotthonok együttesei szerepelnek. Legutóbb *Mesterházy Lajos: A tizenegyedik parancsolat* című színművét adták elő nagy sikerrel. Most a *Mindent a mamáért!* c. vígjáték előadására készülnek *Pétervári Vilmos* műszaki főintéző vezetésével.

A kultúrotthon könyvtára 7200 kötet könyvvel rendelkező góckönyvtár. Húsz fiókkönyvtáron kívül a *celldömölki* könyvtár is *Bodor Ferencné* könyvtáros irányítása alá tartozik. Tavaly 20 ezer forint értékű könyvvel, 615 kötettel gazdagodott ez a jól működő könyvtár. Nem túlzás ezt állítani, hiszen a havi forgalom 2600—2800 kötet.

Fiatalok könyvbaráti köre

Jó módszereket alkalmaz a könyvtár az olvasók szervezésére. Bodor Ferencné megalakította a *Fiatalok könyvbaráti körét*. Ennek a könyvbarát körnek 70 tagja van és havonta rendszeresen összejönnek könyvankét, klubdélután vagy más rendezvény keretében. A kör segítségével 180-ról 700-ra nőtt a rendszeresen olvasók száma. Január 7-én *Hull a hó* címmel zenés irodalmi műsort rendeztek. A kör tagjai adták elő a legszebb téli verseket. Márciusban vidám műsor keretében irodalmi fejtörőt rendeznek. Áprilisban szavalóverseny lesz.

Az ifjú könyvbarátok szeretnék népszerűbbé tenni a könyvtárat az iskolások körében, hiszen nagyon sok könyv van itt a fiatal olvasók számára. Ezért határozták el a kultúrotthon vezetőségével együtt a mesefilm-sorozat rendezését. Az előadások alkalmával könyvkiállítás is lesz, s a közönség mindjárt beiratkozhat a könyvtárba.

Nem zárkózik el az Ady-kultúrotthon a különböző helyi szervek rendezvényei elől. Január közepén például háromnapos galambkiállítás volt igen nagy népszerűség közepette. Itt ünnepelték a szombathelyi munkásőrség fennállásának ötödik évfordulóját és több középiskola itt rendezte „szalagavató” ünnepségét. Február 17-én *vonatkísérő bál* volt az Ady-kultúrotthon termeiben. Ezt a szombathelyi állomás dolgozói rendezték.

Jó lenne, ha a jövőben több vasutast vonzana az Ady-kultúrotthon, mint eddig. Ebből a szempontból örvendetes, hogy a szombathelyi igazgatóság fiataljainak részvételével rádiós szakkör kezdődött a kultúrotthon műszaki termében. Nem ártana bővíteni az ilyen, csak vasutasoknak szóló rendezvényeket.

L. J.

Kitüntetett színjátszók

A nagykanizsai vasutas kultúrotthon színjátszó csoportja tavaly decemberben ünnepelte működésének 15. évfordulóját. A színjátszó csoport, amely Déryné nevét viseli, most elnyerte a Szocialista kultúráért érdemérmet. A kitüntetés átadására március 17-én, szombaton kerül sor Nagykanizsán.

Az ünnepségen, Kiss Gyula elvtárs, a Zala megyei tanács művelődési osztályának vezetője adja majd át a szép kitüntetést a kultúrcsoportnak és Altai Józsefnek, a csoport rendezőjének, aki 15 éve a színjátszók lelkes, áldozatkész vezetője.

Az ünnepség után kerül tizedszer bemutatásra Tabi László Esküvő című háromfelvonásos vígjátéka.

Nagy Antal
Nagykanizsa

Új kultúrbizottság alakult Szeged állomáson

Szeged állomáson a gócponti pártvezetőség kezdeményezésére új kulturális bizottság alakult. A kultúrbizottság megalakítását az tette szükségessé, hogy a különböző szolgálati főnökségek kis kultúrcsoportjai eddig egymástól függetlenül nagyon vérszegényen működtek. Az egységes kultúrgárda megalakítása nemcsak egész estéket betöltő programok szervezésére nyújt lehetőséget, de várható tőle a művészi színvonal emelkedése is.

Az új kultúrbizottságban egy-egy taggal képviselteti magát az állomás, a fűtőház, a pályafenntartás és tagja a bizottságnak az szb és a KISZ-kultúrfelelőse, valamint a Petőfi kultúrotthon igazgatója is. A kultúrbizottság első megbeszélésén a színjátszó csoport újjászervezéséről tárgyaltak. Elhatározták az új tagok szervezését és azt, hogy az előadásra kerülő színdarabokat kettős szereposztásban fogják tanulni. Így nem kell majd annyi szereplőt leváltani a szolgálatból.

Tárgyaltak már irodalmi színpad alakításáról is. A kultúrbizottság elhatározta, hogy a színjátszók a jövőben ne csak szórakoztató jellegű előadásokat tartsanak, hanem olyan előadásokat is, amelyek hozzájárulnak a hallgatóság eszmei neveléséhez.

Nagyobb támogatást vár az új kultúrbizottság a szakmai vezetőktől. Megtörtént ugyanis, hogy a legjobb kultúraktívákat helyezték el az állomásról, amikor lehetett volna más megoldást találni.

Dr. Bánkfalvy Gyula

A TÚLTERHELT EMBER

Haja reng, de szeme mindig réveteg.
Rém elfoglalt, s ráadasul rém beteg.
Nem érdeklik a színházak és mozik.
Mert szegényke tíz más helyett dolgozik.

A fejében mindig tervek titka fő.
Még meghalni sem érne rá — mondja ő.
A halálát sohasem is kívánják.
Pedig senki nem érezné hiányát.

Mert ha kéred a munkáját bármire,
már kiderül, hogy nem ér rá semmire.
Sok dolgától, melyek rávonatkoznak,
Tőle nékünk a legkisebb sem telik.

Sürög-forog, nyüzsög, mint egy hangyaboly,
itt van, ott van, mindenütt van és sehol.
Hisz nem olyan kis munka az, tudjuk mi,
Mindenféle munka alól kibújni.

Mindegy, hogy a neve Pista vagy Feri,
ezt a típust minden ember ismeri.
Csak az e kis arcképnek a hibája,
Hogy senki sem ismer benne magára.

Kósa Lajos

REKONSTRUÁLJÁK...

A moszkvai vasúti csomópont a legnagyobb a világon. Naponta kétmillió utas érkezik és indul a moszkvai pályaudvarokról. A moszkvai csomópont mentesítésére rekonstruálják a várost körülvevő hatalmas vasúti gyűrűt. A közlekedési minisztérium január közepén foglalkozott e fontos kérdéssel és úgy döntöttek, hogy meg kell gyorsítani a gyűrű korszerűsítési munkálatait.

A Józsefvárosi pályaudvaron



Egyre több kisgép segíti a vasutasok munkáját Józsefváros teherpályaudvaron. Képünkön Szilágyi János a villás emelőtargoncával percek alatt a vagonba rakja az elszállításra váró darabárut



Gergely Sándor raktárnok kirakó brigádja darabáru kirakását végzi



Miután a szállítmányozási részleg által befuvarozott darabárut a vagonokba rakják, a felvételi raktárban bárcával látják el a küldeményeket. Képünkön Pál Júlia bárcázó munka közben

Három és fél millió kilométer a sínek országútján

EGY MOZDONYVEZETŐ NAPLÓJÁBÓL

Amikor az ember feje felett eljár néhány évtized, szívesen tekint vissza a megtett útra. A január elején, 61 éves korában nyugdíjba vonult Deme Ferenc mozdonyvezető is készségesen beszélt életútjáról, a vasút szolgálatában eltöltött munkás évekről. A szikár, de még mindig fürge mozgású mozdonyvezetőnek van, miről beszélnie. Hiszen nem kevesebb, mint 44 évi vasúti szolgálat — ebből 34 évet mozdonyon töltött — van mögötte.

— Hirtelenében nem is tudom hol kezdjem — mondotta, amikor beszélgetésünk során megpróbáltuk visszaidézni a küzdelmes múltat. — Egyébként, ami mozdonyvezetői pályafutásom alatt velem és fűtőimmel történt, arról naplót vezettem.

— Talán üssük fel a napló legérdekesebb lapjait — tanácsoltam. Kezdhetnénk mindjárt az elején.

— Nincs kéznél a naplóm, de az érdekesebb eseményeket anélkül is tudom.

— Vasúti pályafutásomat 17 éves koromban. 1917-ben, az Északi Fűtőházban —, ma Hámán Kató Fűtőház — kezdtem, mint mozdonylakatos-inas. A fűtőházban csak négy évet múlva szabadulhattam fel. A Tanácsköztársaság idején ugyanis mint párttag és vörös katona részt vettem a harcokban, ezért ezt az évet nem számították be. A tanulóidő letelte után még néhány évig a szakmában dolgoztam, majd 1927-ben a debreceni fűtőházba kerültem mozdonyvezető-gyakornoknak.

Debrecenből egy évi tanulás után került vissza Budapestre. A fiatal, tehetséges mozdonyvezetőt, aki valósággal rajongott a gőzmozdonyokért, nem sokáig hagyták az Északi Fűtőházban. 1933-ban villamosmozdonyvezetői tanfolyamra küldték. A kilenchónapos tanfolyamon is megállta a helyét. S a vizsgák után Kandót vezetett a Budapest—Hegyeshalom közötti vonalon.

— Tíz évig jártam kandóval, de a szívem mindig a gőzmozdonyhoz húzott — folytatta. — Nem vagyok maradi ember. Jól tudom, hogy a gőzvontatás napjai már megvannak számlálva.

Az én fiatal éveimben azonban még a gőz dominált. Jómagam is gőzmozdonyok között nőttem fel és annyira megszerettem ezeket a kormos, füstös masinákat, hogy a villany sem tudta velem elfeledtetni őket. Tudja a gőzmozdony az olyan, mint egy érdekes játékszer. Mindig talál rajta az ember valami babrálni valót. Hol ez, hol az az alkatrész kotyog, lötyög. Nekem pedig valósággal mániám volt a gépen foglalatoskodni. A gőzmozdonyon mindig akad munkája a személyzetnek. Ha valamelyik állomáson többet időztünk, azonnal körül-álltuk és olajoztuk, törülgettük a gépet.

Bár a gőzmozdonyokhoz húzott a szíve, a nagy veszély idején, 1944. december 24-én a villamosmozdonyokat sem hagyta cserben.

— Hogy is történt? Miért került be ez a dátum a naplóba?

— A villamos-vontatás Budapest körülzárásával megszakadt a hegyeshalmi vonalon. A gépeket, 17 kandót Kelenföld fűtőházba gyűjtötték össze. December 24-én utasítást kaptunk, hogy kezdjük meg a fagytalanítást. Ötödmagammal végeztük ezt a munkát. A helyzet egyre kilátástalanabb volt. Ezért Hargitai Pál mozdonyfelvigyázó javasolta, hogy a fűtőház 328-as gőzmozdonyával szedjük össze a különböző vágányokon álló kandókat és vigyük át valamennyit a Keleti fűtőházba, ott biztonságosabb helyen lesznek. Az első kilenc mozdonnyal magam indultam útnak. Veszélyes vállalkozás volt, de sikerült megúsznunk ép bőrrel.

Alkonyodott már, amikor a 17 kandó megérkezett a Keletibe. Budán egyre sűrűbben ropogtak a fegyverek, dörögtek az ágyúk. A kötelességtudó mozdonyvezető még ekkor sem hagyta ott a pusztulástól megmentett gépeket. Fedett helyre, a mozdonyszinekbe és műhelyekbe vontatták őket, kulccsal lezárták a vezetőállás ajtóit és az esti órákban utolsók között indult el haza. Angyalföldre.

Deme Ferenc 1944 karácsony estéjén végleg elbúcsúzott a villamosmozdonyoktól. A felszabadulás után ugyanis újra gőzmozdonyra került. Már 1945. január 13-án szolgálattételre jelentkezett az Északi Fűtőházban. Néhány hónapig tolató szolgálatot végzett Rákosrendezőn, majd 424-es gépet kapott és nyugdíjazásáig fővonalainkon továbbította a szerelvényeket. Időközben többször is hívták villanyra, de ő nem ment, nem hagyta ott többé a hőn szeretett acélparipákat.

Nemcsak a felszabadulás, hanem az 1956-os ellenforradalom után is az elsők között indította el mozdonyát, nem törődve a sztrájkkal. Amikor a forradalmi munkáspárt kormány felhívása elhangzott, tudta, hol a helye. De előrehaladott kora miatt nem sokáig maradhatott a mozdonyon. 1957. tavaszán, 55 éves korában nyugdíjba küldték. Májusban azonban újból visszahívták, mert szükség volt rá. Más talán bosszankodott volna emiatt. Neki öröm volt, hogy újra utazhatott. Öt évet húzott rá, de még most sem akart menni, küldeni kellett.

— Most már végleg befejeztem az utazást — mondja keserűen. — Az én jelzőmet végképp tilosra állították. Egyre azonban büszke vagyok. Harmincnégy évig utaztam balesetmentesen. Mozdonyvezetői pályafutásom alatt egyetlen jelzőmeghaladásom, személyi sérülésem, összeütközésem sem volt. Saját hibámból vonatkésés sem fordult elő.

— Minek tulajdonítható ez?

— A kiegyensúlyozott életnek, a fegyelmezett, utasítás szerinti szolgálatnak. Szolgálatban mindig körültekintő és óvatos voltam. Ennek köszönhetem például, hogy 1955-ben Pusztaszabolcsnál megmentettem az összeütközéstől és a kisiklástól egy személyvonatot.

Ennek a balesetnek az elhárításáért jutalomban részesült és a munkakönyvébe is bejegyezték, a többi, másfél oldalnyi terjedelmű dicséret mellé. Ezenkívül több mint húsz esetben háritott el kisebb balesetet. Lelkiismeretes, szorgalmas munkájáért többször kapott dicséretet, könyvjutalmat. Zubbonyára a Tanácsköztársasági Emlékérem mellé odakerült egy sztahanovista jelvény és a Munka Érdemrend bronzfokozata.

A beszélgetés során többször is szóba hozta élettársát és közvetlen segítőtársait, a fűtőket, akik nélkül csak félember a mozdonyvezető.

— Nagyon sokat köszönhetek a feleségemnek, aki mindig mellettem állt. 1928 óta élünk együtt, de köztünk egy rossz szóváltás sem fordult elő. Ha szolgálatból jöttem haza, már a lépteim hallatára jött elém. Éjszaka felkelt, megmelegítette az ételt és gondoskodott arról, hogy nyugodtan pihenhessem ki az utazás fáradalmait. Ha útnak indultam, mindig bőségesen ellátott útravalóval, hasznos tanácsokkal.

Január 15-én végleg szögre került a kopott útitáska. Gazdája megkezdte a megérdemelt pihenést. Egyelőre ugyan még akad munkája. Egy kicsit elmaradt az útinapló vezetésével és most pótolni akarja a mulasztást. Napközben órákon át jegyzetel, számol. Azt már sikerült kiszámítani, hogy a 34 év alatt mintegy három és fél millió kilométert utazott a sínek országútján. Hátra van még, mikor kik voltak a fűtői, mennyi szenet használt el és milyen értékű javításokat végeztek el a mozdonyon. S mi lesz, ha ezzel is elkészül?

— Nehéz lesz megszokni a tétlenséget. Még az a szerencsém, hogy közel van a Hámán Kató fűtőház. Ha unatkozom, majd átballagok néhány órára a gépek közé..

Visi Ferenc

A MÁV Repülő Klub eredményei a számok tükrében

A MÁV Repülő Klub vezetősége az előző évekhez hasonlóan 1961-ben is mindent megtett az ifjúság honvédelmi előképzéséért. A technikai sportokban megrendezett versenyeken különösen meglátszott a gondos előkészítő munka. A vezetőség a klub egész kollektíváját mozgósította a kitűzött célok eléréséért. Az eredmény nem maradt el.

A repülőklub az elmult évben is

baleset nélkül

oldotta meg feladatait. Sokan tettek például eleget a repülővizsgák követelményeinek, de számos fiatalnak sikerült teljesítenie az ezüstkoszorús repülőgépvezető-vizsga D—1 és D—2 feltételeit is. 1961. április 4-e tiszteletére megrendezett motorosrepülő csillagtúrán a klub egyik repülője, Puint János az első helyen végzett. A senior vitorlázórepülő-versenyen Gratczer Károly az első, a junior versenyen Kun Ernő pedig második lett.

Az ejtőernyős szakosztály is eleget tett előképzési tervének. A szakosztálynál 31 kezdő fiatal tanult meg szabályosan ugrani. A szakosztály 65 tagja összesen 963 ugrást hajtott végre. A minősített sportolók

éjszakai ugrást

is végeztek. A klub női ejtőernyős csapata a magyar bajnokságban új országos rekorddal végzett az első helyen. Ezenkívül a másod- és harmadosztályú versenyzők közül is többen nyertek bajnokságot, illetve értek el figyelemre méltó helyezést.

Az országos ejtőernyős négytusa-bajnokság egyéni számában Háromsitz Mihály a második helyen végzett, csapatban pedig harmadikok lettek a klub ejtőernyősei.

A modellező szakosztály az országban működő 500 modellező szakosztály közül a második helyen végzett. A legeredményesebb versenyzők közé tartozik dr. Egervári Géza, Viszmeg György és Horváth Ernő. A szakosztály tagjai a repülő-, a hajó- és az autómodellező kategóriákban több hazai és nemzetközi rekordot állítottak fel.

Ez a néhány adat is azt mutatja, hogy a MÁV Repülő Klub valóban szép eredményekkel zárta a múlt esztendőt. Reméljük, a versenyzők eredményes szereplése 1962-ben is folytatódni fog.

Hát így is lehet?

A tavaszi évadra való felkészülés keretében február 24-én (szombaton) este Salgótarjánban szerepelt a BVSC NB I. és utánpótlás férfi kosárlabda-csapata. A budapesti igazgatóság III. osztályával és a Hatvan—Somoskőújfalu közötti vonal menetirányítójával történt előzetes tárgyalás után a KPM I/8. C. Osztálya táviratilag irányította a 174-es bizottsági hálókocsit csapatunk részére.

A mérkőzések után Salgótarján főtér megállóhelyen a késő esti órákban beszálltunk a 174-es hálókocsiba, majd a Salgótarján külső pályaudvarról Somoskőújfalura igyekvő 307-es vonatgép felvette kocsinkat és Somoskőújfalu állomáson besorolta a távirati rendelkezésnek megfelelően.

A terv szerint vasárnap reggel 8.05 órakor kellett volna Budapestre, a Keleti pályaudvarra megérkeznünk, és így oda is értünk volna a BM Dózsa termébe, ahol a BM Dózsa jubileumi kosárlabda-tornája IV. fordulójában 9.30 órakor a MALÉV csapata ellen mérkőztünk volna! De nem értünk oda, mert a mi derék somosi kollégáink, amíg éjjel nyugodtan aludtunk, kisorozták a gyorsvonat szerelvényéből a hálókocsit és hozzáadták a 327-es személyvonathoz.

Persze nem vettek annyi fáradtságot, hogy tervünkről tájékoztattak volna bennünket. Gondolták: munkaszüneti nap van, aludjanak nyugodtan!

Hatvanban a 407. sz. vonatra átszállva 10.10 órakor érkeztünk a Keletibe, ahonnan taxival rohantunk a BM Dózsa terembe. A mérkőzés két pontját természetesen elvesztettük! Az ellenfél egy órát még sem várhatott ránk!

Kedves somosi vasutasok! Így is lehet dolgozni?

Bokody Károly,
a BVSC kosárlabda-edzője

Kétmillió forint értékű társadalmi munka

A kultúrnevelési és sportosztály a szakszervezet elnökségének határozata alapján 1961-ben is felhívással fordult a vasutas sportkörökhöz, szolgálati helyekhez, hogy fejlesszék tovább a társadalmi sportpályaépítési mozgalmat. A felhívás nyomán számos sportkörben hozzáláttak a szervező munkához.

Az 1961-ben végzett társadalmi munkáról harminc sportkörtől érkezett jelentés. Ezek szerint

a pályaépítés és korszerűsítés keretében mintegy 2 millió forint értékű társadalmi munkát végeztek a sportkörök.

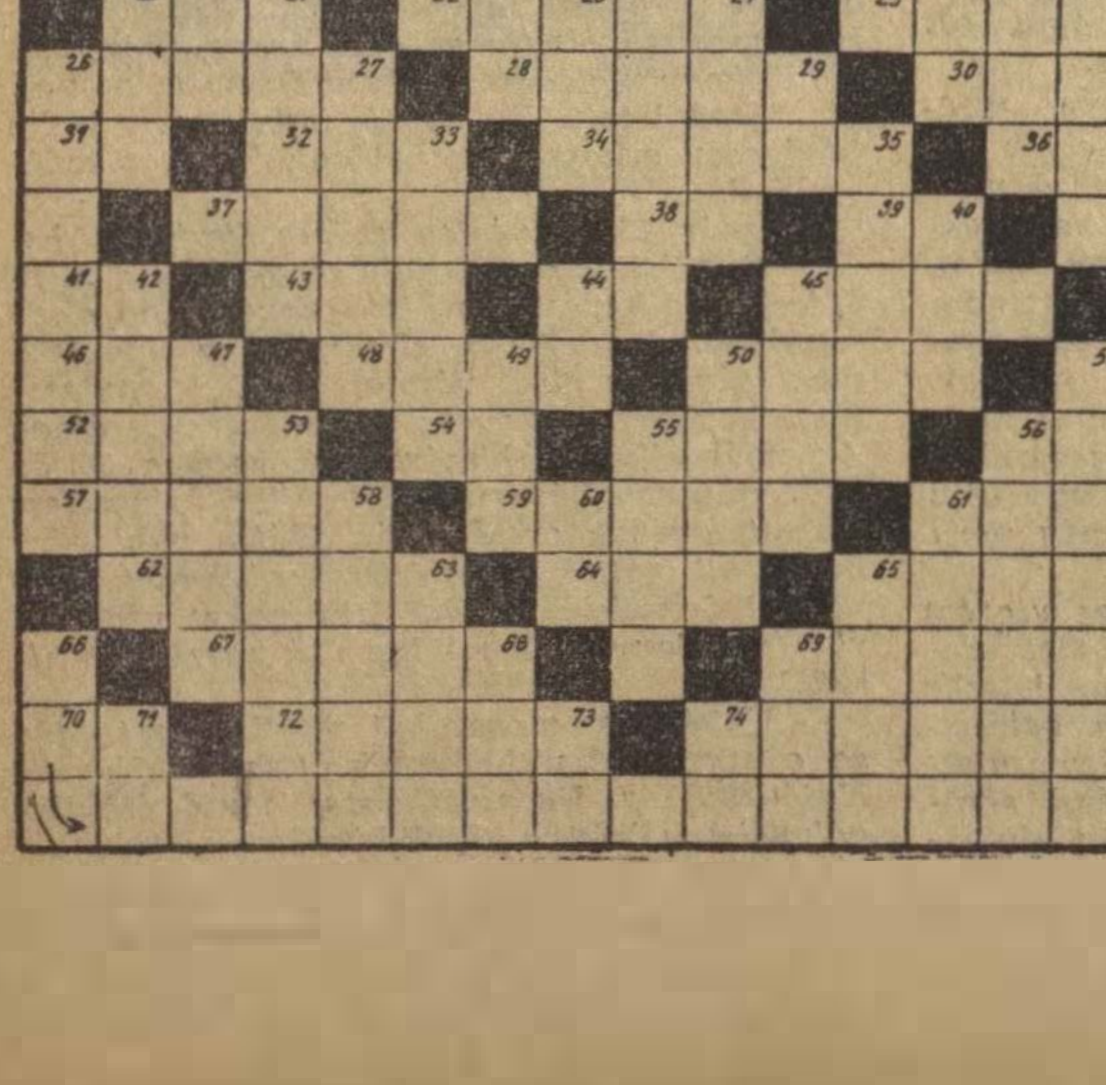
A legjobb eredményt a *Nagykanizsai VSE* érte el. A csomópont vasutasainak összefogásával 1961-ben egy füves labdarúgó-pályát, egy edzőpályát, egy atlétikai pályát és lelátót építettek. A *kaposvári* vasutasok is tovább folytatták az előző évben megkezdett munkát. Rajtuk kívül a *Miskolci VSC*, a *Békéscsabai MÁV Bocskai*, a *Győri MÁV DAC* és az *Albertirsai VSE* ért el figyelemre méltó eredményt.

Az elnökség a Nagykanizsai VSE-nek 7000, a Kaposvári MÁV Hunyadinak 5000, a Miskolci VSC-nek 4000, a Békéscsabai MÁV Bocskainak és a Győri MÁV DAC-nak 3000, az Albertirsai VSE-nek pedig 2000 forint jutalmat ad. A többi sportkör elismerő oklevelet kap.

KERESZTREJTVÉNY

VÍZSZINTES: 1. A balesetek csökkentésének legfontosabb módja (folyt. a függ. 66-ban). 13. Európai nép. 14. Gerincsorvadás. 15. Táncot lejt. 17. Orosz folyó. 19. Az Isteni színjáték írója. 20. Erdei gyümölcs. 22. Spanyol város Murcia tartományban. 25. Ázsiai ország, idegen nyelven. 26. Sakkfigura. 28. Becézett női név. 30. Majdnem a keze. 31. Szibériai folyó. 32. Kérdőszó. 34. Bibliai anyag. 36. Diplomáciai kocsikon láthatjuk. 37. Kínai város. 38. Ugyanaz. 39. Szív páros betűi. 41. Osmium vegyjele. 43. Kis ház. 44. Ime. 45. Belső szervünk. 46. Francia király. 48. Enyém, oroszul. 50. Tehát. 52. ... date, a kor színvonalán álló. 54. Állóvíz. 55. Női név. 56. Egymást előző betűk. 57. Javadalmaz. 59. Görög filozófus. 61. A hét vezér egyike. 62. Ekezettel, Szolnok megyei község fele. 64. Ilyen szó is van. 65. Olvasztó kemence. 67. Görög név betűcserével. 69. A vasútra is mondják. 70. Tojás, németül. 72. Ráken! 74. Híres csatorna.

FÜGGŐLEGES: 1. Béke, oroszul. 2. Német személyes névmás. 3. Salvo titulo. 4. Szemestakarmány. 5. Ritka férfinév. 6. Az Erdélyi Havasok legmagasabb csúcsa. 7. Tus szélei. 8. Azonos betűk. 9. Vízi növény. 10. Eloson. 11. Vissza: nőstény ló. 12. Üsd! 16. Nem visz. 18. Görög hegyfok. Itt győzte le Octavius Antoniust és Kleopátrát. 20. Mechanikai behatás a testen. 21. Francia zeneszerző (1763—1817). 23. Szeszes ital. 24. Afrikai város (fon.). 26. Vasúti kocsi tartozéka. 27. Száguld. 29. Indulatszó. 33. Zár. 35. Nem ezzel. 40. Folyadék. 42. Öntudatlanságig fokozott kábultság. 44. Római kettő. 45. Mozdonyok kenyere. 47. Nem ottan. 49. Ízesít. 50. Adományozom. 51. Nem eredeti. 53. Károly keverve. 55. Pozitív elektród. 56. Szigetcsoport a Csendes-óceánban. 58. Házi szolga y=i. 60. Mutatószó. 61. Állóviznek. 63. Ilyen őr is van. 65. Amerikai súlyemelő. 66. A vízsz. 1. folytatása. 68. Német álla kert. 69. Fém. 71. Aroma. 73. Gramm eleje. 74. Kisgyermek köszöntője.



Beküldendő: vízszintes 1. és folyt a függ. 66-ban. **Beküldési határidő:** április 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A vonatok menetrend szerinti közlekedtetését biztosítani.

Könyvet nyertek: Herceg Ferencné, Bátaszék, állomás: Hopp József Csongrád, Felszabadulás út 27. Várnagy Tünde, Veszprém külső pu. Gedővári Lajos, Bp., XX., Mártonffy u. 65. Kuti Rózsika Bp., VI., Lázár u. 16. III. 36.

A SZERKESZTOSÉG ÜZENI

Bognár Károly, Dancs József Tapolca; Sziládi Sándor, Tóth Károly, dr. Bánkfalvi Gyula, Cserháti József Szeged; Javor Gyula Miskolc; Pintér Lajos Vácrátót; Zsigmond János, Halmai Antal, Nagy Károly Budapest; Szelle Ferenc Szob; dr. Rényi Andor Székesfehérvár; Behán Rozsa Kazincbarcika; Nagy Antal Nagykanizsa: Leveleiket lapunk anyagahoz felhasználjuk.

Nagy István Balassagyarmat: Levelét a kért címre továbbítottuk.

Horváth Lajos Barcs; Simon József Albertirsa: Panaszukat megvizsgáljuk.

Bányai Ferenc Békéscsaba: Verse őszinte érzelmekről tanúskodik, de közlésre nem alkalmas.

Zsofnyi Jánosné Vác: Versének nincs mondanivalója.

Kitüntetett nyugdíjasok

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa az államvasutaknál eltöltött több évtizedes munkásságáért a

SZOCIALISTA MUNKÁÉRT ÉRDEMÉREM

kitüntetést adományozta *Gódor* Károly főtanácsosnak KPM I 8. szakosztály.

MUNKA ÉRDEMÉREM

kitüntetést adományozta *Borbély Dénes* vezető főellenőrnek, Szeged Rókus állomás. *Horváth József* műsz. felügyelőnek, Északi Jj. ÜV., *Éles Sándor* vez. főellenőrnek, Debrecen MÁV Gépállomás, *Tapodi Elemér* főfelügyelőnek, MÁV Gazd. Hiv., *Halász Mihály* főfelügyelőnek, Bp. Ig. Katonai Szállítási Osztály, *Góliáth Ferenc* főfelügyelőnek, MÁV Nyugd. Hiv.

Az államvasutaknál eltöltött munkásságukért a közlekedés és postaügyi miniszter a

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetést adományozta: *Simon István* vez. főellenőrnek, Bp. Ig. III. oszt., *Molnár Sándor* főfelügy., KPM I/8. szakoszt., *Körmendi Ferenc* főmunkavez., Zalaegerszeg Pft. Főn., *Fénzes István* felügy., Debreceni Ig. IV. oszt., *Ágó Lajos* főfelügy., Hatvan Szertárfőn., *Tátrai Béla* főfelügy., Szombathely Ig. Szem. és Munkaügyi Oszt., *Bánhidi Rezső* főfelügy., MÁV Északi Jj., *Sárvári György* műsz. felügy., Békéscsaba Alföldi Kisvas. fth.

ÉRDEMES VASUTAS

kitüntetést kaptak: *Szemök István* vez. főell., Rákos áll., *Ásványi Imre* vez. főell., Békéscsaba, szertár. *Gonda László* felügy. KPM I/4. Szakoszt., *Sopronyi József* műsz főtan., Északi Jj. ÜV., *Oláh András* vez. főellenőr, MÁV Gépjavító. *Szabó II. Ferenc* vez. főellenőr, Ferencváros áll., *Aggteleki Károly* művez. főellenőr, Anyagvizsgáló Főn., *Szemenyei Béla* főfelügy., Anyagell. Ig., *Gömböcz Géza* vez. főellenőr, Északi Osztószertár Főn., *Bene István* vez. főellenőr, Autófuvarozási Főn., *Horváth XIII. Lajos* vez. főellenőr, Nagykanizsa fth., *Komáromi József* műsz. vez. főellenőr, Dombóvár fth.

MINISZTERI DICSÉRETBEN

részesültek. *Dömény Gyula* vez. főellenőr, Északi Jj. ÜV, *Sarkadi József* vez. főellenőr, Debrecen Jj. ÜV., *Galambos Ferenc* vez. főmunkamester, Rákospalota—Újpest áll., *Banka József* műsz. főint. Pécs Ig. IV. osz.

A kitüntetéseket *dr. Csanádi György*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója adta át.

KELLEMES ESTE VOLT

Februar 24-én az *Óbudai Textilfestő* kultúrcsoportja és 16 tagú szimfónikus zenekara látogatott el hozzánk a *Déli pályaudvarra*, hogy műsorával szórakoztassa a nyugdíjas csoport tagjait.

Mi, idős vasutasok örommel fogadtuk vendégeinket, akik minden anyagi ellenszolgáltatás nélkül vállalkoztak a fellépésre. Műsoruk változatos, érdekes volt, amit tapssal jutalmazott a hálás közönség.

A Déli pályaudvar nyugdíjas csoportja nevében ezúton is köszönetet mondok az *Óbudai Textilfestő* kultúrgárdájának, hogy műsorukkal a mi kis helyiségünkben is örömet, kellemes estét varázsoltak számunkra.

Szabados Antal

Sáros az út Tapolcán

A tapolcai vasútállomásra a ligeten keresztül vezet egy körülbelül 150 méteres gyalogút. Ha esik az eső, vagy ha olvad a hó ezen a gyalogúton, széles tócsákban áll a víz. Keszthelyen, *Sümegen*, *Balatonfüreden* és máshol betonjárda vezet az állomásra. Itt, *Tapolcán*, a bazaltkő hazájában sárba merüljön a jámbor utas lába...

A vasút és a tanács illetékesei gondoskodhatnának arról, hogy rendbehozzák ezt a forgalmas gyalogutat. A környékbeli lakosok és az állomás dolgozói is bizonyára hajlandók lesznek arra, hogy társadalmi munkával segítsék a sáros gyalogút rendbehozását.

Bognár Károly

HÍREK

Nem tudhat az ember eleget!

Két fiatal vasutaspalánta beszélget. Így az egyik:

— Voltál tegnap oktatáson?

— Nem én — mondja a másik. — Minek? Tudok én annyit, amennyit itt kell. Megtanultam valamennyi jelzést, a hallhatókat, a láthatókat. Ismerem a váltókat, a tolatási szabályokat — sorolta tovább büszkélkedve — fiataltól szokatlan szakértelemmel a tudnivalokat.

Ahogy beszelgettek, egyre lengett a kezükben a jelzőzászló. Az ott álló rövid kocsisorra ugyanis egy hosszú kocsisorral tolt a tartalékmozdony. Egyre közeledtek a kocsik. A magabiztos fiatalból csak úgy folyt a szó. A masik talán egy kicsit irigyelve a jól tájékozott társát, alig szólt.

A kocsisor szabályosan, lassan mozgott. Aztán, ahogy ez elő szokott fordulni — úgy félméter távolságban megállt. A „mindentudó" fiatal álló testhelyzetben lépett a kocsisor közé. Rossz volt nézni! Nem történt baj!

Amikor az összeakasztás után kilépett a kocsik közül, már nem állhattam szó nélkül. — Nem olyan nagyon sokat tud még, ön ahhoz, hogy ne kelne el az oktatás — mondtam. — Tudja-e miért?

— Tudom — válaszolt pirulva, talán azt is szégyellte, hogy kihallgattam fennhéjázó beszelgetesüket — és hozzatette:

— Valóban nem tudhat az ember eleget.

— lyf —

— **Ötven újítási javaslatot nyujtottak be** a dolgozók február 15-ig a szolnoki járműjavítóban. A beadott újítások közül hatot megvalósításra, kettőt pedig kísérletezésre fogadott el a bizottság.

— **Hegycsuszamlás történt a London—Glasgow közötti vonalon.** A hegy lábánál húzódó pályatestre, közvetlenül egy tehervonat elhaladása után mintegy 150 tonnányi földtömeg omlott le. Több órát vett igénybe, míg a forgalmi akadályt elhárították.

— **A Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség XIV. pályamesteri szakaszának hídászai** május elseje tiszteletére vállalták, hogy terven felül elvégzik Vecsés állomás rakodójának javítását és tatarozását.

— **Baráti kapcsolat alakult** ki a szegedi vasutasok és a városban állomásozó szovjet csapatok tisztjei és katonái között. Legutóbb február 24-én a szovjet katonák kultúrcsoportja kétórás vidám műsort adott a vasutasok és hozzátartozóik részére a MÁV Petőfi Kultúrotthonban.

— **Súlyos vasúti szerencsétlenség történt a délamerikai Columbiában.** A tengerparti Buenaventura és Cali között egy személyvonat összeütközött egy tehervonattal. Mindkét szerelvény kisiklott. A személyvonaton tartózkodó mintegy 300 utas közül 25 meghalt, 100 pedig kisebb-nagyobb sérülést szenvedett.

— **Jó munkájukkal többször részesültek vezérigazgatói elismerésben** Szeged-Rókus állomás dolgozói. A múlt év második felében is teljesítették az élüzem feltételeket. Mivel a felülvizsgálatnál az igazgatóság nem talált kifogásolni valót, a dolgozók bíznak benne, hogy az elismerés ezúttal sem marad el.

— **Száz éves a finn vasút.** 1862. március 17-én hagyta el Helsinkit az első menetrend szerint közlekedő vonat. A száz éves jubileum alkalmából nagyszabású ünnepségeket rendeznek Finnországban.

— **A nyárra készül az Utasellátó.** A tervek szerint több mint 13 millió palack gyümölcslevet, szénsavas üdítő italt, ásvány- és szikvizet hoz forgalomba a vállalat az éttermekben, büfékben és a vonatokon.

— **Négytagú jugoszláv vasutasküldöttség tárgyalt** február közepén a pécsi igazgatóságon a Gyékényes és Koprivnica között megnyitásra kerülő határforgalomról. A tárgyalás eredményeként május 27-én a két ország között Gyékényesnél is megindul a személy- es áruforgalom.

— **Ré-tetőt építettek** Dorog fűtőháznál a kocsijavító-műhely javító vágányok fölé.

— **Klubhelyiséget kaptak az** üllői vasutasok. Az új klub ünnepélyes megnyitására március 10-én, szombaton este került sor.

— **Új dieselmozdonyokat kap az Úttörővasut.** A tíz méter hosszú, 27 tonnás vontatójárművek maximális sebessége 50 kilométer/óra.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

9. számból: 100527/1962. I/3. A. A személyi összeférhetetlenség és az érdekeltség esetének rendezése a vasút területén.

102274/1962. I/3. A. Nyugdíjkorhatár felé közeledő dolgozók tájékoztatása okmányaik beszerzésével kapcsolatban.

104201/1962. I/3. C. A munkásszálláson történő elhelyezés és térítési díj szabályozásának módosítása.

10. számból: 104853/1962. I/2. C. Felvétel a vasúti technikumok nappali tagozatára.

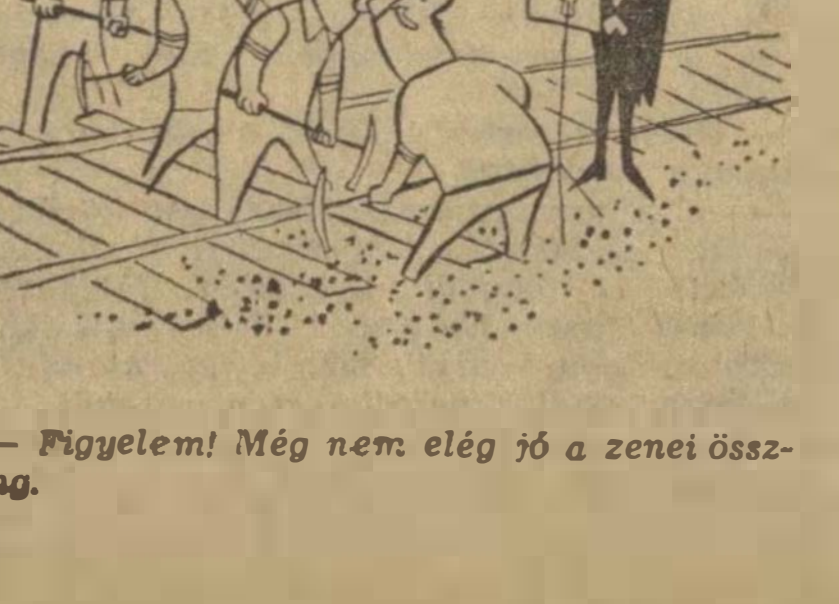
LAKÁSCSERE

Szegedi egy szoba összkomfortos vasutas lakásom elcserélném budapesti vasutassal. Somogyvári Gyuláné, Szeged, Április 4 útja 42., II. lépcső, I. em. 5/a.

— Elcserélném Nyíregyháza központjában lévő egy szoba összkomfortos főbérleti lakásomat budapest ért. Érdeklődni: Budapest, II., Fő u. 49. III. 22 alatt.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő Gulya János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr u. 41
Telefon: városi: 424—184. üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII. Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

TAVASZI PÁLYAMUNKA



— Figyelem! Még nem elég jó a zenei összhang.



— Hallatlan, már megint elkéstek!

(Pusztai Pál rajzai)

Éljen április 4.: hazánk felszabadulásának ünnepe!



(Bede István rajza)

Szabadságunk születésnapjára

A magyar népet ezeréves történelme során ért mérhetetlen sok szenvedés után 1945. április 4-én kisütött a nap hazánk felett. A Szovjetunió dicsőséges vöröshadserege ezen a napon űzte ki országunkból a német fasisztákat és velük együtt hűséges magyar kiszolgálóikat.

Szabadságunk, függetlenségünk és szocialista társadalmunk születésnapját egyszerre ünnepeljük e napon. A szovjet hadsereg évszázados bilincseket vert le a kezünkről, szétzúzta a nép elnyomásában évszázados „gyakorlattal" rendelkező államapparátust, visszaadta nemzeti önállóságunkat és megteremtette a feltételét annak, hogy a magyar nép élhessen a szabadságával.

A felszabadulás előtt a Horthy-rezsim hazánk minden kincsét, a parasztság verejtékes munkájának, a munkásság szorgalmának gyümölcsét a kizsákmányoló kisebbségnek, a tőkéseknek, a földbirtokos magyar uraknak juttatta. Ők főúri módon éltek kastélyaikban, üdültek hazánk legszebb tájain, mert övék volt minden jog az úri Magyarországon. Ezzel szemben a gyárak munkásait állandóan fojtogatta a munkanélküliség réme. A parasztság nagy részének pedig a cselédsors és a napszám jutott.

Ma már mindez a múlté. Joggal mondhatjuk, hogy népi demokratikus rendszerünk pártunk vezetésével eltörölte hazánkban a szegénységet, a nyomorúságot, a jogfosztottságot. A társadalom átalakitásában, a szocializmus építésében olyan eredményeket értünk el a felszabadulás óta eltelt 17 év alatt, amelyre népünk történelmében még nem volt példa.

Ipari termelésünk a felszabadulás előttihez viszonyítva a négyszeresére emelkedett. Mezőgazdaságunkban is sorsdöntő változások mentek végbe. 1961-ben már egész mezőgazdaságunk szocialista módon termelt. Örömmel állapíthatjuk meg, hogy bár sok előre nem látott nehézséggel kellett megküzdenünk, a második ötéves terv első évét eredményesen zártuk. Ipari termelési tervünket és a termelékenység emelésének tervét túlteljesítettük. Kedvezően alakultak az eredmények az egyes árufajták termelése tekintetében is.

Népünk kulturális színvonalának emelésében is nagy utat tettünk meg a felszabadulás óta. A fejlődés nemcsak mennyiségi, hanem minőségi változást is hozott. Különösen sokat fejlődött iskolarendszerünk. Lehetővé vált, hogy mindenki tehetségének és érdeklődési körének megfelelően képezze magát a közép- és főiskolákon, valamint egyetemeinken. Ennek eredményeként a tanuló fiatalok száma megháromszorozódott.

A fiatalok mellett a felnőtt lakosság nagy része is képezi magát. Kiszélesedett az esti iskolák és a levelező oktatás hálózata. Megnőtt az egyetemet és főiskolát végzett dolgozók száma. A vasutasok közül is sokan járnak a különböző iskolákba. Az 1961—62-es tanévben 7015 vasutas iratkozott be az általános iskola esti tagozatára, 3063-an járnak középiskolába és technikumba, 585-en pedig egyetemre és főiskolára.

A kulturális tömegmozgalom is fellendült. Lényegesen megváltozott a színház- és operalátogató közönség összetétele. A vasutasok között is megnőtt a színházba és operába járók tábora. Különösen nagy érdeklődésnek örvendenek a különféle teltház akciók és a négy előadásból álló vasutas operabérlet az Erkel Színházban.

Felszabadulásunk 17. évfordulóját olyan időben ünnepeljük, amikor a béke és a szocializmus erői világszerte hallatlan gyorsasággal törnek előre, újabb és újabb győzelmek felé. A Szovjetunió, az SZKP XXII. kongresszusa alapján szinte naponta szolgáltat új bizonyságokat a kommunista rendszer fölényéről a kapitalizmus felett. Ma már szerte a világon minden jószándékú ember örömmel veszi tudomásul: a haladás, a szocializmus erői mind több fronton kerülnek túlsúlyba az imperializmus erőivel szemben.

A békéért, a szocializmusért vívott harc tőlünk is azt kívánja, hogy még eredményesebben, még odaadóbban munkálkodjunk a tervek maradéktalan teljesítéséért.

Amikor majd az ünnep előestéjén a munkahelyeken, a hivatalokban összejönnek a dolgozók, hogy megemlékezzenek hazánk felszabadulásának 17. évfordulójáról, az ünnepi hangulatban gondoljanak azokra a szovjet hősökre is, akik a legdrágábbat, életüket áldozták a mi felszabadulásunkért, szebb és boldogabb jövőnkért.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. ÁPRILIS 2.

A második ötéves terv feladatairól, a vezetés színvonaláról, a korszerű szállításról tárgyaltak a közlekedési aktíva résztvevői

A *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium* március 19-én közlekedési aktívaértekezletet tartott az *Építők Rózsa Ferenc Művelődési Házában*. A tanácskozáson megjelent *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Csanádi György*, a miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója, *Földvári László, Prieszol József, Horn Dezső* miniszterhelyettesek, *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet, *Földvári Aladár*, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének, *Besenyei Miklós*, a Postások szakszervezetének főtitkára, valamint a vasút, a gépkocsiközlekedés, a hajózás, a légiközlekedés, az idegenforgalom vezetői, a közlekedési vállalatok igazgatói, illetve küldöttei.

Dr. Csanádi György megnyitójában felhívta a figyelmet, hogy az eddiginél sokkal bátrabban kell felhasználni a gyakorlati munkában a közlekedéstudomány által adott értékes útmutatásokat. Rövid megnyitója után *Kossa István* miniszter elemezte a mult év munkáját.

Kifejtette, hogy a vasút a korábbi évekhez viszonyítva több utast és árut szállított, bizonyos gazdasági és mutatószámokban azonban elmaradt. Hangsúlyozta, hogy a vasútnál, s általában a közlekedésben vastörvény a menetrendszerűség. Ezt azonban sokan szem elől tévesztették.

A továbbiakban Kossa elvtárs a második ötéves terv nagy célkitűzéseiről szólt. A tervidőszakban a népgazdaság 35 milliárd forintot biztosít közlekedési beruházásokra és fejlesztésre. Öt év alatt 4 milliárd utast, 1,3 milliárd tonna árut kell elszállítani. A szállítási feladatok zöme továbbra is a vasútra hárul.

— A feladatok megkövetelik, hogy a munka minden területén

bátran támaszkodjunk a dolgozók kezdeményezésére,

alkotó erejére — hangsúlyozta a továbbiakban. — Örvendetes, hogy a közlekedés különböző ágainál mind jobban terebélyesedik a szocialista munkaverseny. Egyre több azoknak a brigádoknak a száma, amelyek a szocialista címért küzdenek, sőt ma már olyan kezdeményezésekkel is találkozunk, ahol a szocialista műhely, üzem vagy szolgálati hely megszerzését tűzték célul a dolgozók. Gondoskodni kell arról is, hogy

minél szélesebb körben terjedjenek el a még jobb eredmények elérését segítő új módszerek.

Ilyen például a központosított szállítás, a vasútnál a módszeres elegyrendezés.

Az aktívaértekezleten a miniszter további két fontos kérdésről beszélt. Az egyik a dolgozókat megillető emberséges bánásmód. Ezen a téren mind a vasútnál, mind a közlekedés más ágazataiban akadnak kívánnivalók.

Nemegyszer előfordul, hogy egyes vezetők a dolgozók kisebb botlásait túl szigorúan megtorolják. Ugyanakkor mások, főként a vezetők hibáit, mulasztásait igyekeznek elkendőzni.

Az ilyen állapoton változtatni kell. Ez a módszer nem segíti elő a feladatok zavartalan ellátását.

A második fontos probléma a gazdaságosabb beruházás. Egyes vezetők, de különösen a tervezők és az építészek időnként túlzásba esnek. Példaként említette az új debreceni felvételi épület luxuskivitelű csarnokát. Ha a közlekedési beruházásoknál csak egy százalékot takarítunk meg, az milliókat jelent a népgazdaságnak. Ezeket a milliókat pedig gyorsabb és jobb utazás megteremtésére, a vasutas és a közlekedési dolgozók szociális ellátottságának fejlesztésére lehet fordítani.

Kossa elvtárs végezetül arról beszélt, hogy gyakran nem elég körültekintően, alaposan foglalkoznak a munkások kéréseivel, panaszaival. Kifogásolta, hogy egy-egy bejelentés elbírálása hosszú ideig elhúzódik. Nyomatékosan hangsúlyozta:

a dolgozók ügyeit a legnagyobb körültekintéssel, megértéssel kell vizsgálni és az illetékeseknek a legrövidebb időn belül választ kell adni az érdekelteknek.

A vitában a többi között felszólalt *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára, aki a szociális beruházások helyes elosztásának fontosságáról és a vasút baleseti helyzetéről beszélt.

Az aktívaülés *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter zárszavával ért véget.



Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter beszédét mondja

(MTI-fotó: Lajos György felv.)

Harmadszor is Szegeden maradt a vándorzászló

Egy évvel ezelőtt a szegedi igazgatóság vezetői közül kevesen remélték, hogy 1961-ben megnyerik az igazgatóságok egymás között folyó éves versenyét. Az első negyedév végén ugyanis az utolsó helyen végeztek. Az igazgatóság vezetői megvizsgálták a lemaradás okát és a második negyedévben már lényegesen nagyobb gondot fordítottak a versenyben szereplő tényezők teljesítésére. Ehhez a munkához a mozgalmi szervek is jelentős segítséget adtak a szakvezetőknek.

Az eredmény nem maradt el. A szegedi igazgatóság a második negyedévben sikeresen felverekedte magát az első helyre. Ezt a helyet egész évben megtartották. Természetesen az igazgatóságok éves versenyében is ők végeztek az első helyen. Így harmadszor is Szegeden maradt a KPM I Vasúti Főosztály és a szakszervezet elnökségének vörös vándorzászlaja.

A zászló átadási ünnepségre március 17-én ünnepélyes külsőségek között került sor a szegedi vasutasok MÁV Petőfi kultúrotthonában. *Rácz Kálmán*, a vasutasszakszervezet megyei bizottsága titkárának megnyitója után *Borsodi János*, az igazgatóság vezetője ismertette az igazgatóság 1961. évi munkáját. Ezután a Főosztály nevében *Rödönyi Károly* vezérigazgatóhelyettes, a szakszervezet elnöksége nevében pedig *Szabó Antal* főtitkár mondott rövid beszédet, majd atadták a vándorzászlót az igazgatóság dolgozóinak.

Kassai vasutasok köszönete a miskolci igazgatóságnak

Az MSZMP miskolci vasútüzemi bizottsága köszönő levelet kapott a kassai vasútigazgatóság forgalmi és kereskedelmi főosztályának III. számú pártalapszervezetétől.

Megírják, hogy februári taggyűlésükön elemezték a végzett munkát és kiemelték azt az önzetlen segítséget, amelyet a miskolci igazgatóságtól kaptak, amikor fővonalukon hóakadályok miatt megbénult a forgalom. „Tettük, a nemzetközi együttműködés fényes bizonyítéka, nagy segítséget jelentett népgazdasági tervünk teljesítéséhez" — írják levelükben.

Szomszédainkkal együttműködve

Szob állomás dolgozóinak nem kell szégyenkezniük a tavalyi munka miatt. A második félév folyamán állomásunk a tehervonatok terhelését 1487 tonnás átlaggal 102 százalékra teljesítette. A személyvonati menetrendszerűség 99,2, a tehervonati 86,6 százalékos volt. Állomásunkon 3,9 óra volt a kocsitartózkodás, ami 110 százaléknak felel meg. Jól teljesítettük vonatközlekedési és kocsikihasználási tervünket is. *Az összesített eredmények alapján 105,2 százalékkal elértük az élüzem szintet.*

A jó vezetés és a dolgozók becsületes munkája meghozta az eredményt. Az is tény, hogy sokat segített a csehszlovák vasutasokkal való eredményes együttműködés. Reméljük, ez az idén még jobb lesz, mint tavaly volt és Szob állomás további jó eredményeket mondhat sajátjának.

Szelle Ferenc
Szob

A felszabadulás ünnepére

Országszerte munkafelajánlások teljesítésével készülnek a vasutasok hazánk felszabadulásának 17. évfordulójára.

A Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség

dolgozói ünnepi műszakkal készülnek április 4-re. Vontatási műhelyük dolgozói 40 személykocsi kisorozás nélküli javítását válalták terven felül. Az akkumulátor-telep dolgozói négy kocsi világításának kisorozás nélküli javítását végzik el. A felajánlások teljesítésében *Kovács Mihály* és *Pozsonyi Gyula* okleveles szocialista brigádjai érték el a legjobb eredményt.

A torbágyi villamos vonalfelügyelőség

3-as szerelőbrigádja vállalta, hogy *Kelenföld* és *Bicske* állomáson a szigetelők tisztítását négy nappal, a *Herczeghalom* és *Bicske* közötti üzemi- és védőföldelések vizsgálatát tíz nappal, a szigetelő cseréket két nappal előbb elvégzik. Az így megtakarított 16 napi munkát *Budaörs* állomás felsővezetékének felújítására fordítják.

Résztvesznek az ünnepi készülődésben a pályafenntartás dolgozói is. *Mezőtúron* az újonnan alakult mozgó-szakasz túlteljesíti tervét. *Tótkomlós* és *Sarkad szakaszok* vasgyüjtéssel és tisztasági versennyel is készülnek április 4-re.

Szolnokon a járműjavító dolgozói

éves vállalásuk I. negyedévre eső részének túlteljesítésével készülnek a felszabadulás 17. évfordulójára. E terv döntő része, hogy 0,3 százalékkal növelik a tervezett önköltségjavító eredményüket. Éves viszonylatban ez több, mint 1 millió forint terven felüli eredményt jelent. Az Úttörőváros építésére és az üzem tisztántartására 10 000 óra társadalmi munkát ajánlottak fel a járműjavító dolgozói.

Levelezőink írják a szakszervezeti választásokról

Levelezőink az ország különböző részeiből ismét több beszámolót küldtek a lezajlott szb-választásokról. E levelekből közlünk szemelvényeket.

PÉCS

Március 9-én választották meg Pécs állomás új szakszervezeti bizottságát — írja levelében *Leiti Ferenc*. — A választás előtt *Gerecs István* állomásfőnök hat brigád 28 tagjának adta át a *Szocialista Brigád* oklevelet. Csak ezután kezdte meg a beszámolót *Zomi Lajos* szb-titkár.

Az újjáválasztott vezetőség munkájával kapcsolatosan kimondotta a küldöttgyűlés határozata, hogy ezentúl jobban érvényesíteni kell a kollektív vezetés elveit.

GYÖNGYÖS

Több új tag került a vezetőségbe a Kitérőgyártó ÜV. szb választása alkalmából — olvassuk *Szentgáli István* levelében. — A beszámoló részletesen elemezte a két év munkáját. A vitában sok hasznos javaslat hangzott el. A titkári teendők ellátásával ismét Glocsek Bálint elvtársat bízták meg, aki már 1954 óta látja el ezt a feladatkört.

ZALAEGERSZEG

Az állomás dolgozói és a vonatkísérők, a szolgálatban levők kivételével, valamennyien eljöttek az szb-választó taggyűlésre — írja levelében *Markos József*. Zalaegerszeg állomás szakszervezeti bizottsága nevében *Hári János* titkár számolt be. A többi között annak fontosságát hangsúlyozta, hogy a dolgozókat jobban be kell vonni a tervek megvalósításába.

SZEGED

A szegedi igazgatóság szakszervezeti bizottságának választásáról számol be levelében tudósítónk, *Sziládi Sándor*. Amint írja, a választással felfrissült az egyes bizottságok munkája. Azt várja az új vezetőktől a tagság, hogy segítik továbbfejleszteni a terv alapján elért eredményeket és több gondot fordítanak a kulturális feladatok megoldására. A határozati javaslatok, amelyeket vita után elfogadtak a küldöttek, a hiányosságok felszámolására, a gazdasági és a szervezeti munka további javítására irányulnak.

A Petőfi Sándor kultúrotthonban tartották március 15-én *Szeged állomás* küldöttértekezletét. Amint erről tudósítónk, *dr. Bánkfalvy Gyula* beszámolt, a küldöttek helyesléssel fogadták a vezetőség beszámolóját, amelyet *Kasza Lajos* elvtárs ismertetett. A hozzászólások azt tükrözték, hogy a tagok általában elégedettek az szb munkájával, bár többen rámutattak a kultúr- és sportmunka hiányosságaira.

BUDAPEST — DÉLI P.U.

A *Déli palyaudvaron* is megtörtént az szb újjáválasztása. Elhatározták, hogy nagyobb gondot fordítanak ezentúl az ifjúsággal való foglalkozásra. Ezzel függ össze már az is, hogy két KISZ-tagot választottak be az új vezetőségbe. Ezen a vezetőségválasztó küldött értekezleten három tag önmagát zárta ki a szavazásból azzal, hogy nem egyenlítette ki tagdíjhátralékát. Az új vezetőség arra fog törekedni, hogy tovább javuljon az szb együttműködése a pártszervezettel és a gazdasági vezetéssel és jobb eredményeket érjenek el a szakszervezeti munka minden területén — írta levelében *Foki István*.

HATVAN

Ünnepélyes keretek között tartották *Hatvan* állomason az szb választó küldöttközgyűlést. A régi tagok közé négy újat is megválasztottak a vezetőségbe. A taggyűlési beszámoló és a vita elsősorban a termeléssel, az oktatások kérdésével és a szocialista brigádok munkájával foglalkozott. Hatvan állomáson az utóbbi hónapokban 29-ről 44-re emelkedett a szocialista címért versenyző brigádok száma. A küldöttek elmondták a dolgozók azon kérését, hogy javítsák meg a háztartási szénellátást. Kérték, hogy az 1961—62. évi utalványok kiváltási határidejét legalább április 30-ig hosszabbítsák meg, mert március végéig a hiányok miatt nem tudják kiváltani a tüzelőt — írta tudósításában *Murai Gáborné*.

DEBRECEN

Debrecen fűtőház küldöttértekezletén a szakszervezeti bizottság beszámolója értékelte az utóbbi két esztendő eredményeit — írja levelében *Marosán Pál*. — A szocialista munkaversenyről szólva nagyra értékelte a beszámoló, hogy a debreceni fűtőházban jelenleg már 220 dolgozó vesz részt a szocialista brigádmozgalomban. A vitában 22 felszólaló beszélt a további tennivalókról, főként azokról a teendőkről, amelyek a dolgozók érdekvédelme és szociális helyzetének javítása szempontjából várnak az uj vezetőségre.

Derékszögben

Aki a MÁV-kórházba megy óhatatlanul szembekerül azokkal a bizonyos ablakokkal, amelyek mögött mindig ül valaki. Rendszerint egy-egy irnoknö, akivel néhány szót is kell váltani, hogy megtudja, miért jött az ablakon kívül álló beteg.

Ugy tapasztaltam, ezek az ablakok nem alkalmasak az ilyen szováltásra. Szük nyilásuk túlságosan alacsonyan van. Csak derékszögben meghajolva szólhat a beteg a fehérköpenyes irnoknőhöz. A laboratóriumi ablaknál kellett a legmélyebbre hajolnom. Nemcsak én jártam így. Láttam ott idős nénikéket az ablak előtt hétrét görnyedve, szinte hasalva.

Mire jó ez? Miért nem nyitnak közepes magasságban beszélő ablakokat, amint azt a vasúti pénztáraknál már régen megtettek.

L—cz

Egy új szakszervezeti bizottság terveiről

Február 16-án választották meg *Baja* állomás új szakszervezeti bizottságát. A választásnak itt az adott különös jelentőséget, hogy a titkár személye is megváltozott és számos új tag került az szb vezetőségébe. Első értekezletét március 6-án tartotta az új vezetőség.

— *A legsürgősebb tennivalókat tárgyaltuk meg a március 6-i vezetőségi értekezleten* — mondotta *Kőszegi Bertalan* oktatótiszt, az új szb-titkár. — *Az üdülési jegyek igénylését már az előző vezetőségnek el kellett volna intézni, de megfeledkeztek róla. Nekünk kellett sürgősen összeállítani és a megyebizottsághoz küldeni a második és harmadik negyedévre szóló üdülési jegyigényt.*

Az új szakszervezeti bizottság első ténykedése Baja állomás nőnapi ünnepségének megrendezése volt. A legközelebbi rendezvényünk április 3-án lesz, a felszabadulás ünnepe tiszteletére. Ezzel kapcsolatban egyébként most ünnepi műszak folyik az állomáson. Az új termelési felelős *Szepeshelyi István* személy szerint is érdekelt a versenyben, mint az egyik szocialista brigád vezetője.

Nem elég a helyi erő

Dobcsányi János intéző, az szb kultúrfelelőse. Tervei szerint a szakmaközi bizottsággal együttműködve ismét rendeznek ismeretterjesztő előadásokat. A tavasz folyamán gondoskodnak majd a kultúrterem céljaira szolgáló épület külsejének tatarozásáról.

A munkásellátási feladatokkal is *Szepeshelyi Istvánt* bízták meg. Legfontosabb teendője az üzemi étkeztetés problémájának megoldása. Ehhez a pécsi igazgatóság segítségére volna szükség. Jelenleg *Bátaszékről* kapják az üzemi ebédet, de 70 helyett csak 25 adagot. Tudnának küldeni 70 ebédet is, ha felvehetnének még egy dolgozót a konyhára és ha a bajai üzemi konyha létesítéséhez beszerzett felszerelésekkel bővítenék a bátaszéki konyhát.

Fontos teendők várnak az szb munkavédelmi felelősére, *Soós István* vonatvezetőre is. Ő is szembekerült egy problémával, amelyet segítség nélkül nem tud megoldani. Az 1. és a 7. váltók közötti terség nincs megvilágítva. Éjszaka állandóan tolatás van ezen a területen. Mindössze 70 méter kábel és egy megfelelő lámpával felszerelt oszlop kellene.

Kollektív munkát

Baja állomás új szakszervezeti bizottsága helyes terveket tűzött maga elé. Feltűnt azonban náluk az egyes reszortosok bátortalansága. Az szb-titkár, túlságosan sokat vállal magára és ezzel — akarva, akaratlanul — háttérbe szorítja a kollektív vezetést. Miért kellett az szb-titkárnak összeírni, hogy ki, hol szeretne üdülni az idén, vagy miért az szb-titkár foglalkozik a bútorutalványok igényléséével? — Választottak Baján is társadalombiztosítási tanácsot, van üdülési felelősük is, a munkásellátási felelős pedig az szb választott tagja. Nem jó, ha helyettük a titkár dolgozik.

Több egyéni kezdeményezés, a kollektív vezetés sajátos módszereinek kifejlesztése Baján sem nélkülözhető. Az új vezetőség bírja a tagság teljes bizalmát, a pártszervezet és a gazdasági vezetés is támogatja, mi akadálya lenne hát a jobb munkának.

Cikkeink nyomán...

A *Magyar Vasutas* március 1-én megjelent számában *„Mostoha körülmények a kiskúnhalasi fűtőházban”* című cikkünkre válasz érkezett a szegedi igazgatóság II. osztályától. Megírták, hogy a fűtőház épületének rendbehozásához szükséges 700 000 forint beruházási hitelt nem kapták meg. Ezért maradt el a már korábban tervezett építkezés.

Mivel a sérült tetőszerkezetet a beomlás veszélye fenyegette, újból felkérték a Vasúttervezőt a statikai vizsgálat megismétlésére. A vizsgálat alapján elrendelték a tetőszerkezet lebontását. A kiskúnhalasi pft. főnökség február közepén elvégezte a lebontást, majd 110 00 forint költséggel megépítették az új tetőt.

★

Ugyancsak a szegedi igazgatóság II. osztályától kaptunk választ a lap március 1-i számában megjelent *„Miért kell a melléképületeket lebontani”* című cikkre. Megírták, hogy a fennálló rendelkezések értelmében rendelték el *Bálint Sándor* főmunkamesternek — aki az Újszegedi állomás végén lévő őrházban lakik — az engedély nélkül épített, egyébként pedig tűzveszélyes melléképületek lebontását.

A II. osztály, miután kivizsgálta a panaszt, megállapította, hogy Bálint Sándor még a mai napig sem kért építési engedélyt a korábbi években megépített melléképületekre. Amennyiben nevezett ezt a mulasztását pótolja, csak az esztétikailag nem megfelelő és tűzveszélyes építmények lebontására kötelezik, nemcsak őt, hanem minden olyan állomás és vonal mentén lakó dolgozót, aki nem tartotta be az ide vonatkozó rendeleteket.

★

A lap február 1-én megjelent számában közölt *„Furcsa gondoskodás”* című cikkre az Utasellátótól érkezett válasz szerkesztőségünkhöz. Közlik, hogy a panasszal kapcsolatban fegyelmi vizsgálatot rendeltek el a mulasztás elkövetői ellen.

Nem mindegy, hogyan elnököl az elnök

Műhelybizottságot választottak a komáromi fűtőházban. Az állomás szűkméretű oktatótermét zsúfolásig megtöltötték a nappalos műszak dolgozói. Amikor a tagság kétharmada együtt volt az szb vezetőségének egyik tagja javaslatot tett a taggyűlést levezető elnök személyére.

Néhány ív stencilezett és kézzel írott papírral a kezében idős, alacsonytermetű ember lépett a javaslattevő helyébe. Feltette csontkeretes szemüvegét és halkan megkezdte mondókáját. Már az első szavaknál bizonytalankodott. Meglátszott rajta, hogy nincs tisztában a taggyűlést levezető elnök teendőivel. A jóindulat megvolt benne, nagyon akart, de sehogy sem igazodott el a sok papír között.

Végül is a megyei bizottság titkára átvette az elnöki tisztet és zökkenő nélkül lebonyolódhatott a választás hátralevő része.

★

Távol áll tőlünk, hogy az idős dolgozót — aki hosszú évek óta végez szakszervezeti munkát, s akit mint egyszerű munkásembert tisztelnek a fűtőházban — pellengérre állítsuk. Ő nem tehet róla, hogy olyan feladattal bízták meg, ami meghaladja a tudását, amire nem készülhetett fel időben. Ezért elsősorban a régi szakszervezeti bizottság titkára és azok a vezetőségi tagok a felelősek, akik erre a fontos tisztségre őt kérték fel. De ha már felkérték, akkor miért nem segítették a felkészülésben.

—vi—

NEMZETKÖZI *élet*

Szilícium egyenirányítós villamosmozdonyokat

gyártanak Csehszlovákiában

A Csehszlovak Szocialista Köztársaságban a Pilsen—Cseszke—Budejovice vonalat ipari frekvenciájú váltóáramra elektrifikálják. A villamos vontatásnak ezt az új progresszív rendszerét elsőnek a csehszlovák vasutak alkalmazták. Ennek a fővonalnak egyik szelvényén már van feszültség a munkavezetékben. Itt végzik a próbajáratokat, a szilicium egyenirányítóval felszerelt új csehszlovák villamosmozdonyokkal.

Az új mozdonyokat a pilseni *Lenin* és a *„CSKD—Prága”* mozdonygyárban állították elő. A próbamozdonyokat mind teher-, mind pedig a gyorsjáratú személyvonatok vontatására alkalmazzák. Hogy az új villamosmozdony konstruktiv gyorsaságát 100 kilométer óra sebességről 160 kilométer órára emeljék, elegendő a hajtóműszekrényben egy fogaskerékpárt kicserélni. Ezt a műveletet egy műszak alatt végre lehet hajtani.

Vasút a tajga mélyén

A *Szovjetunióban Arhangelszktől* keletre nagy távolságokon tajga terül el. Az ott található értékes faanyag kitermelésének megkönnyítésére elhatározták, hogy a vasútvonalat meghosszabbítják. A tervet *Arhangelszktől Lesukonszkojeig* részletekben valósítják meg. Az első szelvény *Arhangelszktől* a 200 kilométerre levő *Karpagoráig* húzódik.

Ezen a vonalon öt állomást és hét kitérőt létesítenek. Az idén 25 kilométernyi nyomvonalat már befejeznek. Az arhangelszki vasúti csomópont körzetében folyik az északi *Dvinán* átvezető híd építése is. A tervek szerint a hidat 1963-ban adják át a forgalomnak.

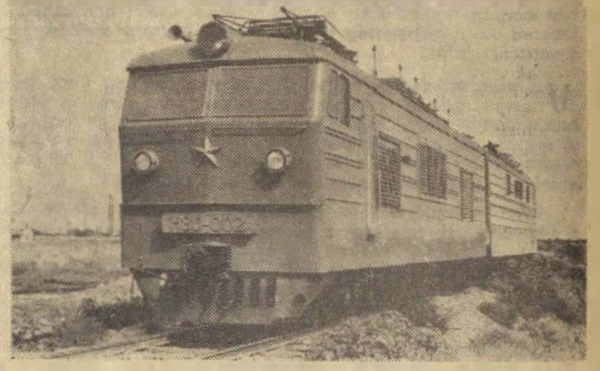
Új berendezés a munkaruhák mosására

A *Szovjetunió szareptai* fűtőházának egyik brigádja saját erőből oldotta meg a dolgozók munkaruhájának mosását. Egy tágas helyiséget rendeztek be, amelyben egy hatalmas gépet állítottak fel. A berendezéshez egy nagy kád, egy mosódob és szárító kamra tartozik. A gép teljesítőképessége óránként 50 kg ruha kimosása. A mosás és szárítás folyamatait egyébként automatizálták. A vasalásra külön helyiséget rendeztek be.

Ha Mohamed nem megy a hegyhez...

Az angol vasutak képviselői a jövő hónapban sorra látogatják Közép-Anglia több mint 2000 gyárat és üzemét. A látogatás során megkérdezik az igazgatókat, hogy miért nem veszik jobban igénybe a vasutat termékeik elszállítására és mit tehetnek a vasutak, hogy nagyobb segítséget nyújtsanak.

Ezzel a kampánnyal kapcsolatos az a „vasúti nyílt hét” is, amelyet április folyamán rendeznek. Birminghamban lesz egy kiállítás, amelyen a vasúti teherszállítás előnyeit mutatják be és előadásokat is rendeznek. Az angol vasutak vezetői remélik, hogy a gyárosokkal való szorosabb kapcsolat és a „nyílt hét” hatására legalább 10 százalékkal növelni tudják a vasutak teherforgalmát.



Új villamosmozdonyt készítettek a novocserkaszki villamossági üzem dolgozói. A kétrészes mozdony 8400 lóerős *(MTI Külföldi Képszolgálat)*

Helytállás a hóviharban

Szokatlan időjárással köszöntött be az idei tavasz.

A győri pályafenntartási főnökség I. pályamesteri szakasza és a *Hídépítési Főnökség 2-es számú építésvezetősége* március 7-én *Bicske—Szár* között vágányzáras munkát végzett, hídprovizórium berakását. A tervezett vágányzárat 20 perccel korábban lehetett megszüntetni, pedig a munka nagy hóviharban folyt — írja levelében *Hunyadi Gábor* Bicskéről. — Ez a dolgozók jó munkája mellett annak volt köszönhető, hogy *Szegedi György* főpályamester, *Szelmann János*, *Fenyvesi Ferenc* előmunkásokkal jól előkészítette, megszervezte a munkát. A helyi szakszervezeti bizottság is elismerését fejezte ki a dolgozóknak a hóviharban végzett hősies munkáért.

Debrecen térségében forgalmi akadályokat okozott a hóvihar és ezért március 16-án, 13 órakor riasztották a ferencvárosi fűtőház 401-es klima hóekéjének és a 411 009-es mozdonyának személyzetét. A pályán több helyen másfélméter magas hótorlaszok voltak, helyenként 600—800 méter hosszúságban. A hótorlaszok átfúrásában jó munkát végzett a 411 009 számú gép mozdonyvezetője, *Vörös János* és fűtője *Halászka Ferenc*. A klima hóekén *Botlik László* mérnök és *Klein János* mozdonyvezető pihenő nélkül 27 óra szolgálatot teljesített fagyban, szélviharban — írja levelében *Iluszár József*.

Ez a hóeke évek óta nem volt üzemben, s ezúttal nagyon jól bevált. A *Debrecen—Tiszalök* vonalon két méter magasságú hótorlaszokat is átfúrtak a hóekével.

Rendkívüli erőfeszítésre késztette a márciusi hóvihar a *debreceni fűtőház* személyzetét is. A mozdonyvezetők és a fűtők a nehéz körülmények között is jól megállták a helyüket. A hóvihar nagyon megnehezítette a jelzések felismerését. Foleg ez okozta, hogy sok volt a késés.

Március 16-án *Füzesabony* felől menetrend szerint megérkezett *Debrecenbe* az 5517-es személyvonat. A mozdony jóformán ki sem látszott a hóból. *Karlovics Jenő* mozdonyvezető elmondta, hogy a *Hortobágyon* az erős hóvihar miatt mit sem láttak a jelzőkből és sok helyen méteres hóakadályokat kellett áttörni.

— *Nagyléta* felől is pontosan érkezett a személyvonat. *Szücs Mihály* mozdonyvezető és *Székelyhidi Mihály* fűtő elmondta, hogy a méteres hóakadályokat, amelyek helyenként 150—200 méter hosszúságban borították a pályát, csak úgy sikerült legyőzniök, hogy teljes gőzzel rohantak nekik. Az állomásokon érdeklődtek a következő állomás helyzete felől, így a jelzők felismerésével nem volt sok problémájuk — olvastuk *Marosán Pál* tudósításában.

A vasút idei szállítási terve feszített, de teljesíthető

BESZÉLGETÉS LINDNER JÓZSEF VEZÉRIGAZGATÓ HELYETTESSEL

Mint ismeretes a vasútnak 1962-ben az állami tervek szerint 104,2 millió tonna árut és 364,4 millió utast kell elszállítani. Az előbbinél 9, az utóbbinál 3.9 százalékkal többet az 1961. évinél.

Ezek a tervek azonban az 1961. évi tapasztalatokat a közlekedéspolitika és a telepítéspolitika érvényesülésének kihatásait figyelembevéve feszítettek, tehát módosításra szorulnak. De még így is az utasszállítási teljesítmény 2.8 százalékos, és az áruszállítási teljesítmény 6 százalékos felfutásával kell számolnunk 1961-hez viszonyítva.

Vajon a vasút eleget tud-e tenni a megnövekedett szállítási feladatoknak? — Erre a kérdésre kértünk választ *Lindner József* vezérigazgatóhelyettestől.

— A vasút 1962. évi feladatait kétségtelen az elszállítandó utasok száma és az elfuvarozandó áruk mennyisége határozza meg — kezdte tájékoztatását a vezérigazgatóhelyettes. — Őszintén meg kell azonban mondani, hogy nem lesz könnyű feladatunk. Nekünk a jelentkező utast és a népgazdaság által felkínált árumenyiséget minden időben el kell szállítani, mégpedig gazdaságosan, folyamatosan, tervszerűen és biztonságosan.

A feltételeket biztosítani tudjuk

— A megnövekedett feladatokkal az idén arányban áll-e a vasút vonó és vontatott járműparkjának korszerűsítése?

— Teherkocsi parkunk az idén 3682 kocsival növekszik. Ezzel szemben mintegy kétezer öreg kocsit kell selejtezni. Beszerzünk 200 korszerű négytengelyes személykocsit, 20 Ward-Leonard és 7 szilícium egyenirányítós villamosmozdonyt. A technikai színvonal növekedése — figyelembe véve a diesel- és villamosmozdonyok állapotát — az idén sem olyan mértékű, mint amilyen arányban a szállítási feladatok megnövekedtek. Ennek ellenére határozottan és egyértelműen leszögezhetjük: *meg tudjuk teremteni azokat a feltételeket, amelyekkel nemcsak a módosított szállítási tervet, hanem annak esetleges túlteljesítését is meg lehet valósítani.*

A kitűzött célok eléréséhez szükséges feltételek közül az első és a legdöntőbb a forgalom legmesszebbmenő tervszerűségének biztosítása. A második feltétel az, hogy a vasút felső- és középvezetői megismerjék a közlekedéspolitika irányelveit, megértessék a végrehajtó szolgálattal azok népgazdasági és vasútüzemgazdasági jelentőségét, végül követeljék meg az irányelvek érvényesítését.

A szállítási tervek teljesítésének harmadik feltétele a vezetés színvonalának emelése. A vezetés színvonalának növelésére hozott párthatározat végrehajtása a mi viszonyaink között azt kívánja: *tanuljuk meg úgy irányítani a vasútüzem munkáját, hogy az egyes jellemzők, mutatók egymásra való hatását elemezni tudjuk és képesek legyünk a megfelelő következtetéseket levonva meghatározni a leghatékonyabb intézkedések módját.*

Emelkedik az utazási sebesség

Beszélgetés közben a forgalmi és kereskedelmi, valamint a vontatási szolgálat munkájára terelődött a szó.

— A személyszállításban 1962. május 27-én életbe lépő új menetrend határozott fejlődést jelent — folytatta *Lindner* elvtárs. — Az új menetrendben a személyszállító vonatok utazási sebessége 31.4 kilométer/óráról 32,2 kilométer/órára növekszik. Ez a bázishoz képest 2,5 százalékos növekedést jelent. Ebben az évben személyvonataink 97.5 százalékának menetrendszerint kell közlekednie. Nemcsak azért, hogy az utazóközönség jogos kívánságát kielégítsük, hanem azért is, mert személyszállító vonataink menetrendszerű közlekedése kedvezően hat a tehervonatok tervszerű közlekedésére. A személy- és áruszállítás tervszerűsége pedig lehetővé teszi a vonalak és állomások egyenletes leterhelését, azok kapacitásának jobb kihasználását.

A személyvonatok menetrendszerű közlekedése érdekében mind a forgalmi, mind a vontatási szolgálat dolgozói körében meg kell értetni az ügy nagy fontosságát. A mulasztókkal szemben pedig határozottabb, de mindig igazságos felelősségrevonást kell alkalmazni. A jövőben nem engedhető meg, hogy a két szakszolgálat vezetői elvtelen módon saját dolgozóik hibáját eltussolva a másik szolgálatra igyekezzenek áthárítani a felelősséget. Az előforduló szabálysértéseket közösen, mindig tárgyilagosan kell kivizsgálni.

Nagyobb gondot a tisztaságra

— Milyen intézkedések történnek a személyszállítás kulturáltságának további növelése érdekében?

— Az utóbbi években jelentős eredményeket értünk el a szolgálati helyek, a váróterem és a peronok tisztántartását illetően. Az eredményekkel azonban korántsem lehetünk elégedettek. Még mindig nem értük el, hogy az állomásfőnökök mellett a reszortvezetők is felelősséget érezzenek a szolgálati helyek tisztántartásáért.

Még több probléma van a szerelvények tisztításával, a műszaki kocsiszolgálati főnökségek munkájával. Az idősebb vasutasok közül bizonyára valamennyien emlékeznek a múlt rendszerben közlekedett személykocsik, de különösen az első osztályú és a nemzetközi kocsik példás tisztaságára. Igaz, hogy jóval kisebb volt az utasforgalom, és ehhez aránylag nagyobb személykocsipark állt a rendelkezésre. A személyvonatok szerelvényeinek fordulója is több időt biztosított a kocsik takarítására, de tudni kell azt is, hogy a kocsik tisztításánál észlelt legkisebb hiányosságok is drasztikus megtorlást vontak maguk után.

A mi rendszerünkben, amikor a szocializmus alaptörvényéből fakadóan a személyszállítás a társadalom folyton növekvő anyagi és kulturális igényei kielégítésének egyik nagy jelentőségű eszköze, hosszú évek óta mégis megoldatlan probléma a személyvonatok szerelvényének a legelemibb tisztántartása.

Ezután a teherszállításra terelődött a szó. *Lindner* elvtárs elmondotta, hogy a vasútüzem munkájának tervszerűsége biztosítja valamennyi üzemi mutató komplexjavulását és a szállítási tervek teljesítését. Az elegyáramlat szervezésére és az áruszállítások tervszerűségének biztosítására például már megtörtént a szükséges intézkedés.

— Az elegyáramlat szervezésének alapfeltétele a viszonylatokat is tartalmazó fuvarozási terv. Arra törekszünk, hogy a második fél év árufuvarozási tervét már a viszonylatok ismeretében készítsük el, még akkor is, ha a hajózás és a közúti közlekedés eddig nem készítette el saját tervét. Ez a törekvés azért is indokolt, mert az egész közlekedés áruszállítási teljesítményének 84 százaléka még mindig a vasútra hárul.

A viszonylati fuvarozási tervnek kettős célja van: egyrészt a fuvaroztatók részére a szükséges kocsi mennyiségének tervszerű kiállításának biztosítása, másrészt a vasút részére lehetővé kell tenni, hogy a rendelkezésre álló kocsiparkot tervszerűen szét lehessen osztani a fuvaroztatók között.

A vonatközlekedési terv jelentősége

A teherszállításban a vasút előtt álló feladatok teljesítése a kocsiforduló idő csökkentése, a gazdaságos üzemeltetés megteremtése nem kismértékben függ a tehervonatok menetrendszerinti közlekedtetésének növelésétől, a vonatközlekedési terv teljesítésétől. Úgy tudjuk, hogy a vonatközlekedési tervet illetően nincs minden rendben a vasútnál?

— Kétségtelen, itt még akad tennivalónk. Hiszen a vonatközlekedési terv az az eszköz, amely lehetővé teszi az áruszállítás gazdasági és műszaki tényezőinek harmonikus összeegyeztetését. Ezen keresztül szoros kapcsolatot teremt a vasút és a fuvaroztatók között. Éppen ezért nem lehet eléggé hangsúlyozni, a vonatközlekedési terv óriási jelentőségét. Nincs tervszerű üzemeltetés, nem beszélhetünk tervszerű szállításról, nem használhatók ki a még meglevő nagy tartalékok, nem növelhető a teljesítmény és a termelékenység, nem beszélhetünk gazdaságosságról, ha a vasúton nincs elegyáramlatra épített vonatközlekedési terv szerinti közlekedés.

Az elmúlt években az is bebizonyosodott, hogy a tervszerű üzem csupán a tehervonatok közlekedésének menetrendszerűségével még nem biztosítható. A tervszerű közlekedés alapfeltétele, hogy a vonat specializáció alapján kijelölt típusú vonatok valóban a kijelölt útvonalon, a számukra meghatározott rendeltetésű eleggyel, menetrendszerint közlekedjenek. Látható tehát, hogy a vonatközlekedési terv és a menetrend egymástól elválaszthatatlan. Az 1962. évi szállítási feladatok megoldása érdekében érvényt kell szerezni ennek az alaptételnek és meg kell szilárdítani a tehervonatok menetrendszerű közlekedése mellett a vonatközlekedési tervfegyelmet is. Az idén minden körülmények között el kell érni, hogy a tehervonatok 75 százaléka menetrendszerint közlekedjen, de úgy, hogy a vonatközlekedési tervben előírt feltételeket is haradéktalanul teljesítsük — fejezte be nyilatkozatát *Lindner* elvtárs. **(vf)**

Borsod megyében eredményesen fejeződtek be a választások

Borsodban, az ország legjelentősebb ipari megyéjében a vasutasok nagy érdeklődése mellett folytak le a szakszervezeti választások. Célunk az volt, hogy a bizalmi, a műhely- és a szakszervezeti bizottsági választások alatt jó kapcsolat alakuljon ki a vezetőség és a tagság között. Ezt a célt sikerült elérnünk.

A választásokat megelőző időben területünkön 84 szakszervezeti bizottság, 44 műhelybizottság és 960 bizalmi dolgozott. A vezetés színvonalának emelése érdekében átszervezéseket hajtottunk végre. Az átszervezés következtében 45 szakszervezeti, 100 műhelybizottságot és 1120 bizalmit választottak a szolgálati helyeken. Eszerint megyénk területén a választott

aktivák száma az eddigi 2800-ról 3200 fölé emelkedett.

A választásokat minden szolgálati helyen a SZOT határozatának megfelelően bonyolították le. A dolgozók már a felkészülés idején figyelemmel kísérték és segítették a jelölő bizottságok munkáját. Számos helyen változásokat is javasoltak a jelöltek személyében, vagy nem adták szavazatukat azokra a régebbi tisztségviselőkre, akik nem jól dolgoztak az elmúlt két év alatt. *Sárospatakon, Szuhakálló* állomáson, *Sátoraljaújhelyen* és *Kazincbarcika* fűtőháznál a szakszervezeti bizottság régi titkára és egyikmásik reszortos nem kapta meg a szavazatok 51 százalékát, hogy csak e néhány példát említsem.

A taggyűlések előkészítése is körültekintően, lelkiismeretesen történt.

Ehhez nagy segítséget adtak a pártalapszervezetek, megyei bizottságunk elnökségének tagjai, a társadalmi és függetlenített munkatársak egyaránt. Ezek közül is kiemelkedő munkát végzett *Füzi István, Szárnyasi Gyula, dr. Egei Ferenc, Zsiga Lajos,* mint elnökségi tagok, *Rutkovszki Antal, Kajcsa József* és még számos társadalmi aktivánk.

A gondos előkészítő munka után nem maradt el a kívánt eredmény. *Miskolcon* a távközlő- és biztosítóberendezési szolgálatnál és a tiszai pályaudvar küldöttközgyűlésén például valamennyi küldött megjelent. A vezetőség beszámolója — mindkét helyen — hűen tükrözte a szakszervezeti bizottság munkáját. A vita is élénk volt. A tiszai pályaudvar küldöttközgyűlésén például 17-en kértek szót.

Sajnos, olyan hely is akadt, ahol a választást el kellett halasztani, mert nem volt határozatképes a taggyűlés.

Szuhakálló állomáson a választást azért kellett elhalasztani, mert a tagságot nem készítették elő megfelelően. A választási sorrendet is felcserélték. Előbb a szakszervezeti bizottságot akarták megválasztani, s csak utána a bizalmiakat.

Akadt olyan hely is, ahol a tagság egységes munkára való törekvését személyi ellentétek gátolták.

Tiszapalkonya állomáson például az egyik javasolt vezetőségi tagot alaptalan vádakkal igyekeztek lejáratni. Ezt a törekvést a dolgozók ébersége akadályozta meg és a felsőbb szervek segítségével tisztázódott a helyzet.

A választásokból megerősödve kikerült szakszervezeti bizottságaink a dolgozókkal karöltve most harcba indulnak az éves terv teljesítéséért.

Az újonnan megválasztott szakszervezeti aktivisták tisztában vannak a tennivalókkal, ezért tettek olyan fogadalmakat a választások után, hogy minden igyekezetükkel rászolgálnak választóik bizalmára.

Juhász Lajos,
a Borsod megyei bizottság titkára

Tanulságos választás

Eredményes munkáról adott számot *Hatvan fűtőház* szb-választó küldöttértekezlete. A vezetőség beszámolójának előadója, *Kékesi Károly* szb-titkár nemcsak az eredményeket sorolta fel, hanem elemezte is azokat.

Ismertette a beszámoló, hogy a múlt évben 5400 tonna szenet takarítottak meg. A beszámolási időszakban 83 kiváló dolgozó oklevéllel és 55 jelvénnyel jutalmazták a fűtőház legjobbjait. Eredményes volt a szocialista brigádok mozgalma is.

Sikeresebb lett volna a munkaverseny, ha a termelési bizottság mindig teljesíti a feladatát. Az újításokról szólva elismerte a beszámoló az eredményeket és további jó szervező munkára hívta fel a figyelmet. A műszakiak adjanak nagyobb segítséget a dolgozóknak újításaik megvalósításához. Népszerűsítsék az üzemben az újítók eredményeit.

Jól dolgozott a társadalombiztosítási tanács. A társadalmi beteglátogatók 120 beteget látogattak meg. Találkoztak olyan esettel is, amikor a „beteg" a szőlőben dolgozott. Jobb munkát várnak a propaganda albizottságtól, mert a dolgozók még nem ismerik kellően a betegjelentéssel kapcsolatos tennivalókat.

Szólt a beszámoló a munkásakadémia népszerűségéről is. Bírálta viszont, hogy fiatal dolgozók is húzódoznak a tanulástól. Volt, aki ezt kérdezte, amikor a tanulásra agitálták: *„Mit fizetnek érte?"* — Az ilyen jelenségek is arra mutatnak, hogy a kulturális nevelés dolgában még sok a tennivaló.

Tartalmos felszólalások hangzottak el a vitában. *Erdélyi Vilmos* méltatta a műhelybizottságok javuló munkáját. Bírálta azt a jelenséget, hogy *„törzsgárda"* van a rendkívüli segélyekre. Az egyik dolgozó, aki tavaly épített új családi házat, ilyen címen kért segélyt: *„A tető beázik, a család köhög..."* Hiba, hogy a bizalmi aláírta ezt a kérést.

A felszólalók közül többen foglalkoztak a tanulás fontosságával. Rámutattak arra, hogy a jövő mozdonyainak, a diesel és villamos gépeknek a vezetése és javítása nagyobb szaktudást kíván.

Kiss József párttitkár méltatta az szb munkáját, és felvetette azt is, hogy a csomópont a fűtőház mozdonybaleseteti miatt veszítette el az élüzem címet. Kérte, hogy a jövőben még nagyobb gondot fordítsanak a balesetmentes munkára. A fegyelmezett munka fontosságát hangsúlyozta felszólalásában Békési Mihály fűtőházfőnök is. Olyan közhangulat kialakítása mellett szállt síkra, amely nem tűri a fegyelmezetlenséget, hiszen a fegyelmezetlenség, a könnyelműség vezetett a balesetekhez.

Az előzetes jelölés szerint történt az új szb tagjainak megválasztása. Ez a vezetőség — ha kollektív munkát végez — alkalmas lesz arra, hogy végrehajtsa a küldöttértekezleten elfogadott határozatot, és helyesen irányítsa a hatvani fűtőház szakszervezeti munkáját.

Lőrincz János

Látogatás a MÁV-Jegynyomdában

A MÁV Jegynyomda majdnem egyidos a vasúttal. Az ország több ezer vasútállomása részére 350 fajta jegyet készítenek a nyomda dolgozói. Ezenkívül a MÁVAUT-ot, a MAHART-ot és a MALÉV-et is ők látják el a különféle jegytípusokkal



A szedőteremben többnyire kézzel szedik a különféle jegyek szövegét. Előtérben Raffai István és Ondrejovics Károly műszaki vezető egy szedést ellenőriznek



Végh Vince és Harnos Mihályné szállításra készítik elő a jegykötegeket



A közalkalmazottak részére 650 ezer igazolványt készít a nyomda. A képen Komonyi Edit és Simó Katalin a betétlapok beragasztását végzi

(MTI-fotó: Lajos György felv.)

Versenyben a szocialista üzem és szolgálati hely cím elnyeréséért

A munkaversenyben sem áll meg a fejlődés. A szocialista brigádok mozgalma. új versenyformával bővül. Igaz, hogy ezt még nem szabályozza az 1022/1961. szamú MT és SZOT határozat, de nem is emel gátat kibontakozása elé.

A szocialista üzem vagy szolgálati hely cím elnyeréséért kezdemenyezett verseny részvevoi közül szeretnénk bemutatni néhányat. Azt, hogy milyen egységes irányelvek, feltételek szerınt folyjék ez a verseny a gyakorlati tapasztalatok alapjan döntik majd el.

A debreceni rugókovácsok kezdeményezése

A debreceni járműjavítóban négy brigádban dolgoznak a rugókovácsok. Tavaly mind a negy elnyerte a szocialista címet. Az idén. a január 10-én tartott közös értekezletükön elhatározták, hogy továbbfejlesztik kollektív munkájukat és German Tyitov-brigád néven egyesülnek. Az így alakított komplexbrigádnak 28 tagja van — az egész rugókovács műhely. *Virág István* brigádvezető vezetésével a *szocialista üzemrész* cím elnyeréséért versenyeznek.

Elhatározták, hogy minden brigádtag legalább két-három szakma alapfogásait tanulja meg az év végéig. hogy ne legyen gond a műhelyben. ha valaki valamilyen ok miatt kiesik a termelésből. A nehezebb munkát igénylő reszortokban műszak alatt váltják egymast a dolgozók, így nem fáradnak el annyira. jobban megy a munka. Elhatározták azt is. hogy ezentúl egy tételben veszik fel munkabérüket. bevezetik a becsület fizetést.

Cél az 5-ös eredmény

Cigánd állomás a miskolci igazgatóság területén nem tartozik a nagv forgalmú szolgálati helyek közé, mégis elismerésre méltó lelkesedéssel vesznek részt a szocialista munkaversenyben a cigándi vasutasok. 1962 kezdetétől vállalták, hogy állomásuk elnyeri a *„szocialista állomás”* címet. Ezért olyan munkát végeznek. hogy az idén tartandó állomásvizsgálati eredményük ötösnél gyengébb ne legyen. Balesetmentes munkával akarják túlteljesíteni tervüket. Az év folyamán az állomás minden dolgozója 20 óra társadalmi munkával vesz részt az állomás virágosításában, csinosításában.

A kollektív vállaláson kívül az állomás minden dolgozója egyéni felajánlást is tett. Ezek a vállalások nemcsak a munkára vonatkoznak, hanem politikai képzettségük, kulturáltságuk fejlesztését is szolgálják.

Igazolatlan mulasztás nélkül...

A dombóvári fatelitő parkett üzemében két gépes és két rakodó brigád dolgozik. Január 1 óta a *„szocialista műhely”* cím elnyeréséért dolgoznak. Műhelynaplójukat a művezető vezeti és havonta értékelik az eredményeket. Legfőbb céljuk, hogy javítsák munkájuk minőségét és a lehető legjobb anyagfelhasználást érjék el. Vállalásukban még van sablon is. Például az a kitétel. hogy igazolatlan mulasztás nem lesz üzemüben. — Igazolatlan mulasztás ott sem lehet, ahol nem versenyeznek szocialista címért. Helyes a vállalásban, hogy havonta szakmai oktatáson vesznek részt és a munkafegyelem megsértőit — ha lesz ilyen — a kollektíva előtt bírálva fogják nevelni. Vállalásukban külön kitérnek a műszaki fejlesztési feladatokra. amelyek megvalósításával évente 500 órát tudnak majd megtakarítani. Az egyéni vállalások kissé sablonosan hatnak, de megfelelő végrehajtás esetén bizonyíthatják jogosultságukat.

A miskolci fűtőház vállalása

Követendő példát mutatnak kezdeményezésükkel a *miskolci fűtőház* dolgozói. A jövő titka, hogy el tudják-e érni a szocialista üzem címet, de tény, hogy vállalásuk jó eredményekre fogja ösztönözni őket. Vállalásuknak legérdekesebb részei a továbbképzés fejlesztésével, az újítási mozgalom fellendítésével és az egyes részlegek speciális feladataival foglalkoznak. Vállalták például, hogy az ősszel legalább százan beiratkoznak az általános iskola esti tagozatának felsőbb osztályaiba.

Mindenki szocialista brigádtag

Budapest Dunapart teherpályaudvaron már minden dolgozó szocialista címet elnyert vagy azert versenyzo brigad tagja. Ez a tény adta az ötletet az állomás dolgozói számára, hogy előbbre lépjenek versenyben és a *„szocialista allomás”* cím elnyerésére törekedjenek. Tudják, hogy járatlan úton haladnak, de úgy érzik, hogy a szolgálat alapos ellátásával, a kollektív munka fejlesztésével el tudják érni céljukat. Az állomás vezetősége máris jobban támaszkodik a brigad vezetőkre az egyes problémák megoldasanál.

Tanácskoztak a szocialista brigádok vezetői

Országszerte folyik a készülődés a szocialista brigádvezetők első országos tanácskozására. amelyre április 13-án kerül sor Budapesten. Bizonyosra vehető. hogy ez a tanácskozás tovább gazdagítja majd a szocialista brigádok új, de máris sokrétű tapasztalatait. Erre a tanácskozásra készülnek a vasútnal működő szocialista brigádok körében is.

PÉCS

Pécs állomáson március 16-án tartották megbeszélést a szocialista brigádok vezetői. *Martinka István*, a megyei bizottság munkatársa foglalkozott az 1959 óta működő szocialista brigádok helyzetével, eredményeikkel és hiányosságaikkal.

A beszélgetés során a brigádvezetők elmondták, hogy a vidéken lakók nehezítik a brigádok együttműködését. mert nem tudnak részt venni a közös kulturális rendezvényeken. Fűtőházi és kocsijavító műhelyi brigádvezetők azt kifogásolták. hogy a szertár hiányos anyagellátása következtében nehezen tudják elvégezni a javítási munkákat.

SZEGED

Szegeden Finta Kálmán, a megyebizottság termelési felelőse tartott beszámolót a szocialista brigádvezetők értekezletén. Amint elmondta, a szegedi igazgatóság területén 468 brigád 3072 taggal versenyez e mozgalom keretében. Közülük 121 brigád 789 taggal nyerte el a szocialista címet és 59 brigád már oklevelet is kapott. Folyamatban van e mozgalom továbbfejlődése is. mert például Makó állomás dolgozói már a szocialista állomás cím elnyeréséért folytatandó versenyt készítik elő. A brigádvezetők elmondták, hogy e mozgalom keretében milyen jó közösségek kovácsolódtak össze és ezek kitűnő termelési eredményeket tudnak felmutatni. Többen kérték, hogy évente legalább kétszer hívják össze hasonló megbeszélésre a brigádvezetőket.

DEBRECEN

A debreceni jarműjavítóban is tanácskozásra hívták össze a szocialista brigádok vezetőit. *Bíró Béla* igazgató tartott vitaindító beszámolót. Örömmel állapította meg, hogy a szocialista együttélés dolgában milyen sokat fejlődtek a járműjavítóban működő. jól dolgozó szocialista brigádok. Név szerint is megdicsérte *Tóth György* kocsilakatost. szocialista brigádvezetőt. aki fizikai dolgozó létére a Műszaki Egyetem III. éves hallgatója és mindig időben és eredményesen vizsgázik.

A debreceni járműjavítóban 60 brigád, 517 taggal vesz részt a szocialista brigádmozgalomban. A brigádvezetők elmondották. hogy szilárd elhatározásuk az eddigieknél szebb eredmények elérése. Ezért kérték a vezetőket. hogy segítsék elhárítani munkájuk útjából a meglevő műszaki akadályokat.



Egy fiatal vasutas, akiről állomásfőnöke úgy vélekedett, hogy minden munkára lehet használni. Vörös Istvánnak hívják. 22 éves. KISZ-tag. Jelenleg, mint térfelvigyázó teljesít szolgálatot Cegléd állomáson

Ártalmatlanná tettek egy fosztogatót Kiskunhalas állomáson

A tavasz beköszöntésének éjszakáján erősen havazott. De *Kiskunhalas* állomás vasutasait, vasútőreit, a kedvezőtlen idő sem zavarta szolgálatuk éber ellátásában. Sőt! *Nagy Lajos* vasútőr különös figyelemmel őrizte a 7. vágányon álló szerelvényt, mert a vagonokban nagyon értékes szállítmány volt.

Járőrözése során egyszer csak arra lett figyelmes, hogy a sötétben valaki motoz az egyik kocsinál. A vasútőr azonnal szólt *Rozsnyai Sándor* váltókezelőnek és kérte, hogy legyen segi ségére az ismeretlen egyén letartóztatásában.

Amikor felszólították, az ismeretlen úgy tett, mintha engedelmeskedne, De egy óvatlan pillanatban az egyik teherkocsi alá vetette magát és menekülni igyekezett. Mármár úgy látszott, hogy egérutat nyert. Rozsnyai Sándor váltóőr utolérte, de nem sikerült elfognia. A dulakodás közben azonban a tettest megismerték és az azonnal értesített rendőrség elől már nem tudott elmenekülni.

Az éber vasútőr és a bátor váltókezelő elismerést érdemelnek.

Tóth Tibor
Kiskunhalas

Munkavédelmi őrjárat

A munkásvédelmi őrségek tevékenysége

A központi vezetőség 1961. július 23-i határozata megszabta azokat a feladatokat, melyeket a balesetmegelőzés érdekében végre kell hajtanunk. Ezek többirányúak, döntoen azonban a dolgozok nevelését szolgálják. A határozat rögzítette, hogy

a balesetmegelőzés alapvető feltétele a munkásvédelem társadalmi üggyé tétele.

Ezt a célt szolgálják a munkásvédelmi őrségek, amelyek őrködnek a biztonsagos munkafeltételek megteremtése felett, nevelik a dolgozókat az utasitasok és óvórendszabályok betartasára, a helytelen, balesetveszélyes munkamódszerek felszámolására.

Akik dicséretet érdemelnek

Felhívó és figyelmeztető szavaik nyoman csökken a balesetek szama, javul a dolgozók munkakörülmenye. Alatámasztja ezt a *Landler Járműjavito ÜV.* példája, ahol a munkásvedelmi őrségek tevékenysége révén a balesetek száma 26 százalékkal csökkent. Ezenkívül javult az üzemi rend, csökkentek a baleseti veszélyforrások.

A jól dolgozó munkásvédelmi őrök közül is emlitest érdemel a *szolnoki járműjavítóban* működö *Balogh István* és *Dombóvár* állomáson dolgozó *Salamon Istvan* gépkísérő, akik nagy szorgalommal és felelősségteljesen tesznek eleget megbízatásuknak.

Hogy a munkásvedelmi őrök hogyan latják el feladatukat, ez függ attól is, hogy a szakszervezeti bizottsag menynyire segíti, támogatja oket.

Sok szakszervezeti bizottság az őrségek tagjait bevonta az esti munkásvédelmi reszorttanfolyamra,

s ezen túl is rendszeresen foglalkozik velük. A *Keleti fűtőház* szakszervezeti bizottsága példaul 110 munkasvédelmi őrt képzett ki esti tanfolyamon. *Kiss Lajos* szb-titkár a munkasvedelmi orségek tagjaival többször elbeszélget, érdeklődik a problemák iránt és segítséget ad azok megoldásához.

Mind több helyen veszik igénybe a szakszervezeti bizottságok a nyilvanosságot. Az orségek tapasztalatait taggyűlésen, termelesi tanácskozáson is ismertetik. *Hódmezővasarhely állomáson* bizalmi csoporton belül is foglalkoztak a munkásvédelmi őr által felfedett hianyosságokkal és megbírálták az utasítás ellenes munkat végzo dolgozot. Ezek azonban még nem jellemzői a munkásvédelmi őrségek tevékenységének.

A hibák fő okát abban látjuk, hogy a munkásvédelmi őrökkel való foglalkozás a szakszervezeti bizottságok egy részénel meg nem kielégítő.

Értékeljék a tevékenységet

Nagyobb gondot kell fordítani a munkasvédelmi őrök megválasztasára. Ne történjen meg. hogy esetleg a munkásvédelmi őr követ el munkásvédelmi szabálytalanságot.

A munkásvédelmi őrség célja minél több dolgozót bevonni a nevelo és agitációs munkába. Ezért mindinkább előtérbe kerül a munkásvédelmi orségek tagjainak váltása. Ez már több szolgálati helyen meg is történt. Hiba azonban, hogy a szakszervezeti bizottságok a munkásvédelmı őrségek váltásaval egyidejűleg nem értékelik a lelépő munkásvédelmi őrök munkáját, nem vonják le a tapasztalatokat és így hiányzik az előremutatás.

Szakszervezeti bizottságaink soron következő feladata tehát a munkásvédelmi őrségek helyes kiválasztása, munkájuk segítése es támogatása, a rendszeres feladatokkal való megbízatás, s nem utolsósorban a végzett munka értékelése.

Még egyszer a forgalmi balesetekről

A tolatás és gurítás közben bekövetkezett balesetek — bár a súlyosság tekintetében nem hasonlíthatok össze a közlekedő vonatok baleseteivel — mégis nagyon sok bajt okoznak.

Sokan vannak, akik ezeket a vasúti munka természetes velejárójának tekintik. Éppen ezért nem is tulajdonítanak ezeknek jelentőséget. Ami ebből következik. nem is tesznek ellenük semmit, vagy ha igen, akkor is nagyon keveset. S az eredmény. az ilyen balesetek száma szinte alig csökken.

Tudjuk, hogy a vonatok rendezése, a rakodóhelyek kiszolgálása a vasúti munkának nagy hányadát teszi ki. Jelentősége elsőrendű, hiszen a tervszerű szállítási feladatok lebonyolításának alapját képezi.

Érthetetlen tehát, hogy ezeknél a nagyfontosságú munkáknál miért tapasztalhatók nagyarányú lazaságok, különösen a középállomásokon.

Nagyon kevés állomasvezető ellenőrzi az állomásán folyó tolatási munkát. Ha az ellenőrzés nem maradna el, mind ritkábban találkoznánk olyan jelenségekkel, hogy tolatásvezető nélkül, több főből álló tolatócsapat ellenére egy ember tolat, jelzozászlót a tolatócsapat tagjai közül kevesen használnak, a vonatvezető és a vonatkísérők jelzőeszközt sem viszn‍ek magukkal szolgálatba. Erre sem a vezénylet, sem az állomásvezetés nem figyel fel.

Ilyen — és sajnos, gyakori — jelenségek után nem lehet csodálkozni. hogy minden évben sok vasutas szenved halálos balesetet, vagy rokkan meg, s tetemes anyagi kár keletkezik, gondatlan tolatások és gurítások nyomán.

Sokan a baleseteket előidéző, utasítás ellenes szolgálatellátást azzal próbálják magyarázni, hogy a szabályokat nem lehet betartani. Igy általánosıtva ezt nem lehet elfogadni.

Azzal tisztaban vagyunk. hogy a fejlődés, a gyakorlati élet egyes szabályokat túlhalad. A fejlődés ütemétől függően hosszabb, rövidebb idő alatt elérkezünk ahhoz a ponthoz. amikor egyes szabályok már hátráltatják a munkát.

A szabályokat rendszerint a központi szolgálatnál alkotják. öntik végső formába és adják ki végrehajtasra. Annak ellenére, hogy egy-egy új szabály megalkotása elott kikerik és figyelembe veszik a végrehajtó szolgálat dolgozóinak a véleményét, mégis előfordul, hogy az alkotott szabaly valamely része nem találkozik a gyakorlati élettel, gyakorlatilag nem. vagy csak nehezen végrehajtható. Hátráltatja a munka elvégzését, veszélyezteti az élet- és vagyonbiztonságot. A végrehajtó szolgálat dolgozoi ne várjanak arra, míg a szabályt alkotó központi szervek rájönnek a hibára, mert addig azok hihetetlen mérvű rombolast idézhetnek elő.

★

Ezúton köszönjük meg a Magyar Vasutas szerkesztőségének, hogy lehetőséget adott számunkra, hogy a lap hasábjain foglalkozhassunk a forgalmi balesetek alakulásával es ezen belül egynéhány kirívó balesetnemmel.

Fehérvári József
a VBO vezetője

Hozzászólás a „Milyen következményekkel jár a váltó- és vágányellenőrzés elmulasztása” című cikkhez

Nem tudok egyetérteni a Magyar Vasutas március 1-i számában megjelent *„Milyen következményekkel jár a váltó- és vágányellenőrzés elmulasztása”* című cikknek a biztosítóberendezésekkel kapcsolatban tett megállapításaival. Nagyon meglepőek a cikk erre vonatkozó kitételei. Véleményem szerint jelen esetben a biztosítóberendezések rendeltetésének teljes félreértéséről és félremagyarázásáról van szó.

A cikk írójának nagyon is érdemes volna vitatkozni *„azokkal, akik visszatérően állandóan azt hajtogatják. hogy ha minden állomást ellátnának biztosító berendezéssel* (persze, nem akármilyennel) *akkor a jövőben megváltozna a helyzet”*. Azt hiszem, a vita nagyon hasznos lenne. Itt nem akarom felsorolni a vitázók minden érvét, csak a legfontosabbakat.

A biztosítóberendezéseket elsősorban azért nevezik így, — ezt egyébként minden vasúti szakvizsgával rendelkező dolgozó tudja —, mert a berendezéseket kezelő dolgozók által elkövetett kezelési hibák következtében sem fordulhat elő vonatforgalmat veszélyeztető helyzet. Persze, ez nem azt jelenti, hogy a berendezés kezelésében akarattal elkövetett durva hibák (a berendezés felnyitása, helytelen kezelése, törése) nem jelentenek veszélyt a vonatforgalomnak.

A szóbanforgó újságcikkben azonban azt a legfontosabb alapelvet próbálják cafolni, amely a biztosítóberendezések értelmét adja. A „legmodernebb” jelzővel sem tudok egyetérteni, mert a MÁV vonalain jelenleg ilyenek még nincsenek. Üzemben levő biztosítóberendezéseink nagy része még régi típusú, nem elégíti ki a megkövetelt biztonsági előírások mindegyikét. Vannak azonban állomásainkon jelfogós váltó- és vágányfoglaltságot ellenőrző berendezések. amelyek igenis éppen azokat a hiányosságokat küszöbölik ki, amelyeket az ember gondatlanságából, vagy egyéb mulasztásból sajnos elkövet. (Pl. foglalt vágányra járatás. aláváltás.)

Azt hiszem, nem kell bizonygatni, hogy a korszerű biztosítóberendezések a balesetmentességen kívül lehetővé teszik a vonalak és állomások átbocsátóképességének növelését is. Csak egy példát erre: közepes nagyságú állomáson egyetlen vonat-vágányút beallításához helyszíni állítású váltók esetében 5—10 perc, központi villamosváltó-állítás esetében pedig a legbonyolultabb vágányút beállításához maximum 0.1—0 3 perc szükséges.

A korszerű biztosítóberendezések tehát emelik a munka termelékenységét és jelentősen megkönnyítik az üzemeltető forgalmi dolgozók munkáját is.

Nagy Károly
főmérnök

★

Hasonló tartalmú cikket mások is juttattak el szerkesztőségünkhöz.

Palánták a szeretet és gondosság üvegházában

Egy Benczur utcai háromemeletes villában működik *a vasutasok minta-napközi otthona és bölcsődéje.* Joggal mintaszerűnek tekinthető a többi hasonló intézményhez viszonyítva a környezet, az épület berendezését, az itt gondozott apróságok ellátását tekintve is.

Az ok, amiért foglalkozunk vele, s amivel példaképül szolgálhat a testvérintézmények számára is, az a kiváló szakszerűséggel, céltudatossággal végzett, a szeretet melegágyában gyökerező nevelőmunka, amelyben az itt gondozott kis emberpalántákat részesítik.

Ötven fönyi felnőtt vigyáz a rájuk bízott száz csecsemő és kétszáz óvodás testi és szellemi fejlődésére, közöttük 12 okleveles óvónő. Két orvos ellenőrzi naponta a kicsinyek egészségi állapotát. (Külön orvosi szoba is van.) A bölcsődéseknek ott helyben, a saját konyhájukon főznek.

A tágas, világos szobákban színes bútorok, tarka képek a falon, szép szobanövények, akvárium, mindenütt temérdek játék — még a csillárokat is apró mesefigurák díszítik —, a hatalmas ablakokat finom anyagú, ízléses függönyök keretezik. — S természetesen — itt is minden csoportnak saját, miniatűr berendezésű öltöző- és mosdó áll rendelkezésére. A bölcsődei szobák bútorzata hőtehér.

Önfeledt játék

Bármelyik szobába lépünk, mindegyikben boldog, vidám, magafeledt játszadozás közben találjuk a szőke- és barnafürtű gyerekeket. Látszik, hogy a szó legszorosabb értelmében otthon érzik itt magukat a vasutascsemeték. Köztük, a szomszédos követségekről, vendégjogon, néhány koreai, vietnami, német és francia gyerek is akad. A koreai és a vietnami apróságok kedves, szeretetre méltó, szerény viselkedésük mellett még azzal is felhívják magukra a gondozóik figyelmét, hogy bámulatos gyorsasággal sajátítják el a magyar nyelvet.

No, de térjünk rá végre arra, amiért tulajdonképpen ide jöttünk. Hogyan is folyik az a bizonyos rendszeres és módszeres nevelőmunka a Benczur utcai vasutasóvodában.

Erről — a vezető, Andreics Irén távollétében, akit a most dívó betegség, az influenza munkája megszakítására kényszerített — helyettese, Dobrosy Edit beszél:

— Itt állandó gyakorlati, kísérleti munka folyik annak a továbbképzési tanfolyamnak az alapján, amelyen a többi pesti MÁV-napközi otthon óvónőivel együtt — a mi óvónőink is rendszeresen részt vesznek. A mi munkánk ugyanis, amely a laikus előtt egészen könnyű feladatnak tűnik, valójában nehéz, igen bonyolult, összetett valami. Mert nem kevesebbre vállalkoztunk, nem kisebb célt tűztünk magunk elé, mint hogy ezeknek a kisgyerekeknek a munkakészségét módszeresen kifejlesszük, vagyis hogy önállóságra neveljük őket. Ezt pedig csak úgy érheti el az ember, ha egészen bele tud illeszkedni a gondolatvilágukba. Ehhez, persze, elsősorban szeretni kell a gyerekeket.

— És milyen módon igyekeznek ezt elérni? — kérdezzük.

Céltudatos nevelés

— Mindenekelőtt önállóságra szoktatjuk, kezdeményező készségre neveljük őket. Például: ők öntözik, ápolják a szobájukban levő dísznövényeket, maguk terítenek az étkezésekhez, s ők szedik le utána az asztalt, s rendet, tisztaságot teremtenek, illetve tartanak a szobában. Megszokják, hogy önnönmaguk tisztántartására is ügyeljenek. Rendben tartják és szépen elrakják a játékjaikat. Megtanítjuk őket arra is, hogy ha valamelyiknek valamilyen kisebb hibája támad, azt megjavítsák. Ezenkívül rajzolnak, festegetnek, varrnak, kézimunkáznak stb.

— Ezzel még azt a célt is követjük, s erre természetesen, külön ráirányítjuk a figyelmüket, hogy miközben megszokják és megbecsülik a munkát, megbecsüljék a felnőttek munkáját is.

— Emellett oktatva is neveljük a gyerekeket. Gondoskodunk erkölcsi és esztétikai nevelésükről, s nem feledkezünk meg, persze, a testi nevelésről sem. Hazaszeretetre, kollektív együttélésre, egymás szeretetére és megbecsülésére, a helyes érintkezési formákra neveljük őket, s még az anyanyelv helyes használatára is igyekszünk megtanítani a kicsinyeket.

— Ilyenformán az egész napi munkánk nevelőmunka — hangsúlyozza Dobrosy elvtársnő. Ebbe aztán szigorú rendszerességet viszünk, hogy a gyerekeket is rászoktassuk a rendszeres életre. Minden óvónőnknek havi terve van, amelyet heti és napi tervekre bont fel. Ezek az előre lefektetett tervek képezik mindennapi munkánk alapját.

A látottak és a kapott információ után mi is azzal a jóleső érzéssel távozunk a Benczur utcai óvodából, hogy az ott lerakott fundamentumon olyan emberek kialakulása várható, akik a dolgozók társadalmának hasznos tagjai lesznek.

Kósa Lajos



Erdős Károlyné gondozónő önállóságra neveli ezeket a kis nebulókat. Hiszen már egyévesek, ideje, hogy asztalnál ülve fogyasszák el uzsonnájukat

Dombóvár állomás javított...

A pécsi igazgatóság egyik legnagyobb gócpontja Dombóvár állomás, amelynek munkája nagy hatással van az egész igazgatóságra. Dombóvár állomást januárban bíráltuk, mert lemaradt a személyvonatok menetrendszerű közlekedésében. Az állomás dolgozói most azt jelentették, hogy kijavították a hibát és a személyszállító vonatok tervszerűségét 94,7 százalékra teljesítették. Aránylag ennél is jobb a tehervonatok menetrendszerűségében elért 82,2 százalékos eredményük.

Az önköltség csökkentésében és a tehervonatok gazdaságosabb kihasználásában ugyancsak jelentős eredményt értek el a dombóváriak. Február folyamán 31 ezertonnás vonat megtakarítását érték el a tehervonatok terhelésének megfelelő növelésével. Raktári, szállítmányozási és rakodási dolgozóik a súlyegységre eső bérköltségnél januárban 24 000, februárban 12 000 forint megtakarítást értek el.

További feladatuk, hogy javítsák a kocsikihasználást.

A pályaudvari intézkedési tervet használják fel arra, hogy még szorosabb együttműködés fejlődjön ki a társszolgálati ágakkal, különösen a fűtőházzal.

VÁRNAI LÁSZLÓ
Pécs

A kitüntetettek nevében

A Magyar Vasutas március 15-i számában „Kitüntetett ifjúgyógyászok" címmel megemlékezett azokról a január 1-től nyugdíjba ment vasutas dolgozókról, akik több évtizedes munkásságukért kitüntetésben, illetőleg dicséretben részesültek.

Jelen sorok írója is olvashatta nevét a kitüntetettek között. Mit tagadjam, ez nagyon jólesett. Jólesett, hogy nyugdíjazásunk után sem feledkeztek meg rólunk. Úgy érzem, örömünk csak akkor lehet teljes, ha nem feledkezünk meg munkatársainkról, akik a felszabadulás óta velünk együtt dolgoztak és akik segítettek bennünket abban, hogy eredményes munkát végezhessünk. Véleményem szerint ők is részesei a mi kitüntetésünknek, bár nem voltak ott azon az ünnepségen, ahol a kitüntetéseket, elismerő oklevelet mi átvettük.

A kitüntetettek nevében elmondhatom, hogy mi szeretettel gondolunk rájuk és kívánjuk, hogy ezentúl nélkülünk is végezzenek eredményes, sikerekben gazdag munkát.

TAPODI ELEMÉR

27 vasutas 48 alkotása a helsinki nemzetközi vasutas képzőművészeti kiállításon

A Vasutasok Nemzetközi Intellektuális és Művészeti Szövetsége Brüsszel, Bologna, Bécs, München és Budapest után az idén április 12-e és 22-e között *Helsinkiben* rendezi meg *a Vasutasok VI. Nemzetközi Képzőművészeti Kiállítását.* A finn főváros tárlatlátogató közönsége több mint egy héten keresztül ismerkedhet a nehéz és felelősségteljes szolgálatot ellátó vasutasok szabad időben alkotott műveivel.

A finn vasutak 100 éves fennállása alkalmából megrendezett nemzetközi vasutas képzőművészeti kiállítás újabb lépés előre a vasutasok nemzetközi kulturális és művészeti együttműködésében.

A kiállításon 16 ország vasutas képzőművészeinek alkotásai vesznek részt. Nem hiányoznak a helsinki kiállításról a magyar vasutas képzőművészek alkotásai sem. A vasutasszakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya *28 olajfestményt, 11 grafikát és 9 szobrot, összesen 48 alkotást küldött el a finn fővárosba.* Amatőr vasutas képzőművészeink alkotásait egy hivatásos képzőművészekből álló bizottság vizsgálta felül. A kiállításra küldött legjobb műveket több száz alkotás közül választották ki.

A Helsinkibe küldött 48 alkotás 27 vasutas képzőművész munkája. A kiállítók között van a budapesti kiállításon aranyérmet nyert *Ficzere László,* a miskolci fűtőház. *Gomola József,* az Északi Járműjavító, *Tóth János* Rákosrendező állomás. *Kerényi István* Szerencs állomás, *Markos József* az Északi Járműjavító, *Horváth István* az Északi Járműjavító, *Somogyi Győző* a Jegynyomda, *Langer Rezső* a Vasúttervező Vállalat, *Kecskeméti István* a ferencvárosi fűtőház, *Drégelyi József* a szegedi igazgatóság, *Czieger Andor* az Utasellátó, *Nagy János* a budapesti igazgatóság, *Csáki István* a miskolci igazgatóság, *Lukács Péter* a Hámán Kató Fűtőház, *Bottyán János* az Északi Járműjavító, *Bede István* a szegedi igazgatóság, *Borsos Szabó Dóra* a MÁV Korház, *Nádor Ernő* a budapesti igazgatóság, *Nagy Lajos* a Miskolc tiszai pályaudvar, *Kovács Béla* Püspökladány állomás, *Tar István* Nyíregyháza állomás, *Sziklai Gyula* az Anyagvizsgáló Intézet. *Alexa Ferenc* a budapesti igazgatóság, *Botond Béláné* a budapesti igazgatóság, *Vörös Lajos* a budapesti igazgatóság dolgozója. Ott lesz a kiállításon *Molnárné Kristóf Ágnes* (Miskolc) és *Bálint Ildikó* (Budapest) vasutas családtag egy-egy olajfestménye is.

Meggyőződésünk, hogy a helsinki művészeti csarnokban megrendezett VI. Vasutas Nemzetközi Képzőművészeti Kiállítás méltó folytatása lesz a Budapesten két évvel ezelőtt megrendezett kiállításnak.

Fiatal vasutas festőművész kiállítása

Bede István fiatal vasutas festőművész 50 képét mutatták be a szegedi igazgatóság tanácstermében rendezett kiállításon. A grafikák, a tusrajzok, az akvarellek és az olajfestmények mind azt bizonyították, hogy szépen fejlődik a fiatal festőtehetség. Nem véletlen, hogy két képét Helsinkibe küldték kiállításra. Egyik képe különleges eljárással készült tusrajz a gellérthegyi Szabadságszoborról és a tűzijátékról. Ez a rajz lapunk címképe.

„Pályamunkások" című képe tükrözi azt a fejlődést, melynek során a pályaépítésben a gépek veszik át a nehéz fizikai munka helyét. E tusrajznak merész vonásai is Bede István tehetségét bizonyítják és azt, hogy sokat fejlődött a tokaji művésztelepen folytatott tanulmányai óta.

Cserháti József
Szeged.

Joggyakorlat — Elvi döntések

A továbbtanuló dolgozók tanulmányi kedvezményeivel kapcsolatos egyes kérdések értelmezése

II.

Tanulmányi (vizsga) szabadság munkaidőkedvezmények. Általános és középiskolák esti és levelező tagozatos tanulói részére.

Mt. V. 211. § (1) a továbbtanuló dolgozók közül

a) az általános iskolában továbbtanulókat évenként három munkanap,

b) a középiskolában és az azzal egy tekintet alá eső iskolában továbbtanulókat évenként hat munkanap tanulmányi szabadság illeti meg.

Kiegészítő jogszabály:

A középfokú iskolák levelező tanulói részére választásuk szerint a tanulmányi vagy a rendes szabadságuk terhére kell fizetett szabadnapot adni abban az esetben, ha az előírt konferenciák, konzultációk, vizsgák a tanuló munkahelyétől távoleső középiskolában vannak és másként a tanuló azokon nem vehetne részt. [1055/1953. (IX. 19.) Mt. h. számú határozat 10. pontja.]

Munkaidőkedvezmény az általános és középiskolák esti tagozatos hallgatóit nem illeti meg.

Felsőoktatási intézmények esti és levelező tagozatos hallgatói részére.

Mt. V. 211. § (3) A felsőoktatási intézmények levelező és esti tagozatain továbbtanuló dolgozókat az alábbi kedvezmények illetik meg:

a levelező tagozaton

a) a vizsgákra való felkészülésre egyetemeken, főiskolákon és akadémiákon tanévenként harminc, a tanító- és óvónőképző intézetekben tanévenként huszonnégy munkanap tanulmányi szabadság;

b) a kötelező foglalkozásokon és vizsgákon való részvétel miatt kiesett munkaidőt (a műszaki, agrár, természettudományi és idegen nyelvi szakokon legfeljebb évi harminc, egyéb szakokon legfeljebb évi tizennyolc, a tanító- és óvónőképző intézetekben legfeljebb évi tizenkét napot) átlagkeresettel fizetett igazolt távollétnek kell tekinteni.

Kiegészítő jogszabály:

A Mérnöki Továbbképző Intézetben vagy az ott történt bejelentés után szervezett egésznapos céltanfolyamokra a minisztériumok és országos hatáskörű szervek által küldött mérnököknél a tanfolyamon és a vizsgán való részvétellel, továbbá a tanfolyam székhelyére és a visszautazás folytán kiesett munkaidőt — legfeljebb azonban évi harminc napot — átlagkeresettel fizetett igazolt távollétnek kell tekinteni. [32/1960. (VI. 22.) Korm. számú rendelet 2. §-a.]

E kedvezményt a Mezőgazdasági Felsőfokú Továbbképző Intézet által a felsőfokú végzettségű agrárszakemberek részére (ideértve az erdőmérnököket és az állatorvosokat is) a fenti feltételeknek megfelelően megrendezett továbbképző tanfolyamokon történő részvételük esetére vonatkozóan kiterjesztette a 2049/1961. (VIII. 13.) Korm. számu határozat 20. pontja.

(1) A fizetett távollét csak azokra a napokra jár, amelyeken a dolgozónak egyébként munkát kellene teljesítenie, és a felsőfokú oktatási intézmény kötelező foglalkozást tart, illetőleg a dolgozó vizsgán vesz részt.

(2) A fizetett távollét tanévismétlés esetén is jár.

(3) A fizetett távollét, ha a foglalkozások időbeosztása ezt szükségessé teszi, félnapokban is kiadható. Etekintetben a szombati munkanapot teljes munkanapnak kell tekinteni akkor is, ha e napon a munkaidő nyolc óránál rövidebb.

(4) A fizetett távollétre vonatkozó fenti kiegészítő jogszabályokban biztosított kedvezményen felül a mérnökök és a felsőfokú végzettségű agrárszakemberek továbbképzésében részt vevő dolgozókat más tanulmányi kedvezmény nem illeti meg.

c) a szakdolgozat, vagy diplomaterv megvédésére való felkészüléshez a műszaki, agrár- és természettudományi szakokon évi harminchat, más szakokon évi huszonnégy, a tanító- és óvónőképző intézetekben évi tizenkét munkanap külön tanulmányi szabadság.

(1) A fenti rendelkezés szerint járó külön tanulmányi szabadság a szakdolgozat készítésére és az államvizsgára, illetőleg a diplomaterv készítésére és megvédésére együttesen jár és a tanulmányok folytatása során csak egyszer vehető igénybe.

(2) Javító államvizsga, illetőleg a diplomaterv sikertelen megvédése esetén a továbbtanuló dolgozót ez a szabadság ismételten nem illeti meg.

Kiegészítő jogszabály:

A felsőfokú Munkavédelmi Tanfolyam rendes hallgatóit megilletik a főiskolai levelező oktatásban részt vevők számára biztosított kedvezmények. [1028/1959. (VII. 27.) Korm. számú határozat 6. pontja.]

A felsőfokú Munkavédelmi Tanfolyam hallgatóit a műszaki egyetemek levelező hallgatói részére biztosított kedvezmények illetik meg. *(1962. évi 5. sz. Munkaügyi Közlöny.)*

(Folytatjuk)

Az állomás egész kollektívája segít az öreg diákoknak

Salgótarján-külső pályaudvar szakszervezeti bizottsága két évvel ezelőtt látott hozzá a dolgozók továbbtanulásának megszervezéséhez. Már akkor célul tűzték ki, hogy 1964 végéig minden 50 éven aluli dolgozóval elvégeztetik a nyolc általános iskolát.

— Sikerül-e megvalósítani célkitűzésüket? — tettük fel a kérdés Orosz István szb-titkárnak.

— Nem mondom, kissé merész dologra vállalkoztunk — mondotta. — Különösen nehéz volt megtenni az első lépéseket. De a pártszervezet, a szolgálati főnök és később az egész kollektíva segítséget nyújtott abban, hogy zavartalanul megszervezhessük az öreg diákok tanulását.

Az szb-titkár ezután részletesen elmondta, miként látták munkához.

45-ből 42-en

— Legelőször felmértük, hogy kinek hiányzik a nyolc általános iskolája. A szolgálati táblázatok segítségével csakhamar kideritettük, hogy 45 ilyen dolgozónk van. A következő lépés a beiskolázás volt. A fiatalok aránylag könnyen hajlottak a szóra, az idősebb évjáratúakat azonban már nem lehetett könnyen megnyerni. Ha kellett, kétszer-háromszor is felkerestük az érdekelteket, és elbeszélgettünk velük. Így értük el, hogy a tanév kezdetéig három idősebb dolgozó kivételével mindenki jelentkezett.

Következő lépésként a tanerőt szervezték meg. Az üzemi iskola vezetését *Kövér Ferencné* tanárnő, általános iskola igazgatóhelyettes, az egyik kereskedelmi dolgozó felesége vállalta el férje közbenjárására. Ezután az szb nyomtatványokat, krétát, szivacsot vásárolt a kultúrotthonban megnyíló iskola részére.

Nem mindennapi példa

Amikor mindez megvolt, váratlan akadály jelentkezett. Akik a keddi és pénteki tanítási napokon szolgálatban voltak, az első és második óráról rendszerint hiányoztak. Mivel ezt a problémát csupán vezényléssel nem lehetett megoldani, a mozgalmi szervek és a szolgálati főnök újból összeültek.

— Ezen a megbeszélésen úgy határoztunk, hogy a kollektívához fordulunk segítségért — vette át a szót *Ujvári Ferenc* állomásfőnök. — *A felolvasásokon, a párt- és a szakszervezeti taggyűléseken felkértük azokat, akik nem tanulnak, hogy a tanítási napokon váltsák le előbb az öreg diákokat. Azóta kedden és pénteken a váltótársak minden alkalommal előbb jelentkeznek szolgálattételre, hogy tanulótársuk időben megjelenhessen az iskolában.*

Ez valóban szép példája a dolgozók kollektív segítőkészségének. Érdemes lenne más szolgálati helyeken is követni a salgótarjáni vasutasok példáját. Főleg ott, ahol éppen a szolgálat nem teszi lehetővé, hogy a vasutasok nyugodt körülmények között látogathassák a dolgozók általános iskoláját.

visi

Sport

A fiatalok helytálltak



A BVSC jégkorongcsapata. Álló sor balról jobbra: Bikár, Rigó, Molnár, Miklós, Siraky, Zsitva II, Babán, Kertész. Középső sor: Kár páti, Koutny, Kósa, Gámán, Háray Béla edző. Alsó sor: Pásztor, Kepes I, Balogh és Tarr Gyula gyúró.

(Hemző Károly felv.)

Március első felében befejeződött a jégkorong-bajnokság. A BVSC 17 ponttal a harmadik helyen végzett az FTC és az Újpesti Dózsa mögött. Igaz, az első helyezettől kilenc, a másodiktól pedig hat pont választja el a csapatot. De ugyanakkor két ponttal megelőzték a Bp. Vörös Meteor együttesét. Ilyenformán a harmadik hely megszerzése jó teljesítménynek számít. Annál is inkább, mivel a csapat két legjobb csatára az idény kezdete előtt leállt. Háray edzőnek sokáig főtt a feje, hogy mitévő legyen. Induljanak-e a bajnokságban vagy sem. Ez a gondolat foglalkoztatta azon a nyárvégi napon is, amikor a Szőnyi úti uszodában a vízilabdázók edzését figyelve a szakosztály. felkészüléséről beszélgettünk.

Az edző joggal kesergett a két válogatott játékos; Bánkuti és Zsitva elvesztése miatt. Hiszen az előző bajnoki évben sem rendelkezett teljes csapattal. Így a harmadik harmadra rendszerint elfáradtak a játékosok és az ellenfél gyakran felülkerekedett.

Háray edző nem titkolta: az idén arra számított, hogy a csapat ütőképességét növelheti majd néhány tehetséges ifjúsági játékos bevetésével. Az utánpótlás nevelését illetően ugyanis nem áll rosszul a szakosztály. Nem volt más hátra, mint a fiatalítás. Nos, azok a fiatalok, akik az elmúlt bajnoki évadban még az ifjúsági bajnokságban játszottak, a nagyok között is megállták a helyüket. Különösen küzdőképességből vizsgáztak kitűnőre. Lelkesedésükkel jól kiegészítették az idősebb, tapasztaltabb játékosokat. Így értek el olyan eredményt, amelyre kevesen számítottak. A napokban a Felszabadulási Kupáért is jól rajtolt a csapat. Első mérkőzésén 3:1 arányban győzött a bajnok FTC ellen.

Reméljük sikerül a bentmaradás

A BVSC NB I-es férfi kosárlabda-csapatánál évek óta eredményes nevelőmunka folyik. Szakosztályunk vezetősége mindent elkövet azért, hogy megfelelő utánpótlás álljon rendelkezésünkre. Azt a vérveszteséget azonban, amely az utóbbi időben érte a szakosztályt, nem tudjuk egykönnyen kiheverni. 1961-ben például négy játékosunk távozott más egyesületbe. Kápolnás, Kunits és Molnár A. pedig sérülés és betegség miatt nem állhatott a csapat rendelkezésére.

Bár a csapat jelenleg az utolsó helyen áll, mi azonban reméljük, hogy a tavasszal sikerül javítani eredményünkön és elkerüljük a kiesést.

A tavaszi jó szereplés érdekében a téli hónapokban sem pihentek a játékosok. Hetenként háromszor tartottunk edzést, szerdán Budapesten, szombatonként pedig mindig más-más vidéki városban játszottunk előkészületi mérkőzést. A BM Dózsa jubileumi kosárlabda-tornáján is részt vettünk. Csapatunk jó játékkal kiharcolta az első helyet.

Bokody Károly

Többet várunk a MÁV TIAC-tól

Négy szakosztállyal —, labdarugó, teke, vivó és atlétikai — működik a tapolcai vasutasok sportegyesülete, a MÁV TIAC. Versenyzőink a sokszoros magyar válogatott és olimpiai bajnok kalapácsvető Csermák József kivételével alacsony bajnoki osztályokban szerepelnek.

Eredményes munka folyik vívószakosztályunkban. Ifjúsági versenyzőink számos versenyen, bajnokságon vettek részt és tisztes eredménnyel tértek haza. Sajnos nem mondható el ez a legnépszerűbb sportágról, a labdarúgókról. Az első csapat a megyei első osztályban játszik. Teljesítménye hullámzó. Az 1960/61. évi bajnokságban a tizenkettedik, az őszi idényben pedig a negyedik helyen végeztek.

A vasutas szurkolók azt szeretnék, ha a csapat egyenletesebb teljesítményt nyújtana és kiharcolná az NB III-ba jutás jogát.

Dancs József
Tapolca

Szépen fejlődik a Váci VSE víziszakosztálya

Néhány évvel ezelőtt mostoha körülmények között tevékenykedett a Váci Vasutas SE víziszakosztálya. A vizesek jobb helyiség hiányában egy romos épületben tárolták tíz csónakjukat. A vízisportot kedvelő váci vasutasok azonban összefogtak és szakszervezeti támogatás mellett társadalmi munkában végezték el a romos épület helyreállítását.

Az újjávarázsolt csónakházban ma már 36 darab csónakot tárolnak. 1961-ben az országos versenyeken általában 10—12 váci versenyző indult. A túrabajnokságokban két versenyzőjük a második, egy pedig a harmadik helyen végzett.

R. L.

Szeretnénk bejutni az OB I-be

A *Nyugati pályaudvaron* közel három évtizede kedvelt sportág a sakkozás. A felszabadulás utáni években a Budapest bajnokságban szerepeltünk. 1960-ban az OB II. jelegű *Maróczy Kupában* a harmadik, tavaly pedig az erős mezőnyben a negyedik helyen végeztünk.

Szakosztályunkban a minősített versenyzők mellett nagy gondot fordítottunk a fiatalok nevelésére. A nevelőmunkának máris mutatkozik eredménye. A 18 éves *Schrancz István* alig három év alatt elérte az I. osztályú szintet. Éltáblásunk a finn *Heikkila Heikki* az idei Budapest-bajnokságon az 5—7. helyen végzett és elnyerte a mesteri címet.

Szakosztályunk vezetősége és versenyzőink azt a célt tűzték maguk elé, hogy 1963-ban kivívják az OB I-be való jutás jogát.

Farkas Pál

Helytelen takarékosság

A balatoni vonalon a 15. és a 27. számú őrháznál és valószínű, hogy máshol is, rosszul értelmezett takarékosságból leszerelték a telefont.

Azért nevezhetjük ezt rosszul értelmezett takarékosságnak, mert egy-egy telefonkészülék üzemben tartása olcsó, viszont a gyors hírközlés nagyon fontos követelmény a vasúti forgalomban. Éppen az említett 15. számú őrháznál történt, hogy „fekve maradt" a 2108-as gyorsvonat. A leszerelt telefon miatt gyalog kellett beszaladnia a küldöncnek Csajág állomásra. A telefon hiánya így tetemes késést okozott a vonatnak.

Mivel vasúti telefonról van szó, nem kell attól tartani, hogy az őrházban lakók magánbeszélgetésre használják fel, hiszen csak a szomszédos állomással tudnak érintkezni.

Bognár Károly
Tapolca

Svájci sapkás vasutas

Az állomások kapusai érintkeznek legtöbbet az ott megforduló utasokkal. A kapusok rendszerint megfelelően képzett, tapasztalt vasutasok, akik jól ismerik a helyi viszonyokat. Fel tudják világosítani a hozzájuk fordulókat.

Nem így van ez *Veszprém-külső* állomáson. Többször láttam, hogy a kapusi teendőkkel megbízott dolgozó annyira fiatal vasutas, hogy még egyenruhája sincs. Nagykabátban, fején svájci sapkát visel, karján kopott karszalaggal láttam dideregni a peron bejáratánál. Úgy vélem, ez nem vet jó fényt a vasútra.

Remélem változtatni fognak ezen Veszprém-külső állomáson.

Ferencz Mihály
jegyvizsgáló

A kilencedik helyen

Régi múltra tekint vissza a Szegedi VSE atlétikai szakosztálya. Soraiban gyakran felnőtt egy-két olyan versenyző, aki a legjobbak között is megállta a helyét. A szakosztályban jelenleg is eredményes munka folyik. A 104 versenyzőt számláló szakosztály nagyobb része fiatalokból áll. Ennek ellenére 1961-ben 225 atlétikai szakosztály közül a kilencedik helyen végeztek az országos ranglistán. A vasutasok közül csak a Szolnoki MÁV előzte meg a szegedieket.

A tehetséges fiatalok közül első helyen kell megemlíteni **Nagy János, Szántó Tibor, Jákó Ottó, Simonics József, Ökrös Katalin, Csatlós Mária és Hanuska Anna** nevét.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

LAKÁS-CSERE

— Elcserélném Makó állomáson levő I. emeleti, kettőszobás MÁV-lakásom budapestiért. Cím: Huszta Miklós, Makó, Csokonai utca 22.

Válasz
a „különös jelölésre"

A *Magyar Vasutas* február 1-i számában *Különös jelölés* címmel szatirikus írás jelent meg. Bár a szerző költött személyeket szerepeltet, mi mégis magunkra ismertünk. Kaposi István főintéző, állomásunk dolgozója azt írja, hogy szakszervezeti bizottságunk rosszul készítette elő a vezetőségválasztást, a jelölés folyamán megsértették a szakszervezeti demokráciát, az új szb összetételét az állomásfőnök álmodta meg és mint főnöki rendelkezést hozta a jelölő bizottság tudomására.

Az írás alaptalanul vádolta *Kőbánya-felső* állomás szakszervezeti bizottságát és a jelölő bizottság tagjait. Ezek a dolgozók, akik szakvonali munkájuk mellett önzetlenül elvégezték a szakszervezetben vállalt társadalmi munkájukat, joggal háborodtak fel a becsületüket, áldozatkészségüket ért alaptalan támadásért.

A szakszervezeti bizottság és az érintett kommunisták kérésére pártvezetőségünk megvizsgálta az ügyet és a következőket állapította meg:

Kőbánya-felső állomás szakszervezeti bizottsága időben elkészített munkaterv alapján fogott hozzá a vezetőségválasztáshoz. A jelöléssel kapcsolatos feladatokat két alkalommal kibővített vezetőségi ülésen is megvitatták. A helyettes főnököt a vezetőségbe nem jelölték, bár egy a jelölteket magában foglaló névsoron az ő neve is szerepelt, de a kifüggesztést követő nap, január 5-én nem szerepelt a jelöltek között.

A jelöltek névsorát a bizalmiak is időben kézhez kapták, hogy ki-ki a maga csoportjában bocsássa vitára, kérje ki a dolgozók véleményét. A jelölés feletti vita négy hétig tartott, majd a jelöltek módosított névsora január 31-én újból kikerült a szolgálati helyekre.

A vezetőségválasztó taggyűlésre február 12-én került sor. A taggyűlés jól sikerült, a vitában sokan felszólaltak. S azok a dolgozók kerültek a vezetőségbe, akiket a jelölő bizottság a tagság elé terjesztett. Ez is igazolja, hogy a választást megfelelően előkészítették és a jelölő bizottság is jó munkát végzett.

Toll János párttitkár
Kőbánya-felső

HÍREK

Nyílt levél egy forgalmi szolgálattevőhöz

Kedves Kiss György elvtárs!

Amikor legutóbb *Fülöpszálláson* jártam, ön délelőtt 10 órakor a következő szavakkal lépett állomásfőnöke elé: *„Állomásfőnök elvtárs, leváltót kérek, mert nem vagyok kipihenve."* Amikor meghallottam ezt a kijelentését, nagyon meglepődtem. Miért nem pihent, hiszen előző nap szabadja volt. Azt a magyarázatot aligha lehetne elfogadni, hogy mivel estére készült szolgálatba, feketét ivott és emiatt egész éjjel nem tudott aludni.

Vannak más furcsaságai is. Amikor legutóbb termelési tanácskozásra hívták, ön azt kérdezte: *„Ki fogja megfizetni a termelési tanácskozáson töltött időmet?"* Az ilyen megjegyzés nem tesz jó hatást a dolgozókra, nem méltó forgalmi szolgálattevőhöz.

Lehet, hogy még nem tud róla, de munkatársainak már feltűnt, hogy milyen kevésbé él önben a közösségi szellem. Nemrég rendkívüli okok miatt nappali szolgálat után az állomáson kellett volna maradnia éjszakára is. Volt, aki már előre megjósolta, hogy ön nem fogja vállalni ezt a rendkívüli feladatot. Az illetőnek volt igaza, mert ön közölte — indulatos megjegyzések közepette —, hogy nem tudja vállalni a szolgálatot.

Miért írok erről? Azért, mert ön, Kiss György elvtárs tiszti tanfolyamra jár és elvárja állomásfőnökétől, munkatársaitól, hogy a tanfolyam idejére mindig gondoskodjanak leváltásáról. Tehát ahhoz van „közösségi érzése", hogy mások segítsenek önnek. Jó lenne, ha e sorok hatására ön is áldozatkészebb magatartást tanúsítana szolgálati helyének kollektívája iránt.

Üdvözlettel:
Cserháti József

— Nagysikerű operettestet rendeztek március 19-én Szegeden, a MÁV Petőfi kultúrotthonban. Az operettest nemcsak a szegedi vasutasok, hanem a meghívott vendégek körében is nagy közönségsikert aratott. Legközelebb magyarnóta-estet rendez a kultúrotthon vezetősége.

ÖTVEN vasúti utazás jutott 1961-ben a *Csehszlovák Szocialista Köztársaság* minden polgárára, közli egy hivatalos statisztika. Eszerint a csehszlovákok gyakrabban utaztak, mint a *franciák, olaszok és amerikaiak.*

— Április 4-e és május eleje tiszteletére vállalták, hogy kétmillió forinttal csökkentik elfekvő anyagkészletüket, az elavult anyagokat pedig előkészítik selejtezésre a Nyugati-pályaudvar T. B. Ép. Főn. anyaggazdálkodási csoportjának dolgozói.

— Új gyorvonati kocsik közlekednek Japánban Tokió és Osaka között. Az utasok a kényelmes pihenés mellett levelet írhatnak, sőt, telefonálhatnak is a robogó vonatban.

MAGYAR ÉS ROMÁN vasutasok a szocialista brigád címért. Curticiban *Pácz József* intéző, forgalmi irányító brigádja elhatározta, hogy megszerzi a *szocialista brigád* címet. Tekintve hogy a nagyforgalmú határállomáson a magyar és román vasutasok közösen oldják meg feladataikat, a brigádszerződést több román vasutas is aláírta.

— Tovább folyik a villamosítás a csehszlovák vasutak fővonalain. Az Usti nad Laben—Strekov—Decin állomások közötti vonalon a közelmúltban adták át az első villamosított szakaszt.

HÚSZNAPOS ünnepi műszakot kezdeményeztek *április 4-e* tiszteletére a *Budapest Balparti Biztosítóberendezési és Fenntartási Főnökség* dolgozói. A *Keleti-pályaudvaron* székelő blokkmesteri szakasz vállalta, hogy terven felül elvégzendő munkával 64 000 forintot takarítanak meg a népgazdaságnak.

— Az ország 45 vasútállomásának éttermében szervez olcsó diétás étkeztetési akciót az Utasellátó. A kiránduló diákoknak pedig 10 forintos árban bőséges diákmenüt szolgálnak fel.

— Háromezer tonna egy óra alatt. A dnyepropetrovszki kohászati üzem gépépítői egy hatalmas berendezést építettek vasúti vagonok kirakására. A gép 200 munkást helyettesít. Alkalmazásával 3000 tonna szenet egy óra alatt lehet kirakni.

★

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Cseh Zoltán Szolnok, Baldizsar Gyula Békéscsaba, Fogarasi Pál, Huszár József, Foki István Budapest, Tóth Tibor Kiskunhalas, Szentgáli István Gyöngyös, Markos József Zalaegerszeg, Totka Károly, dr. Bánkfalvy Gyula, Szilágyi Sándor Szeged, Marosán Pál, Volosinovszki János Debrecen, Várnai László, Leiti Ferenc Pécs, Hunyadi Gábor Bicske, Mural Gáborné Hatvan, Bognár Károly Tapolca, Ferencz Mihály Dombóvár, Pintér Lajos Vácrátót: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Mogyorósi József Miskolc: Verse közlésre nem alkalmas.

Szunyogh László, Czimma János Miskolc: Hozzászólásaikat közölni fogjuk.

★

A Hivatalos Lapból

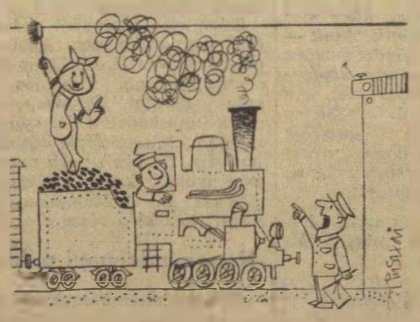
A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

12. számból: 106 101 1962. I 2. B. A munkaközvetítésről szóló rendelkezések megszegésének szabálysértéssé nyilvánítása.

13. számból: Az árukezelési helyek tervszerű kiszolgálásának és a kocsirakományú küldemények rakodási idejének újabb szabályozása.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr u. 41.
Telefon: városi: 424—184, üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII. Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

Villamosított vonal



— Nem engedjük be az állomásra, mert összekormozzák a felső vezetéket.

— Kérem, mi illedelmesen törölgetünk magunk után.

Nehéz a nevelés



— Nézze, ez a huszonnegyedik fegyelmije, mit gondol, mi jöhet ezek után?

— A jubilálás . . .

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. ÁPRILIS 16.

KÖSZÖNTSÜK MUNKASIKEREKKEL AZ MSZMP VIII. KONGRESSZUSÁT!

A Magyar Szocialista Munkáspárt 1962 őszén összeülő VIII. kongresszusának tiszteletére országszerte egyre nagyobb számú munkafelajánlás történik. A magyar dolgozók az 1962. évi tervek maradéktalan teljesítésével, termelékenyebb, gazdaságosabb munkával, az önköltség csökkentésével kívánják köszönteni ezt a nagy jelentőségű tanácskozást, amely összegezi a társadalmi és gazdasági életünkben végbement alapvető változásokat, kijelöli a szocializmus teljes felépítésének közvetlen feladatait.

Hazánkban milliók és köztük a vasutas dolgozók is egyre kézzelfoghatóbban győződnek meg arról, hogy saját boldogulásuk és a közösség még boldogabb jövője elválaszthatatlan a szocializmus építésének sikereitől. Helyeslik a Magyar Szocialista Munkáspárt politikáját, készek azt minden erejükkel követni és támogatni.

Az MSZMP Központi Bizottságának határozatát és a Szakszervezetek Országos Tanácsa kongresszusi versennyel kapcsolatos felhívását megelőzően is, de jórészt ezeket követően a vasúti szolgálati helyeken mind több munkafelajánlás születik a kongresszus tiszteletére. A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége üdvözli a dolgozók kezdeményezését és felhívással fordul minden vasutasdolgozóhoz: minden eddiginél nagyobb lelkesedéssel és odaadással vegyenek részt az egyre jobban kibontakozó kongresszusi munkaversenyben!

Induljon harc a vasúton az 1962. évi szállítási terv teljesítéséért, minden szállításra felkínált árut gyorsan, épségben, a leggazdaságosabban juttassuk el rendeltetési helyére. A verseny kiindulási pontja legyen a tervek ismeretében született, megalapozott, reális vállalás.

Fordítsunk különös figyelmet a vono es vontatott járművek leggazdaságosabb felhasználására, a személy- és tehervonatok menetrend szerinti közlekedtetésére, az üzemeltetési költségek csökkentésére, a minőségi munkára.

Célkitűzéseink valóraváltásának, a kongresszusi verseny sikerének elengedhetetlen feltétele a munka- és üzemszervezésben történő határozott előrelépés, a rejtett tartalékok feltárása, új munkamódszerek alkalmazása, a dolgozók alkotó kezdeményezésének felhasználása, a munka biztonságának a baleseti helyzet nagymérvű javulását elősegítő megteremtése.

Adjon lendületet a kongresszusi verseny az egyre nagyobb tömegeket felölelő szocialista brigádmozgalomnak, a szocialista munkahely, üzemrész, szolgálati hely stb. címért folyó vetélkedésnek.

Az MSZMP Központi Bizottsága kongresszusi zászlóval, illetve oklevéllel tünteti ki a versenyben legjobb eredményt elérő üzemeket, szolgálati helyeket.

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége meg van győződve arról, hogy minden vasutasdolgozó lelkesedéssel csatlakozik a kongresszusi versenyhez. A népgazdaság 1962. évi tervéből a vasútra háruló feladatok maradéktalan teljesítéséért ki-ki a maga munkahelyén a legnagyobb odaadással dolgozik, ezzel is kifejezésre juttatva együttérzését, ragaszkodását a párthoz és a népi hatalomhoz.

Rödönyi Károly s. k.
MÁV vezérigazgatóhelyettes

Szabó Antal s. k.
Vasutasok Szakszervezete főtitkára

A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával való kitüntetésre javasolt szolgálati helyek

Az 1961. évi teljesítmények alapján a vasút területéről az alábbi szolgálati helyeket javasolták a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlajával való kitüntetésre:

1. miskolci csomópont,
2. szegedi csomópont,
3. Dunakeszi Járműjavító ÜV,
4. egri csomópont.



A kellemes tavaszi napsütés már kicsalogatja az utasokat a várótermekből. Ez a két fiatal Hatvan-állomás árkádja alatt sétálgatva tölti el a vonatra várakozás perceit

(Hemző Károly felv.)

A VASÚT ÚJ ÉLÜZEMEI

1961. második felének eredményei alapján az alábbi szolgálati helyek nyerték el az élüzem címet és az ezzel járó pénzjutalmat:

Állomások

Rákosrendező, Tatabánya-felső, Szob, Bp.-Józsefváros, Bp.-Dunapart, Almásfüzitő, Budafok-Háros, Aszód, Bp.-Vizafogó, Miskolc-Gömöri, Gyöngyös, Füzesabony, Sárospatak, Gyékényes, Balatonszentgyörgy, Komló, Murakeresztúr, Szentes, Kelebia, Makó, Szeged-Rókus, Kiskunfélegyháza, Veszprém.

Vontatási Szakszolgálat

Sárospatak Kisvasúti fth. Villamos Felsővezeték Építésvezetőség.

Pályafenntartási és Építési Szakszolgálat

Angyalföldi, Kecskeméti, Szegedi, Kaposvári, Szekszárdi, Váci, Bp.Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség, MÁV Magasépítési Főnökség, MÁV Építési Géptelep Főnökség.

Távközlő és Biztosítóberendezési Szakszolgálat

Bp. Balparti Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség, Szegedi Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség, Szombathelyi Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség, Távközlő Fenntartási Főnökség.

Egyéb szolgálati helyek

Székesfehérvári Járműjavító ÜV, MÁV Autófuvarozási Főnökség, Szolnok Műhelyi Szakszertár.

Az élüzemet elnyert szolgálati helyek valamennyi dolgozójának további eredményes munkát kívánunk!

Vezérigazgatói elismerésben részesülő szolgálati helyek

1961 második félévének eredményei alapján az alábbi szolgálati helyek, illetve üzemi vállalatok részesülnek vezérigazgatói elismerésben:

Budapesti igazgatóság

Hatvan állomás, Bp. Déli pu., Kőbánya-teher, Bodajk, Tokod, Bicske állomás, Dorog fűtőház, Bp. Déli Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, Bp. Keleti Villamos Fenntartási Főnökség, Bp. Ferencvárosi, Hatvan—Salgótarjáni, Szolnoki, Pályafenntartási Főnökség.

Debreceni igazgatóság

Mátészalkai, Nyíregyházi, Debrecen-déli, Debrecen-északi, Kisújszállási Pályafenntartási Főnökség.

Miskolci igazgatóság

Kál-Kápolna, Vámosgyörk, Kazincbarcika, Tiszaszederkény állomás, Ajmiskolci, Sátoraljaújhelyi Pályafenntartási Főnökség.

Pécsi igazgatóság

Siófok állomás, Dombóvári, Nagykanizsai, Dunaújvárosi Pályafenntartási Főnökség.

Szegedi igazgatóság

Baja állomás, Hódmezővásárhelyi, Kiskunhalasi Pályafenntartási Főnökség.

Szombathelyi igazgatóság

Celldömölk állomás. Tapolcai, Zalaegerszegi Pályafenntartási Főnökség.

Egyéb szolgálati helyek

Szolnoki Járműjavító ÜV., MÁV Utasellátó ÜV., Házkezelő Főnökség.

Valamennyi szolgálati hely dolgozójának további jó munkát kívánunk!

Eger csomópont sikerének „titkai"

Kitettek magukért a múlt évben *Eger* csomópont vasutasai. Munkájukkal kiérdemelték a legnagyobb elismerést, *a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajának* városi.

— Nagyon örülök, hogy nemcsak a kocsi lett élüzem, hanem a ló is — mondta tréfás képletességgel *Magyar János*, fűtőházfőnök, amikor eredményeikről érdeklődtünk.

— Szerintünk a csomóponti értékelés jó módszer. Azelőtt ha élüzem lett az állomás, és mi lemaradtunk, így mondták az emberek: no lám, a kocsi lehagyta a lovat!

Amikor az egri vasutasok sikerének titkait fürkésztük, az első tényező, amelyre felhívták figyelmünket, az állomás és a fűtőház dolgozóinak zavartalan együttműködése volt. Egerbe nem jár *„idegen"* mozdony. *Füzesabonyból* az egri gépek hordják fel a szerelvényeket és viszik tovább *Putnok* felé a kanyargós hegyi pályán.

1000 t megtakarított szén

Mintaszerű a fűtőház dolgozóinak munkaversenye, s az a nyilvánosság is, amely ezt a versenyt kíséri. *Takács István* számviteli vezető, a szakszervezeti bizottság titkára elmondotta, hogy korábban pontozásos verseny volt náluk. Bonyolultsága miatt ezt nem értették az emberek, de nem is volt úgy reális az értékelés. Tavalyelőtt kezdtek rátérni a konkrét versenyre. A versenyben öt feltételt értékelnek: a tervszerű szénmegtakarítást, a 100 etkm-re eső teljesítményt, a balesetmentességet, a kazán belső tisztaságát és a mozdony külső tisztaságát. — Ennek alapján minden mozdonyvezető és fűtő jól meg tudja állapítani, hol kell javítani munkáján.

S az eredmények: *a szénmegtakarékossági tervet 114,2 százalékra teljesítették.* Ezzel több mint 4000 tonna szenet megtakarítottak. *Egy év alatt 5 tonnával nőtt náluk a tehervonatok átlagos terhelése.* Önköltségüket 3,2 százalékkal csökkentették. Vonatközlekedési balesetük nem volt.

— Dolgozóink teljesítménye kétszeresen értékes, hiszen nehéz körülmények között dolgozunk — mondotta *Bán László*, a fűtőház mérnöke. *— Fűtőházunk tulajdonképpen csak elvileg létezik. Fiókműhelyünkben csak egy gép számára van hely, ott végezzük a kerékcseréket és a legfontosabb javításokat. Gépeinket egyébként a szabadban tartjuk, még a mosóhelyünk is fedetlen.*

Ilyen nehéz körülmények között is kiváló eredményeket érnek el az egri mozdonyvezetők és fűtők. *Szegedi István* mozdonyvezető és *Árvai Tóth Sándor* fűtő 84 tonna szenet, *Szecskó László* mozdonyvezető és *Rózsa Bertalan* fűtő 80 tonna szenet, *Sipeki József* mozdonyvezető és *Mezei Miklós* fűtő 73 tonna szenet takarított meg a múlt félév során. Az olyan kiváló dolgozóknak is nagy részük van a sikerben, mint *Csáki Mihály* előfűtő (érdemes vasutas) és *Baráz Péter* fiókműhelyi művezető.

Egy igazolatlan mulasztás

Az állomáson is nagy örömet okozott a versenyben elért kiváló eredmény. *Simon Mihály* állomásfőnök szívesen beszél a végzett munkáról.

— Eger állomás valamennyi dolgozójának része van az eredményben — mondotta. *— Fegyelmezetten dolgoztunk. Erről csak ennyit, hogy a 204 vonatkísérőnél tavaly egész évben csak egy nap igazolatlan mulasztás fordult elő. Fegyelmi ügyeink, tárgyi baleseteink nem voltak. Csak a raktári dolgozóknál történt kisebb sérülés.*

— Itt talán másféle emberek vannak, mint a többi állomáson? — tettük fel a kérdést.

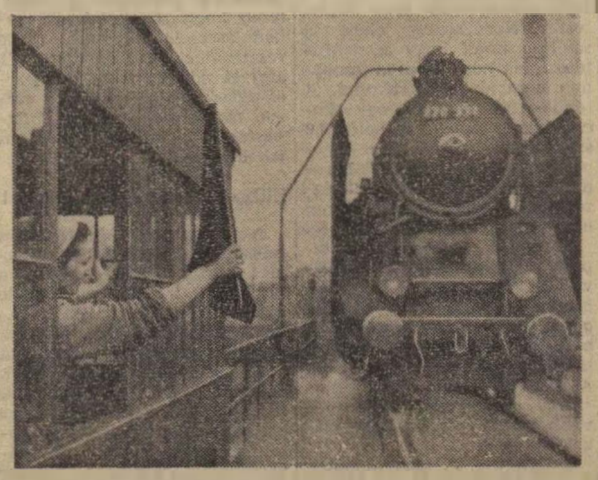
— Dehogy. Csak arról van szó, hogy vasutasaink ragaszkodnak Egerhez. Rájöttem arra is, hogy az emberséges szó jobban hat, mint a legnagyobb szigorúság.

Az állomáson hat brigád versenyez a szocialista cím elnyeréséért. A legjobb eredményt *Szabó Lajos* forgalmista szocialista brigádja érte el. A többiekre sincs panasz.

Eleinte sok baj volt a kocsitartózkodással. A szállító felek nehezen értették meg, miért kell éjszaka és vasárnap is rakodni. *Káli Ottó* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes mégis meggyőzte őket arról, hogy helyesebb, ha elkerülik a kocsiállás-pénzek fizetését...

Eger csomópont dolgozói számos nehézséget leküzdve érték el kiváló eredményüket és mutattak jó példát sok hasonló középállomás és fűtőház dolgozói számára.

Lőrincz János



Hegedüs Istvánné a Hámán Kató Fűtőház dolgozója 10 éve kezeli nagy szakértelemmel a fűtőház egyik mozdonyfordítóját. Felettesei elismeréssel beszélnek Hegedüsné pontosságáról, fegyelmezett, jó munkájáról

Május 27-től Sturovo lesz a magyar—csehszlovák közös határállomás

A közelmúltban a MÁV és a csehszlovák vasút forgalmi szakemberei *Sturovon* jöttek össze tanácskozásra, hogy megtárgyalják a személyszállító vonatok közös határkezelésének bevezetésével járó tennivalókat. Ismeretes ugyanis, hogy a május 27-től életbe lépő új menetrenddel egy időben Sturovo lesz a magyar—csehszlovák közös határállomás.

— Mit jelent ez a gyakorlatban — kérdeztük *Császár László*tól, a 8. szakosztály helyettes vezetőjétől.

— A Szobnál ki- és belépő nemzetközi gyorsvonatok eddig menetrend szerint 60 percet tartózkodtak Szob állomáson — mondotta —. *Ez az új menetrend életbelépésével megszűnik. A vonatok Szobon mindössze egy percet tartózkodnak forgalmi okokból. A műszaki, a kereskedelmi, a postai, az állat- és növényegészségügyi, valamint az útlevél- és vámvizsgálattal kapcsolatos feladatokat Sturovon végzik el.*

— A közös határállomásvizsgálat bizonyára fokozottabb felelősséget, az eddiginél jóval szorosabb együttműködést kíván a két baráti állam vasutasaitól, útlevél- és vámkezelő szerveitől.

— Feltétlenül. A magyar vasutasoknak például meg kell szervezni a határkezelés párhuzamos végzésének technológiáját. A nemzetközi gyorsvonatokat továbbító mozdony- és vonatszemélyzetnek pedig el kell sajátítani a CSD vasút eltérő forgalmi és jelzési utasításait. A kilépő vonatokat ugyanis a magyar személyzet egészen Sturovoig viszi és a belépőket is onnan továbbítják Budapestig.

A MÁV és a CSD forgalmi szakemberei a már működő közös határállomások tapasztalatait is felhasználva, lelkiismeretes munkával készülnek a sturovoi közös határállomás megnyitására. Érthető, hiszen ez az intézkedés is azt a nemes célt szolgálja, hogy a baráti országokból hazánkon áthaladó nemzetközi gyorsvonatok menetideje tovább csökkenjen. Mint megtudtuk, a Balt-Orient expressz menetideje például 50 perccel rövidül hazánk területét az új menetrend életbelépésével.

— vi —

A megbecsült munka jutalmául

Az idén tizenkettedszer ünnepeljük a vasutasok napját. Ilyenkor nem marad el a munka jutalma, a legjobbak kitüntetése sem. *Eddig 1325 vasutas részesült kormánykitüntetésben, 3320 kiváló, illetve érdemes vasutas kitüntetésben.*

Ahol előrelátó, tervszerű munkát végeznek, már előjegyzésben vannak azok a dolgozók, akiket az idei vasutasnapra kitüntetésre javasolnak. Könnyű a dolguk azoknak a szolgálati főnököknek, akik munka közben szerzett tapasztalataik alapján ismerik azokat, akik méltók az elismerésre. Az ilyen alapon készített javaslatok tükrözik a végzett munka eredményességét, megegyeznek a mozgalmi szervek véleményével.

Előrelátó, tervszerű munkával már jórészt elkészültek a javaslatok a vasutasnapi kitüntetésekre a *debreceni* és a *szegedi* igazgatóságon. A szegediek a 35 javaslatból 28-at már az illetékes párt- és szakszervezeti szervekkel is megbeszéltek.

Nem véletlen ez, hiszen a dolgozókkal való törődés, munkájuk figyelemmel kísérése a szegedi igazgatóság termelési eredményeiben is tükröződik. A múlt évben végzett eredményes munka alapján négy csomópont és tizennégy szolgálati hely dolgozói részesültek élüzem-kitüntetésben, 16 szolgálati hely vezérigazgatói, 28 pedig igazgatói elismerést kapott. 1150 dolgozó nyerte el a kiváló dolgozó címet és 40 kapott kitüntetést a vasutasnapon.

Az igazgatóság vezetősége félévenként értékeli a személyzeti munka tapasztalatait. Ezeken az értekezleteken nagy gondot fordítanak az emberekkel való céltudatos foglalkozásra.

Olyan területeken, ahol ezt a munkát elhanyagolják, menet közben nem nézik, hogy ki hogyan dolgozik, ahol a vezetők keveset járnak a dolgozók között, ott a javaslattétel nem mindenkor esik a legjobbakra. Ennek eredője, hogy a kiemelkedő munkát végző dolgozó nem látja a kellő elismerést, elkedvetlenedik, ez pedig kihat a további munka eredményességére.

A felgyülemlett igazságtalanságok közönyössé teszik a dolgozókat. Sajnos ilyenekre is nem egy példa akad. Ahol ilyen szűklátókörűség tapasztalható, ott rossz a vezetési módszer, a vezető nem támaszkodik a dolgozókra.

Nem jó hatást vált ki az sem, ha több embert terjesztenek fel kitüntetésre, mint amennyinek kitüntetésére mód van. Egyes helyeken gyakorlattá vált, hogy ahány szerv kezén keresztülmegy a javaslat, *„biztosítás"* céljából újabb nevekkel toldják meg a javaslatokat. Az ilyen esetekből adódik azután, hogy szinte ugyanannyi embernél vált ki csalódást, ellenkező hatást, mint örömet. Ez annál is inkább úgy van, mert szinte mindenki előre tudja, hogy személyével ilyen vonatkozásban foglalkoztak. De ezen túlmenően a feleslegesen elkészített javaslatokkal munkaidőt pazarolnak, szükségtelen tárgyalások folynak le, s visszakerül a javaslattevőkhöz az indoklással: *„keret hiánya miatt kimaradt"*.

Fentiek arra figyelmeztetnek,

hogy a vezetők annyi kitüntetésre tegyenek javaslatot, mint amennyit tőlük kértek.

Ezzel sok kellemetlen érzéstől, csalódástól kíméljük meg a dolgozókat. Mindezek arra is figyelmeztetnek, hogy a javaslatok elkészítésére több figyelmet fordítsunk.

A javaslatnak tükrözni kell a dolgozó egész évi munkáját, magatartását, példamutatását, a közösséghez való viszonyát stb. Ha alapos, sokoldalú elemzéssel dolgozunk, akkor biztosítva van, hogy valóban az arra érdemesek kapják a kitüntetést. A nem kellő indoklás miatt esetleg olyan dolgozónak marad el a kitüntetése, aki érdemesebb arra, mint akinek esetleg gyengébb teljesítménye mellett alaposabb az indoklása. Ezért

nagy gondot fordítsunk az adatok pontossága mellett a tevékenység indoklására. Ne maradjon ki semmi döntő szempont,

mert a felsőbb szervek csak a véleményezés alapján tudnak dönteni, amelynek hiányossági pótlására legtöbbször nem jut idő.

Tükröződjön a javaslatokban a férfi, nő, szellemi és fizikai dolgozó vezető és beosztott, valamint a párttagok és pártonkívüliek helyes aránya is. Természetesen legfontosabb szempont az, hogy ki hogyan állta meg a helyét a munkában. Igaz, hogy felelősségteljesen nem egyszerű dolog különbséget tenni az emberek között. Ilyen vonatkozásban csak olyan vezető tud eligazodni, aki állandóan kapcsolatot tart a dolgozókkal, amelyet a pártnak a munkásosztály helyzetével való foglalkozást leszögező határozata is előír.

Feltétlenül biztosítani kell, hogy ne a „jó kapcsolatok" révén, hanem valós érdemeik alapján jussanak a dolgozók kitüntetéshez.

Szükséges megemlíteni, hiszen állandóan visszatérő jelenség, hogy a párttagok és pártonkívüliek arányszámának megállapításánál éppen ellenkező a helyzet, mint a vasút összdolgozóinak összetétele. Ahol ezt figyelmen kívül hagyják, vétenek a párt szövetségi politikája ellen. Pedig a javaslattevők nagyon jól tudják, hogy

pártunk politikai befolyása, tömegkapcsolata nagymértékben függ a helyesen értelmezett szövetségi politikától.

Ez a politika párttagságunk és népünk döntő többségének véleményével találkozott. A megvalósításáért folyó harc a párt politikájával való egyetértést, a rendszerhez való hűséget jelenti. Sajnos a párttagok egy részénél még megtalálható a kellő megértés hiánya.

A múlt évi, de már az idei kitüntetések felterjesztésénél is találkoztunk olyan pártszervezetekkel, akik csak a párttagok javaslatát akarták elfogadni. A *záhonyi* üzemi pártbizottság volt titkára például mereven elzárkózott a pártonkívüliek javasolásától. A párt megyei bizottságának közbelépésére volt szükség, hogy a helytelen nézetén változtasson. A *kiskúnfélegyházi* állomás párttitkára sem akar megbarátkozni azzal a gondolattal, hogy pártonkívülieket javasoljanak kitüntetésre. Véleménye szerint kitüntetésre méltó pártonkívüli nincs, holott az állomás dolgozóinak 80 százaléka nem tagja a pártnak.

Lehetne még idézni több olyan helyet, ahol a pártonkívülieket arányszámuknak megfelelően nem veszik figyelembe. De nem ez a lényeg, hanem az, hogy a párttagok és főképp a funkcionáriusok, akik ilyen vonatkozásban nem érzik magukra nézve kötelezőnek a VII. pártkongresszus határozatát, amely nyomatékosan aláhúzta, hogy a szocializmus építését *„csak"* kommunistákkal nem lehet megoldani. Az MSZMP Központi Bizottsága politikájának végrehajtásában mindenkor a tömegekre támaszkodik. Ezért vázolta a kongresszus azt az utat, amelyen a párttagoknak kötelességük haladni. Ha arról valaki letér, az a párt politikájától is eltér.

Dobó István

BECSÜLETESSÉGBŐL KITŰNŐ

A debreceni járműjavító tanműhelyében bátran alkalmazzák a nevelés új módszereit. A legutóbbi fizetési napon például bevezették az „önkiszolgáló" fizetési rendszert.

A tanulóknak járó ösztöndíjat a bérjegyzékkel együtt letették a tanműhely egyik asztalára. Minden tanuló pontosan annyi pénz vett el az asztalról, amennyit tanulmányi eredményei alapján megérdemelt.

Igaza lett Tajti Sándor és Carbóczi Zoltán szakoktatóknak, Fórizs János tanműhelyvezetőknek, akik ezt az „önkiszolgáló" fizetést javasolták: a tanműhely fiatalja kitűnőre vizsgáztak becsületességből.

Volosinovszki János
Debrecen

A felelősségérzet tudatában

Április 11-én a szakszervezet *Hajdu-Bihar megyei* bizottságának küldöttértekezletén — amelyet Debrecen állomás új felvételi épületének nagy oktatótermében tartottak — 124 küldött jelent meg.

Felelősségérzetet bizonyított minden elhangzott szó. Felelősségérzetet azért, hogy ez a küldöttértekezlet is a szakszervezeti munka eredményességét segítse elő.

Lovász Imrének, a megyei bizottság titkárának beszámolóját tökéletesen egészítették ki a felszólalások. Újabb két év feladatait szabták meg az értekezlet részvevői.

Kovács János, az Északi Pályafenntartási Főnökség küldötte többek között elmondta:

— Április 1-től a pályafenntartás újabb nyolc szolgálati helyén tértek át a 24/24-ről a 12/24-re.

Sok szó esett arról, hogy az elmúlt évben emelkedett a balesetek száma a vasútnál. Nem így volt ez azokon a szolgálati helyeken, amelyeken a munkavédelmi őrségek jól látták el feladatukat. *Marosán Pál*, a debreceni fűtőház szb-titkárának felszólalása is ezt mutatta.

— 1960-ban a fűtőháznál 60 baleset fordult elő, és 1126 munkanap esett ki. Tavaly viszont az évi 44 balesetnek 662 munkanap-kiesés volt a következménye. A debreceni fűtőháznál országos viszonylatban elsőként alakították meg a munkavédelmi őrségeket. Az aktivisták rendszeresen beszélgettek a dolgozókkal, s így érték el, hogy a balesetek megelőzése társadalmi üggyé lett.

Demecs Lajos, Ohat-Pusztakócs állomás küldötte elmondta, miként segítettek a helyi szakszervezeti bizottságnak a megyei bizottság társadalmi aktivistái a régen vajudó problémákat megoldani. Azóta hat szolgálati hely, hat brigád küzd a szocialista brigád címért, illetve két brigád már el is nyerte a címet. Kérte, hogy hasonló módon segítsék a kis állomások szakszervezeti bizottságát a jövőben is.

Csiki Lajos, a Debreceni Járműjavító dolgozóinak küldötte — aki már tíz éve országgyűlési képviselő —, arról beszélt, hogy az őszinteség mindennél fontosabb a mozgalmi munkában.

A Vasutas Szakszervezet központi vezetőségének üdvözletét *Végh Lajos* elvtárs, a szakszervezet elnöke tolmácsolta, a Hajdu-Bihar megyei Pártbizottság nevében *Nagy János* elvtárs, a Szakszervezetek Megyei Tanácsa részéről *Basa Imre* elvtárs üdvözölte a küldöttértekezletet.



Cegléd állomás áruraktárában dolgozik Farkas Miklós brigádja. Az állomásfőnök kereskedelmi helyettese úgy vélekedett róluk, hogy az áruk ki- és berakása mellett, a raktárnoki teendők ellátására is képesek. A képen dohányáru kirakását végzik

NEMZETKÖZI *élet*

ÁTSZERVEZIK AZ ANGOL VASUTAKAT

Dr. Richard Beaching, az Angol Közlekedési Bizottság elnöke a közelmúltban tartott beszédében bejelentette, hogy az angol vasutak átszervezésével kapcsolatban „igen drasztikus változások" lesznek mind a fő, mind a szárnyvonalakon.

Az Angol Gyárosok Országos Egyesületének gyűlésén mondotta ezt és a következőket:

A vasutak igen fontos részét képezik az ország gazdasági életének. A jelenlegi helyzet nem teszi lehetővé, hogy szentimentálisak vagy múltba révedezők legyünk. Úgy kell irányítanunk a vasút munkáját, hogy ott segítsen, ahol erre szükség van. Felül kell vizsgálnunk, hogy hol van szükség vasútra, figyelembe véve természetesen a lakosság fizetőképességét.

Dr. Beaching elmondotta, hogy Angliában a vasút kapacitása nincs kihasználva, a szárnyvonalakon pedig kisebb a forgalom, mint volt a múlt században.

— *Éppen ezért* — mondotta —, *addig nem tudunk a vasutaknál rendet teremteni, amíg néhány jelentős változtatást nem eszközölünk. Az átszervezés olyan lesz, mint egy nagyon fájó, de szükséges sebészeti beavatkozás. Nemcsak a szárnyvonalakra terjed majd ki, hanem az egész vasúti hálózatra. Igen sok olyan vonalunk van, amelynek fenntartása nem kifizetődő, s ezért ezek jelentős részét meg kell szüntetni.*

Dr. Beaching elmondotta, hogy az utasszállítás a direkt kiadáshoz viszonyítva a múlt évben 40 millió font veszteséget jelentett. Nem lenne baj, ha ez a 40 millió font ráfizetés óriási utasforgalom esetén érné az Angol Vasutakat. De sajnos, a vasúti utasforgalom igen csekély.

Az utasszállítás csökkentésével és a szárnyvonalak beszüntetésével egyidőben Angliában növelni fogják a vasutak teherforgalmát. Ezt is úgy, hogy a felszabaduló kocsiállományt a nagy ipari gócpontokat összekötő fővonalakra irányítják át.

Figyelembe véve azt, hogy dr. Beaching beszéde az Angol Gyárosok Országos Egyesületének gyűlésén hangzott el, a fentieket összegezve az angol vasutak átszervezése azt jelenti, hogy jelentősen csökkenfik az utasszállítást, mivel ez nem kifizetődő és fokozottan átállnak a teherszállításra, az angol gyárak termékeinek továbbítására.

Automata mozdonyvezető

A Moszkva-Klin októberi vasútvonalon már hosszabb ideje közlekednek olyan villamos vonatok, amelyek utasok helyett ma még homokzsákokat szállítanak. Annak ellenére, hogy ezeket a szerelvényeket automata mozdonyvezető irányítja, minden esetben a grafikon szerint futottak be az állomásokra és a kijelölt megállók peronjainál rendesen álltak meg. *A vezető nélküli villamos mozdonyokat a Szovjetunió Tudományos Kísérleti Intézetében dolgozták ki.* Jelenleg további kísérletezések folynak és a tervek szerint a jövőben az automata mozdonyvezetővel közlekedő villanyvonatok már embereket is fognak majd szállítani.

A küldöttek nyíltan beszéltek

Április 6-án, pénteken a budapesti igazgatóság kultúrtermében tartotta küldöttközgyűlését szakszervezetünk legfiatalabb középszerve, a Pest-Nógrád megyei bizottság. *Hontvári József*, a megyei bizottság titkára háromnegyed év munkájáról adott számot a közgyűlésnek. Mint az a beszámolóból is kitűnt, a megyei bizottság ez alatt a rövid idő alatt is nagy utat tett meg. A két megye vasúti szolgálati helyein eredményesebben dolgoznak a szakszervezeti bizottságok, ami maga után vonta a szervezettség javulását és a szocialista munkaverseny fellendülését.

A tartalmas, mindenre kiterjedő beszámoló után a vita is élénk volt. A felszólalók nem hangoztattak nagy szólamokat. A szolgálati helyek küldöttei nyíltan, őszintén beszéltek.

Révai Sándor, a Dunakeszi Járműjavító küldötte elmondotta, hogy üzemükben 1960-hoz viszonyítva 7%-kal nőtt a szervezett dolgozók száma. Ez a növekedés elsősorban a szakszervezeti aktívák jó munkájának tulajdonítható. Ezután büszkén beszélt azokról a termelési eredményekről, amelyeket 1961-ben értek el.

Szász József Veresegyház állomás küldötte felvetette, hogy Erdőskert megállóhelyen még ma is 24/24-ben teljesítenek szolgálatot a dolgozók, pedig ennek megszüntetését egy ízben már írásban is elrendelte a budapesti igazgatóság. Ezután a szadai pályamesteri szakasz dolgozóinak nem megfelelő munkásszállására hívta fel a figyelmet.

Kanyó István, a salgótarjáni fűtőház műhelybizottságának titkára arról beszélt hogy a mozgalmi szervek véleményét nem kérik ki a szolgálati vezetők.

A vitában tizenheten szólaltak fel, köztük *Gróf József* elvtárs, szakszervezetünk titkára, *Szojka Irén*, a Nógrád megyei és *Sipos Ferenc*, a Pest megyei SZMT titkára. A felsőbb szervek képviselői hasznos útravalót adtak az újonnan megválasztott megyei bizottságnak.

Megválasztották az új budapesti bizottságot

Április 5-én, reggel 8 órakor kezdődött a budapesti bizottság küldöttértekezlete az *Északi Járműjavító* kultúrtermében.

Az értekezletet *Pálmai István*, a budapesti bizottság elnöke nyitotta meg. Tartalmas bevezető után adta át a szót *Parti József* titkárnak, aki a budapesti bizottság nevében számolt be az utóbbi két évben végzett munkáról.

— *A munkásosztály hatalmának erősítése érdekében tovább erősítettük sorainkat és jelenleg a budapesti vasutasdolgozók 93,2 százaléka tagja a Vasutasok Szakszervezetének.* — Kezdte beszámolóját Parti elvtárs, majd rátért a gazdasági kérdések elemzésére.

A budapesti igazgatósághoz tartozó dolgozók 1961-ben, az előző évhez viszonyítva 4,6 százalékkal több árut szállítottak. Nehézséget jelent a szállításoknál, hogy a szállító felek hét végén és ünnepnap nem akarnak rakodni. A többletszállítást az egy kocsira eső átlagos terhelés 4,9 százalékos növelésével bonyolították le. Így 7531 vonat közlekedése vált szükségtelenné, s ezzel jelentékenyen növekedett a termelékenység.

A menetrendszerűségben tapasztalt hiányosságokról szólva elmondta, hogy *novemberben 419 vonat indult késve a gépek késői kijárása miatt.* A budapesti állomásokon naponta 290 ezer utas fordul meg. A személyvonatok menetrendszerűsége a múlt évben tovább javult és átlag 94,2 százalékos volt.

Megtudtuk a beszámolóból, hogy több, mint 10 000 vasutas vesz részt a szocialista brigádok versenyében. Arra is felhívott a beszámoló, hogy nem helyes megfeledkezni a többi versenyformákról, *hisz a vasutasok 80 százaléka még nem vesz részt a szocialista brigádversenyben.* Számukra a munkabrigádok és az egyének versengése, valamint a szakma ifjú mestere mozgalom jól megfelel az eredmények növeléséhez.

Megszűnt a 24/24 órás szolgálat

Jelentős eredmény, hogy a budapesti igazgatóság területén is megszűnt a 24/24 oras szolgálat és több szolgálati helyen már sikerült megvalósítani a közbeváltó rendszert. A forgalmi utazó személyzet havi munkaideje 270 óráról 221 órára csökkent. Tavaly 3060 budapesti vasutas részesült szakszervezeti üdültetésben. A kultúrnevelési munkáról elmondta a beszámoló, hogy 15 munkás- és szabadakadémia működik 1300 részvevővel. Két év alatt 11 ezerrel nőtt az ismeretterjesztő előadások hallgatóinak száma. 1800 vasutas tanul Budapesten a dolgozók általános iskolájában.

Előzzük meg a baleseteket

A beszámolót követő vita felszólalói egyetértettek a végzett munka értékelésével és a határozat tartalmával is, de igyekeztek saját véleményükkel bővíteni azt. *Eigl Róbert*, az építési főnökség szb-titkára a főnökség bérproblémáinak megoldásához kért segítséget. *Király János*, a budapesti igazgatóság szb-titkára rámutatott arra, hogy sok munkaversennyel foglalkozó reszortos sem ismeri még eléggé az 1022-es rendeletet. A szakszervezet aktivistáinak több határozottsággal kell foglalkozniuk a dolgozók ügyeivel. Kérte, hogy lehetőség szerint bővítsék a családi üdülés kereteit.

Szabó Antal elvtárs, szakszervezetünk főtitkára, felszólalásában az elnökség és a központi vezetőség nevében üdvözölte a küldöttértekezletet. Rámutatott, hogy szakszervezetünk életében milyen fontos a budapesti szervezetek munkája. Részletesen szólt arról is, mit kell tennünk a nép jólétének emeléséért. Biztosítsuk a gyors és pontos vasúti szállítást, dolgozzunk termelékenyebben, gazdaságosabban. A legmesszebbmenőkig segítsük elő a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását. Hangsúlyozta, hogy keményebben kell foglalkozni a balesetek megelőzésével, hisz az idén már hét vasutast ért munka közben halálos kimenetelű baleset. *Szigorúan fel kell lépni a hanyagokkal szemben, akik nem tartják kötelességüknek az óvórendszabályok betartását.*

A lakáskérdésről szólva elmondta Szabó elvtárs, hogy 1961-ben a vasutasok országos viszonylatban 61 millió forintos OTP-kölcsönnel a legnagyobb részt vállalták a lakásépítésből. Elmondotta, hogy a jövőben a vasút hatékonyabb segítséget fog adni dolgozói lakásgondjainak megoldásához. Felhívta a figyelmet arra, hogy most, az szb-választások befejezése után a legfontosabb szervezeti teendő a bizalmiak munkájának segítése.

Tartalmas vita után elfogadták a határozati javaslatot, majd a küldöttek megválasztották a 39 tagú budapesti bizottságot, a számvizsgáló bizottságot; valamint küldötteket választottak a Szakszervezetek Budapesti Tanácsának választó küldöttértekezletére

L—cz.

LENINRE EMLÉKEZÜNK

Április 22-én Lenin születésének 92. évfordulójára emlékszik a haladó emberiség. Ma már nincsen a földkerekség legtávolabbi pontján sem olyan hely, ahová el ne jutott volna Lenin neve és tanítása. Lenin eszméi valósulnak meg a szocializmus országainak állandóan szélesedő táborában, az ő neve és dicső eszméi lelkesítik, vezérlik a világ dolgozóit a békéért és a szocializmusért, az emberiség jobb jövőjéért vívott harcban.

A lenini életmű legjellemzőbb vonása az alkotó elméleti gondolkodás és a gyakorlati átalakító tevékenység szoros egysége. Lenin nemcsak követője, hanem továbbfejlesztője és folytatója Marx tanításainak. A marxizmus—leninizmus elnevezés pontosan kifejezi, hogy Lenin milyen óriási mértékben járult hozzá a marxizmus továbbfejlesztéséhez.

A lenini életműnek ez a ma is teljes értékű hagyatéka: az elmélet és gyakorlat egysége — a kommunista és munkáspártok tevékenységének vezérfonala.

Korunkban a szocializmus gyakorlati sikerei lenyűgöző méreteket öltenek és eddig nem ismert, új forradalmi, gyakorlati feladatok kerülnek napirendre. Mind a saját tapasztalataink, mind a nemzetközi munkásmozgalom tapasztalatai arra tanítanak, hogy a nehézségek, kudarcok a legtöbbször akkor keletkeznek, ha eltérnek a marxi—lenini elmélet és forradalmi gyakorlat egységének követelményétől.

A marxista—leninista pártok a mai kor folyamatainak elemzésekor a lenini elvekből indulnak ki, abból, amit főbb vonásaiban Lenin zseniálisan előrelátott: „a kapitalizmus-



nak és a kapitalizmus maradványainak megsemmisítése a kommunista rendszer alapjainak lerakása, a világtörténelem most megkezdődött új korszakának a tartalma".

Korunk új feltételei között a demokratikus és szocialista átalakulásért folytatott harc kölcsönös viszonyát az jellemzi, hogy a demokratikus és szocialista mozgalmak közel kerültek egymáshoz.

A demokratikus népi mozgalmak szorosan összefonódnak a szocializmusért folytatott harccal. A különböző társadalmi rendszerű államok békés egymás mellett élésének megvalósítása az agresszív háborús törekvések leleplezése, visszaszorítása, a gyarmati rendszer felszámolása, a nemzeti függetlenség biztosítása mindinkább a politikai mozgalmak központi kérdésévé válik.

A marxizmus—leninizmus gazdagítása, állandó továbbfejlesztése szükségessé teszi a Leninre hivatkozó, de a lenini alkotó gondolkodástól idegen, dogmatikus, szektás nézetek elleni kérlelhetetlen harcot. Annál is inkább, mivel a dogmatikus, szektás nézetek lebecsülik a demokratikus mozgalmak jelentőségét és lehetőségeit az imperializmus rendszeréből fakadó háborús törekvések felszámolásában. A dogmatizmus mereven elválasztja a demokratikus mozgalmakat a szocialista forradalom feladataitól és ezzel — más módon ugyan, mint a revizionizmus —, akadályozza a szocialista forradalom megvalósítását, mert elszigeteli a szocialista forradalom erőit, gyengíti a kommunista pártok tömegbefolyását és szűkíti a munkásosztálynak más osztályokkal való szövetségét.

Lenin eszméinek és felbecsülhetetlen tevékenységének hatása az emberiségre szinte felmérhetetlen. A dolgozó tömegek, az egyszerű munkások és a szellemi élet képviselői egyaránt Leninben látják mozgalmuk legkiválóbb vonásainak megtestesülését. A proletariátus béketörekvései és eszméi is Lenin tanításaiban fejeződnek ki a legkézzelfoghatóbban.

Az ő lángelméje világítja meg ma is a szocializmus és a kommunizmus győzelmes útját a kapitalista igától megszabadult népek számára. Lenin eszmei hagyatéka legyőzhetetlen fegyvert jelent a még elnyomottak, a szabadságukért, függetlenségük kivívásáért küzdő népek harcában.

A Szakszervezeti Világszövetség felhívása a világ dolgozóihoz

A Szakszervezeti Világszövetség felhívást intézett a világ valamennyi dolgozójához a közelgő május elseje alkalmából.

Az ünnep alkalmából az SZVSZ forró üdvözletét küldi mindazoknak, akik a földgolyó egyarmadán sikeresen építik a szocialista társadalmat.

A Szakszervezeti Világszövetség üdvözli azoknak a dolgozóknak a millióit, akik fegyvert fogtak a szabadság és a nemzeti függetlenség védelméért és az algériai, valamint kubai dolgozókhoz hasonlóan, döntő győzelmet aratnak a gyarmati, illetve imperialista uralom felett.

Az SZVSZ támogatásáról biztosítja a tőkés országok munkásosztályát, amely elszántan harcol a háború és a kizsákmányolás politikája ellen.

A Szakszervezeti Világszövetség május elseje alkalmából felhívja a dolgozókat, harcoljanak a békéért, az általános és ellenőrzött leszerelésért, az atomkísérletek azonnali megszüntetéséért, a gyarmati rendszer felszámolásáért, a nyugat-német és japán militarizmus ellen, a német békeszerződés aláírásáért, a nyugat-berlini helyzet rendezéséért, a boldogabb életért és a demokratikus jogok tiszteletben tartásáért.

A nemzetközi munkásosztály az összes haladó erőkkel egységfrontba lépve, képes arra, hogy megoldja az emberiség legégetőbb problémáit. A háború többé nem elkerülhetetlen — fejeződik be az SZVSZ felhívása.

Miért nem teljesítik vállalásukat?

Tiszaszederkény állomáson két éve alakult három brigád és kezdett versenyt a szocialista cím elnyeréséért. Eddig ez egyiknek sem sikerült.

Nem azért van ez, mintha rosszak volnának az eredményeink. Állomásunk a legjobbak közé tartozik. 1960-ban és 1961-ben is élüzemek voltunk. A szakmai és politikai nevelésben is szép eredményeink vannak. A múlt év őszén például 45 dolgozó jelentkezett a politikai oktatásra.

Sajnos, a brigádokban mindig akad valaki, aki nem tesz eleget a kollektíva vállalásából reá háruló résznek. Vannak például KISZ-fiatalok, akik nem teljesítik a nyolc általános elvégzésére tett igéretüket. Az szb eddig csak a munkaeredményeket kísérte figyelemmel és egyénileg nem foglalkozott azokkal a dolgozókkal, akik miatt nem kapta meg a kitüntető címet a brigád. Hiba, hogy nem tartanak rendszeresen brigádértekezletet, s háttérbe szorult a mozgalom embert formáló hatása.

Szükséges, hogy megtegyük, amit eddig elmulasztottunk, hiszen a brigádok mozgalma eddig állomásunkon szép eredményekre vezetett.

Póka Miklós
Tiszaszederkény

Az egyeztető bizottságok gyakorlatából

A dombóvári pályafenntartási főnökség létszámába tartozó K. A.-t és négy társát a pécsi igazgatóság II. osztálya 1961. november 27-től 1961. december 18-ig terjedő időre „ideiglenesen" a dombóvári építési főnökség létszámába helyezték át.

K. A. és társai valamennyien kőműves szakmunkások. Személyi órabérük 7.10—7.30 forint között volt megállapítva. Az építési főnökség területén teljesítménybérezés van. Eszerint számolták el K. A.-t és négy társát is, mint kőműveseket. A főnökség azonban a kőművesek mellé nem biztosította a szükséges segédmunkás létszámot, s így a szakmunkásoknak kellett a segédmunkások teendőit is — mint írják „önkiszolgáló" módon — elvégezni. Ebből kifolyólag keresetük jelentősen csökkent.

Sérelmükkel a pécsi igazgatóság elsőfokú egyeztető bizottsága foglalkozott. „Szavazategyenlőség" miatt az elsőfokú egyeztető bizottság határozatot nem tudott, s így került az ügy a II. fokú egyeztető bizottság elé.

A II. fokú egyeztető bizottság az ügy vizsgálata során megállapította, hogy K. A. és társai áthelyezésénél törvénysértés történt. Az Mt 133. §-ának végrehajtását szabályozó V. R. 96. § (7). bekezdése szerint ugyanis „ideiglenes" áthelyezést csak katonai szolgálatra bevonult, betegállományban levő, vagy illetménynélküli szabadságra távozott központi szolgálatban levő dolgozó helyettesítésére, meghatározott időre lehet foganatosítani.

K. A. és társainak törvénysértő „ideiglenes" áthelyezését a II. fokú egyeztető bizottság érdemi határozatában hatályon kívül helyezte és ebből eredően elrendelte az ideiglenes áthelyezés következtében előállott anyagi hátrányuk rendezését. A dombóvári építési főnökségnél ledolgozott idejüket személyi órabérük alapján időbérrel kell elszámolni és az időre a pályafenntartási külszolgálati élelmezési költséget részükre meg kell téríteni.

A II. fokú egyeztető bizottság a törvénysértés megállapítása után nem vizsgálta tovább az építési főnökség felelősségét, mely a teljesítménybéres foglalkoztatás előfeltételeinek elhanyagolásában jelentkezett, mivel K. A és társainak sérelme a II. osztály intézkedésének következménye volt.

A pécsi igazgatóság II. osztálya és a dombóvári építési főnökség vezetői nem hagyhatják figyelmen kívül az Mt. és a V. R. rendelkezéseit, valamint a 6 szakosztály bér- és munkaügyi szabályzatának előírásait, sem pedig a teljesítmény követelmények előfeltételeire a 22/1961. (VI. 9.) Kormányrendelet 2. § és az 5. § (1) bekezdésében rendelteket.

Banka József

A VIII. pártkongresszus tiszteletére

Elsőnek *Szerencsről* kaptuk a hírt, hogy a vasúti csomópont dolgozói elkészítették felajánlásukat a VIII. pártkongresszus tiszteletére.

„Népgazdaságunk további erősítése és a vasútra háruló nagy szállítási feladatok teljesítése érdekében elhatároztuk — írják vállalásuk bevezetőjében —, *hogy a szocialista munkaverseny új sikereivel készülünk a párt VIII. kongresszusára."*

Vállalásuk nagyon tartalmas. A személyvonatok menetrendszerűségében 97,5 százalékot, a tehervonatoknál 75 százalékos menetrendszerűséget vállaltak. A teherkocsik átlagos kihasználását az előző évhez képest 3 százalékkal fokozzák. A fűtőházi üzemeltetési költségek alakulását a tervhez viszonyítva 100 etkm-enként 40 fillérrel csökkentik. A tehervonatoknál az egy mozdonyra jutó átlagos terhelést a bázis időszakhoz képest 25 tonnával túlteljesítik.

★

Dombóvár állomás dolgozóinak felajánlása.

Saját eredményeik fokozásán kívül a pécsi igazgatóságot is jobb tervteljesítéshez kívánják segíteni Dombóvár állomás dolgozói. A kongresszusi versenyben három alapvető feladatot tűznek maguk elé.

1. A módszeres elegyrendezés fokozott alkalmazása. — Az induló vonat vezetője szavatossági nyilatkozatot ad, hogy a vonatot utasítás szerint állították össze.

2. A Dombóvárról induló személyvonatok az állomás dolgozóinak mulasztása miatt nem késnek.

3. A kocsikihasználás növelése céljából fokozzák a kocsik válogatását, hogy minden árut a legmegfelelőbb kocsiban szállítsanak.

Köszönetnyilvánítás

Ezúton mondok hálás köszönetet a péceli MÁV Továbbképző Kórház dolgozóinak, de különösen *dr. Bánki és dr. Randli* orvosoknak, akik annyit fáradoztak gyógyításomért. Súlyos gyomorbetegséggel két és fél hónapig voltam a kórházban. A gondos kezelés következtében operáció nélkül sikerült megszüntetni a bajt, s én gyógyultan hagytam el a kórházat.

Koczka Ferenc
Szolnoki járműjavító

Ésszerűsítési javaslatok

Országszerte folynak a nyomtáv szabályozások. Pályamunkások ezrei csavarják a síncsavarokat a talpfákba. A síncsavarok feje csonka kúp alakú. A csavarkulcs is ennek megfelelően készül. Ha a síncsavarok feje olyan lenne, mint az iparban használatos szokásos csavarfej, akkor nemcsak biztonságosabbá válna a munka, hanem gyorsabbá is, hiszen, ha a csavarkulcs nem ugrál le a helyéről, akkor minden pályamunkás legalább két síncsavarral többet be tudna hajtani naponta.

Elmaradottságra vall, hogy a kézi fúrásnál még mindig úgynevezett cigányfúróval fúrják a talpfákat. Mennyivel jobb volna egy olyan fúró, amit motor hajt. Vagy ha olyan nincs, legalább olyan kellene, mint a kézi meghajtású, oldalkerekes furdancs, csak nagy kerékmeghajtással.

Nagy József
vágánygondozó, Viss

Készülék a villamos mozdonyok rugóberendezésének zsírozására

A villamos-mozdonyok, valamint egyéb járművek rugóberendezése futás közben nagymértékben beporosodik. Ennek következtében súrlódás jön létre, ami a rugók funkcióját megnehezíti. Ezért fontos, hogy minden javítás közben a rugókat letisztítsák, a zsírozást elvégezzék. Ez az eljárás a legtöbb helyen úgy történik, hogy az egyes rugólemezeket ék segítségével szétfeszítik és a képződő résbe bespriccelik az olajat. Csehszlovákiában a Sumperk-i javítóműhely újítója, *Lések Antal* készített egy berendezést, amelyben a rugók kellőképpen széthúzódnak egymásból egyszerre, minden megerőltetés nélkül. A feszítéshez szükséges nyomást a rugókra egy egyszerű hidraulikus, kézzel tolható emelővel érik el. A rugólemezek között képződő résekbe nyomás segítségével spriccelik be az olajat és ezzel elérik a rugó teljes és tökéletes zsírozását.

Vasutasnők tanfolyama

Uj tanfolyam kezdődött április 5-én Szeged-Rókus állomáson. 42 vasutasnő kezdte meg a forgalmi és kereskedelmi tanfolyamot. Utoljára tíz éve volt ilyen tanfolyam.

A tanfolyam hallgatói elhatározták, hogy jól kihasználják a két hónapot és igyekeznek a lehető legjobb eredményeket elérni. Szeretnének túltenni a férfihallgatók szokásos átlageredményén.

Hogyan fejlesztjük a közlekedést?

Az MSZMP Politikai Bizottságának a közlekedés fejlesztésére vonatkozó (1958. május 6-i) határozata szerint: *„Közlekedésünk fejlesztését összhangba kell hozni népgazdaságunk általános fejlesztésével, azzal lépést kell tartania. Ki kell alakítani a közlekedésen belül az egyes ágazatok helyes arányát. Valamennyi közlekedési ág fejlesztése szükséges, azonban hosszú ideig az alapvető szállítási igények kielégítése továbbra is a vasút feladata marad."* — A fejlesztési arányoknál tehát tekintetbe kell venni, hogy a vasúti közlekedés elsősorban a nagy tömegű és nagy távolságú áruszállítás lebonyolításának eszköze legyen. A gépkocsiközlekedés a vasúti hálózat gócpontjainak körzetében főként a rövidebb távra szóló szállítási feladatokat teljesítse.

Fokozatosan korszerűsíteni kell a vasút járműparkját. A vonalak átbocsátóképességét a fővonalak korszerűsítésével, az állomások vágányhosszainak bővítésével emeljük. Elsőrendű feladat a legnagyobb forgalmú vonalak villamosítása, a közepes terhelésű vonalak és a tolatás dieselesítése. Emelni kell a nagyraksúlyú kocsik számát, hogy növekedjék a vasút szállító kapacitása.

Azokat a vasútvonalakat, amelyek a gyenge forgalom miatt nem gazdaságosak, a közúti közlekedés egyidejű fejlesztése mellett meg kell szüntetni, illetve korlátozásokkal egyszerűsített üzemviteli formában kell fenntartani.

A Politikai Bizottság határozatában foglalt közlekedésfejlesztési irányelveket a tervek kialakításánál természetesen figyelembe kell venni és ki kell alakítani olyan közlekedéspolitikai módszert, amely biztosítja a közlekedés komplex fejlesztését és ezen belül a közlekedési ágazatok közötti optimális forgalommegosztást.

Közlekedéspolitikánk alapelve a közlekedés egységes szemlélete, az egész országra kiterjedő egységes közlekedési rendszer létrehozása, amely tervszerűen egyesíti a közlekedés valamennyi ágát, biztosítja az indokolt szállítási feladatoknak a közlekedési ágazatok között a népgazdasági szempontból a leghatékonyabb, a leggazdaságosabb megosztását és a tervszerű, arányos fejlődés törvényére figyelemmel a közlekedés komplex fejlesztését a legkorszerűbb technika segítségével.

A szocialista társadalmi rendben a közlekedés fő feladata a népgazdaság szállítási szükségleteinek maradéktalan kielégítése, a szállító berendezések teljesítőképességének leggazdaságosabb kihasználása mellett. Ez annyit jelent, hogy *a közlekedési ágazatok nem versenyeznek egymással, hanem együttműködnek, kiegészítik egymást,* ezzel jelentékeny anyagi erőt szabadítanak fel a népgazdaság más területének fejlesztése számára.

Közlekedésünk nem véletlenül, hanem szükségszerűen jutott a fejlődés jelenlegi fokára, bár az is tény, hogy ez a fejlődés többé-kevésbé spontán jellegű volt. A termelés hatalmas arányban és ütemben fejlődött hazánkban is, amit követett — ha nem is a kívánt arányban és ütemben — a közlekedés fejlődése. Ez a fejlődés megkövetelt közbenső, azonnali intézkedéseket, amelyek kiadására anélkül került sor, hogy tekintetbe vették volna a közlekedés egységes szemléletét. Ezért úgy kell meghatározni a közlekedéspolitikai feladatokat, hogy azok beilleszkedjenek a népgazdaság távlati tervébe és az *„Országos közlekedésfejlesztési keretterv"* által meghatározott programba.

Folyamatban van az *„Országos közlekedésfejlesztési keretterv"* kidolgozása. E munkánál a közlekedéstudomány kutatási eredményeire, valamint a távlati tervfeladatokra támaszkodunk. A keretterv hosszú időre kijelöli az egész közlekedés fejlesztésének irányát és a fejlesztés arányait is.

A közlekedés előtt álló hatalmas feladatok megoldása megfelelő műszaki fejlesztés mellett is csak akkor lehetséges, ha a közlekedés egésze az elkövetett hibák, hiányosságok felszámolásán túlmenően korszerű szállítási módszereket alkalmaz.

(Következő számunkban rátérünk a korszerű szállítási módszerek részletes ismertetésére.)

Halált okozott a fegyelmezetlenség!

Hóvihar volt Szegeden március 16-án. Akkor történt ez a szomorú eset...

A kora esti órákban érkezett meg Szeged-Rókus állomásról Szeged rendezőre a C/V, menet, a mosótartalék, 8 kocsival. Az állomás felvételi épülete előtt álltak meg. A vonatvezető és a zárfékező bement a forgalmi irodába, átadták a vonatot. A vonatmenesztő térfelvigyázó a gépnek azt a rendelkezést adta, hogy álljanak át az „udvarba". Ez azt jelentette, hogy az állomás mögötti tolató vágányokra álljanak át. A két váltókezelő és a térfelvigyázó jelzéseire a mozdonyvezető kihúzott, s a váltókon túl betolt az udvarba, egészen a 447. számú váltóig. — Ekkor történt a baleset.

A tomboló hóviharban ugyanis *Kocka Sándor* pályafenntartási munkás dolgozott a 447. számú váltónál. Ujra, meg újra takarította, mert a szél szakadatlanul vágta oda az apró porhavat, amely megült a váltó tövében. Közben talán arra gondolt, hogy vajon, mennyi havat kell majd eltakarítania szabadnapjan szőregi kis háza körül. Nem fázott, hiszen szőrmesapkáját jól a fülére húzta, felhajtotta esőköpenye csuklyáját és a kabátja gallérját is.

Közben a vonat tolatni kezdett a 447-es váltó felé. Ez három mulasztás közepette történt. A tolt kocsisort nem kísérte senki. A pályafenntartási brigád előmunkása nem állított ki figyelőt. A mozdonyvezető kísérő nélkül állt át. Három mulasztás, három szolgálati ág részéről!

A mozdonyvezető kihajolt a sátorból, mert a hófúvásban valami furcsát észlelt a kocsik mellett. Mintha valami csomag heverne ott. Megállt. A fűtővel együtt leszállt a mozdonyról és előre ment. *Egy ember feküdt ott. Derékban szelték ketté a kerekek. Hat kocsi ment keresztül rajta.*

Kocka Sándor 54 éves pályamunkás, két gyermek apja, nem lapátolja többé a havat sem a vasúton, sem szőregi családi házánál, ahol másnap reggel hiába várták.

Igy tékozolta el a fegyelmezetlenség, a könnyelműség egy ember életét. Vannak, akik unottan legyintenek, amikor az utasításszerű szolgálatellátásról van szó. Nem hiszik, milyen könnyen előadódhat a súlyos baleset.

Lám, ez a szomorú eset is arra figyelmeztet, hogy szüntelenül harcoljunk a felületesség, a könnyelműség s a fegyelmezetlenség minden megnyilvánulása ellen.

Dr. Bánkfalvi Gyula

NÉPSZERŰ EMBER

Bemutatjuk a legjobb hatvani forgalmistát



Hatvan az egyik legforgalmasabb nagyállomás a budapesti igazgatóság területén. Köztudomású, hogy az ilyen nagyforgalmú helyeken nem könnyű a forgalmi szolgálattevők szolgálata. Egész embert kívánó feladat ez. Ilyen egész ember *Várhegyi Ferenc* intéző, forgalmi szolgálattevő.

— Higgadt és fegyelmezett vasutas Várhegyi Ferenc. Gyorsan, pontosan intézkedik. Népszerű ember. Nem azért, amit sokan a népszerűség feltételének gondolnak. Nem barátkozik a szolgálatban, megköveteli a fegyelmet, de tud beszélni az emberek nyelvén. — Igy beszélt *Várhegyi* intézőről *Molnár István* állomásfőnök.

Azt is elmondta róla, hogy jól ismeri a helyi viszonyokat, tud távlatokban gondolkodni, és szem előtt tartja nemcsak az állomás, hanem a vasút összes érdekeit.

Ilyen bemutatás után ismerkedtünk meg Várhegyi Ferenc forgalmistával, aki nagyon szerényen fogadta érdeklődésünket.

— Szereti a munkáját? — kérdeztük tőle.

— Ha nem szeretném, már régen nem volnék itt...

— Hogyan lett vasutas?

— Vasutas családból származom. Tizenhat éves koromban jelentkeztem segédtiszti tanfolyamra. Felvettek. Tizennyolc éves koromban már a vonatokat indítottam Apc—Zagyvaszántó állomáson. A felszabadulás után kerültem ide. Először térfelvigyázó voltam és a toronyból alaposan megismertem a forgalom irányításának „titkait".

A 35 éves Várhegyi Ferenc 9 éve rendelkező forgalmi szolgálattevő Hatvan állomáson. Mondják, hogy erre még nem volt példa az állomás fennállása óta.

Brigádjával januárban is a legjobb munkát végezte. Ezért 4000 forint jutalmat kaptak. Egyéni munkájának elismerésére sem panaszkodhat, hiszen már kétszer megkapta a kiváló dolgozó jelvényt.

— Azt, hogy turommal jó eredményeket érek el, munkatársaimnak köszönhetem — mondta. — *Hatvanban olyan nagy forgalmat kell lebonyolítani, hogy ahhoz minden dolgozónak a legjobb teljesítményt kell nyújtania. Ugy gondolom, számunkra nagy segítség, hogy a villamosított vonalra több villamosmozdonyt kapunk és mind több szerelvény futhat megállás nélkül Füzesabonyig.*

Jól ismeri brigádjának tagjait, tudja, kire, milyen munkát lehet rábízni, kinek használ a szép, kinek a keményebb szó.

Szabad idejében tanul. Bőven van mit, hiszen a vasúti tisztitanfolyam levelező hallgatója. Foglalkoznia kell nagyobbik fiával is, Ferikével, aki már harmadik osztályos tanuló. Szórakozása: rádióhallgatás, könyvek, sportmérkőzések látogatása. Felesége is dolgozik, elárusítónő az egyik hatvani üzletben.

Lelkiismeretes és szorgalmas ember Várhegyi Ferenc, megbecsüli beosztottjait, munkatársait. Ezért nem csoda, hogy népszerű

L. J.

Közlemény

Számos kérelem érkezett a SZOT Munkavédelmi Újítási és Találmányi pályázata beadási határidejének meghosszabbítására.

Közöljük, hogy miután a pályázatot még 1961 novemberében hirdettük meg, a beküldési határidő változatlanul 1962. április 30.

SZOT Munkavédelmi Propaganda Bizottsága



Habán Gézáné, Dunapart állomás dolgozója egyszerre két munkakört tölt be. Mint visszkereső és iparvágányszámla vezető lelkiismeretes munkát végez

Munkavédelmi újjárat

Miért halt meg Gyetvai István vonatfékező?

Őrjárat rovatunk a balesetelhárítási tevékenység megjavítása érdekében több mint egy éve foglalkozik a dolgozók biztonságos munkáltatásának, az előírások betartásának fontosságával, a felelősség kérdésének felvetésével. Ezúttal egy halálos baleset körülményeivel szeretnénk foglalkozni.

1961. szeptember 28-án *Verpelét* állomáson szabályszerű előzetes értesítés után foglalt vágányra érkezett a 8962. sz. kezelő tehervonat. A megérkezést követően az állomás forgalmi szolgálattevője az állomáson végzendő tolatási művelet vezetésével *Pozsonyi János* vonatvezetőt bízta meg a tolatási jegyzék egyidejű átadásával. Ugyanakkor a vonatszemélyzettel a tolatási műveletet szóban is megbeszélte.

Amint a 8962-es bejárt, *Szomszéd László* mozdonyvezető elhagyta a gépét, az állomás söntésébe távozott, ahol szeszesitalt is fogyasztott. Mozdonyára csak az események bekövetkezése után tért vissza.

Közben a mozdony előtt levő négy kapcsolatlan kocsiból a tolatás megkezdéséig, illetve az ellenvonat kihaladásáig kirakodás folyt. Az ellenvonat kihaladása után a mozdony előtt levő két rakott kocsit kézi erővel összetolták és összse is kapcsolták, a két rakott kocsi és a két üres kocsi között azonban kapcsolat nem létesült.

A vonatvezető két vonatkísérővel az első vágányhoz távozott úrszelvény akadály elhárítása végett. A mozdonyon egyedül *Szilágyi János* fűtő maradt. A vonatnál *Gyetvai István* fékező tartózkodott. A 8921 sz. vonat kihaladása után a mozdonyvezető és a tolatásvezető távollétében Gyetvai István jelzésadására megkezdődött a tolatás. Gyetvai a kocsisorra való rájáraskor csupán a két rakott kocsit akasztotta rá a mozdonyra, abban a valószínű tudatban, hogy a négy kocsi össze van kapcsolva.

Ezt követően kapcsolatlan állapotban, tolt menetben közeledtek az 1. sz. őrhely felé, amely *Feldebrő* irányában 4 ezrelékes lejtőben van. Az őrhelynél a váltókezelő észrevette, hogy a tolt kocsik közül az első kettő a menettől eltávolodik. Erről azonnal tájékoztatta Gyetvait és a forgalmi szolgálattevőt is.

Gyetvai István ekkor előre szaladt, a tolt kocsi homloklépcsőjére ugrott és a megfutamodott kocsik üldözésére adott jelzést. Az üldözés során többszöri utolérés alkalmával próbálta az összeakasztást elvégezni. A sikertelen kísérletek után lovaglőülésben a tolt kocsi ütközőjére ült és a csavarkapcsot felemelve akart a megfutamodott kocsikkal kapcsolatot létesíteni. Ilyen helyzetben az ismételt utoléréskor egyensúlyát veszítve a vágányok közé esett és a követő járművek halálra gázolták.

A jelzésadás megszűnése után Szilágyi János fűtő látva, hogy a kapcsolat nem valósult meg és az üldözésre újabb jelzéseket nem kap, menetével megállt és kereste Gyetvait. Amikor már rosszat sejtett, visszaindult Verpelét felé. Az eset szemtanúi az elgázolt Gyetvai balesetének színhelyétől megállj jelzéseket adva azonban megállásra késztették. Szilágyi János fűtő a baleset színhelyén csak úgy tudott megállni, hogy az elütöttre mintegy két kocsihosszal ismét rájárt.

★

Eddig a szomorú történet, amely végső soron egy vasutas dolgozó halálához, a hozzátartozók fájdalmához, anyagi helyzetük rosszabbodásához vezetett.

S mi ebből a tanulság?

Első, ami mindenkinek feltűnhet, az a nagyfokú fegyelmezetlenség, amely mind a vonatszemélyzet, mind a mozdonyszemélyzet részéről megnyilvánult. Mint már annyiszor, ebben az esetben is megállapítható, hogy *több ember mulasztásának sorozatos összetevődéséből következett be a halálos baleset.* Ennél a balesetnél is bebizonyosodott, hogy egyes, fegyelem megszegésére hajlamos emberek elnézik egymással szemben a mulasztások elkövetését, egymást nem figyelmeztetik a várható következményekre.

A mozdonyvezető otthagyta gépét a fűtőre. A fűtő nem emelt szót ellene, sőt a mozdony- és a tolatásvezető távollétében tolatási műveletet végzett. Először tette? Nem valószínű. Nyilván máskor is megtette, mert alig hihető el, hogy másképp hozzá mert volna nyúlni a szabályzóhoz.

Súlyos mulasztás terheli a vonatvezetőt, mert magatartásával cselekvő részesévé vált az események bekövetkezésének. Elnézte, hogy Gyetvai István a tolatásvezető jelenléte nélkül, egyedül végezzen tolatási munkát. Mindezeken túl, itt is felmerül a rendszerbeli mulasztás ténye, mert ha a tolatásvezető megköveteli az utasítások idevonatkozó pontjainak maradéktalan betartását, akkor nem alakul ki olyan helyzet, hogy egy beosztott vonatkísérő a tolatásvezető távollétében, tolatásvezetői ténykedést lásson el.

Hová vezetett a szabályok felrúgása? Egy dolgozó életét vesztette, mások bíróság elé kerültek. Ugy véljük, érdemes azon elgondolkozni, hogy mi a jobb, a biztonsági előírások betartását szem előtt tartani és így végezni a munkát, vagy felelőtlen magatartással veszélyeztetni magunk és dolgozótársaink életét. A kérdésre csak egyféle válasz lehet: *mindig és mindenkor be kell tartani a dolgozók testi épségét és egészségét védő szabályokat.*

Kurucz János „megfogta" a gyorsvonatot

„A vonatok fogadására kötelezett dolgozók kötelesek a vonatokat a részükre kijelölt helyen idejében várni és a haladó vonatokat megfigyelni rendellenesség, hiányosság, üzemveszélyes helyzet, továbbá a vonatokon alkalmazott jelzések, illetőleg a vonatszemélyzet által adott jelzések szempontjából" — hangzik az utasítás idevonatkozó pontja.

Ha valaha, valaki megfelelt ennek a pontnak, úgy Hubert Ferenc Pestlőrinc állomás fiatal váltókezelője a legnagyobb mértékben!

Hogy is történt?

Robog a Bukarest—Budapest—Prága—Berlini gyorsvonat. Éles sípszó jelenti közeledtét. A fiatal váltókezelő még egyet pillant az állított bejáratijelző és váltóállító emeltyűkre, majd megigazítja sapkáját és a jelzőzászlót, aztán odaáll az őrház ablakához, ahogyan az elő van írva.

A föld is mozog, ahogy közeledik a vonat. Csattognak a váltók. A kocsik ablakából kikandikáló utasok talán nem értik, hogy miért néz vissza a vasutas. Pedig a tekintete tiszta, derűs, de a szeme a robogó vonatot, a szerelvényt vizsgálja.

A legutolsó kocsinál különös látvány tárult a szeme elé. A kocsi éppen úgy billegett, mint a sánta ember. Huber gyorsan a telefonhoz ugrott.

— Kettes!... János, hallod-e? „Fogd meg" mán a gyorsot, mert baj van az utolsó kocsival!

A figyelmeztetésre Kurucz János a kettes őrhely váltókezelője villámgyorsan kiugrott a helyiségből és a robogó gyorsvonatnak „megállj!" jelzést adott, mire a szerelvény néhányszáz méterre csikorogva megállt.

— Mi az? Mi történt? — hallatszott innen is, onnan is a kíváncsi kérdés.

A gyanúsan billegő utolsó kocsi mellett pedig pillanatok alatt ott termett állomásfőnök és forgalmista, mozdonyvezető, vonatvezető és a jegyvizsgálók, s rövid tanácskozás után eldöntötték, hogy óvatosan még be tudnak jutni a Nyugati-pályaudvarra.

A Nyugatiban a műszaki vizsgálat csakhamar megállapította, hogy a csehszlovák hálókocsinál rugótörés történt, ezért ki kell sorozni a szerelvényből. Vörös bárca került a kocsira és javitóműhelybe utalták.

Az utasok amint álmosan lekászálódtak a hálókocsiból, nem is tudták, hogy egy fiatal vasutas, egy egyszerű váltóőr ébersége, egy esetleges katasztrófától mentette meg őket.

— Le a kalappal a fiatal váltóőr előtt! Dicséretére válik, hogy a robogó szerelvény utolsó kocsiján felfedezte a sérülést — jegyezték meg többen is a Nyugati-pályaudvaron.

— gergely —

Ismét segít az ÖCSI

Tévedés ne essék, ÖCSI nem személy, hanem pénzösszeg — pontos nevén önköltségcsökkentési hitel, s a debreceni járműjavító vezetői szívesen igénybe veszik segítségét.

ÖCSI most abban fog segíteni, hogy kevesebb vizet használjanak fel a tartálykocsik víznyomáspróbájához. A nyomáspróba után ugyanis a kocsiból a csatornába szokták kiengedni a vizet. Pedig a víz nem olcsó Debrecenben! Köbméterenként 1 forintot kell érte fizetni. Tavaly 78 000 forintot fizettek a nyomáspróbákkal elfogyasztott vízért.

Kölcsönből víztároló medencét építenek a víznyomáspróba színhelyén. A 140 köbméteres medencében fogják összegyűjteni a próbánál felhasznált vizet. Szennyeződéstől függően 15—20 tartálykocsi nyomáspróbájához ugyanazt a vizet használják majd. ÖCSI segítségével évente legalább 70 000 forint lesz a megtakarítás. A kölcsönt két év alatt fogják visszafizetni.

Drámai erőfeszítés egy kisfiú életéért

Az 5522-es személyvonat április 6-án is rendesen indult el Kaposvárról Fonyódra. Surugli József mozdonyvezető és Takács II. János az utasításnak megfelelően, menetrendszerint továbbították a vonatot. Osztropán állomás és Pamuk megállóhely között mintegy 40 kilométer/óra sebességgel robogtak, amikor a pamuki kanyarból kiérve, a mozdonyvezető gyanús mozgást észlelt a pályán. Nyomban szólt fűtőjének és most már kettőjük szeme szegeződött a pályára. Alig telt el néhány pillanat, amikor szinte egyszerre fedezték fel, hogy egy kisgyermek mozog a sínek között.

A két vasutas a kisfiú láttán, amely mintegy 100—150 méterre lehetett előttük, egyszerre a torkában érezte a szivét. Tétlenségre nem volt idő, ezért a mozdonyvezető a gyorsfékhez nyúlt. A kerekek élesen csikorogtak, a szerelvény azonban a lendülettől tovább csuszott előre a 7 ezrelékes lejtőn.

A távolság egyre fogyott. A kisfiú pedig mintha mi sem történt volna, apró lábaival ott lépegetett a sínek között. Az utolsó métereket a fűtő már nem birta idegekkel. Miközben a mozdonyvezető kemény kézzel markolta a féket, ő egy hirtelen mozdulattal leugrott a gépről.

Szerencséje volt, az ugrás sikerült. Futás közben sem botlott el. A mozdonyvezető eközben ellenőzt adott a gépnek. A kerekek hirtelen visszafelé kezdtek forogni. A szerelvény így sem tudott megállni. De a fűtőnek sikerült néhány méternyi időt nyernie, s végső erőfeszítésként megelőzte a mozdonyt, majd felkapta a gyereket és oldalt lépett. Ez a lépés elég volt ahhoz, hogy mindketten megmeneküljenek. Közben ugyanis odaérkezett a fékektől csikorgó szerelvény és a mozdony ütközője a fűtőt a kis fiúval együtt letaszította a töltésről.

Néhány méter után a szerelvény is megállt. Mire a mozdonyvezető lelépett a gépről, már fűtője a kétéves Fábián Karcsival — Fábián József pamuki tsz-tag kisfiával —, együtt ott állt a töltés alján, épen, egészségesen.

Eddig a történet. A két életmentő vasutast Surugli József mozdonyvezetőt és Takács II. János fűtőt, a kaposvári fűtőház dolgozóit bátor, önfeláldozó cselekedetükért a pécsi igazgatóság azóta 1000—1000 forint pénzjutalomban részesítette és kitüntetésre is felterjesztette.

(vf)

Győztek az öreg diákok

Alsóörs három váltókezelője sikeresen vizsgázott az általános iskola VIII. osztályában. Eredményükért dicséret illeti őket, mert nem fiatal emberek, s a tanulás komoly erőfeszítés volt számukra.

Zórád László szakszervezeti bizalmi 52 éves. Nem sajnálta a fáradságot a tanulásra. *Hámor Gyula* az szb sajtófelelőse 40 éves fejjel szerezte meg azt a tudást, amelyet a múlt megtagadott tőle. *Horváth Kálmán* 42 éves korában érte el, hogy szolgálati táblázatába beírják a nyolc általános elvégzését. Neki könnyebb dolga volt, mert két fia is segített neki, ha néha megakadt a tanulásban.

Mindhárman dicséretet érdemelnek szorgalmas tanulásukért.

Kiss Lajos

A szakma kiváló tanulói

Hazánk felszabadulásának 17. évfordulója alkalmából április 6-án rendezték meg a Landler járműjavítóban a „Szakma kiváló tanulója" elnevezésű országos versenyt a járműlakatos szakmában. A versenyt Bedő Zoltán, a Landler járműjavító tanulója nyerte. A második helyen Nagy Antal, a miskolci járműjavító, a harmadik helyen Vékási László, a nagykanizsai fűtőház ipari tanulója végzett.

Ismeretterjesztő előadáson pályamunkások között

Az egyik pályafenntartási főnökség városperemi körletében ismeretterjesztő előadásra gyülekeztek a dolgozók. Amolyan immel-ámmal. Valahogy az látszott, hogy bármit szívesebben csinálnának. Az egyik meg is jegyezte:

— *Nem lesz nagy az érdeklődés nálunk.*

— Miért — teszi fel a kérdést az előadó, mire amaz visszakérdez:

— *Miért? Hát azért, mert néhány hete járt nálunk egy előadó, aki sok-sok idegen szóval, tudományosan, de véleményt nem tűrően bizonygatta, hogy az ember, mi* — és körül mutatott a társaságon — *a majomtól származunk. Lehet, de nekünk akkor is van véleményünk és szívesen bocsátkozunk vitába. Ő azonban csak mondta a magáét!*

Megmozdultak a dolgozók, mintha bizonyítani akarták volna mind azt, amit az öreg mondott.

A fejlődés örök

— Én nem erről akartam beszélni. De ha már felvetették ezt az érdekes témát, hát beszélgessünk róla — jegyezte meg az előadó. — Hogy is állunk ezzel a rokoni kapcsolattal?

Néma csend!

— Elhiszik-e, hogy ezen a világon a legelső pillanattól kezdve, az ásványi, növényi és élő világban, minden, minden egy örökmozgó fejlődésen megy kedesztül? Elhiszik?

Vagy talán... azt sütötték ki a jószagú lebbencsleves kanalazgatása közben, hogy Noé a gerincesek, csúszómászók, szárnyasok, emlősök tengernyi világát egyenként, gondosan válogatva bocsátotta be a bárkába?

Késtek a válasszal. Aztán többen tekergették a fejüket.

Mások is „szégyellték" már az alacsony származást, a majom-őst, ezért az *Ádám—Éva* elmélettől eltérőleg más-más meséket agyaltak ki. A hindúk azt tartották, hogy *Brahma* teremtette az embert; fejéből a papokat, karjából a harcosokat, csípőjéből a kereskedőket, lábából a munkásokat. A görögök és rómaiak azt állították, hogy *Prometheus* agyagból és vízből gyúrta az embert. A germánok szerint *Wile* és *We* istenek segedelmével fatörzsből, egy vogul monda szerint hóból, mások szerint gyíkból, egy indián törzs vallása szerint pedig prérikutyákból lettünk.

— *Nos tessék választani! Melyik tetszik? Ugye, ugye nemcsak az Ádám—Éva mese van a világon?*

Persze az ember származásának, ősmúltjának vannak tapintható, látható bizonyítékai is. A múlt század közepe táján a *Düsseldorf* melletti *Neander-völgyben* feltárt őseink maradványai, 80 000 esztendő távlatáról lebbentik fel az idő fátylát. A jávai lelet 300 000, a tanganyikai 600 ezer éves.

Mikor jön újra?

— Minden jel arra mutat, hogy Afrika volt az emberiség bölcsője — magyaráz tovább az előadó. — Ezeknek a furcsa lényeknek két fajtája élt abban az időben. A tudomány ezeket a lényeket Australopithecusoknak nevezi. Megállapított tény, hogy két lábon jártak, feltartott fejjel. A felső állkapocs, a fogazat hasonló a ma emberéhez. A csontok mellett tudatosan megmunkált éles kőszerszámokat találtak. Ez azt bizonyítja, hogy ezek a lények már átléptek akkor az állat és az ember mesgyéjén.

Ezután még több kérdés hangzott el. Milyen régi a föld és az állatvilág? Volt-e az ember a fán? A mai majmok miért maradtak majmok?

Ádám, Éva, Noé és a vízözön, a megannyi mesék lelkes hívei, akiknek egy órával korábban még kételyeik voltak az ismeretterjesztő előadás igazát illetően, mintha összebeszéltek volna, azt kérdezték az előadótól, hogy mikor jön legközelebb?

— gergely —

A kis karmester

A Hámán Kató Fűtőház napközis óvodája, április 4-e tiszteletére, ünnepi műsort rendezett a fűtőház kultúrtermében. A műsorra telt ház előtt került sor. A terem széksoraiban helyet foglaló szülők és hozzátartozók nemegyszer ámulva figyelték a csöppségek magabiztos fellépését, kedves, színes műsorát, amiért elsősorban a fáradhatatlan óvónőket illeti dicséret



A nagycsoportosok énekkarát Salga Péter, a „kis karmester" vezényli



A nagyok után a kicsik léptek a színpadra. Más-más jelmezben, egyenként léptek a mikrofon elé és úgy mondták el mondókájukat

Joggyakorlat – Elvi döntések

A továbbtanuló dolgozók tanulmányi kedvezményeivel kapcsolatos egyes kérdések értelmezése

III.

A szakmérnökképzésben részvevő mérnököket a műszaki egyetemek levelező tagozatain tanuló dolgozók számára biztosított kedvezmények illetik meg. (32/1960. (VI. 22.) Korm. számú rendelet 1. §-a.)

E kedvezményt a felsőfokú végzettségű agrárszakemberek (ideértve az erdőmérnököket és az állatorvosokat is) szakmérnök-kiképzésre vonatkozóan kiterjesztette a 2049/1961. *(VIII. 13.) Korm. számú határozat 20. pontja.*

A felsőfokú mezőgazdasági technikumok levelező hallgatóit a 45/1961. (Mg—É. 46.) FM. számú utasítás 7. pontja alapján ugyanazok a kedvezmények illetik meg, mint a tanító és óvónőképző intézetek levelező tagozatának hallgatóit.

1. A mérnök-közgazdász szak keretében munkájuk mellett közgazdasági tanulmányt folytató mérnököket és a Testnevelési Főiskola edzőképző, valamint sportvezetőképző szakának levelező tagozatos hallgatóit az egyéb szakos (tehát nem a műszaki vagy azzal azonos elbírálás alá eső) hallgatók részére járó kedvezmények illetik meg.

2. A Testnevelési Főiskolán szervezett edzőképző és sportvezetőképző tanfolyamok hallgatóit tanulmányi kedvezmények nem illetik meg.

Az esti tagozatokon:

a) a vizsgákra való felkészülésre tanévenként huszonnégy munkanap tanulmányi szabadság;

b) a kötelező esti foglalkozásokon való részvétel biztosítása érdekében tanulmányi idő alatt, a nyolc óras munkaidővel dolgozó munkahelyeken alkalmazott hallgatók részére műszaki, agrár- és természettudományi szakokon a hét négy, más szakokon a hét három napján napi két-két óra fizetett munkaidőkedvezmény, amit indokolt esetben egy napra összevonva is igénybe lehet venni.

Kiegészítő jogszabály:

Az ipar területén dolgozó gazdasági-, párt- és szakszervezeti-, valamint tanácsi vezetők részére, szervezett üzemgazdasági tanfolyam hallgatói részére a tanulmányi idő alatti kötelező foglalkozások megtartása és egyéni tanulás céljából heti nyolc óra munkaidőkedvezményt kell biztosítani. (1015/1961. (VIII. 12.) Korm. számú határozat 6. pontja.)

1. A munkaidőkedvezmény csak azokra a munkában töltött napokra jár, amelyeken a felsőoktatási intézmény kötelező foglalkozást tart, vagy a dolgozó vizsgán vesz részt.

2. Az egy hétre járó munkaidőkedvezmény indokolt összevonása csak az egyetem vagy főiskola által meghatározott összevont foglalkozások időpontjában történhet.

3. Az olyan dolgozók tekintetében, akik a munkaidejük egy részét nem kötelesek a munkahelyen tölteni (pl. pedagógusok), a munkaidőt lehetőleg úgy kell beosztani, hogy a munkaidőkedvezmény igénybevétele a munkahelyen töltendő időt ne csökkentse. Ha ez nem lehetséges, a dolgozót annyi munkaidőkedvezmény illeti meg a munkahelyen töltendő idő terhére, amennyi a kötelező foglalkozáson történő megjelenéshez feltétlen szükséges.

4. A munkaidőkedvezmény tanévismétlés esetén is jár.

c) a szakdolgozat, vagy diplomaterv készítésére, valamint államvizsgára, illetőleg a diplomaterv készítésre, valamint az államvizsgára, illetőleg a diplomaterv megvédésére való felkészüléshez a levelező tagozatok hallgatóival azonos külön tanulmányi szabadság.

Az esti tagozatos hallgatók külön tanulmányi szabadsága tekintetében a levelező tagozatos hallgatók külön tanulmányi szabadságára vonatkozó állásfoglalásokat kell alkalmazni.

Kiegészítő jogszabály:

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága, valamint a Honvédelmi Minisztérium által szervezett háromféves Marxizmus—Leninizmus Esti Egyetemek hallgatói részére biztosítani kell ugyanazt a tanulmányi szabadságot, amelyet az egyetemek és főiskolák esti tagozatainak hallgatói élveznek. *(1088/1957. (XI. 21.) Korm. számú határozat 1. pontja.)*

Az ipar területén dolgozó gazdasági-, párt- és szakszervezeti-, valamint tanácsi vezetők részére szervezett üzemgazdasági tanfolyam hallgatói részére a vizsgákra való felkészülésre évenként huszonnégy napi tanulmányi szabadságot kell biztosítani. (1015/1961. (VII. 12.) Korm. számú határozat 7. pontja.) *(1962. évi 5. sz. Munkaügyi Közlöny.)*

(Folytatjuk.)

Sinek közt nyíló hóvirág

Már ébred az erdő, készül a tel;
a kisvasút
sem oly idegen
Reszkető bokrok sörénye zenél
a mélázó,
rozsdás sineken.

Ballagok s mélázok közben én is.
Rigó füttyent:
szétröppen dala,
hogy belémelegszik a holt vidék is
mint nagyítón át
a nap sugara.

Megyek. Megállit egy virág. Furcsa...
Nem ritkaság:
hóvirág. Fehér.
De itt a zord sinek közt kibújva
oly szokatlan:
csodával felér.

Nézem, a kövek hogyan szorítják;
az élete
ezernyi veszély.
De őt most belső parancsok szítják,
csak azt érzi:
nyílni kell, ne félj!

Tavasz van, érezni: élni, nyílni kell
és kitörni
fel, a fény felé!
S nem alkudni meg senki, semmivel,
mert az élet
csak a bátraké...

Irtó Gyula

Sikeresen szerepel a pécsi fűtőház „Vasutas Kisszínpada"

1954-ben alakult a pécsi fűtőháznál a színjátszó csoport, a *„Vasutas Kisszínpad"*. Akkor vállalta a csoport vezetését *Ibl Ernő*, aki nem is vasutas, hanem a néphadsereg tisztje. De vasutas volt, s úgy lázik, a szíve ma is a vasúthoz húzza, mert azóta is leikesen, fáradtságot nem ismerve irányítja a kisszínpadot.

A színjátszó csoport vezetője példát mutat a csoport tagjainak, az egyes darabokban ő maga is szerepet vállal. Sok KISZ-fiatalból nevelt már példamutató kultúraktivistát. Nem csekély feladat a nehéz, műhelyi munka után pihenő helyett, szerepet tanulni, előadást próbálni, és a szabad időben falura járni.

A „Vasutas Kisszínpad" hírét nemcsak a Pécs környéki falvakban ismerik. Jártak már szereplésen a szomszédos megyékben is, például *Nagykanizsán* és *Bátaszéken*. Sikeresen vettek részt legutóbb is *Pécs* város tanácsa népművelési osztálya által rendezett körműsorban és elismerő oklevelet kaptak.

Külön elismerést érdemel ez a színjátszó csoport azért is, mert havonta rendszeresen tartanak egy-egy előadást Pécs állomás kultúrvárótermében az ott várakozó utasok részére. Szereplésüknek mindig nagy sikere van. Megérdemlik az elismerést, hiszen arra törekszenek, hogy a szocialista kultúra eszközeivel segítsék formálni az új szocialista embert.

Várnai László
Pécs

Ünnepi megemlékezés Mezőtúron

A Békéscsabai Pályafenntartási Főnökség mozgó szakasza március 31-én délután Mezőtúron a kultúrotthonban szép ünnepséget rendezett, amelyen hazánk felszabadulásának 17., a Tanácsköztársaság megalakulásának 43. és a KISZ fennállásának ötödik évfordulójáról emlékezett meg a mintegy 200 részvevő.

A szép műsorral egybekötött emlékestet Szpisják György műszaki intéző nyitotta meg, majd a mezőtúri gimnázium és a kertészeti technikum tanulói adtak változatos kultúrműsort. A közönség lelkes tapsa nemcsak a szereplőknek szólt, hanem Hunya Miklós technikusnak is, aki rendezésével segítette elő a műsor sikerét.

A céltudatosság eredménye

Tapolcán évtizedekig sok rendezetlen fekvésű, különböző felépítésű és színű épülete volt a pályafenntartásnak.

Ez már a múlté. *Csuba László* pályamester céltudatos munkával elérte az egységes képet nyújtó pályafenntartási telep kialakítását. A különböző műhelyek közelebb kerültek egymáshoz, az anyagtárolóhelyeket is megfelelően átcsoportosították.

Bognár Károly

Ócskavas vagy haszonvas

A beolvasztásra kerülő ócskavasat a *Kohászati Alapanyagellátó Vállalat* vidéki telepeiről a *MÁV Árudijszabás II. rész 4720 tétele* alá tartozó áruként mint a 6. kocsirakományú áruosztályba tartozó árut szállítjuk. Ez kedvező díjtételt biztosít. *Szeged-Rókus* állomáson megállapítást nyert, hogy a KAV nemcsak az ócskavasat, hanem a telepeire érkező haszonvasat is ócskavas áron szállítatja félreértés következtében. A rendelkezés helytelen értelmezése megkárosította a vasutat. Az 1961-ben szállított vasküldemények felülvizsgálatánál 34 092 forint fuvardíj különbözetet és 101 878 forint fuvardíj pótlékot állapítottunk meg és szedtünk be.

Azt is megállapítottuk, hogy ez országos probléma, a haszonvasat rendszeresen ócskavas címen adják fel. Ez az eljárás nem segíti elő a vasút gazdaságos munkáját.

Dr. Serley Sándor
Szeged-Rókus állomás.

Könyvismertető

Karsai Elek: A berchtesgadeni sasfészektől a berlini bunkerig
628 oldal + 72 oldal képmell.
kötve 46,— Ft

A kötet a második világháború főbb eseményeit ismerteti. Hű képet fest a náci barbárság rémtetteiről és az ellene harcban egyesült, szabadságszerető népek hősi küzdelmeiről, végső győzelméről. Bemutatja a szárazföldi, légi és tengeri csatákat, a háború és hadvezetés számos, kevéssé ismert eseményét, ismerteti a szövetségesek tanácskozásainak különleges dokumentumanyagát. Az első kiadás decemberben látott napvilágot és néhány nap alatt elfogyott. A nagy érdeklődésre való tekintettel most soron kívül ismét megjelent.

Varga György: Műszaki fejlesztés, műszaki propaganda
72 oldal, fűzve 5,40 Ft

A kézikönyv elsősorban az üzemi szakszervezeti bizottságok és ezek műszaki, újítási és termelési bizottságai számára ad hasznos útmutatást. A műszaki fejlesztés fontos előfeltétele a termelés növelésének, a minőség javításának, a munkatermelékenység 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.

A szakszervezeti bizalmiak kézikönyve
160 oldal, fűzve 4,— Ft

A szakszervezeti bizalmiaknak sokrétű munkát kell végezniök. Ehhez kíván segítséget adni a kézikönyv, amely kérdés-felelet formájában ismerteti a bizalmiak feladatait.

Munkavédelmi propaganda és agitáció (Munkavédelmi Könyvtár)
96 oldal, fűzve 4,20 Ft

Az üzemi munkavédelmi felvilágosító munka javításához ad segítséget a kötet. 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 szemléletesét számos kép és rajz szolgálja.

Sport

A BVSC úszószakosztályának 14 éve

A magyar sportnak régi hagyományai vannak. A felszabadulás utáni eredmények azonban ugrásszerűen túlszárnyalták, mennyiségben és minőségben jóval felülmúlták a háború előttit. Ezek az eredmények csak úgy jöhettek létre, hogy a magyar sport a tömegekre építette bázisát. 14 évvel ezelőtt a szakszervezetek vették kezükbe a sport szervezését, irányítását és anyagi támogatását. Így jöttek létre a vasutasok úszószakosztályai is.

Az elmúlt 14 év alatt megtett útra pillantsunk vissza.

Neményi Madisz már három éve működő úszószakosztályának eredményes versenyzőit vette át a Bp. Lokomotív. A vasutasszakszervezet és a mögötte álló vasutas dolgozók áldozatkész segítsége tette lehetővé az ugrásszerű fejlődést.

1950. évben a magyar úszóbajnokság számainak tekintélyes részét a mi sportolóink szerezték meg. Az akkori eredményeinket összehasonlítottuk más országok versenyzőinek eredményeivel és megállapítottuk, hogy az 1952-es, Helsinkiben megtartandó olimpián versenyzőinknek esélyeik vannak.

A sporteredmények javulásával párhuzamosan az erkölcsi normákat mind magasabbra emeltük. Büszkén mondhatjuk: mi voltunk az elsők ezen a téren. A kis kollektívának minden tagja tudatában volt annak, hogy a kimagasló eredményeket csak kimagasló tanulmányi, odaadó, céltudatos munkával lehet elérni.

Világrekordokkal, magyar bajnokságokkal együtt éltanulói kitüntetések és dicséretek fémjelezték a versenyzőink munkáját. Ma már bátran mondhatom, hogy nem volt véletlen a helsinki olimpián elért 3 egyéni és 2 csapatbajnokság. A 3 egyéni győztes és 1 váltótag, valamint 3 vízilabda csapattag vasutas nevelésű versenyző volt.

Az akadályokat nem ismerő kollektívánk, a szakszervezet és vezérigazgatóság segítsége tette lehetővé, hogy 1953-ban már saját uszodánkban készülhettünk a versenyekre. Az uszodáinkban végzett korszerű edzések eredményeként 1953—1956-ig versenyzőink több világcsúcsot, Európa-bajnokságot és számtalan magyar csúcsot és bajnokságot értek el.

Az 1956-os melbourne-i olimpiára is szép reményekkel készültünk. Sajnos, az 1956-os események keresztül húzták számításainkat, mert a kései kiutazás és az otthonmaradott szeretteiket féltő rossz idegállapotban levő versenyzőink csak egy második, egy harmadik és egy negyedik helyet tudtak szerezni.

1957-ben elsőként tértünk át a fiatalításra és négyévi céltudatos munkával újból hét versenyzőnk kapott helyet a nagyválogatottban, nyolc pedig az utánpótlás keretben.

A magyar úszósport a legutóbbi versenyeken újból bebizonyította, hogy a világ legjobbjai közé számítunk. Ezek között is vannak vasutas sportolók.

Tekintettel arra, hogy a világ úszósportja nagy léptekkel halad előre, így még nagyobb összefogásra van szükség, hogy mi is lépést tudjunk velük tartani, sőt, újból meg akarjuk őket előzni.

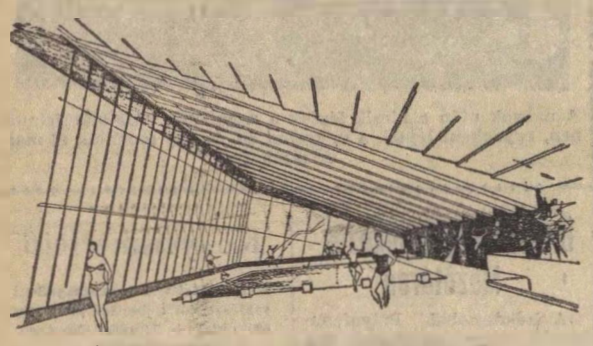
Minden jel arra mutat, hogy még ez évben elkészül a Szőnyi úti uszodában az 50 m-es medence mellett az 1200 főt befogadó lelátó, melyben beépül egy 12x25 m-es fedett uszoda és egy 14x14 m-es tornaterem, s ezáltal lehetővé válik, hogy egész évben megszakítás nélkül tarthassuk edzéseinket, illetve az alapfokú úszóoktatást. A sportbeli felkészítés mellett továbbra is nagy gondot fogunk fordítani úszószakosztályunk tagjainak tanulmányi előmeneteleire és a fiatalok magatartásának formálására. Jelenleg 75 versenyzőnk iskolai tanulmányi átlaga 4,53 százalék.

Az elemi úszóoktatást szélesebb alapokra helyezzük és annak levezetését is korszerűbben akarjuk megoldani. A megelőző és ellenőrző sportorvosi vizsgálatokat a helyszínen szeretnénk megoldani.

Sárosi Imre
mesteredző



Április 4-én, Budapesten első ízben rendezték meg a Hungária Kupa nemzetközi kardversenyt. A versenyen a magyar élgárda tagjai csaknem kivétel nélkül megjelentek. A külföldiek közül a lengyeleket kivéve, már kevesebb neves versenyző lépett pástra. A Hungária Kupát végül is Mendelényi Tamás, a BVSC versenyzője nyerte, a lengyel Zablocki előtt



Ilyen lesz a BVSC új Szőnyi úti fedett uszodája

Huszár János sikere Párizsban

Április 8-án, vasárnap került sor Párizsban a Humanité hagyományos mezei futóversenyére. A magyar színeket négy versenyző, Mácsár, Simon, Fazekas és Huszár János, a Békéscsabai MÁV Bocskai tehetséges hosszútávfutója képviselte. A magyar versenyzők közül az szakemberek nem kis meglepetésére Huszár szerepelt a legjobban. Az egyéniben az ötödik helyen végzett, Simon a kilencedik, Fazekas pedig a tizenötödik lett, míg Mácsár feladta a versenyt.

A 27 éves Huszár az utóbbi időben különösen hosszú távon vonta magára a szakemberek figyelmét. A tehetséges vasutas atléta a jövőben is hosszú távon, 5000 és 10 000 méteren, sőt, később maratoni futásban akar majd versenyezni.

Fém gumi helyett

A varsói gumiipari intézet dolgozói olyan gumifajtát kísérleteztek ki, amely kitűnően helyettesíti az öntött vasat, az olmót és a fát. Az új gumifajtából készült gyűrűk alkalmazása acélrugók helyett vasúti vagonoknál például tizszeresére növelte az ütközők tartósságát, 10—12 kg-mal csökkentette azok súlyát és mintegy háromszorosra fokozta erősségüket.

Köszönet 17 évi társadalmi munkáért

Dombóvár állomáson is megtörtént a szakszervezeti bizottság újjáválasztása. A beszámoló felkeltette a küldöttek érdeklődését, mert sok hozzászóló volt. Alaposan elemezték a szakszervezeti munkát.

A vita után megható kis ünnepségre került sor. Három nyugdíjba menő aktivistánktól búcsúztunk. Megszakítás nélkül 17 évig végzett nálunk önzetlen társadalmi munkát *Ormossi Lajos, Varga István* és *Molnár János*. Nemcsak jegyzőkönyvi dicséretben részesültek, hanem tárgyjutalmakat is kaptak jó munkájukért.

A megjelent küldöttek lelkesen köszöntötték a három idős aktivistát, akik oly sok szabad idejüket áldozták a dolgozók ügyeinek intézésére.

Bódogh Mihály

A tisztaság és a rend őre...

Ezt mondják *Károlyi Ferenc* váltókezelőről *Nagytétény—Diósd* állomáson. Feleslegtelen szolgálatának ellátása mellett valóban nagy gondot fordít a rendre és a tisztaságra. Feri bácsi, aki 34 éve tevékenykedik fontos őrhelyén, méltán élvezi dolgozótársainak bizalmát és megbecsülését.

— A rend a lelke a jó munkának — mondja Feri bácsi, s nála ez nem frázis. Vonatmentes időben nyomban a rendezgetéshez lát.

Tisztogatja a jelzőlámpákat, mert jól tudja, ha egy jelzési kép homályos, az könnyen megtéveszthet a mozdonyvezetőt. Szolgálata alatt példás rend uralkodik a toronyban, szolgálati helyén.

Károlyi Feri bácsi 55 éves, mégis fiatalos lendülettel dolgozik. Szabályszerűen ellátja szolgálatát és éberen őrködik a nép vagyona felett. Követendő példát mutat a fiataloknak.

Téri András

Elegendő-e egy zárjelző?

Debrecen állomáson az utóbbi időben csak egy zárjelzőt adnak az induló vonatokhoz. Az utasítás kettőt ír elő.

A VBO állandóan felelősségre von bennünket és követeli, hogy két zárjelző legyen a vonaton. A másik oldalról az állomásfőnökhelyettes és a forgalmi szolgálattevők nem egyszer arra köteleznek bennünket, hogy egy zárjelzővel közlekedtessük a vonatot. Ezt a menetlevélbe is beírják.

Itt tesszük szóvá mindjárt azt a problémát is, hogy *a lámpaolaj nem megfelelő minőségű*. A zárjelzők és a kézilámpák befüstölődnek és elalszanak, s csak kellemetlenségeket okoznak. Oktatásokon és termelési tanácskozásokon már többször elmondtuk ezt. *Mikor orvosolják végre panaszunkat?*

Debreceni vonatkísérők

HIREK

Egy vonatvezetőhöz

Kérem, tegye félre az érzékenységét és tárgyaljuk meg ügyünket a nyilvánosság előtt, azért, hogy abból mások is tanuljanak.

Nem tudom miért? — ha a vonatja jár ki az állomásból, ön csak ímmel-ámmal tiszteleg egyet, nem figyel se előre, se hátra, hanem tűnik el a szolgálati kocsi rejtekében.

Én a legjobbat tételezem fel önről. Biztosan dolga van. De...! Minden magyarázkodás nélkül, hadd idézzem az F. 2. sz. forgalmi utasítás 1439 sz. pontját: „A vonatvezető azonban ki-, be- és áthaladó vonatnál, minden más teendőjét félretéve köteles megfigyelni a bejárati, a vágányút, a kijárati, továbbá az irányjelzőket és ezek előjelzőit, a lehetőséghez képest a váltók állását, a vágányutat és a biztonsági határjelzők utáni térséget, olyan mértékben, amennyire a megfigyelés a járműről lehetséges."

Ön ezt elmulasztja, tehát szabályellenesen cselekszik. De önmagának is ellensége! Ugyanis, ha a vonat útjában akadály van: úrszelvénybe érő tárgy, határon belül álló másik jármű, vagy a vonatot leintik, mert annak egy vagy több kocsija fékez stb., ön tartozik elsősorban intézkedni. Ha ezt nem teszi, nem teljesíti vállalt feladatát, s ezért elmarasztalhatják! Ezt biztosan ön is tudja.

És mégis helytelenül cselekszik, a közösség, a vasútüzem és a saját szempontjából egyaránt.

Üdvözli:
— lyf —

— Május elsejét is ünnepi műszakkal köszöntik Szeged állomás dolgozói. Az állomás szocialista címért küzdő brigádjai egymással versenyeznek a jobb teljesítményekért.

— Japán nyugati részében elkészült egy nyolc mérföld hosszú alagút. Ezen halad most át a Japán Államvasutak Tsugura és Imajo közötti vonala. Az alagút építése 22 millió dollárba került.

— Jól sikerült magyar—szovjet baráti estet rendeztek a békéscsabai fűtőházban. Az ünnepségen adták át az MSZBT megyei elnökségének elismerő oklevelét a fűtőház MSZBT-szervezetének.

— A Kanadai Államvasutak igazgatója a kormánynak felterjesztett jelentésében közölte, hogy a vasút súlyos deficittel dolgozott az elmúlt évben. A veszteség jóval meghaladja a 22 millió angol fontot.

— Hegeszt, vizsgál, mér, tisztít az ultrahang. A vasút úgyszólván valamennyi javítóműhelyében ultrahangos készülékkel vizsgálják a sínek hegesztését.

— Tíz bennszülött néger vesztette életét a dél-afrikai Transvaalban egy vasúti szerencsétlenségnél. Egy személyszállító vonat kisiklott, majd kigyulladt. A mozdony egyik fűtője is súlyos égési sebeket szenvedett.

— Eredményesen fejezték be első negyedévi tervüket Szeged-Rókus állomás dolgozói. A tervet és az április 4-re tett felajánlásaikat egyaránt túlteljesítették.

— Államosítottak egy olasz vasútvonalat. A képviselők túlnyomó többsége megszavazta a kommunisták, a szocialisták és a kereszténydemokraták által közösen beterjesztett határozati javaslatot, amely kötelezi a kormányt a calabria—lucanai vasút államosítására.

— Eleget tettek vállalásuknak a szolnoki járműjavító kocsiosztályának dolgozói. Az első negyedévben a többi között három segédmunkást tanítottak be alvázlakatosnak. A szakszervezettel karöltve most a betegszázalék csökkentésén fáradoznak a műhelyben.

— 11 500 tehervagont építettek 1961-ben a Német Szövetségi Vasutak. Ezzel 39 000-re nőtt a különleges teherkocsik száma. Ez a teherkocsipark 15%-ának felel meg.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Kiss Lajos Alsóőrs, Bódogh Mihály Dombóvár, dr. Bánkfalvy Gyula, Tótka Károly Szeged, Csomor János, Cseh Zoltán Szolnok, Bognár Károly, Dancs József Tapolca, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Marosán Pál, Volosinovszki János Debrecen, Várnai László, Leiti Ferenc Pécs, Póka Miklós Tiszaszederkény, Téri András Nagytétény, Kiss László Budapest: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Verok Vilmosné Budapest: Amit írt túlságosan általános. Inkább a helyi problémákról írjon.

Dr. Gallay Sándor Budapest: Verse ötletes, ha mód lesz rá, közöljük.

Járfás György Székesfehérvár: Szerintünk javaslata ma sem időszerű.

A Hivatalos Lapból

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

14. számból: 106 876/1962. I/2. B. A szolgálati idők beszámítására vonatkozó eljárás szabályozása.

106 077/1962. I/2. B. Szállító- és rakodómunkások személyi alapbérének meghatározása.

106 877/1962. I 2. C. Egyetemi esti és levelező tagozati felvételek az 1962/1963. tanévben.

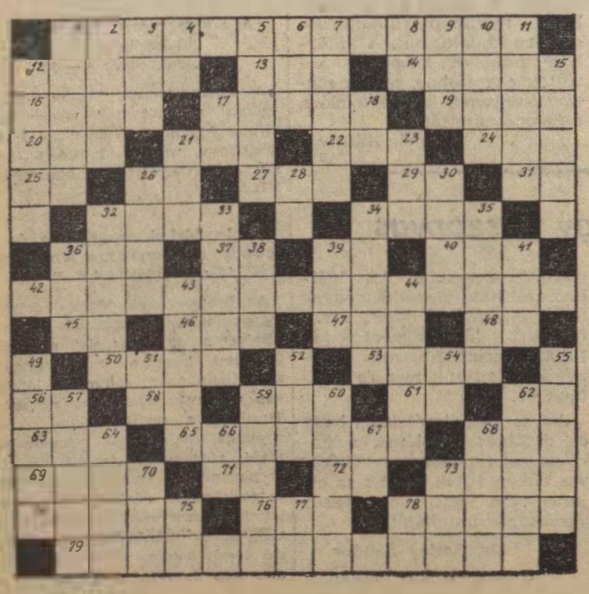
15. számból: 107 522/1962. I/2. B. A 129 588/1961. I/2. B. sz. Végrehajtási Utasítás Kiegészítése. A „Kiváló dolgozó" kitüntetés adományozása.

107 592/1962. I/2. B. A tartósan külföldön szolgálatot teljesítő dolgozó házastársának munkaviszonya.

106 342/1962. I/4. A szakszervezeti bizottságok által használt, valamint kulturális és sportcélú álló- és fogyóeszközök állagrendezése.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Telefon: városi: 424—164.
üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A vasút korszerűsítési programjának része. 12. Angol városba való. 13. Új, idegen összetételben. 14. Traktormarka. 16. ...Szaid, egyiptomi kikötőváros. 17. A német fasiszta. 19. Vissza: a paripa. 20. Kiélt, franciául. 21. A máj váladéka. 22. Eleven. 24. Hím juh. 25. Latin kötőszó. 26. Állóvíz. 27. Hírügynökség. 29. Ásvány. 31. Sír. 32. Igaz. 34. A hét egyik napja. 36. Testrész. 37. Kérdőszó. 39. Kiváló minőség. 40. Épületmaradvány. 42. A vasút korszerűsítési programjának része. 45. Láda szélei. 46. Női hang. 47. Régi. 48. Fa része. 50. Bács megyei község. 53. Egy betűvel. 56. Az arzén kémiai jele. 58. Bácsi, röviden. 59. Török méltóság. 61. Földet forgat. 62. Akol közepe. 63. A kukorica tudományos neve. 65. Hatalmas erőditmény. 68. Mint 40 vízsz. 69. Ulan Bator. 71. Kettős betű. 72. Területmérték. 73. ....alin, színtelen, kristályos szilikát. 74. Pápai korona. 76. Orosz folyó. 78. Orosz pénztárgépen olvasható. 79. A vasút korszerűsítési programjának része.

Függőleges: 1. Francia ütőkártya. 2. Zenei alaphangok. 3. Hív. 4. Német tojás. 5. Kilenc, görögül. 6. Rítka női név (ék.-fel.). 7. A geológiai harmadkor legrégibb szakasza. 8. Zamat. 9. Tápláló folyadék. 10. Élelem. 11. Öntudatlanságig fokozott kábultság. 12. Izes gyümölcsöt. 15. XVII. századi doni kozák vezér. 17. Nyugati hírügynökség. 18. Szovjet repülőtervező rövidített neve. 21. Szél-hárfa. 23. Elődje. 26. Bács megyei község. 28. Ellentétes kötőszó. 30. Volt színművész neve kimondva. 32. Nagymúltú sportegyesület. 33. Tanult (ék.-fel.). 34. Távollevő. 35. Pénzel. 36. Kérdőszó. 38. Van, németül. 39. Az egyik nem képviselője. 41. Nem elég. 43. Honfoglalás korabeli fejedelem. 44. Kietlen. 49. Petróleum desztillációjának terméke. 51. Szibériai folyó. 52. Fekhely. 54. Kimondott betű. 57. Sorozat, idegen nyelven. 59. Főbe ikerszava. 60. A nyesőt. 62. Nem fajtiszta. 64. A Gépesített Adatfeldolgozó Vállalat. 66. Rangjelző. 67. Mint 72 vízszintes. 68. Kacsa (ék.-fel.). 70. Becézett Aranka. 73. Hajó része. 75. Mint 66 függ. 77. Úgy mint. 78. Igekötő.

Beküldendő: vízszintes: 1, 42, 79. **Beküldési határidő:** május 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Megszüntetni a baleseti veszélyforrásokat.

Könyvet nyertek: Kertész László távirász, Putnok, Rákóczi út 22. Molnár Imre kocsifelíró, Celldömölk állomás, Kovács Albert, Bp. XVI., Edit u. 42. Szentgyörgyi Ágnes, Miskolc, Selyemrét A/3. ép. II. lépcsőh. I/3. Takács Ferenc, Győrszabadhegy vasútállomás.

TAPINTAT



— Tulajdonképpen ő a vasutas, csak ruhát cseréltünk, hogy ne hozzon szégyent az egyenruhára.

(Pusztai Pál rajzai)

CSÚCSFORGALOM



— Hát erről a vonatról is lemaradt?

— A hangosító bemondta, hogy nem kell tolakodni...

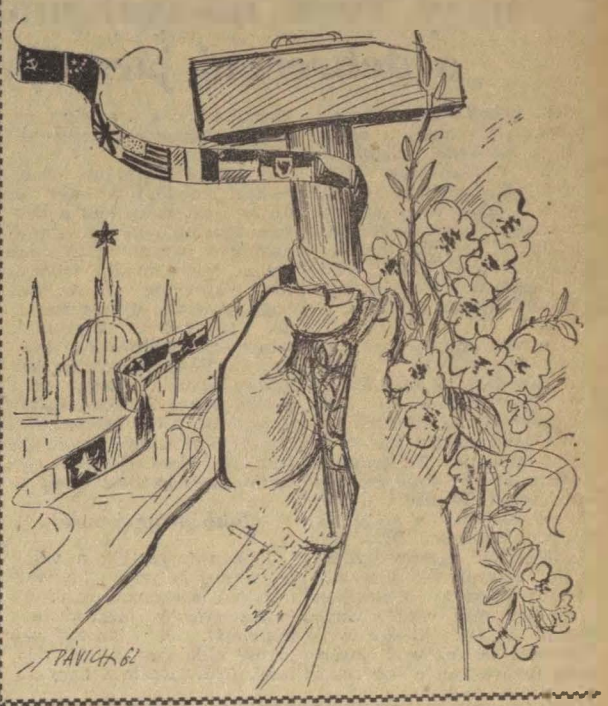
VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. MÁJUS 1.

ÉLJEN MÁJUS 1.,
A NEMZETKÖZI MUNKÁSOSZTÁLY
NAGY ÜNNEPE!



Májusi seregszemle

Idén a 18. szabad május elsejét ünnepeljük, a nemzetközi munkásosztály harcos seregszemléjét. Május 1 soha sem volt egyszerű ünnepnap, mindig több volt annál. Több külsőségekben és belső tartalomban is.

Május elsején ismét ott leszünk a napsütéses tavaszi utcákon. Fejünk felett vörös és nemzeti színű zászlókat lobogtat a friss májusi szél. A magasban színes léggömbök szállanak. Vonulunk a térre, s a díszemelvény előtt vidáman integetünk népünk vezetőinek, szeretettel és megbecsüléssel köszöntjük a pártot... — Igy lesz az idén is bizonyosan. Lelkes tüntetés lesz a májusi seregszemle a fővárosban és szerte az országban. Az idén is, akár csak minden évben, a munkásegység, valamint a békéért, a demokráciáért és a szocializmusért folytatott nemzetközi harc jegyében ünnepelünk.

Jó szokás, ilyenkor, ünnep előtt visszatekinteni a múltba, felidézni annak harcos szellemét és szólni a következő évek, a jövő programjáról.

72 évvel ezelőtt, 1890-ben a II. Internacionálé első kongresszusa a munkásosztály harci seregszemlélének napjává avatta május elsejét. A kongresszus határozata ezt így fogalmazta meg: „Kimondatik egy nagy nemzetközi tüntetés, egy véglegesen megállapított napon, úgy, hogy minden országban és minden városban egyszerre, ugyanazon a megállapított napon a dolgozók az államhatalomnak követelést nyújtsanak a munkanapok törvényesen 8 órára való rögzítésére... Különböző országok dolgozói úgy szervezik ezt a tüntetést, ahogy azt az országok feltételei megengedik. „Eleven erővé vált a jelszó, amelyet Marx és Engels adott ki a Kommunista Kiáltványban: „Világ proletárjai egyesüljetek!" — Ez a három szó utánozhatatlan tömörséggel tartalmazza ennek a szép tavaszi munkásünnepnek legfontosabb mondanivalóját és értelmét, s még a vidám tavaszi napfénynél is jobban megteremti a nap derűs, bizakodó hangulatát.

Kell-e vajon évről évre megújítani e napon a felhívást a világ dolgozóinak egyesülésére? Talán a jelszónak nincs elég foganatja és ez ideig pusztába kiáltott szó maradt? Az ellenkezője igaz. Azóta, hogy először ünnepelték meg a május elsejét, minden évben több és több, a kapitalizmus ellen egységbe tömörült dolgozót vehetünk számba, sokkal de sokkal erősebbek lettünk, szavunk messzehangzóbb és diadalmasabb.

A magyar munkások is 1890-ben ünnepelték első ízben, méghozzá nagy sikerrel május elsejét. 60 ezer ember vett részt a budapesti tüntetésen. Ettől kezdve május elseje munkabeszüntetéssel és felvonulásokkal való megünneplése a magyar munkásmozgalom harcos hagyománya lett, amit a kormány és a munkáltatók semmilyen erőszak és fondorlat útján nem tudtak megakadályozni.

S az első május elsejék óta nagyot változott a világ. Hadd idézzünk néhány sort a kommunista és munkáspártok moszkvai nyilakozatából, amelyek méltán töltenek el örömmel és büszkeséggel minden öntudatos, a haladás ügyét híven szolgálni kívánó embert: „Elérkezett az idő, amikor a szocialista államok világrendszert alkotva nemzetközi erővé váltak, s hatalmas befolyást gyakorolnak a világ fejlődésére. Reális lehetőségek nyíltak arra, hogy korunk legfontosabb problémáit ily módon a béke, a demokrácia és a szocializmus érdekében oldjuk meg." — Íme, ilyen legyőzhetetlennek bizonyult a proletárnemzetköziség ereje, ami különös nyomatékkal jut kifejezésre május 1-én.

Hetvenkét éve a proletárok még minden országban elnyomottak és hatalom nélküliek voltak. Ma már a proletár-internacionalista egyesülés nemcsak elnyomott és kizsákmányolt osztályok, hanem hatalomra került dolgozók, egész országok, államok és népek százmillióinak összefogását is jelenti. Olyan felszabadult népek és országok zárt tömörülését, amelyek a szocializmus és a kommunizmus diadalmas útját járják.

A tavalyi május elseje óta a legnagyobb jelentőségű, világtörténelmi esemény volt a Szovjetunió Kommunista Pártjának XXII. kongresszusa. A kommunista világmozgalom nagyszerű élcsapatának kongresszusa nagy hatással volt és van a kommunista világmozgalomra, az egész emberi társadalom fejlődésére. E nagy jelentőségű tanácskozás leninI szellemben adott választ korunk fő kérdéseire, így a háború és a béke problémájára is.

Ez a kongresszus a világtörténelemben először, reális programot dolgozott ki a kommunista társadalom felépítésére, amelynek megvalósulását történelmi közelségbe hozta. Ez a program minden kommunista, minden nép számára eszmei fegyverzetet jelent, egyszersmind bátorítást, lelkesítő példát, ösztönzést az imperializmus elleni harcban, amelyet a népek vívnak országuk felszabadításáért, másutt a demokráciáért, vagy már a szocialista társadalom felépítéséért.

Május elsején a párt és a nép növekvő egysége jegyében ünnepelünk. Ez jut kifejezésre azokban a lelkes munkafelajánlásokban is, amelyekkel a gyárak, üzemek dolgozói — közöttük a vasutasok is — készülnek a Magyar Szocialista Munkáspárt VIII. kongresszusára. Célunk az, hogy pártunk vezetésével érjünk el még szebb sikereket a szocializmus építésében.

Szeretettel köszöntünk május elseje alkalmából minden vasutas dolgozót. Külön is üdvözöljük a magyar vasutasok nevében Eger, Miskolc, Szeged csomópontok és a Dunakeszi Járműjavító ÜV dolgozóit, akik kiváló munkával elnyerték a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját. S köszöntjük mindazon szolgálati helyek dolgozóit, akik élüzem kitüntetésben részesültek és külön elismerést kaptak jó munkájukért.

Öröm és büszkeség tölt el bennünket arra a gondolatra, hogy már száz- és százmilliók ünnepelnek velünk május elsején. S ezen a ragyogó májusi seregszemlén megfogadjuk, hogy tovább fokozzuk egységünket, tömörítjük sorainkat a béke, a demokrácia és a szocializmus egész világon való győzelméért.

Miskolc az élen – Szeged az utolsó

Az idei első negyedévben jelentősen megváltozott az igazgatóságok versenyének állása. Miskolc került az élre, és a szegedi igazgatóság, amely tavaly háromnegyed éven át vezetett, most az utolsó helyen végzett. Részletes eredménye'c:

1.	Miskolc	24,5 ponttal
2.	Budapest	22 „
3.	Szombathely	21 „
4.	Debrecen	20,5 „
5.	Pécs	16 „
6.	Szeged	11 „

Az 1961. évi üzemi jutalék alakulása

Az 1961. évi teljesítmények alapján az üzemi jutalék mértéke a következőképpen alakult:

	Nap:
Szegedi Igazgatóság	11,8
Miskolci Igazgatóság	11,3
Budapesti Igazgatóság	10 8
Pécsi Igazgatóság	10,3
Debreceni Igazgatóság	9,8
Szombathelyi Igazgatóság	9,3
Központi Hivatalok	10,8

Az üzemi vállalatok nyereségrészesedése

A MÁV üzemi vállalatainak dolgozói az 1961. évi teljesítmények alapján az alábbi nyereségrészesedésben részesültek:

	Nap:
Északi Jj. ÜV.	11,8
Landler Jj. ÜV.	11,3
Dunakeszi Jj. ÜV.	17.8
Szolnoki Jj. ÜV.	13,6
Debreceni Jj. ÜV.	16,9
Miskolci Jj. ÜV.	15,3
Székesfehérvári Jj. ÜV.	14,3
Szombathelyi Jj. ÜV.	16,3
Gépjavító ÜV.	15,4
Fatelítő ÜV.	6,3
Kitérőgyártó ÜV	6,5
Utasellátó ÜV.	23.0
GySEV	25,3

Budapesten ülésezik az SZVSZ Elnöksége és Végrehajtó Bizottsága

Május utolsó és június első napjaiban *Budapesten* tartja ülését a *Szakszervezeti Világszövetség Elnöksége és Végrehajtó Bizottsága.*

A *végrehajtó bizottság* több fontos kérdést vitat meg, többek között értékeli *a nemzetközi helyzetet*, s az ebből adódó szakszervezeti feladatokat, megvitatja az *V. Szakszervezeti Világkongresszuson* elfogadott akcióprogram és a határozatok végrehajtásával kapcsolatos konkrét tennivalókat, s a végrehajtás eddigi tapasztalatait, dönt a dolgozó nők problémáival foglalkozó *II. Nemzetközi Konferencia* összehívásáról és más kérdésekről.

A több mint 30 országból érkező szakszervezeti vezetőknek alkalmuk lesz arra is, hogy *a magyar dolgozókkal találkozzanak*, tájékoztassák őket az *SZVSZ* munkájáról, a jövőbeni feladatairól, célkitűzéseiről.

Szocialista brigádok a kongresszusi versenyben

A szegedi igazgatóság tavaly elért szép eredményeit nem kis mértékben annak is köszönhette, hogy az igazgatóság területén jól dolgoztak, a munkaverseny lendítői voltak a szocialista brigádok. A vasutasszakszervezet Csongrad megyei bizottsága és a szegedi igazgatóság vezetője azzal a felhívással fordult a szocialista brigádokhoz, hogy a VIII. pártkongresszus tiszteletére folytassák a versenyt és érjenek el további, még szebb eredményeket.

Egyöntetű helyesléssel fogadták a felhívást a vasutas szocialista brigádok.

Elsőnek a makói pályafenntartás szocialista brigádjai jelentették, hogy vállalják a versenyt.

A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy ezek a legjobb eredményeket elért brigádok sem akarnak pihenni az eddig szerzett babérokon. Többek között vállalták, hogy tervteljesítésüket a javítási munkála oknál 0,4 kilométerrel növelik és a határidőket egy hónappal előre hozzák. Makó fűtőház szocialista brigádja eddig az üzemanyag-takarékosságban ért el különösen szép eredményeket. Most további 40 000 forint értékű üzemanyag megtakarítását vállalták.

Már elnyerte a szocialista címet, s most

tovább folytatja a harcot a cím megtartásáért a szentesi fűtőház szocialista brigádja.

A VIII. pártkongresszus tiszteletére vállalták a brigád tagjai, hogy havonta egy újítással segítik a gazdaságosabb munkát és a tüzelőanyagmegtakarításban 108 százalékot érnek el.

Szép eredményeket várhatunk a szegedi fűtőház szocialista brigádjától is. A kocsijavító fiókműhely dolgozói például jó minőségű munka mellett az anyagfelhasználás 3 százalékos csökkentését vállalták.

A szegedi pályafenntartási főnökség 15 szocialista brigádja is ígéretet tett a feladatok jobb teljesítésére.

E verseny eredményét a jövő év első negyedévében hirdetik majd ki és a legjobb brigádokat külföldi utazással, üdüléssel és szép díjakkal jutalmazzák.

Sziládi Sándor Szeged

A VIII. pártkongresszus tiszteletére

A debreceni fűtőház dolgozói üzemrészenként tartott *rendkívüli* termelési tanácskozáson beszélték meg az *MSZMP Központi Bizottságának a kongresszusi munkaversenyről szóló felhívását.* Az egyes üzemrészek dolgozói munkájuk sajátosságainak megfelelően tettek felajánlásokat a VIII. pártkongresszus tiszteletére. A vontatás dolgozói vállalták, hogy 100 etkm-tervüket a tavalyihoz képest 4 %-kal túlteljesítik. A

szénmegtakarításuk értéke 5,5 millió forint lesz.

A mosástól mosásig mozgalomban vállalták, hogy *10 %-kal túlteljesítik kilométertervüket.* Értékes felajánlásokat tettek a *fiókműhely* és a *kocsijavító részleg* dolgozói is. A *villamosműhely* dolgozói anyagtakarékosságot vállaltak.

Harmadszor lett élüzem *Tiszaszederkény* állomás. Ez a szép siker fokozta a dolgozók versenyzési kedvét is. Megtették vállalásukat a VIII pártkongresszus tiszteletére. *Hegyi József* tolatásvezető és brigádja vállalta, hogy

a kocsitartózkodásban az élüzemszintnél 2 százalékkal jobb eredményt érnek el. Továbbá 120 társadalmi munkaórát ajánlottak fel az állomás parkosításához

és versenyre hívta a másik két tolatósbrigádot is.

Több mint egy éve kelt versenyre a szocialista brigád cím elnyeréséért *Győr* állomás teherraktárában három brigád: *Dékány Gyula, Sipkovits Márton és Kovács Dénes* brigádjai. Kitűnő eredményt értek el a darabáru gyűjtőkocsik kihasználásában. Az előírt 3,5 tonna helyett 4,5 tonnát vállaltak és 5,1 tonnát teljesítettek. A múlt hónapban megrakott 25 darabáru kocsinál

110 vasúti kocsit szabadítottak fel a jó kihasználással.

Mindhárom brigád vállalta, hogy az eddigieknél is jobb munkateljesítményeket ér el, hogy méltóképpen köszöntse *a párt VIII. kongresszusát.*

Nehéz körülmények között dolgoznak most *Budapest Déli pályaudvar* vasutasai, hiszen az ott folyó átépítési munkálatok különleges feladatokat jelentenek a szolgálat ellátásában. A pályaudvar dolgozói a nehézségek ellenére arra törekszenek, *hogy*

szép munkateljesítményekkel készüljenek május elsejére és pártunk VIII. kongresszusára.

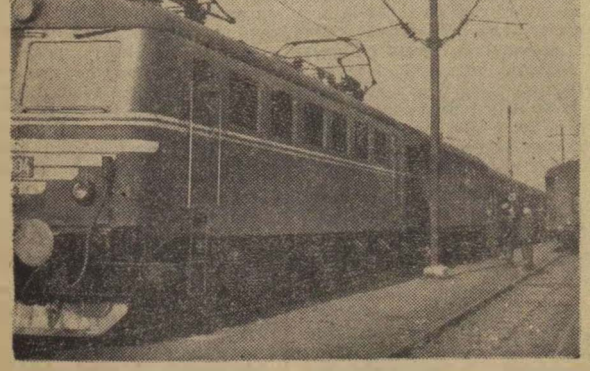
Erre mutat vállalásuk is. A személyszállító vonatok *menetrend szerinti* indítását 99,5 %-ra, a tehervonatokét 85 %-ra kívánják teljesíteni. A teherkocsik átlagos tartózkodását 20 órára csökkentik. *Javítják a kocsikihasználást is.* készülnek a nyári forgalomra és az a céljuk, hogy *balesetmentesen* dolgozzanak.

Tíz éves a pécsi rakodógépkarbantartó-műhely

Amikor elkezdte munkáját, szinte észre sem vettük. Azóta mind több rakodógép; daru, villamos targonca, szállítószalag segíti munkánkat. *Pécs állomáson* nélkülözhetetlen lett a 10 éve alakult rakodógépkarbantartó műhely.

Dolgozói ma már 11 féle szakmunkát végeznek. *Tomcsányi György* személyében ma már üzemmérnök vezeti a műhelyt, amely dolgozóinak 25 újítását alkalmazzák. A műhely hat dolgozója kapott eddig kiváló dolgozó jelvényt és nyolc oklevelet.

Leiti Ferenc, Pécs



Gólya Sándor külsős forgalmi szolgálattevő túrja a legjobbak közé tartozik Hatvan állomáson. A múlt évben a túrok között folyó versenyben gyakran végeztek az első helyen. A képen Gólya Sándor meneszti a 6315-ös személyt. Mellette Kovács István főintéző, ügyeletes tiszt.

Mikor válik mozgalommá az újítás a debreceni járműjavítóban

Nem haladta meg tavaly a közepes színvonalat a *debreceni járműjavító* dolgozóinak újítási tevékenysége. Igaz, hogy 1960-hoz képest növekedett a beadott helyi javaslatok száma, viszont kevesebbet fogadtak el. A helyi (nem tapasztalatcserés) újítások utáni évi megtakarítás több mint százezer forinttal csökkent.

Miért?

Erre nem könnyű megtalálni a helyes választ. Az újítási irodán dolgozó *Mihálka Tibor* csoportvezető és *Oláh Sándor* technikus az előírtnál nagyobb gondossággal segítik az újítók munkáját. Teljesítették a felszabadulás ünnepére tett vállalásukat: 10 kisebb újításhoz elkészítették a szükséges rajzokat. *Szabados Dezső* főmérnök, mint egyszemélyi elbíráló nagyon körültekintő munkát végzett, döntésének megváltoztatása csak elvétve fordult elő. Az újítások kivitelezésére jól felszerelt kísérleti műhelye van a debreceni járműjavítónak, amely évi 278 ezer forintos költségvetéssel dolgozik.

A gondos ügyintézés ellenére sem mondhatjuk, hogy az újítás igazi mozgalom a debreceni járműjavítóban. A mozgalomnak ugyanis az az éltető eleme, hogy mindig több és több részvevője van. Az igaz hogy itt is van újító törzsgárda. Olyanokra gondolunk, mint *Váczi Mihály* szerszámlakatos, *Varga Károly* és *Soós Zoltán* kiváló újítók, vagy *Matkó János* és *Kiss Zoltán* többszörös újító kocsiosztályi reszortvezetők, akik egyik újításukkal közel 400 ezer forintos megtakarítást értek el.

Jobb propagandát

Jobban megértjük a vállalat újítási helyzetét, ha megnézzük a szakszervezet újítási és észszerűsítési bizottságának munkáját. A bizottságnak „erős" oldala az újítási döntések felülvizsgálata, hogy elősegítse a panaszok orvoslását. Ez jó dolog. Nem jó viszont, hogy a bizottság agitációs csoportja csak a tavaly ősszel megrendezett újítási ankét előtt fejlett ki némi tevékenységet. Azelőtt nem működtek, s azóta sem hallatnak magukról. Az újítási iroda csinaltat néha egy-egy plakátot, de a még kevés a mozgalom népszerűsítéséhez.

Az szb-választás alkalmával megtörtént az újítási és észszerűsítési bizottság újjáválasztása is. *Sárfi Sándor* mérnök, kocsiosztályi reszortvezető lett a bizottság elnöke. Neki is az a vélemenye, hogy többet kellene foglalkozni az újítási mozgalom népszerűsítésével. Vállalatánál sokan még azt sem tudják, hogyan kell beadni egy újítási javaslatot.

Többet kell foglalkozni az elfogadott újítások alkalmazásával is. Nehogy úgy járjanak, mint tavaly, amikor az országos vasutas újítási kiállításon láttak egy igen jó ütközőbeemelő készüléket. A készüléket a székesfehérvári járműjavító állította ki. Amikor rajzot kértek tőlük, azt válaszolták, hogy nem tudnak küldeni, mert csak egy példányt kaptak ők is a debreceni járműjavítóból. — Így találták meg az egyik elfelejtett újításukat.

Bőven van tennivalója a járműjavító szakszervezeti újítási és ésszerűsítési bizottságának. Fontos feladatuk például az idei vállalati újítási feladatterv népszerűsítése.

A szocialista brigádok járjanak élen

Népszerűsíteni kellene az újítást a munkabrigádok, különösen a szocialista brigádok körében. Jelenleg csak a megmunkáló osztályon dolgozó *Daku József* szocialista brigádja készít rendszeresen újításokat. Különösen fontos, hogy több fiatalt vonjanak majd be az újító mozgalomba, hiszen a jelenlegi újító törzsgárda java része lassan már nyugdíjba megy. A fiatalok meg nem újítanak mintha nem volnának ötleteik, vagy nem érdekelné őket az így elérhető jutalom?

Bizonyosra vesszük, hogy lesz újítási mozgalom a debreceni járműjavítóban, ha többet foglalkozik ezzel a szakszervezet és mindenki akinek ez is a munkaköréhez tartozik.

L-cz

Valamennyi üzemi vállalatra kiterjesztették a tisztasági mozgalmat

A szakszervezet elnöksége, a vasúti főosztály és a KISZ Központi Bizottságának közös határozata alapján 1958-ban tisztasági és takarékossági versenyt kezdeményeztek a járműjavítók KISZ-szervezetei. A verseny azóta mozgalomá terebélyesedett.

Az eredmény sem maradt el. Tisztábbak, csinosabbak lettek a műhelyek, rendezettebbek az utak, több virág díszlik a műhelyek környékén és ami ennél lényegesebb, a fiatalok több millió forintot takarítottak meg a népgazdaságnak.

A vasutas fiatalok tisztasági és takarékossági mozgalma az idén a vasut valamennyi üzemi vállalatára kiterjed. Az üzemek KISZ-szervezeteinek fokozott gondot kell fordítani a szocialista munkabrigádok szervezésére, az *Ifjúság a szocializmusért*-mozgalom további szélesítésére, a fiatalok szakmai képzésének és általános műveltségének növelésére.

A verseny keretén belül természetesen változatlanul előtérbe kell helyezni az OH anyagok felhasználását, a munkahelyek, az üzem egész területének tisztántartását, parkosítását, egyszóval a kulturált munkahelyek megteremtését, hogy csak néhány példát említ ünk.

A verseny értékelése — eltérően az eddigiektől —, *a társadalmi munkaórák és az ifjúsági szövetség szocialista munkamozgalmainak az egyes KISZ-szervezetek végzett munkája arányában történik.* Az értékelésnél nemcsak a KISZ-tagok számát, hanem az egyes vállalatoknál dolgozó, még KISZ korosztályba tartozó fiatalok számát veszi figyelembe az értékelő bizottság.

A tisztasági és takarékossági verseny központja 1961. október 10-től 1962. október 10-ig terjed. Az első helyezett elnyeri a szakszervezet elnökségének vándorzászlaját és pénzjutalmat kap a második és harmadik helyezett üzem KISZ-szervezete is.

KI A FELELŐS?

Hajdúszoboszló állomás közelében a *MÁV Földgázüzeme* területén van egy mosóda, ahol a vasúti szálláshelyek és laktanyák részére mossák és vasalják az ágyneműt. A mosoda részére 1960-ban érkezett egy modern vasalógép, amelynek értéke 158 ezer forint.

A gép üzembehelyezéséhez nem volt megfelelő helyiség, ezért a nyitott folyosón rakták le az alkatrészeit. Ez a nagyértékű gép, ma is kihasználatlanul hever. Pedig nagy szükség lenne üzembehelyezésére, mert a mosóda, a vasalóreszleg szük kapacitása miatt, gyakran k ik a munkával.

Szeretnénk tudni, ki a felelős azért, hogy ez a gép másfél éve kihasználatlanul hever.

Orgován László
Debrecen

A háztartási tüzelőanyag-ellátásról

Felhívjuk a vasutas dolgozók és nyugdíjasok figyelmét, hogy *az új tüzelési évad 1962. április 1-ével megkezdődött.*

Az 1962—63. tüzelési évi tüzelőigazolványokra a részletfizetésre kiosztott, valamint a készpénzfizetéses tüzelőjegyek ettől az időponttól beválthatók.

Az igényjogosultak tüzelőellátására elegendő tüzelőanyaggal rendelkezünk. A szükségleteket azonban teljes egészében csak akkor tudjuk kielégíteni, ha az igényjogosultak a háztartási tüzelőanyagot a nyári hónapokban kivételezik. Azokat a szénmennyiségeket, ugyanis — melyeket a nyári időszakban értékesíteni nem tudunk — a tönkremenés elkerülése végett kénytelenek vagyunk visszaadni. A lemondott szenet később már nem kaphatjuk meg és így azok ellátásunkból kiesnek.

A részletfizetéses tüzelőanyagellátás kiterjesztésével is az igényjogosultakon kívántunk segíteni. *A részletfizetésre kiadott háztartási tüzelőjegyeket augusztus 31-ig lehet beváltani.* A határidő letelte után a be nem váltott részletfizetésre kiosztott tüzelőjegyek értékét visszatérítjük és helyette tüzelőjegyet még készpénzért sem adunk ki.

Budapesten a házhozszállítás torlódásának elkerülése céljából a részletfizetésre kiosztott tüzelőjegyeket június 1-ig kell leadni.

Felhívjuk az igényjogosultak figyelmét arra is, hogy az 1962—63. tüzelési évben 5q hulladékfát — a mindenkori készlettől függően — csak abban az esetben szolgáltathatunk ki, ha az igényjogosult teljes tüzelőjárandóságát az elmúlt tüzelési évektől eltérően szeptember 30-a helyett — már augusztus hó 31-ig kivételezi.

Népgazdaságunk fokozott szénszükséglete miatt az igényjogosultakat csak az őszi-téli hónapokban zavartalanul ellátni nem tudjuk. Ezért reméljük, hogy az igényjogosultak intézkedésünket megértéssel fogadják és tüzelőanyag-járandóságukat a nyári hónapokban kivételezik.

MÁV Anyagellátási Igazgatóság vezetője

Vegyünk részt a vasútvonalak fásításában!

Az országos fásítási program megvalósítása keretében lehetőség nyílik arra, hogy fákat ültessünk a vasútvonalak mentén húzódó és lényegében kihasználatlan területekre. Ezáltal nemcsak hazánk faállományát gazdagítjuk, hanem elősegítjük vasútvonalaink védelmét is. A jól kifejlett fasor ugyanis felfogja a szelek és hóviharok erejét. A pályamunkások számára meg igazán nem kell magyarázni, milyen jó, ha a nyári melegben végzett vágányjavítás közben megpihenhetnek egy-egy fa árnyékában.

Fásítási feladataink nagyok. Sokáig tartana, amíg „hivatalos" úton mindenhová kiültethetnék a facsemetéket. Társadalmi munkával nagy segítséget adhatunk ehhez. Miről van szó? — Nem többről, mint hogy az idén minden vasutas ültessen el szolgálati helye környékén, az erre kijelölt helyen 1—2 facsemetét. Csekély társadalmi munka ez, de ha mindenki megteszi, akkor kevés lesz az a 40 000 darab facsemete, amely a vasúti kertészetekben most kiültetésre vár.

Szakszervezeti bizottságaink a szakvonali vezetéssel együttműködve segítsék elő a fásítási társadalmi munka kibontakozását. Állomásokon, fűtőházakban, pályafenntartási szakaszoknál és minden más szolgálati helyen találjuk meg a módját a facsemeték elültetésében való részvételnek amíg lehet, most tavasszal és majd az arra alkalmas őszi időben is.

NEMZETKÖZI *élet*

Nemzetközi Vasutas Eszperantó Kongresszus Budapesten

Május 5—11-ig Budapesten rendezik meg a 4. nemzetközi vasutas eszperantó kongresszust. A forradalmi munkáspárt és kormány előzetes hozzájárulásával 1959-ben jelentették be a magyar vasutas eszperantisták, hogy vállalják az *Internacia Federacio Esperantista Fervojista* (IFEF) elnevezésű nemzetközi vasutas eszperantó szervezet kongresszusának megrendezését. Kormányunk *Kossa István* közlekedés- és postaügyi minisztert bízta meg a kongresszus fővédnökségével, aki maga is régi eszperantista és jól beszéli a nemzetközi nyelvet.

A kongresszus színhelye az *Építők Rózsa Ferenc Kultúrotthona lesz.* A kongresszus iránti érdeklődésről és a készülő programról *dr. Bácskai István*, a központi vasutas eszperantó szakcsoport elnöke a következőket mondotta:

— Kongresszusunk iránt Európa-szerte nagy az érdeklődés az eszperantista vasutasok körében. Húsz országból mintegy 800 vendég érkezését várjuk. Felkészültünk a vendégek megfelelő elhelyezésére. A kongresszus hivatalos programja mellett változatos kulturális és szórakoztató rendezvények lesznek. Megismertetjük külföldi vendégeinket hazánk legszebb tájaival.

Érdekesnek ígérkezik például az *aggteleki* kirándulás, ahol a cseppkőbarlangban a *MÁV szimfónikusok* adnak hangversenyt. A külföldi vasutasoknak működés közben fogják bemutatni a korszerű pályavizsgáló mérőkocsit. Lesz nemzetközi bál, filmbemutató, béketalálkozó, s megrendezik a hagyományos nemzetközi tombolát is. A kongresszus programját *balatoni* kirándulással fejezik majd be. A záróülést a *tihanyi* motelben tartják.

1909-ben alakult a *Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség*, székhelye *Amsterdam*. Főként az európai országokban vannak önálló szervezetei. A szövetség céljai közé tartozik a baráti és a kulturális kapcsolatok kiépítése a nemzetközi nyelvet beszélő vasutasok között. Feladatának tartja a szövetség, az eszperantó nemzetközi nyelv terjesztését, tapasztalatcserét és nemzetközi találkozók szervezését. A szövetség jelszava: *„La reloj kunligas la landojn. Esperantó la popolojn!"* (A sínek összekötik az országokat, az eszperantó a népeket!) — E gondolat jegyében kerül sor a 14. nemzetközi vasutas eszperantó kongresszus megrendezésére is. Most első ízben történik, hogy népi demokratikus országban rendeznek ilyen kongresszust.

A *nemzetközi vasutas eszperantó kongresszus* e sajátos kultúrmunka jelentős eseménye lesz. Időpontja egybecsúszik két jelentős eszperantista évfordulóval is. Az idén ünnepli fennállásának 75 évfordulóját a nemzetközi mozgalom, a *Magyar Eszperantó Szövetségnek* pedig 50 éves jubileuma lesz. Ezért kerül sor a kongresszus után, mintegy annak folytatásaként május 13-án *Dunaújvárosban* országos eszperantó találkozóra, ahová a külföldi vendégek is meginvást kapnak.

A kongresszus ünnepélyes jellegét fejezi ki, hogy a *Magyar Posta* az évfordulók és események sorozatában 1 forintos címletű új eszperantó postabélyeget ad ki a bélyeggyűjtők örömére. A *Pénzverde* ízléses zománcozott jelvényt készített a kongresszus részvevői számára, amely méltán sorakozik a korábbi kongresszusok hasonló célu jelvényei mellé. Eszperantó nyelvű mikrólemezt is forgalomba hoznak. A mikrólemez felvételénél közreműködött a *MÁV szimfónikusok* zenekara, a *Dunakeszi Járműjavító ÜV* férfikórusa és a *kaposvári MÁV Nevelőintézet* leánykórusa.

Csehszlovák vendégek a Győr—Sopron megyei bizottság küldöttközgyűlésén

Az utóbbi években jószomszédi viszony alakult ki szakszervezetünk *Győr-Sopron* megyei bizottsága és a *Bratislavai Kerületi Közlekedési és Szállítási Tanács* vezetői között. Nagyobb jelentőségű események alkalmával kölcsönösen meghívják egymást. Legutóbb április első felében négytagú csehszlovák delegáció járt Győrben. A vendégek április 13-án részt vettek a vasutasszakszervezet Győr-Sopron megyei bizottságának küldöttközgyűlésén.

Stromcsek Alojz, a delegáció vezetője 56 000 csehszlovák közlekedési dolgozó nevében köszöntötte a közgyűlést. Felszólalásában a közös feladatokról, a jószomszédi viszonyról és a baráti kapcsolatok tovább szélesítésének fontosságáról beszélt, majd így folytatta:

— *Számunkra nagyon tanulságos volt ez a közgyülés. Különösen tetszett az a kritikus és önkritikus légkör, amely a beszámolót és a vitat jellemezte. Képet adott a beszámoló arról is, hogy ez a fiatal szervezet milyen utat tett meg a megalakulása óta eltelt két tíz alatt.*

Hasonlóan vélekedett a közgyülésről a csehszlovák delegáció többi tagja is.

— *Nekem az ragadta meg leginkább a figyelmemet, hogy a megyei bizottság milyen nagy gondot fordított az aktivahálózat kiépítésére* — jegyezte meg *Csabai Gyula*, a csehszlovák delegáció érsekújvári tagja.

Az aktívák, a bizalmiak tevékenységét a beszámoló valóban pozitívan értékelte. Érthető, hiszen nekik is nagy részük van abban, hogy a megyében az 1960. évi 94,8 százalékról egy év alatt 96,8 százalékra emelkedett a szervezett vasutasok száma, míg a tagdíjmorál 99 százalékos. A megye különböző szolgálati helyein tevékenykedő 987 aktíva ma már nagy erőt jelent a megyei bizottság mellett. S ha az új megyei bizottság továbbra is jól bánik ezzel az erővel, bizonyára a kongresszusi versenyben is megállják majd helyüket a Győr-Sopron megyei vasúti szolgálati helyek dolgozói.

— *vi* —

A Magyar Szolidaritási Bizottság felhívása a függetlenségükért küzdő népek megsegítésére

„Ha majdan évszázados uralmuk folyama kiszárad, a sár és a szenny micsoda pusztaságát hagyják majd maguk után!" — ezekkel a próféta szavakkal jövendölte meg több mint két évtizede hazája gyarmatosítóinak kitakarodását India földjéről *Rabindranath Tagore*, a nagy indiai költő.

Napjainkban a gyarmatosítók mind több országból kénytelenek távozni. Tudják, hogy történelmileg rendkívül rövid időn belül véget ér sok százados uralmuk a bitorolt területek és láncravert népek fölött. Uralmukról nem saját jószántukból mondanak le: *a népek ereje kényszeríti őket erre.* De ahol csak tehetik, megőrzik gazdasági és politikai érdekeltségüket, hogy fenntarthassák a kizsákmányolást, továbbra is hasznot húzhassanak egykori hatalmas, immár bomló birodalmuk országaiból. Ám akár teljesen kiszorulnak, akár csak megkezdődött kiszorításuk, mindenütt valóban sár és a szenny pusztasága, nyomorúság és sötétség hirdeti évtizedes, évszázados jelenlétüket.

Ezért van az, hogy *a gyarmati és volt gyarmati országok lakóinak átlagos életkora 30 év alatt van.* Ezért van az, hogy a gyarmati és volt gyarmati országokban *száz* emberből gyakran csak *5 vagy 8 tud írni és olvasni.* Ezért van az, hogy egyes elmaradott országokban *csak 20, 30, esetleg 70 ezer emberre jut egyetlen orvos!* S ha ezek az országok függetlenné válnak is, hosszú éveknek és évtizedeknek kell elmúlniuk, míg népük emberi életet élhet, kilábolhat a gyarmatosítás okozta nyomorból és szenvedésből.

A szabadság után vágyódó népek függetlenségüket maguk vívják ki önmaguknak. Bizonyos, hogy sok áldozattal járó harcuk a szégyenteljes gyarmati rendszer bukásához vezet. A szocialista tábor léte és ereje, a béke híveinek sokasága nagyban elősegíti függetlenségük mielőbbi kivívását és megszilárdulását. *Afrika és Ázsia népeinek szükségük van a világ haladó erőinek testvéri segítségére. Számítanak is rá.* A nemzetközi szolidaritás eszméje parancsoló szükségességgel fordít minket az eddig elnyomott és ma még harcban álló népek felé: rajtunk is múlik sorsuk.

Az elnyomott, harcban álló népek ügye valamennyiünk ügye. Vér folyik még *Algériában, Kongóban, Angolában, Laoszban, Dél-Vietnamban*, embertelen az elnyomás a Dél-Afrikai Köztársaságban, Délnyugat-Afrikában és sokfelé egyebütt. A nemzetközi szolidaritás jegyében egész népünket kérjük: *emlékezzék vissza saját történelme nehéz és véres esztendeire és fordítsa figyelmét azokra a népekre, amelyeknek hazáját fegyver dúlja, kizsákmányoló fosztogatja:* a milliókra, akik sokszor még a legelesettebbjeink egykori nyomoránál is sötétebb nyomorban, harcainknál súlyosabb harcokban élnek és halnak.

Nem hagyhatjuk sorsukra azokat, akiknek igaz ügyével együttérzünk!

A magyar dolgozók egységes kívánságát teljesítjük, amikor május 1-gyel kezdődően szolidaritási hónapot hirdetünk. Kis címletű: 1 és 3 forintos bélyegekkel gyűjtést szervezünk, hogy a magyar nép milliói szerény hozzájárulásával is lelkesítsük, buzdítsuk és segítsük Afrika és Ázsia elnyomott népeit, gazdaságilag elmaradott országait.

Erkölcsi és anyagi támogatásunkkal fejezzük ki a függetlenségükért harcoló népek iránti szolidaritásunkat!

Legyen a szolidaritási hónap a proletárszolidaritás és a népek közötti barátság gyönyörű gondolatának kifejezője!

Járuljunk hozzá, hogy az egész emberiség mielőbb emberhez méltóan élhessen!

MAGYAR SZOLIDARITÁSI BIZOTTSÁG
a függetlenségükért küzdő népek megsegítésére

A szegedi igazgatóság a szeptemberi párthatározatok végrehajtásáért

A szegedi igazgatóság vezetői és dolgozói 1961-ben a kidolgozott intézkedési terv alapján arra törekedtek, hogy tudásuk legjavával vegyenek részt az 1960. évi szeptemberi párthatározat végrehajtásában.

A párt- és a mozgalmi szervek segítségével elsőrendű feladatunknak tartottuk a balesetmentes szolgálat mellett a munka termelékenységének növelését, a menetrendszerűséget, szállítási feladataink gazdaságos ellátását. Ezért igyekeztünk emelni a vezetés színvonalát. Számos ésszerűsítést és új munkamódszert vezettünk be. A vezetés hatékonysága előrelátással párosult, fokoztuk az ellenőrzést és operatív segítséget adtunk a tervfeladatok végrehajtásához.

Jó kapcsolat a szállítófelekkel

Teljesítményeink minőségi mutatóinak az igazgatóságok közötti verseny tényezőit és a szolgálati helyek élüzem feltételeinek teljesítését tekintettük. Ezek a feltételek megkövetelik a szakszolgálati ágak szoros együttműködését, így elősegítették az egész igazgatóság lendületesebb munkáját. *Naponta értékeltük a termelési mutatók alakulását* és az operatív intézkedések megtételére termelési bizottságot szerveztünk.

Szállítási feladataink teljesítéséhez nagy segítséget adtak az olyan vállalatok, mint a területünkön levő cukorgyárak, téglagyárak a Békés megyei malomipar és a Terményforgalmi Vállalat, a kalocsai Cemetiparl Vállalat, a Bajai Hajófuvarozó Szövetkezet stb. Igazgatóságunk dolgozói vonalbeutazások, pártnapok, csoportos beszélgetések alkalmával igyekeztek a jobb teljesítmények elérésére buzdítani a külszolgálati dolgozókat. Állandóan a hibák elleni küzdelemre, a létszám és a béralap betartására, emberi szempontból szerénységre határozottságra és következetességre igyekeztünk serkenteni vezetőinket és dolgozóinkat. Így *az erők helyes összefogása révén sikerült a múlt év eleji megtorpanás után előrelépni, és az igazgatóságok versenyében három negyedévben miénk volt az első hely.*

5 millió forint jutalom

Az 1961. évi eredményeink alapján egy csomópontunk elnyerte a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját, három csomópont és tizenkét szolgálati hely élüzem kitüntetést, tizenhat szolgálati hely vezérigazgatói és huszonnyolc szolgálati hely igazgatói elismerést kapott az ezzel járó jutalommal. Kitüntetésben negyven dolgozónk részesült, 1537 dolgozónk kapott Kiváló dolgozó oklevelet vagy jelvényt. A fiatalok közül 75 nyerte el a Szakma ifjú mestere jelvényt. *Az év folyamán közel 5 millió forintot kaptak igazgatóságunk dolgozói jutalom címén.*

Eredményeink elérését az alkotó munkakedv kibontakozását jól segítették a szocialista brigádok. Ma már több mint 470 ilyen brigádunk van, taglétszámuk meghaladja a 3500 főt. *Közülük a makói pályafenntartási dolgozókból álló szocialista brigád végezte tavaly a legjobb munkát, és most a Szovjetunióban kéthetes jutalom üdülésben vesznek részt.* A szocialista brigádmozgalom hatékony nevelőerőnek bizonyult nálunk. Az erősebbek, a felkészültebbek segítik a gyengébbeket, fejlesztik a közösség eredményeit.

Nem volt könnyű az ismertetett eredmények elérése. A legnagyobb gondosság ellenére is adódtak nem várt meglepetések. Ezek voltak munkánk árnyoldalai. Ilyen volt a novemberi és decemberi sok késés és a nem utasításszerű munkából bekövetkezett baleset. Jobb eredményünk lehetett volna az újítómozgalom vonalán is. Igazgatóságunk területén tavaly több volt a leadási kocsik mennyisége, mint a feladási. Így sok üres kocsit kellett adni területünkről, mégpedig meghatározott vonatokkal. Ez gyakran a kocsik ácsorgását eredményezte, és kedvezőtlenül hatott a kocsiforduló időeredményére.

Az árnyoldallal szemben eredményeink igazolják, hogy a sok gond és erőfeszítés nem volt hiábavaló. Dolgozóink méltán lehetnek büszkék arra, hogy kocsiberakási tervünket 0,8%-kal, berakott árusúly tervünket 1,6%-kal, kocsikihasználási tervünket 1,7%-kal, mozdított rakott kocsi tervünket 2,2%-kal, a tehervonatok átlagos terhelését 2,5%-kal túlteljesítettük. Gazdaságosabban használtuk fel tehervonati gőzmozdonyainkat is.

Szeretnénk 1962-ben is legalább olyan jól dolgozni, mint tavaly. Arra törekszünk, hogy hasznosítsuk a múlt évi jó tapasztalatokat. Indulásunk, sajnos, nem volt a legjobb, de igyekszünk javítani, s ezért igazgatóságunk területén a maximális segítséget adjuk dolgozóinknak az MSZMP VIII. kongresszusa tiszteletére tett munkaverseny felajánlások teljesítéséhez. Igazgatóságunk dolgozói e verseny folyamán sikeresen akarják teljesíteni második ötéves tervünknek 1962-re eső részét.

Borsodi János,
a szegedi igazgatóság vezetője

Május 20: vasutas operabérleti előadás

A vasutas operabérlet negyedik előadására május 20-án, vasárnap délelőtt 11 órakor kerül sor az Erkel Színházban. *Műsoron Mascagni: Parasztbecsület és Leoncavallo: Bajazzók* című operája. A címszerepeket *Vámos Ágnes, Elek Éva, Varga Sándor, Király Sándor,* illetve *Birkás Lilian, Udvardy Tibor, Radnai György* és *Külkey László* éneklik.

A kultúrnevelési és sportosztály tárgyalásokat folytat az Operaház igazgatóságával, hogy a jövő színházi évadban is megújítsa, illetve kibővítse a vasutas dolgozók körében népszerűvé vált „vasutas operabérleti előadásokat".

Nem a véletlen műve...

Beszélgetés a kitüntetett miskolci csomópont vezetőivel

— A vasút vérkeringésében a ferencvárosi rendezőpályaudvar után a miskolci csomópont játssza a legjelentősebb szerepet — hallottam a közelmúltban egyik *miskolci* ismerősömtől.

Először túlzásnak tűnt ez a magabiztos kijelentés. De amint közelebbről megismerkedtem a miskolci vasutasok munkájával, a *tiszai pályaudvarra* és a *fűtőházra* háruló szállítási feladatokkal, *nem kételkedem* a kijelentés igazságában. A borsodi iparvidék, a bányák és a nagy kohászati üzemek, *Diósgyőr, Ózd, Borsodnádasd* kiszolgálása, a késztermékek elszállítása, a tetemes *személyforgalom* lebonyolítása egész évben kemény helytállásra, megfeszített munkára készteti a vasutasokat.

Évek óta az élen

És a miskolciak helytállásával eddig nem volt baj. Persze, a jó munka jutalma sem maradt el. A tiszai pályaudvar *1954-ben elnyerte a kongresszusi zászlót,* 1956-ban és 1957-ben a *Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját.* 1959-ben a miskolci csomópont *100 éves fennállása* alkalmával a *Munka Vörös Zászló Érdemrend* kitüntetésben részesültek. A fűtőházzal együtt több üzben érdemelték ki az *élüzem címet,* illetve a *vezérigazgatói* elismerést.

Az ötéves terv első esztendejében is kitettek magukért a csomóponti dolgozói. Túlteljesítették az élüzem szintet, s mivel számottevőbb balesetük nem volt, megkapták a *Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját.*

— Nagyon büszkék vagyunk a kitüntetésre — mondotta *Halmai Albert,* a tiszai pályaudvar főnöke. *— Büszkék azért, mert a vándorzászlót a fűtőházzal együtt, olyan időben nyertük el, amikor az aszályos esztendő miatt nem volt egyszerű feladat teljesíteni a kiszabott terveket.*

A miskolci vasutasok bebizonyították, hogy ez a kitüntetés éppen úgy nem a véletlen műve, mint a korábbiak. Az eredményekben több száz forgalmi, kereskedelmi, vontatási dolgozó becsületes munkája fekszik.

Gurítási rekord

— A legnagyobb teljesítményt a rendező érte el — *folytatta Halmai Albert. — A múlt évben 1 millió 3315 kocsit gurítottunk. Ilyen eredményre még nem volt példa. A rekordteljesítmény közben az egy kocsira eső károsszeg 0,05 Ft-ról 0,02 Ft-ra csökkent.*

Ezekért az eredményekért dicséret illeti *Győri László, Szilágyi III János és Soltész László* gurításvezetőket, a tolatásvezetőket és kocsimestereket, de a rendező többi dolgozóját is.

Derekas munkát végeztek a vonatkísérők, az állomási és kereskedelmi dolgozók is. *A tiszain naponta 65—75 000 utas* fordul meg. A szűk keresztmetszetű pályaudvaron az igen erős átmenő forgalom mellett nem kis feladatot jelent balesetmentesen ellátni a szolgálatot.

— Nem lenne teljes a kép, ha nem beszélnénk a pályaudvar és a fűtőház között kialakult jó kapcsolatról és a szocialista munkaversenyről — vette át a szót *Uglyai Sándor* helyettesfőnök. *— A fűtőház vezetőivel naponta megbeszéljük a feladatokat és közösen számoljuk fel a munkát gátló akadályokat.*

A turok közötti versenyt tíznaponként értékeljük. A szakszervezeti bizottság és a pártszervezet segítségével a *szocialista* brigádmozgalom is szépen bontakozik. *Tavaly 76 brigád 597 taggal versenyzett* a megtisztelő címért. A kongresszusi versenyben ez a szám minden bizonnyal a duplájára nő.

Kocsis László, az állomásfőnök kereskedelmi helyettese arról beszél, hogy mióta szorosabb kapcsolatot építettek ki a fuvaroztatók és a KTG között, ők is nagyot léptek előre. További terveikben a folyamatos rakodás megszervezése és az idegen kocsik tartózkodásának csökkentése szerepel.

Várják a villanymozdonyokat

— Miben látja a siker titkát Czima János fűtőházfőnök?

— Nekem is az a véleményem, hogy a szocialista munkaverseny igen nagy lendítő erő. Különösen a szocialista brigád, műhely és szolgálati hely címért folyó vetélkedés hozta lázba a dolgozókat. Ennek nyomán kézzel foghatóan javult a munkafegyelem, megnőtt a tanulás iránti vágy. Eddig 20 villamosmozdony-vezetőt, egy reszortost és 31 gépkezelőt képeztünk ki. Jelenleg 25 dolgozó vesz részt villamosmozdony-vezetői tanfolyamon.

1961-ben a fűtőháznál *62 brigád tűzte célul a szocialista brigád cím elnyerését.* Ez a szám az utóbbi hetekben naponként változott s ma *már több mint 100 brigád* harcol a megtisztelő címért.

Amikor erről beszélgettünk Rutkovszki Antal, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse kézen fogott és kivezetett a fűtőházfőnök irodájából.

— Látja az elvtárs ezeket a virágágyakat? — mutatott a hosszan elnyúló irodaépület előtt és végében látható frissen készült ágyásakra. *— Itt tavaly semmi nem volt. De bármerre megy a fűtőház területén, mindenütt rend és pénzjutalmat kaptak.*

Sok mindenről szó esett még a fűtőház vezetőivel folytatott beszélgetés során. Megtudtam a többi között, hogy 1961-ben a bázishoz viszonyítva, azonos géppark mellett *4,5 százalékkal nőtt a fűtőház szállítási volumene.* S amire még ennél is büszkébbek, gépeik és a mozdonyszemélyzet a téli hónapokban is kitűnően megállta a helyét. Ez persze nem véletlen.

Azt sem érdemtelen megemlíteni, hogy a fűtőháznál 1958 óta *110 kiváló dolgozó jelvényt és 328 kiváló dolgozó oklevelet és 1 millió 993 000 forint pénzjutalmat kaptak.*

Ezek a számok, a fűtőházfőnök és a tiszai pályaudvar főnökének irodájában megtalálható kitüntetések és az élüzem cím elnyeréséről tanúskodó oklevelek önmaguk helyett beszélnek. *Különösen nagy dolog elnyerni a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját.* Ezt a miskolci vasutasok is jól tudják. Éppen ezért jelentették be elsők között csatlakozásukat a VIII. kongresszus tiszteletére kibontakozó újabb, nagyszabású munkaversenyhez. Nem titkolják azt sem, hogy mindent megtesznek a kongresszusi zászló elnyeréséért.

Visi Ferenc

Hogyan fejlesztjük a közlekedést?

II.

Korszerű szállítási módszer alatt olyan szállítástechnológiai folyamatot értünk, amely lehetővé teszi a szállítási feladatok leggazdaságosabb, leghatékonyabb ellátását. A vasút az elmúlt években sikerrel alkalmazott ilyen módszereket. Ide sorolható például az irányvonatos elegytovábbítás, melynek eredményeként 4,25 százalékkal több árut szállított a vasút 1961-ben, mint az azt megelőző évben. Kedvező az is, hogy az irányvonattal továbbított teherkocsik statikus terhelése 5,8 százalékkal volt nagyobb, mint 1960-ban. Széles körben alkalmazzák a vasútállomásokon a korszerű tolatási módszereket, bár még nem elég mértékben. A tolató tehervonatok új módszerét is sikerrel alkalmazták az elmúlt évben.

A forgalom megosztás

Fontos koordinációs módszer a forgalommegosztás. Ez az adott szállítási feladatoknak az egyes közlekedési ágazatok közötti olyan megosztását jelenti, mely szerint a teljes szállítási folyamat a leggazdaságosabban bonyolítható le. Ennek az elvnek a megvalósítását szolgálta többek között az az intézkedés, amely a gazdaságtalan rövidtávú vasúti szállítások megszüntetése céljából a budapesti pályaudvarok között, valamint a nagyobb vasúti csomópontok 30 km-es körzetében megtiltotta a vasúti szállítást. A 8—10 km távolsági fuvarozást a szén- és vasércszállítás kivételével országosan ugyancsak közútra tereltük.

A forgalommegosztás elvének felel meg az az intézkedés is, amelynek eredményeként néhány kisforgalmú vasútvonal forgalmát teljes egészében, vagy részben (csak személyforgalmát) közútra tereltük át. Pl.: Körmend—Pinkamindszent, Bácsalmás—Csikéria normálnyomtávú vasútvonalakon. A forgalom áttelepülésének elrendelését alapos gazdasági számítás előzte meg. Az utólagos számítások is azt mutatják, hogy a személyforgalom a legtöbb esetben megsokszorozódott és az árufuvarozást is kisebb népgazdasági ráfordítással bonyolítják le.

Központosított szállítási módszer

A központosított szállítási mocszer ugyancsak jelentős tényező. Lényege az, hogy amíg az árufuvarozásban egyeként a közúti fuvarozás mindhárom szektora (közhasználatú fuvarozási, célfuvarozási és közületi), valamint ezenkívül a magánszektor is részt vesz a központosított szállítási rendszerben a meghatározott árufélességek fuvarozását, illetve áruknak meghatározott helyről vagy meghatározott helyre történő szállítását egyetlen erre a feladatra kijelölt fuvarozó vállalat végzi. Ennél a megoldásnál tehát a vasút csak egy kijelölt fuvarozóval áll kapcsolatban, amelyik lebonyolítja a fel- és elfuvarozást. A fuvarozó végzi a szükséges rakodásokat is. Így elérhető a vasúti teherkocsik gyorsabb be- és kirakása, ezzel csökkenthető a kocsiforduló ideje. A rakodáshoz való beállításhoz és a kihúzáshoz a korábbinál kevesebb tolatási munka szükséges és jobban meg lehet szervezni a rakodás gépesítését is.

A központosított szállítási rendszert házánkban 1958-ban alkalmazták először és ma már harminc helyen dolgoznak így. Ilyen módszerrel történik a szállítás például Szolnok tehermályaudvaron, Jászberény és Jászapáti vasútállomásokon. A további központosításokkal kapcsolatban folynak az előkészítő munkák és napirendre került már hét budapesti pályaudvar központosítása.

Körzeti állomási módszer

A forgalommegosztásnak igen nagy jelentőségű megnyilvánulási formája a körzeti (központi) állomási rendszer kialakítása. E rendszer lényege az, hogy a vasút csak a kijelölt nagyobb — egymástól mintegy 40—60 km távolságra eső — úgynevezett körzeti állomásokra szállít. Az ezek között fekvő kisebb állomásokra a terítő-, illetve gyűjtőfuvarozást az autóközlekedés látja el. Ezáltal sokkal jobban kihasználható a vasút szállító kapacitása és jelentősen meggyorsul a szállítás is. Nagymértékben növekszik az érintett vasútvonalak átbocsátóképessége.

A személyszállításban, a balatoni forgalomban ez lényegében már megvalósult. A motoros gyorsvonatok nem minden megállónál állnak meg, az utasokat autóbuszok hordják szét, illetve gyűjtik össze. E megoldás mellett például a Helikon expressz menetideje Budapest—Keszthely között több mint egy órával csökken.

A körzeti állomási rendszer megvalósítása a legközelebbi jövő feladata. Figyelembe kell venni, hogy e rendszer keretében több közlekedési ágazat összehangolt munkájáról és az azonos célt követő irányításáról van szó. A körzeti állomási rendszert tehát olyan közlekedési, szervezési forma, amelynek célja a vasúti-közúti összetett fuvarozások fuvarjogilag elhatárolt szakaszainak az összekapcsolása, a fuvarozási technológia folyamatossá tétele úgy, hogy közben mind a vasútnál, mind a tehergépkocsi közlekedésnél, mind a fuvaroztatónál növekszik a gazdaságosság és a munka termelékenysége.

E korszerű szállítási rendszer hatékonyságának vizsgálatára már megfelelő tudományos módszer, több külföldi tapasztalat áll rendelkezésre.

(Folytatjuk)

Első szereplés





Első kép: Április 4-e tiszteletére jól sikerült műsort adtak a dombóvári vasutas napközi-otthon óvodásai a fűtőház kultúrtermében. A képen a nagycsoportosok népi táncot táncolnak.

Második kép: A pipacs és a katicabogár. Előadja: Hilbert Editke és Tóth Marika.

Köszönöm a gondoskodást

Könyvtáros vagyok a Déli-pályaudvaron. Több, mint fél éve súlyos májgyulladással kerültem az Orvostovábbképző Intézetbe. Gondos kezelés után Miskolcra jöhettem a leányomhoz.

Ez idő alatt mindvégig éreztem munkahelyem, párt- és szakszervezetének gondoskodását. Felkeresett a szakszervezeti beteglátogató, a nőfelelős. Munkatársaim sem feledkeztek meg rólam. A szakszervezet csomagot és virágot is küldött, ami igen jól esett. Egy alkalommal a kórházban meglátogatott az igazgatóság személyügyi előadója, Ágoston László elvtárs is a feleségével. Kedvességük könnyekig meghatott.

Hálásan köszönöm a szeretetteljes gondoskodást mindazoknak, akik betegségem idején sem feledkeztek el rólam.

Özv. Veress Kristófné

Hozzászólás a „Szervezettebb gépkihasználás — rövidebb szolgálat" című cikkhez

A *Magyar Vasutas* március 1-i számában megjelent „Szervezettebb gépkihasználás — rövidebb szolgálat" című cikket tanulmányoztam és megbeszéltem munkatársaimmal. Ezzel kapcsolatban a következőket szeretném megjegyezni:

Már korábban kellett volna foglalkozni e kérdéssel, hogy lényegesen tervszerűbbé tegyük a mozdonyok kihasználását. *Nem tartjuk kielégítőnek a mozdonyok teljesítményét.* Indulás előtt sok időt töltenek el a mozdonyok várakozással. A vonat indulása előtt a mozdony egyes állomásokon 75 perccel, máshol 60, illetve 45 perccel korábban tartozik kijárni.

A fenti időből műszakilag csak 20—25 perc szükséges, a többit haszontalan várakozással töltik. Az ilyen előretartás megnehezíti a mozdonyforduló szerkesztését. Helyesebb normákkal tekintélyes időt tudnánk hasznosítani.

Gyakori jelenség a menetrendszerűségnél, hogy a forgalmi szakszolgálat nem ismeri a mozdonyfordulókat és nem törődik azzal, hogy a mozdony a forduló szerint megérkezzen a honos fűtőházhoz. Ilyen esetben, ha van mozdony, akkor nincs zavar, ha nincs, akkor a vonat vár a gépre. Ha vonatot másik géppel továbbított a fűtőház, akkor a fordás mozdony kiesik a fordulóból és gyakran 5—6 óra múlva tudják csak felhasználni.

A vonat menetrendszerinti továbbítását és a mozdonyfordulók betartását versenytényezőként kell kezelni és minden erőt arra kell összpontosítani, hogy vonataink menetrendszerint a mozdonyfordulóban közlekedjenek.

A vontatási szolgálat területén még több feladatot kell végrehajtani a mozdonyok jobb kihasználása érdekében.

Elsősorban *csökkenteni kell a mozdonyok fűtőházi javítási idejét.* Folyamatos mozdonyjavítást kell megvalósítani a fűtőházaknál és a meghibásodott alkatrészeket cserejavítással kell pótolni. Ezért megfelelő mennyiségű tartalékalkatrészt kell tárolni a fűtőházaknál, hogy ne legyen fennakadás. Előzetes számítások szerint így legalább 50 százalékkal lehetne csökkenteni a mozdonyok fűtőházi tartózkodását.

Kállay Ferenc főmérnök elvtárs cikkében új utakat keres a mozdonyok jobb kihasználásához. Úgy véljük, ezek számunkra még járhatatlanok. Ha például a mozdonyok nem volnának személyhez és a fűtőházhoz kötve, akkor melyik fűtőház végezné el a kötelező időszakos javításokat? Biztosítva lenne-e akkor a gépek megfelelő gondos kezelése? Dolgozóink még nincsenek a szocialista öntudat oly magas fokán, hogy egyéni felelősség nélkül is mindig pontos munkát végezzenek.

Javaslatom a következő: Az illetékesek hívjanak össze országos ankétot, ahol a mozdonyok javításával, karbantartásával és gazdaságos felhasználásával foglalkozó dolgozók részletesen kifejthetik elképzeléseiket a munka jobb megszervezéséről. Addig is javítsuk meg a tehervonatok menetrendszerűségét és tegyük egyenletessé a szállítást. Nem lehet gazdaságos üzemeltetésről beszélni, ha a hét elején 10—15 mozdony áll, mert nincs mit szállítani, a hét végén meg kétszerannyi mozdony kellene a többletelgyhez és a munkásvonatokhoz.

Hasznosítsuk a jobb mozdonykihasználásban a baráti államok, különösen a Szovjetunió tapasztalatait. Úgy vélem, jobb szervezéssel nálunk is elkerülhető lesz, hogy egyes mozdonyok vonathiány miatt 5—8 órát tartózkodjanak a forduló fűtőháznál.

Szunyogh László
miskolci igazgatóság

Levelezőink írják

Hogyan lehet könnyíteni a ládák rakodását? — erről ír levelében *Badacsonytomaj* állomáson szerzett tapasztalatai alapján *Bognár Károly.* — Az eddig használatos „zsáktaliga" helyett villás targoncát használnak a ládák szállításához a badacsonytomaji rakodók. A targonca villája könnyen becsúszik a láda alá és így nagyon egyszerű a nehéz ládák továbbítása. A villástargonca javára szól az is, hogy csak 14 kg, míg a zsáktaliga 35 kg. Helyes volna — írja —, ha a villás targoncákat minden olyan vasúti raktárban alkalmaznák, ahol ládákat kell mozgatni.

★

Krakkai Lajos, a ferencvárosi fűtőház biztonsági megbízottja arról számol be levelében, hogy három vasgyűjtő úttörőnél két teljesen sértetlen ütközőrudat talált. Az úttörők a vasút mellett szedték össze az ütközőrudakat. Helyes volna, — vonja le az esetből a következtetést — ha minden vasutas óvná a használható alkatrészeket és gondoskodna arról, hogy ne legyen ócskavas a még értékes anyagokból.

★

Két levelet is kaptunk a tüzelőellátásról. *Boldizsár Gyula* levelezőnk megírja, hogy a vasutas dolgozók már megkapták a háztartási tüzelő beszerzésére jogosító igazolványokat, de több helyen nem gondoskodnak arról, hogy tüzelőt is kapjanak. *Sarkad, Ujkigyós, Murony* állomásokon és máshol a szolgálati főnökök nem gondoskodnak a tüzelő beszerzéséről, azzal az indokkal, hogy nem akarnak ráfizetni az elosztásra.

Jó lenne tisztázni, hogy kötelesse minden állomás ellátni tüzelővel a vasúti dolgozókat?

★

R. J. budapesti olvasónk megírja, hogy a háztartási tüzifát a kelleténél hosszabbra darabolják s ez egyrészt vazarlást okoz, másrészt megnehezíti a tüzelést. Több vasutas társa nevében kéri, hogy a tüzifa darabolásával is foglalkozó szertáraknál a TÜKER szabványait alkalmazzák.

★

Vác állomás újonnan megválasztott szakszervezeti bizottsága *Fazekas Ágoston* titkár vezetésével legfontosabb feladatának tartja, hogy foglalkozzék az állomás dolgozóinak problémáival, panaszaival — írja levelében *Pintér Lajos.*

Most az a probléma foglalkoztatja a szakszervezeti bizottságot, hogy a budapesti igazgatóság elrendelte a szolgálati szakaszok megnyitását a nagyközönség előtt, hogy ezzel is csökkentsék a vonatok túlzsúfoltságát. Emiatt panaszkodnak a Vác állomás vonatkísérői. A vonatvezető figyelmét elvonja, ha nem dolgozhat zavartalanul. Az egyik vonaton megtörtént, hogy amíg a vonatvezető a *Nyugati pályaudvarra* való behaladás közben a beláratot figyelte, a padra kitett zsebórája eltűnt...

★

Nagy gondot fordítanak az újításokra a hatvani fűtőházban — írja Murai Gáborné levelezőnk. — Az utóbbi hetek egyik jelentős újítását Kocsis Sándor lakatos készítette. Pneumatikus kocsiemelője alkalmas arra, hogy megemeljék vele a tengelycsap-szabályozásra bejött kocsikat. Ezt a munkát eddig kézi erővel, az úgynevezett „tenvér emelővel" végezték a kocsijavítók. Az újítás alkalmazása nemcsak könnyebbé, hanem biztonságosabbá is tette a kocsik emelését.

★

A Csongrád megyei bizottság április 13-án tartott választásáról tudósít levelében *Tótka Károly.* Amint írja, *Rácz Kálmán* titkár eredményes munkáról adott számot. Büszkén állapíthatták meg ezen a tanácskozáson, hogy az SZMT által kezdeményezett *„Példaképeink a Szovjetunió kommunista brigádjai"* című versenybe hatvan vasutasbrigád nevezett. A több mint 200 versenyző munkáskollektíva közül vasutasbrigád lett az első, a makói pályamesteri szakasz brigádja.

★

Miért nem korszerűsítjük a vasúti kézilámpákat és a zárlámpákat? — teszi fel a kérdést levelében Ugluai Sándor miskolci tudósítónk. Olajtöltésű kézilámpáink és zárlámpáink már korszerűtlenek. Füstösek, gyakran elalszanak, kezelésük nehézkes. Összerűbb lenne villamos világítású kézilámpákat és zárlámpákat alkalmazni. Javasolja, hogy próbálják ki, nem volna-e gazdaságosabb elektromos töltésű hálózatból újra tölthető akkumulátoros lámpák alkalmazása.

★

Szeged állomás első negyedévi termelési eredményei nem érik el a tavalyi legjobb teljesítményeket, de azért azt mutatják, hogy nem dolgozott rosszul ez az állomás. A vonatforgalom menetrendszerűsége a tervezett 75,56 százalék helyett 77,72 százalék volt. A kocsikihasználásban a tervezett 100 százalék helyett 107,44 százalékat teljesítettek Szeged állomás vasutasai — írja levelében *dr. Bánkfalvy Gyula.*

★

„Nemrég vettük birtokunkba a modern szolgálati helyiségeket, amelyek központi fűtésűek, a mosdó csapjaiból hideg-meleg víz folyik. Befejezés előtt áll a modern várakozóterem építése is. Több millió forint beruházással korszerű biztosítóberendezést is kapott állomásunk — írja *Póka Miklós Tiszaszederkényről.* — Munkánk feltételei mind jobbak és állomásunk kollektívája arra törekszik, hogy kiváló szolgálatellátással köszönjük meg a rólunk való gondoskodást".

★

Május elseje megünneplésére készülnek a Szolnoki Járműjavító kocsiosztályának dolgozói. A szekrénylakatosoknál a Fancsali- és a Bódi-brigád, a bognároknál a Basti- és a Fábián-brigád éri el a legjobb eredményeket. Jól dolgozik az osztály facsere-javító részlege is — írja Cseh Zoltán üzemi tudósítónk.

★

„Emelkedhet-e a forgalommal a balesetek száma? — tette fel a kérdést levelében *Szél István, Nagytétény* állomás dolgozója. — Nem állja ki a valóság próbáját ez a nézet, mert a baleseteket nagyobb gondossággal figyelemmel mindig el lehetett volna kerülni. Növekedett a forgalom, de nem annyira, hogy ne lenne mindig elég idő a pontos intézkedésre, például a váltók helyes beállítására."

★

Életet mentett Kiskörös állomás főnöke. Április 9-én a 915-ös személyvonat indítása után két fiatalember szaladt ki az Utasellátóból. Amikor fel akartak ugrani a gyorsuló vonatra, az egyik eltévesztette az ugrást. A vonat mellett álló állomásfőnök odaugrott és bőrkabátjánál fogva hirtelen kirántotta az utast az úrszelvényből — tudósít levelében Lombosi Sándor kiskörösi málházó.

★

Szép eredményekről számolt be az április 16-án megtartott termelési tanácskozáson Kazinobarcika állomásfőnöke. *Hortobágyi Lajos* — írja *Behán Rózsa* tudósítónk. — Márciusban a kocsitartózkodás 98,2 százalékos, a kocsikihasználás 105,8 százalékos volt. A dolgozók elfogadták azt a javaslatot, hogy *Gáspár Jenő, Lövey Lajos* és *Budai Gyula* brigádjai egy éve teljesített vállalásuk alapján viselhessék a szocialista címet. Reméljük, továbbra is méltók lesznek e kitüntetésre.

munkavédelmi őrjárat

Beszélgetés egy munkásvédelmi őrrel

ÖTVEN esztendő. Ebből 36 munkában eltöltött év áll *Fodor Kálmán* elvtárs, a *Dunakeszi Járműjavító* lakatosa mögött. Mint *munkásvédelmi őr* egyik élharcosa annak a küzdelemnek, melyet a dolgozók *testi épségének és egészségének* megvédése érdekében folytatunk. Amikor legutóbb az üzemben jártunk, *Fodor Kálmántól* arra kértünk választ, *hogyan látja el feladatát, milyen segítséget kap az szb-től tevékenységéhez, milyen nehézségekkel kell megküzdenie a munkásvédelmi őri teendők ellátása során.*

Beszéde nyomán kirajzolódott nehéz és fáradságos élettörténete, s ennek folytán az az út, amelyen eljutott a munkásvédelmi őri megbízásig.

KÜLÖNÖS gondot fordít a jó munkafeltételek megteremtésére, a balesetmegelőző tevékenységre való nevelésre. Erre figyelt fel a szakszervezeti bizottság. 1957-ben a munkásvédelmi bizottság tagja lett, s azóta egyik legjobb szószólója a munkásvédelemnek. A munkásvédelmi őrség létrehozása óta mint munkásvédelmi őr tevékenykedik. Hozzátehetjük, eredményesen. Minden esetben *figyelmezteti azokat, akik figyelmen kívül hagyják a biztonsági előírásokat,* de ugyanilyen szorgalommal hívja fel a szakszervezeti bizottság munkásvédelmi felügyelőjének a üzem biztonsági megbízottjának, valamint a műszakai vezetőknek figyelmét a baleseti veszélyforrások megszüntetésére.

— Ma még sok nehézséggel és értetlenséggel találkozunk, s ennek megváltoztatása sok munkát igényel — fűzi tovább a megkezdett beszélgetést. *— Egyesek zaklatásnak veszik, ha figyelmeztetjük őket az előírások betartására. A tapasztalatok nem tudják, a régi dolgozók egy része pedig elfeledkezik arról, hogy milyen munkakörülmények között kellett a múltban dolgozni, amikor a balesetek azon múltak, hogy ki mennyire volt szerencsés.*

Nagyon érdekes az a megállapítás, miszerint *„egyesek ma még a munkásvédelem szempontjából csak a jogokat látják, de a kötelességeket elhanyagolják".* Magyarázatul elmondta: a dolgozó megköveteli, hogy részére a munkaártalomnak megfelelő *védőételt,* csökkentett *munkaidőt* biztosítson a vállalat, de ugyanakkor a biztonsági előírások betartásában, a biztosított *védőeszközök használatában már nem ilyen következetes,* pedig ez is a dolgozó és az egész társadalom együttes érdeke.

A helyes szemlélet kialakítása kell, hogy legyen minden tisztségviselő feladata, s ebben tevékenykedni, mint mondotta, *„a mi fő feladatunk".* Ebben több segítségre is van szükségünk. Elvárjuk, hogy műszaki vezetőink a napi munkák során érdeklődjenek társadalmi munkánk iránt, az üzemi szemlékbe a részlegek munkásvédelmi aktíváit is feltétlenül vonják be, hallgassák meg véleményüket.

FODOR elvtárs munkásvédelmi tevékenysége követésre méltó. Sajnos, ma még nem minden munkásvédelmi őr tevékenykedik így. Ahhoz, hogy előbbre lépjenek, feltétlenül szükséges, hogy a szakszervezeti bizottságok nagyobb segítséget adjanak a munkásvédelmi őröknek munkájuk ellátásához. *Nyújtsanak segítséget és ahol erre szükség van, védjék meg őket a rosszindulatú támadásoktól.*

TÖRŐDJENEK TÖBBET
a celldömölki munkásszállás lakóival

119 vasutasnak nyújt otthont a celldömölki munkásszállás. Őket látogatták meg nem régiben a *Szakszervezetek Vas megyei Tanácsának* megbízottai. *Milyen tapasztalatokat gyűjtöttek az ellenőrzés során?*

A szobák túlzsúfoltak. Az egy főre előírt légköbméter nincs biztosítva. Eredetileg négy fő részére tervezték a szobákat. Jelenleg 6—8 dolgozó lakik bennük. Általános panasz: nem kielégítő az étkeztetés. Az ebédet több esetben csak délután 4 óra körül kapják meg, ugyanis az üzemi konyha *Győrszemerén* van, ahonnan a 65. számú AKÖV szállítja az ételt egy bérelt kocsin. A kocsi rossz állapotban van, sokszor meghibásodik, ezért kapják későn és hidegen az ételt a szállás lakói. Sokan ezért nem fizetnek elő ebédre.

— A vezetőség tagjaival itt még nem találkoztunk — jegyzik meg többen is. A betegszobában fekvő dolgozókat senki sem látogatja meg.

Említésre méltó még, hogy szobánként csak egy ivópoharat biztosítottak, a fürdőszoba és a lakószobák ablakain nincs függöny. A szakszervezeti bizottság sem ejtette még meg a szobabizalmiak megválasztását.

A vasútépítők szombathelyi munkásszállásán 14 szobában 84-en laknak. Ott elégedettek az ebéd minőségével és mennyiségével. Szobánként felelősöket állítottak be, az orvos pedig hetenként ellenőrzi a szállást. Ágyneműt kéthetenként cserélnek. De a rend erősen kifogásolható. A vizsgálat idején a munkaruhák szanaszét dobálva az ágyakon hevertek. Igaz, hogy két dolgozónak egy szűk kis szekrényfiókot biztosítottak, ahová nem fér be a munkaruha.

A lakók kulturális igényeit a szállásKönyvtár és a vezetékes rádió elégíti ki. Van diavetítőjük, amelyet rendszeresen használnak. Ezen a szálláson a gondnok körültekintő és lelkiismeretes munkát végez. A szakszervezet tevékenységéről ők is keveset hallanak. Az szb ugyanis ritkán látogatja meg a szállást.

Szentgotthárdon a szolgálati pihenőhelyen is rendet, tisztaságot talált a bizottság. A fürdőben rendszeresen van meleg víz, a takarításról is állandóan gondoskodnak.

Mint e néhány példából kitűnik, a vezetőknek és az szb-nek rendszeresebben kellene látogatni a szálláshelyeken lakó vasutasokat.

Bérces György

Segítsük a cigánylakosság felemelkedését

Az *MSZMP Politikai Bizottságának* határozata alapján a *Művelődésügyi Minisztérium* felügyelete alatt *Társadalmi Bizottság* jött létre a cigánylakosság helyzetének megjavításával, nevelésével kapcsolatos feladatok végrehajtására. E munkában részt vesznek a legnagyobb tömegszervezetek, a szakszervezetek is.

Milyen feladatokról van szó?

— Elő kell segíteni a cigánylakosság állandó munkába állításának meggyorsítását, a kóborlás megszüntetését. Gondoskodni kell arról, hogy javuljanak lakásviszonyaik, egészségügyi ellátottságuk, iskolaköteles gyermekeik tanuljanak. Rendkívül fontos a felnőtt cigányság kulturális színvonalának emelése is, ezért fejlesztenünk kell a körükben végzett felvilágosító munkát.

A cigányifjúságot fokozottabban vonjuk be a társadalmi ifjúsági életbe. S arra is szükség van, hogy a dolgozók körében is felvilágosító munka folyjék a helyenként megtalálható megkülönböztetések megszüntetése érdekében.

A szakszervezetekre az a feladat hárul, hogy sajátos eszközeikkel segítsék a cigánylakosság átnevelését, gazdasági, szociális, kulturális helyzetének megjavítását. A feladat kettős. Egyrészt szükség van a már munkaviszonyban álló, ténylegesen dolgozó, a közösségbe beilleszkedett cigányokkal való fokozott foglalkozásra, nevelésükre. Másrészt feladat a munkaviszonyban nem álló cigányok letelepítése, munkába állítása.

Gondoskodni kell arról, hogy a cigány dolgozók is részt vegyenek a szocialista munkaversenyben és megkülönböztetés nélkül egyenrangú tagjai legyenek a munka- és szocialista brigádoknak. Szükség van arra, hogy elősegítsük szakmai tudásuk emelését és gondoskodjunk szakmai tudásuknak megfelelő bérbesorolásukról is. Kulturális és sportmunka területén gondoskodni kell a cigányok politikai neveléséről, általános műveltségük fejlesztéséről.

Az írástudatlanok részére szervezzünk alapismereti tanfolyamokat és segítsük elő, hogy minél többen beiratkozzanak a dolgozók általános iskolájába. Vonjuk be őket az alapszervezet kulturális és sporttevékenységébe, különösen ügyelve a fiatalok beszervezésére, hogy ezáltal elősegítsük átnevelésüket.

Szociális téren javítsuk higiéniai, tisztasági és egészségügyi ellátottságukat. Ezért ajánlatos, hogy az illetékes munkabizottságok a bizalmiak bevonásával helyszínen is meggyőződjenek szociális, lakás és egészségügyi körülményeikről. Ennek megfelelően segítsék életkörülményeik javítását, a lakáselosztásnál őket is vegyék figyelembe. Gondoskodjanak a megbetegedettek megfelelő orvosi ellátásáról.

A politikai nevelőmunkában a bizalmiak bevonásával állandóan végezzünk felvilágosító tevékenységet a cigány dolgozók között, hogy a politikai ismeretek birtokában a szervezett dolgozók színvonalára emelkedjenek. Meggyőző munka eredményeként érjük el, hogy belépjenek a szervezett dolgozók soraiba. Adjunk lehetőséget arra, hogy a fejlettebbek részt vehessenek a szakszervezeti munka végzésében, leküzdve az előítéleteket, tevékenykedhessenek, mint szakszervezeti aktivisták vagy tisztségviselők is.

Negyven éve a vasútnál



Négy évtizede dolgozik a MÁV-nál Polonyi Sándor műszaki felügyelő, a dombóvári pályafenntartási főnökség dolgozója. A tiszteletére rendezett jubileumi ünnepségen munkatársai és felettesei is szeretettel gratuláltak neki, hiszen eddig példamutatóan megállta helyét. Jelenleg, mint vonalkezelő dolgozik, jó eredménnyel.

ÚJ KÖNYVEK

BALÁZS ANNA:

PARIZSBAN HAGYTÁK EL

(Szépirodalmi)

A regény hőse a húszas években, fiatalon kikerült Franciaországba. Hosszas nyomorgás után szerencse éri, s egy tanyát vásárol. Szinte emberfeletti küzdelmet folytatva megerősíti gazdaságát, hogy később szerencsétlen vállalkozásaiba belebukjék. Ezután felszámol kint mindent, s hazajön, ahová már régen hívták rokonai és az újra hazára talált hajdani párizsi magyarok.

ÉBREDŐ AFRIKA

(Magvető)

Az antológia ismert magyar költők tolmácsolásában mutatja be a mai afrikai költők alkotásait. A különböző nemzetek költőinek közös a mondanivalója: a szabadságért vívott küzdelem kapcsolja össze őket. A kötetet művészi illusztrációk gazdagítják.

GÁBOR MIKLÓS:

NAPFÉNYES MONGÓLIA

(Táncsics)

A szerző beszámol könyvében a sztyeppei lovasnomádok életéről, az érdekes hun leletekről, a kolostorok csodálatos kincseiről, az érdekes, ősmagyarokéval rokon népszokásokról, az őserdőben rénszarvast legeltető, csontszerszámot használó törzsekről és az épülő, iparosodó, modernizálódó Mongóliáról.

Éjjeliőr vigyáz a szolgálattevő álmára

Egy éjszakai ellenőrzés tapasztalatai

Éjszakai ellenőrzésre kaptam meghívást a miskolci igazgatóság forgalmi osztályától. *Szárnyasi Gyulával*, a 3. osztály helyettes vezetőjével és *Erdélyi Jánossal*, a forgalmi csoport vezetőjével este 8 óra után néhány perccel hagytuk magunk mögött Miskolcot.

Minden rendben

Útunk első állomása *Nyékládháza* volt. A forgalmi irodában ütemesen kattog a távíró. A szolgálattevő éppen a váltókezelőnek ad utasítást a 408-as gyors fogadására. Kilencre jár az idő, de még *Orbán József* állomásfőnök is irodájában tevékenykedik. Az ellenőrzés mindent rendben talált.

Mezőkeresztes-Mezőnyárád állomáson sem volt nehezmény. A 492-es mehetett volna ugyan helytelenen is, de a szolgálattevőnek nem volt bátorsága elengedni. Csak külön utasításra adta meg az engedélyt.

Mezőkövesden a biztosítóberendezés átépítése és a vágányzár miatt ki volt kapcsolva a rendelkező készülék, illetve az állító központ. Ez a körülmény a forgalmas fővonalon körültekintőbb munkát, nagyobb elővigyázatosságot követelt az állomás dolgozóitól. Ezekután nem csoda, hogy *Perlaki Gyula* állomásfőnököt is a forgalmi irodában találtuk.

Kopogtatnak a pénztárablakon

Gépkocsink éjfél tájban állt meg Eger-Tihamér állomás felvételi épülete mögött. Az épületekben csend és sötétség honolt. A váróterem elé érve, jókora bottal a kezében idős ember — amolyan éjjeliőr féle — dugta ki a fejét az ajtón. Aztán, mintha arcul ütötték volna, gyorsan visszalépett.

Hirtelenében nem tudtuk mire vélni a dolgot. A forgalmi irodába belépve azonban, megoldódott a rejtély. A kisöreg azért ugrott olyan gyorsan vissza, hogy a forgalmi irodából a váróterembe nyíló ablakon botjával bekopogjon és felébresszе az álomba szenderült szolgálattevőt és váltókezelőt.

A sorompóőr és a macska

Felnémet állomásra nem mentünk be. A 2-es sorompóőrhelyre azonban igen. Az ellenőrzésekben nagy tapasztalattal rendelkező vezetők már előre tudták, hogy a sötét őrhelyen valami nincs rendben.

Benyitunk, felkapcsoljuk a villanyt. Az őr, aki az asztalra terített bundán egy macska társaságában szundikált, meglepetten pislogott a váratlan vendégek láttán. Erre igazán nem számított. Egy korábbi ellenőrzés alkalmával még azzal büszkélkedett, hogy ő mindig ébren őrködik, nála nem fordulhat elő, hogy szolgálatban elnyomja az álom.

Kissé korai volt a dicsekvés. Vagy talán ezúttal a négylábú cimbora csábította egy kis szunyókálásra?

„Megy a drót"

— *A következő állomásokon már nem találkozunk hasonló rendellenességekkel* — jegyezte meg *Erdélyi János*. — *Ilyenkor már „megy a drót", sorra jelzik egymásnak: vigyázzatok, ellenőrzés van.*

Így is történt. *Szarvaskő* állomáson is aközben gyulladt ki a villany a forgalmi irodában, amikor kocsink megállt a felvételi épület mögött. *Bélapátfalván* pedig még a málházó is tanult. A tolatási teljesítményeket tanulmányozta nagy buzgalommal.

Ezen a vonalon már nem mentünk be több szolgálati helyre. Gépkocsink *Ózd* előtt jobbra fordult, és robogtunk a borsodi iparvidék állomásai felé. Mivel már erősen hajnalodott csak *Kazincbarcika* állomásra néztünk be. Az új felvételi épület egy kis helyiségében a kapust alva találtuk. Asztalára borulva szundikált a távirász is. A szolgálattevő azonban ébren őrködött.

Még két sorompóőrhelyet tekintettünk meg, majd elindultunk hazafelé. Mire beértünk *Miskolcra*, már felébredt a város.

Visi Ferenc

Jól tanulnak az öreg diákok a Hámán Kató Fűtőházban

A buktató alatt lázas a tevékenység. Amott a kijáraton gépek sorakoznak... Verejtékcseppeket csaló a munka itt is, ott is.

Az ember azt hinné, hogy ilyen körülmények mellett, a pihenésen kívül, másra nem jut ideje a vontatási dolgozónak.

Pedig nem így van. *Spala József* szb-titkártól megtudtuk, hogy a *Hámán Kató fűtőházban* eredményesen működik az üzemi iskola.

— *Nem volt könnyű a feladat* — mondja. — *Az elődöm és sokan mások azt mondták, hogy kár belefogni. Én megpróbálom, gondoltam akkor. Már csak azért is, mert magam is érdekelt voltam.*

Évről évre többen

Közben a fiókból jegyzetek kerültek elő, melyekből kiderült, hogy az 1958/59-es tanévben 13-an jelentkeztek és 11-en vizsgáztak, 1959/60. évben már 30-an és 27-en vizsgáztak, 1960/61-ben 70-en tanultak és 67-en tettek sikeres vizsgát. És nem is akárhogyan. Sok volt az 5-ös és a 4-es vizsgaeredmény.

— *Ezt a tanévet is jól kezdtük. Kerek százan jelentkeztek iskolára. De a munkaátszervezés miatt sajnos, történt lemorzsolódás. 76-ra csökkent a tanulólétszám. Ezzel szemben növekedett az általános eredmény. A sok jótanuló között is dicséretes Varga Bálint, Farkas Sándor, Kemencei Mihály és Kundl László, akik ötösre vizsgáztak.*

Alighogy kimondta a szavakat, belépett egy vállas, nagydarab ember. Szélcsípte gömbölyű képe csupa derű, ruhája olajos, kormos.

Kérdezgetni kezdtem...

— Hogyan tudja összegyeztetni a szolgálatot, a családot, a pihenést?

— *Nem volt könnyű!* — válaszolta Kundl László — *A szolgálat, a távolléttel együtt sokszor 300 órára is rúg. Sok időmet elveszi az utazás, a bejárás. Na meg a gyerekkel is illik egy apának foglalkozni. És... és... ott van az asszony!* — villant rám a kormos képéből a szeme.

— Száz szónak is egy a vége, Laci kiváló tanuló — szól közbe az szb-titkár.

— Mi a további terve? — kérdezem.

— *Ezen még nem gondolkoztam, de azt már tudom, hogy a technikai fejlődés mindig többet és többet kíván tőlünk dolgozóktól* — feleli nem általános iskolás szinten.

Amikor elbúcsúztunk, alig álltak vékony ujjaim a lapáthoz szokott, izmos tenyerét.

— Hogyan sikerült a továbbtanulás fontosságát így megértetni az emberekkel? — fordultam Spala Józsefhez.

— *Szakoktatásokon, párt- és szakszervezeti értekezleteken erről beszéltünk. Az emberek is belátják, hogy a műszaki fejlődéssel csak továbbképzéssel lehet lépést tartani.*

— És a szolgálat okozta nehézségek?

Nem mindennapi módszerek

— *Történtek érdekes dolgok. Szalai Géza fűtő például gyakran hiányzott az iskolából. Nála a vezénylést és az iskolát alig sikerült összeegyeztetni. Fűtőtársa, aki egyben jó barátja, vállalta, hogy iskolai napon elvégzi helyette a szolgálatot. El is végezte. S Szalai jó tanuló lett.*

— A további lemorzsolódást hogyan akadályozták meg?

— *Nem fogja elhinni! Kitaláltuk, hogy összehívjuk a feleségeket, fiataloknál a szülőket: apákat, anyákat és elbeszélgetünk velük. Segítségüket kérjük. Meg is tettük. Sikerrel járt. A közeljövőben megint tervezünk egy ilyen csapatmegbeszélést, de most a „nebulókat" is meghívjuk az értekezletre. Reméljük, ez még eredményesebb lesz.*

Jól bevált a patronálási mozgalmunk is! Egy-egy technikus, vagy mérnök mellé 8—10 dolgozót osztottunk be. A patronáló menetközben segíti át a dolgozókat az iskolai, vagy szolgálati nehézségeken.

Érdekeltté tették a patronálót is. Ha a mellé beosztott tanulók jó eredményt érnek el, azaz 10 főnél legalább egy 5-ös, öt 4-es és négy 3-as eredmény születik, úgy a patronáló kéthetes ingyenes üdülést kap.

Jó volt hallgatni, amilyen lelkesedéssel beszélt az szbtitkár a továbbtanulásról és a módszerekről. Jó volna, ha mások is követnék a Hámán Kató Fűtőház példáját és úgy, mint ők, nem riadnának vissza a kezdeti nehézségektől.

Gergely József

Hogyan nyertük el az élüzem kitüntetést?

Négy válasz egy kérdésre

Ünnepre készülnek *Veszprém-külső* csomópont dolgozói. A múlt félévben elért eredményeik alapján május elsején fogják átvenni az élüzem kitüntetést. A csomópont dolgozói nehéz körülmények között jutottak el a megtisztelő címig. A távolsági forgalom mellett *Veszprém* elővárosi forgalmát is ellátják. Sűrű személyjárataik, különösen a reggeli és a délutáni órákban, jelentős utasforgalmat bonyolítanak le. Kevés a vágány, szűk a hely. Csak nagyon jól szervezett munkával lehet kiváló eredményt felmutatni.

— Milyen munkát végeztek, hogyan nyerték el az élüzemkitüntetést? — Ezt a kérdést tettük fel négy Veszprém-külső dolgozónak. Válaszaikat az alábbiakban közöljük.

Bernáth József állomásfőnök:

— Nem volt könnyű dolgunk. A *Székesfehérvár—Celldömölk* fővonal számos állomását bővítették, de mi még a régi adottságokkal rendelkezünk. Munkánkban ezért nagyon fontos volt a körültekintő szervezés, a helyi adottságok maximális kihasználása.

Mindig figyelemmel kísértük a tervteljesítés állását és igyekeztünk megszüntetni a mutatkozó akadályokat. Sikerült elérnünk, hogy a feladott dolomit 41.4 százalékát irányvonattal továbbítsuk. Tételesen vizsgáltuk felül vonatfogadási és feldolgozási terveinket, s e munkába bevontuk a dolgozókat is. Így, közös erővel sikerült biztosítanunk a személyvonatok 86 99 százalékos, a tehervonatok 82,31 százalékos menetrendszerűségét. Így munkánk egyenletesebbé vált.

Csonka Ernő intéző, rendelkező forgalmi szolgálattevő:

— Az eredmények eredőjét abban látom, hogy jó törzsgárdája van az állomásnak. A dolgozók ismerik a termelési feladatokat. Előnyös az is, hogy a jutalmazási alapból célprémiumot képzett az állomás vezetősége, ami anyagi ösztönzést is jelentett a dolgozóknak az egymással való versenyre. A munka minden mozzanata a menetrendre épült. A brigádok képességeik szerint leleményesen igyekeztek végrehajtani a tervben megszabott feladataikat.

Sokat enyhített szűk keresztmetszetünkön a szombathelyi igazgatóság intézkedése, amely lehetővé tette a kedvező közvetlen vonatokkal történő elegytovábbítást. Ilyenek voltak a *Várpalota* és *Ajka* közötti, valamint az *ajka—bp. ferencvárosi* közvetlen vonatok. Ezek igen nagy segítséget adtak állomásunk átbocsátóképességének növeléséhez.

Hajmási Gyula tolatásvezető:

— Nálunk váltás után azonnal megkezdődik a munka. Így nem keletkezik törés a vonatfeldolgozásban. Azonnal nekilátunk az elegy előkészítésének, a leadási kocsik kihúzásának. Ugyanezt teszik a többi brigádok is. Én a dolomithoz szükséges kocsikat lehetőleg válogatom, hogy ezzel kevesebb kocsival tudjuk elszállítani az árut. Nagyon hasznos, hogy a vonatelemzésekből és a kocsiintézésből magam is kapok egy példányt. Így az intézkedések tudatában én is előre tudok tervezni. Szüntelenül figyelemmel kísérem a többi tolatócsoportok eredményeit és szeretném azt mindig legalább egy százalékkal túlteljesíteni. Amint tapasztaltam, ők is hasonlóan gondolkodnak... Így alakult ki nálunk az egészséges versengés, ami lendületet adott a munkának.

Aranyos János, a fűtőház főnöke:

— Hogyan lettünk élüzem? Erre válaszolva talán elsőként kell említenem a társszolgálati ágakkal való jó kapcsolatunkat. Igyekszünk teljesíteni az állomás gépigényeit, s tőlük viszonzásként jó gépgazdálkodást kapunk. Így százelegy-tonnatervünket 113 százalékra, a mozdonyfelhasználás gazdaságossági tervét pedig 114.12 százalékra teljesítettük a múlt félévben. Fűtőházunk minden dolgozója érti és érzi az üzemeltetési önköltség jelentőségét, s ezt bizonyítja az önköltségcsökkentésben elért 107,29 százalékos eredményünk. Annak ellenére, hogy országosan a legkedvezőtlenebb terhelési szakaszokon továbbítunk vonatokat, fajlagos széntervünket 6.44 százalékkal túlteljesítettük.

★

Ime, a négy vélemény, amelyből kialakul a Veszprém-külső helyzetkép. A dolgozók munkájára fegyelmezettség és szervezettség volt jellemző. Nappalok és éjszakák szorgalma és igyekezete áll a jó munka mögött. De ott áll a pártszervezetek és a szakszervezetek segítsége, irányító, nevelő tevékenysége is. Veszprém-külső csomópont dolgozói megérdemlik az elismerést.

Szabó Béla

Szépülnek a személykocsik

Meleg, nyárias időjárással köszöntött ránk a késői tavasz. A nagyobb pályaudvarokon megkezdődött a tavaszi nagytakarítás. A Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség takarító brigádjait is nagy munkában találtuk az ünnepek előtt



Apágyi József külső ablakmosó brigádja a 406-os szerelvényének ablakait tisztítja ultrás oldattal, illetve tiszta vízzel. Két évvel ezelőtt még vödörből létrák segítségével végezték az ablakok tisztítását. Azóta ezt a munkafolyamatot is gépesítették. Így kényelmesebb, gyorsabb, biztonságosabb a munka



A takarító brigád egyik fiatalja, Demecs Magdolna szorgalmasan végzi a kocsik belső takarítását.



Nemcsak az ablakokat, hanem a személykocsik oldalát is megszépítik a kocsitisztítók. Tóth László oldalburkolatmosó brigádja különleges oldószerrel végzi a takarítást. Kezük nyomán valósággal új köntösbe öltözködnek a kocsik



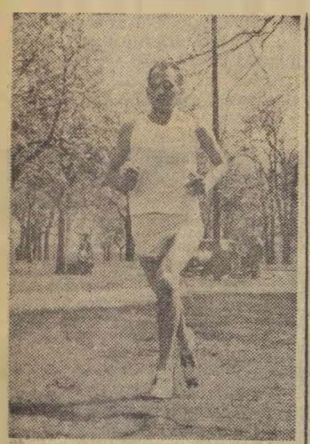
A műszak gőzmosódájában is nagy a forgalom. A szárító- és vasalógép 19,05 kg fehérneműt szárít és vasal óránként.

Sport

Három bajnokságot nyertek a békéscsabai atléták a vasutas mezei futóbajnokságon



Rajtol a férfi ifjúságiak mezőnye



Huszár János egyenletes tempóban rója a köröket

Április 22-én a vasutas mezei futóbajnoksággal fejeződött be az idei mezei futóidény. A Népligetben megrendezett hagyományos bajnokságon minden számban népes mezőnyök álltak rajthoz. Ez is bizonyítja, hogy vasutas sportköreinkben nagy gondot fordítanak az utánpótlás nevelésére.

Különösen örvendetes a fejlődés néhány vidéki sportkörnél. A többi között Békéscsabán, Szegeden, Pécsett, Székesfehérvárott, hogy csak néhány nevet említsünk. A békéscsabai versenyzők például három számban nyertek bajnokságot. A mezőnyből magasan kiemelkedett Huszár, aki ezúttal is kitűnő formában versenyzett. A női felnőtt mezőnyben az idén először állt rajthoz Kazi Aranka, az 1000 méteres távon elért első helyezésével azt igazolta, hogy lehet rá számítani.

A felnőtt férfiak 7 kilométeres versenyében sajnálatos dolog történt. Téves körjelzés folytán több versenyző — közöttük három szegedi — egy körrel kevesebbet futott, s eredményüket meg kellett semmisíteni. Emiatt a Szegedi VSE csapata elesett a harmadik helytől és az összesített pontverseny első helyezését. Így a pontversenyt több első helyezésük révén a Békéscsabai MÁV Bocskay versenyzői nyerték azonos pontszámmal a Törekvés előtt.

Eredmények. Férfiak. Serdülők (kb. 1500 m): 1. Császár (Békéscsabai MÁV) 4:32,6, 2. Kecskés (CVSE) 4:34,2, 3. Szivák (CVSE) 4:38,8. Csapat: 1. CVSE 34, 2. Békéscsaba 61, 3. PVSK 81 pont. Ifjúságiak (kb. 3000 m): 1. Janczer (PVSK) 9:52,6, 2. Harmath (SZVSE) 9:58,8, 3. Vámos (BVSC) 10:11,4. Csapat: 1. PVSK 49, 2. Székesfehérvári MÁV Előre 55, 3. CVSE 95 pont. Felnőttek (kb. 3000 m): 1. Bárkányi (SZVSE) 9:30,2. 2. Jánosi (Törekvés) 9:39,4, 3. Pix (Törekvés) 9:50,8. Csapat: 1. Törekvés 24, 2. SZVSE 49, 3. Szfv. MÁV 69. Férfiak, felnőttek (kb. 7000 m): 1. Huszár (Békéscsaba) 21:54,8, 2. Novák (Békéscsaba) 24:01,6, 3. Tóth S. (Békéscsaba) 24:21. Csapat: 1. Békéscsaba 22, 2. Törekvés 60.



Kalász Erzsi a magyar bajnokság után a vasutas bajnokságot is megnyerte.

Nők. Serdülők (kb. 500 m): 1. Kalász (Békéscsaba) 1:27,8, 2. Brandt (Szolnoki MÁV) 1:30,7, 3. Szegedi (Makói VSE) 1:31,8. Csapat: 1. Szolnoki MÁV 20, 2. CVSE 21, 3. Makói VSE 27 pont. Ifjúságiak (kb. 800 m): 1. Nagy K. (Hatvani VSE) 2:11,6, 2. Suck M. (Békéscsaba) 2:17, 3. Oláh (DVSC) 2:17,6. Csapat: 1. SZVSE 19. 2. Makói VSE 32, 3. Törekvés 41. Felnőttek (kb. 1000 m): 1. Kazi A. (BVSC) 3:27,4, 2. Gyenes (HVSE) 3:41,5, 3. Gégény (Törekvés) 3:54,6. Csapat: 1. SZVSE 19, 2. Törekvés 19.

Pontversenyben 1. Békéscsabai MÁV Bocskai 64, 2. Törekvés 64, 3. Szegedi VSE 59, 4. Ceglédi VSE 56, 5. Pécsi VSK 38, 6. Szolnoki MÁV 26, 7. Székesfehérvári MÁV Előre 26, 8. BVSC 23 ponttal.

Tekézőink a negyedik helyen végeztek Bécsben

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* rendezésében április 16 és 19-e között került sor Bécsben a nemzetközi vasutas tekebajnokságra. Az *USIC* második tekebajnokságán 9 ország — *Ausztria, Románia, NDK, Magyarország, Jugoszlávia, Csehszlovákia, NSZK, Franciaország és Lengyelország* — legjobb vasutas tekézői mérték össze tudásukat.

A háromnapos bajnokság kitűnő rendezés mellett, végig sportszerű, baráti légkörben bonyolódott le. Egy csapatban 6 versenyző indult. A magyar csapat tagjai közepes teljesítményt nyújtottak. Csapatban ugyanis *a negyedik helyen végeztek a bajnok osztrák, a második román és a harmadik helyen végzett NDK tekézők mögött.* Egyéniben *Papp István* 883 fával 54 induló közül az ötödik helyen végzett.

Vasutas birkózósikerek

Az utóbbi hetekben egymást érik a birkózóversenyek. Szinte nem múlik el olyan hétvége, hogy a serdülők, ifik vagy a felnőttek ne lépnének szőnyegre. Különösen örvendetes a vasutas birkózók jó szereplése. Az országos felnőtt, szabadfogású vidéki bajnokságon például a Debreceni VSC birkózói szerepeltek a legjobban.

Az országos szabadfogású ifjúsági egyéni és csapatbajnokságon is kitűnően szerepeltek a vasutas utánpótlás tagjai. Csapatban a BVSC végzett az első helyen, de figyelemre méltó eredményeket értek el a Törekvés és a Szolnoki MÁV birkózói is. A BVSC ifjúsági versenyzői az országos bajnokságot megelőzően a Budapest-bajnokságot is megnyerték. A Budapest serdülő bajnokság is BVSC-sikereket hozott. Két első, három második és három harmadik helyezéssel megnyerték a csapatversenyt.

Itt kell megemlíteni, hogy a Magyar Birkózó Szövetség által 1961-re kiírt legjobb nevelőegyesület címet a BVSC nyerte.

Huszonnégy órás vasutassztrájk Franciaországban

A francia vasutasok sztrájkja, amely a húsvéti ünnepek alatt *Délkelet-Franciaország* vasúti forgalmát bénította meg, ma *országos* méreteket öltött. *A CGT és a keresztény CFTC április 25-re általános vasutassztrájkot hirdetett.* A sztrájk kedden éjfélkor kezdődött, a vonatok csak a legközelebbi állomásokig folytatták útjukat, és csütörtök hajnalig ott vesztegeltek. A sztrájk csaknem *100 százalékos*, annak ellenére, hogy a szocialista *Force Ouvriére* vezetősége a sztrájk *ellen* foglalt állást. A szocialista vasutasok zöme azonban szolidáris a másik két szakszervezet vasutasaival. A párizsi és vidéki nagy állomásokról szerdán reggel *mindössze néhány nemzetközi vonat indulását és érkezését jelentették.*

A francia vasutasok *magasabb bért és jobb munkafeltételeket* követelnek.

VASÚTI POSTARABLÓK

Nagyszabású postarablás színhelye volt a *brightoni vasútállomás.* A postás az érkező vonatot várta a sinek mellett, mintegy 15 ezer font értékű küldeményekkel a zsákjában. Amíg várakozott, odament hozzá egy férfi, és azt mondta, hogy segíteni küldték az állomásról, s mivel a vonat távolabb fog megállni, vigyék előbbre a zsákokat. Aztán még *három férfi* jött oda hozzájuk, és a nagy *„segítségnek"* az lett a vége, hogy egy-egy zsákkal elfutottak. Mire a postás berohant az állomás épületébe, hogy igazi segítséget kérjen, a postarablók eltűntek.

Joggyakorlat — Elvi döntések

A továbbtanuló dolgozók tanulmányi kedvezményeivel kapcsolatos egyes kérdések értelmezése

IV.

Mt. V. 212. §. A tanulmányi szabadságot egy naptári éven belül a dolgozó évi rendes szabadságának (Mt. 49. §.) tizenkét munkanapot meghaladó részébe be kell számítani. A tanulmányi szabadságot a vizsgák után kiadni nem lehet.

1.) A tanulmányi szabadságot lehetőleg a továbbtanuló dolgozó kívánsága szerint kell kiadni, azt azonban mindenképpen biztosítani kell, hogy a dolgozó a teljes tanulmányi szabadságot a vizsgák előtt igénybe vehesse.

2.) A tanulmányi szabadságot a tanév befejezésének évében járó rendes szabadság 12 munkanapot meghaladó részébe kell beszámítani.

3.) Ha az előírt tanulmányi idő utolsó éve csak fél évet tesz ki, akkor erre az időre az évi tanulmányi szabadság fele jár.

4.) Ha a dolgozó az évi vizsgáit tanulmányi szabadság igénybevétele nélkül, vagy a jogszabályban biztosítottnál kevesebb tanulmányi szabadság igénybevétele mellett teszi le, akkor az így fennmaradó tanulmányi szabadsággal a következő évi tanulmányi szabadság ideje nem növelhető.

5.) Ha a dolgozó a tanulmányi szabadságot oly mértékben vette csak igénybe, hogy az igénybevett alapszabadság és tanulmányi szabadság együttesen nem éri el a dolgozó rendes (alap- és pót-) szabadságának mértékét, akkor a dolgozót megilleti rendes szabadságként a fennmaradó különbözet.

6.) Nem jár tanulmányi szabadság a pótvizsga letételére, a dolgozó azonban az igénybe nem vett az évi tanulmányi szabadságát e célra felhasználhatja.

7.) Évfolyamismétlés esetén az ismételt tanévre (félévre) újabb tanulmányi szabadság nem jár, mert ellenkező esetben az évismétlő (félévismétlő) dolgozó indokolatlan előnyöket élvezne a vizsgákat időben és eredményesen letevő dolgozókhoz képest.

Ha a dolgozó az évfolyamra előírt összes vizsgái letételét megkísérelte, de a vizsgák sikertelensége következtében évfolyam (félév) ismétlésére utasították és az eredménytelenség hosszantartó súlyos betegség vagy más rendkívüli ok következménye, akkor a vállalat igazgatója az ismételt tanévre is engedélyezhet tanulmányi szabadságot.

(Folytatjuk.)

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Telefon: városi: 424—104, üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

Pályázati felhívás

A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya a XII. vasutasnap alkalmával 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, grafikákkal, szobrokkal, domborművekkel, ipar- és népművészeti munkákkal.

A műveket 1962. június 1-ig kell eljuttatni a kiállítás rendezőbizottságához (Bp., VIII., Népszínház utca 29.)

A kiállításra beküldött alkotásokat neves művészekből álló bizottság bírálja el.

A kiállítás díjai:

Amatőr munkáknál:		
festészet	I. díj	1000 Ft
	II. „	800 „
	III. „	500 „
szobrászat	I. „	1000 „
	II. „	800 „
	III. „	500 „
grafika	I. „	800 „
	II. „	600 „
	III. „	400 „
ipar- és népművészet	I. „	800 „
	II. „	600 „
	III. „	400 „
Hivatásos művészeknél:		
festészet	I. díj	1200 Ft
	II. „	1000 „
	III. „	600 „
szobrászat	I. „	1500 „
	II. „	1000 „
	III. „	800 „
Ifjúsági munkák díjai:	I. díj	500 Ft
	II. „	300 „
	III. „	200 „

-nak megfelelő tárgyi jutalom.

Hírek

— *Modern üzemi konyha* építését kezdik meg a közeljövőben *Kaposvár* állomáson. Az *önkiszolgáló* jellegű étteremben egyszerre 150 dolgozó étkezhet majd.

— ANGLIÁBAN a Westerton és Anniesland közötti alagútban egy áthaladó vonat halálra gázolt két pályamunkást. A szerencsétlenséget az idézte elő, hogy félreértették társuk figyelmeztető sípjelzését.

— Az 509-es számú nemzetközi gyorsvonaton felfedezett hibáért és a robogó szerelvény megállításáért a budapesti igazgatóság Hubert Ferenc váltókezelőt 500, Kurucz János váltókezelőt pedig 400 forint pénzjutalomban részesítette.

— HŰSÉGJUTALMAT kaptak. 25 éve dolgozik a debreceni járműjavítóban Kaszonyi József, Veress Lajos, Gulyás Sándor, Szabó István, Kozma János és Mészáros József. A hat dolgozónak ünnepélyes külsőségek között adták át az egy havi fizetésüknek megfelelő hűségjutalmat.

— Az utóbbi hetekben nagy gondot fordítanak Vác állomáson a verseny nyilvánosságára. Ez ösztönző hatással van a dolgozókra. A három forgalmi brigád között ugyanis megélénkült a versenyszellem.

— Harminchárom évi szolgála után április 15-én nyugdíjba vonult Suba Béla vonatvezető, Baja állomás dolgozója. Az állomás szolgálati és a mozgalmi szervek vezetői, valamint munkatársai ünnepélyesen vettek búcsút Suba Bélától, miután utolsó szolgálati útjáról Bajára érkezett a 2123-as számú vonattal.

— *A tatabányai építésvezetőség* dolgozói *a VIII. pártkongresszus* tiszteletére vállalták, hogy éves termelési tervüket 101,5%-ra teljesítik, az önköltséget pedig 0,2%-kal csökkentik.

— ÜNNEPI MŰSZAKOT kezdeményeztek május 1 tiszteletére a Budapesti Építési Főnökség A/I. mozgó építésvezetőségének dolgozói. Vállalták, hogy Hatvan és a Mátravidéki Erőmű között a bal vágányon 5 km ágyazatrostálást és 1 km hézag nélküli vágánycserét a határidő előtt két nappal elvégzik.

A Hivatalos Lapból

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

16. számból: 109 264. 1962. I/2. B. Kiküldetési (külszolgálati) költségátalány megállapítása.

A továbbtanuló dolgozók tanulmányi kedvezményeivel kapcsolatos egyes kérdések értelmezése.

17. számból: 108 715 1962. I/8. D. 33 százalékos menetkedvezmény a Budapesti Ipari Vásár látogatói részére.

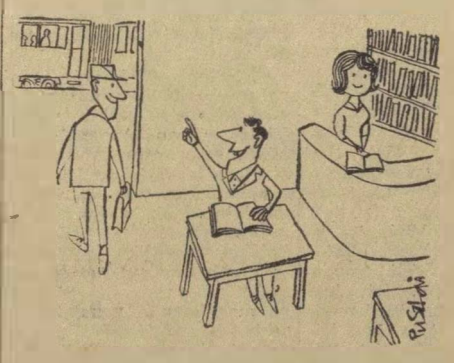
Az 1961. évi eredményes munkáért kitüntetett szolgálati helyek.

Közlemény a 14. nemzetközi vasutas eszperanto kongresszus rendezéséről.

A szerkesztőség üzeni

Szél István Nagytétény, Lombosi Sándor Kisvárös, Behán Rózsa Kazincbarcika, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Cseh Zoltán Szolnok, Póka Miklós Tiszaszederkény, Orgován László Debrecen, Mező László Dombóvár, Ugiyai Sándor Miskolc, Bognár Károly Tapolca, Szabó Béla Veszprémkulső, Sziládi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula, Tótka Károly Szeged, Murai Gáborné Hatvan, Pintér Lajos Vácrátót: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Kulturszomj



— Szaki! Legyen szíves mondja meg a feleségemnek, olyan izgalmas könyvet olvasok, hogy csak az estivel megyek haza.

Ünnep előtt



— Megígértem a fiamnak, hogy kiviszem a felvonulásra, de sajnos, szolgálatban leszek.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. MÁJUS 17.

Új menetrend – a gyorsabb közlekedés jegyében

1962. május 27-én 0 órától lép életbe a MÁV új menetrendje, amely 1963. május 25-ig lesz érvényben. Az új menetrend — figyelembe véve a vasút technikai fejlődését — a tartalékidők jobb kihasználásával, *nagyobb átbocsátó- és szállítóképességet biztosít a vasút hálózatában.* Ezt elsősorban a megnövekedett szállítási feladatok kívánják meg.

A vasutnak ugyanis ebben az évben *5,6%-kal több utast és 7,8%-kal több árut kell elszállítania,* mint amennyit 1961-ben szállított.

Csökken az utazási idő

— *Milyen változásokat tartalmaz az új menetrend?* — kérdeztük *Bacs Istvántól*, a 8. szakosztály menetrendi osztályának helyettes vezetőjétől.

— *Az új menetrend egyik legnagyobb jelentősége abban van, hogy a szerelvények gyorsabban közlekednek, mint eddig* — mondotta. — *A belföldi személyszállító vonatok utazási sebessége például a tavalyi 32 km óráról 33 km/órára növekszik. Ezen belül a gyorsvonatok utazási sebessége 52,66 km/óráról 56,4 km/órára emelkedik. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy csökken az utazási idő, az utasok rövidebb idő alatt érnek el a célállomáshoz.*

— *A nyári főidényben tovább javítjuk a fővonalak közlekedését. Budapest és Miskolc között megállás nélkül új gyorsvonatpár közlekedik. Pécs és Budapest között az eddigi gyorsvonat helyett gyorsmotor vonatpár közlekedik, 30 perccel rövidebb menettartammal. A Debrecen—Budapest* között közlekedő új gyorsmotor-vonat *Hajdúszoboszló* és *Budapest* között nem áll meg. Itt a menetidő 25 perccel csökken. A távolsági személyvonatok közül a *Budapest—Hegyeshalom* és a *Budapest—Nyíregyháza* között kozlekedő vonatoknál *40—45 perccel lesz rövidebb a menetidő.* Több viszonylatban a helyi vonatok útvonalának kiterjesztésével uj, közvetlen távolsági személyvonat összeköttetéseket létesítünk. *Budapest-Keleti pu. és Eger között például naponta két pár új közvetlen távolsági személyvonat közlekedik,* amelyek egyben a helyi utazási igényeket is kiszolgálják. Az 1814. és 1815. sz. vonatok közlekedését *Celldömölkről Szombathelyig* meghosszabbítjuk. A *Budapest-Nyugati pu. és Kiskunfélegyháza között közlekedő 714. és 723. sz. vonatok helyett Budapest-Nyugati pu.—Cegléd—Kiskunfélegyháza—Szentes között a 7414. és 7413. sz. távolsági személyvonatok közlekednek.* Igy *Csongrád* is közvetlen személyvonati összeköttetést kap a fővárossal.

Gőzvontatású ingajáratok

— *Milyen javulás várható a munkásvonatok közlekedésében és a Budapest környéki forgalomban?*

— *A lehetőségekhez képest új helyi vonatok beállításával enyhítjük a szerelvények zsúfoltságát* — hangzott a válasz. — *Munkanapokon például a szobi, a lajosmizsei, a nagykátai vonalakon 2—2, a komáromi vonalon Bicskéig 3 pár új személyvonat fog közlekedni.* A *budapest—ceglédi* vonalon pedig kísérletképpen bevezetjük a gőzvontatású ingajáratok közlekedtetését. Az új menetrendben a ceglédi helyi vonatok *Pestlőrinc* és *Monor* között mindkét irányban áthaladnak. A közbeeső állomások utasai részére *Budapest—Monor* között új ingavonatokat állítunk be. Ezzel a forgalomszervezéssel a tervek szerint a ceglédi vonatok menettartama átlag 20 perccel megrövidül, ugyanakkor a zsúfoltság jelentős enyhülése várható. A távolsági munkásvonatoknál az jelent lényegesebb változást, hogy az eddigi 15—15,30 óra helyett az új menetrendben 12,30—13 órakor indulnak a vonatok Budapestről.

A belföldi forgalomban a nyári idényben minden évben nagy gondot jelent a balatoni forgalom. A tavalyi tapasztalatok szerint hasznos volt a *közvetlen balatoni gyorsvonatok* és a *szakaszos* megállók alkalmazása. Mint megtudtuk, az új menetrendben a szombat déli és vasárnap esti vonatok zsúfoltságának enyhítésére a főidényben *Budapest* és *Balatonszemes* között új gyorsjáratú személyvonat közlekedik. Ezenkívül *Székesfehérvár* és *Fonyód* közötti helyi vonat közlekedését a budapest—székesfehérvári vonalrészre is kiterjesztik. Örvendetes dolog az is — ennek különösen a Balaton déli partján üdülők örülnek majd —, hogy *Siófok* és *Balatonszentgyörgy* között a késő éjjeli órákban új vonatot közlekedtetnek.

Tovább javul a nemzetközi összeköttetés

Lapunk egy korábbi számában már foglalkoztunk a nemzetközi személy- és teherszállító vonatok közlekedésével. Igy ezúttal csak röviden érintjük a változásokat. Az *Arlberg*-expressz helyett *Bázel — Wien — Budapest — Bukarest* között *Wiener-Walzer* néven új gyorsvonat közlekedik. Az új gyorsvonat kedvező menetrendi fekvése a *Danubia*-expressz közlekedését is pótolja. Menettartama kizárólag csak a MÁV vonalain nyugat-keleti irányban 4 óra 58 perccel, ellenirányban 2 óra 23 perccel lesz rövidebb az Arlberg-expressz menetidejénél. Az új menetrendben két pár közvetlen gyorsvonati összeköttetésünk lesz.

— *Jelentősen javul az összeköttetés a népi demokratikus államokkal is* — folytatta *Bács István*. — *A Pannónia-expressz menettartama a MÁV vonalain észak-déli irányban 1 óra 05 perccel lesz rövidebb a jelenleginél.* A nyári főidényben várható nagyobb utasforgalomra való tekintettel *Budapest-Nyugati* pu.-ról *Biharkeresztesen* át *Tetusig* (Tövisig) gyorsvonatpár, *Nové Zámky-ig* egy gyorsjáratú személyvonatpár közlekedik. Az új menetrendben a 908. és 909-es belgrádi gyorsvonatok a *Nyugati pu.* helyett a *Keleti pu.*-ról közlekednek. Éppen ezért a moszkvai közvetlen kocsikat továbbító új 2502. és 2505-ös számú vonatok is a *Keleti pu.*-ról indulnak, illetve oda érkeznek.

— Az is érdekessége a nemzetközi forgalomnak, hogy a MÁV és a csehszlovák vasutak személyforgalmában május 27-től *Sturovó* lesz a közös határállomás. A *Drávahíd* megépítése révén pedig tovább javul a *Budapest—Zágráb—Rijeka* közötti gyorsvonati közlekedés, mert közvetlen kocsijáratunk nem Murakeresztúron, hanem Gyékényesen, Koprivnicán, az új határátmenetben közlekedik majd.

Az új menetrend életbelépésétől jelentősen *meggyorsul a nemzetközi teherforgalom is.* A MÁV vezetői különösen nagy gondot fordítanak a népi demokratikus és a nyugati országokba küldendő zöldség- és gyümölcsféleségek gyors elszállítására.

— vf —

Húsz 2000 lóerős diesel-elektromos mozdonyt vásároltunk a svéd NOHAB-cégtől

A mind jobban növekvő vasúti személy- és teherforgalom zavartalan lebonyolításához az eddigieknél *nagyobb teljesítményű Diesel*-mozdonyokra van szükségünk. A kereskedelmi szakemberek már két éve folytatnak tárgyalásokat Európa legnagyobb motorgyáraival korszerű Diesel-elektromos mozdonyok vásárlása ügyében. A *NIKEX* nehézipari külkereskedelmi vállalat szakemberei a *MÁV* illetékeseivel közösen *30 cég 52 ajánlatát vizsgálták meg.* A kísérletek, a hosszú piackutató munka után a vasúti szakemberek véleményét is figyelembe véve a *svéd NOHAB-céggel* kötöttek szerződést. A közelmúltban aláírt megállapodás értelmében a svédek húsz 2000 lóerős Diesel-elektromos mozdonyt szállítanak a MÁV-nak.

Mint a *7. szakosztály* vezetőitől értesültünk, a gépek *leszállítását 1963 májusában kezdik meg.* Megtudtuk azt is, hogy ezt a mozdonytípust már ismerik. A 108 tonnás gép ugyanis néhány hétig már közlekedett a MÁV vonalain. A mozdony könnyen vontat *2000 tonna terhet is.*



Gondtalanul, önfeledten játszanak az óvodások a Benczúr utcai vasutas óvodában

MÁJUS 27:

NEMZETKÖZI GYERMEKNAP

Szovjet professzor előadása a közlekedésről

A Magyar Tudományos Akadémia műszaki tudományok osztálya május 3-án felolvasóülést tartott az akadémia felolvasótermében. Ennek keretében *A forgalom megosztása a közlekedési ágazatok* között címmel *E. D. Hanukov*, a közgazdaságtudományok doktora, a *Moszkvai Vasútmérnöki Főiskola* professzora tartott előadást. Az előadást *dr. Csanádi György*, az akadémia levelező tagja vezette be, s bemutatta a hallgatóságnak a neves szovjet professzort, akinek több cikke és tanulmánya jelent meg már magyar nyelven is.

Hanukov professzor előadásában hangsúlyozta, *a szocialista közlekedés egyik legfontosabb előnyét,* azt, hogy

megteremti a lehetőségét az ésszerű forgalommegosztásnak az egyes szállítási ágazatok között, és ezzel lehetővé válik az egész közlekedés legcélszerűbb fejlesztése.

Rámutatott arra is, hogy *a kapitalista közlekedést a spontán fejlődés* jellemzi. Ez az egyes közlekedési ágazatok párhuzamos, rendszerint túlzott kifejlesztését eredményezi és a kapacitás kihasználatlanságára vezet.

Elmondotta például, hogy 60 millió gépkocsi fut az Egyesült Államokban. A kapitalisták erre úgy hivatkoznak, mint *a „haladó amerikai gazdaság fényes eredményére".*

A valóságban ez túlzott gépkocsiforgalmat, drága közlekedést jelent.

A nagyvárosokban az autók *csak 10 km sebességgel haladhatnak a túlzsúfolt utakon.* Igy is rengeteg a balesetük. Az *Egyesült Államokban*, a vasút a forgalom 40 százalékát bonyolítja le, és csökkenő jelentősége van. *A Szovjetunióban ma is és húsz év múlva is a vasút lesz a legjelentősebb közlekedési ág.* Viszont elismeréssel szólt arról, hogy magas fokot ért el az *Egyesült Államokban* a *csővezetékes* szállítás.

Részletesen elemezte az előadás a szovjet vasút fejlesztésének irányelveit és a várható gazdasági kihatásokat. Rámutatott arra, milyen nagy jelentőséget tulajdonított az egész közlekedés arányos fejlesztésének *az SZKP XXII. kongresszusa.*

A szakértő hallgatóság elismerő tapsssal fogadta *E. D. Hanukov* professzor érdekes és tanulságos előadását.

Szakszervezeti aktívák kitüntetése

A szaktanács elnökségének határozatára minden esztendőben — május 1 alkalmából — *a „Szakszervezeti Munkáért"* kitüntető jelvény *arany, ezüst,* illetve *bronz fokozatát* adományozzák a mozgalomban hosszú ideje kiválóan dolgozó társadalmi aktivistáknak, szakszervezeti tisztségviselőknek. Az idén első ízben mintegy ezren, köztük *24 vasutasszakszervezeti aktiva,* illetve tisztségviselő kapta meg a kitüntető jelvényt. Az alábbiakban közöljük a kitüntettek névsorát.

ARANY FOKOZAT: *Szabó József* osztályvezető, vasutasszakszervezeti központ, *Szabadfi József* mb-titkár, Vas megyei biz., *Veres Géza* szb-titkár, Bp. Nyugati áll., *Pánti Béla*, a szakszervezet alelnöke, szakosztályvezető-helyettes, KPM I/3. szakosztály, *Kékesi Ferenc* szb-titkár, Abony áll., *Végh Lajos*, a szakszervezet elnöke, szakosztályvezető, KPM I/3. szakosztály, *Nagy Bálint* szb-tt-felelős, Debrecen áll., *Horváth István* szb-titkár, Pusztaszabolcs áll.

EZÜST FOKOZAT: *Ember Ferenc* szb-titkár, Távközlő Főn., *Déri Károly* szb gazd. fel., Északi Jj. ÜV., *Vass Árpád* szb-titkár, MB eln., Kaposvár Pft., *Németi László* MB munkásellátási fel., Kecskemét áll., *Susánszki György* szb munkavéd. felügy., Békéscsaba fth., *Dózsa József*. szb-elnök, Bp. Nyugati Műszak, *Csillag Lajos* szaksz. biz., Győr áll., *Dékány László* szb gazd. fel., Dombóvár áll.

BRONZ FOKOZAT: *Tihanyi Mihály* szb munkav. felügy., Komárom áll., *D. Szabó József* szb tt-fel., Hatvan áll., *Németh Sándor* szb-elnök, Szombathely áll., *Décsei Samu* MB-szervező, Tapolca fth., *Krutilla József* szb-titkár, Ujszász pft., *Vass Ferenc* szb-titkár, Szeged Vasanyagjav., *Bánáti József* szb-titkár, Pécs TBFF, *Vasas Károly* szb gazd fel., Záhony áll.

A *„Szakszervezeti Munkáért"* kitüntető jelvényt *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára április 28-án ünnepélyes külsőségek között adta át a központ klubhelyiségében.

A VIII. pártkongresszus tiszteletére

Újabb és újabb vasutas szolgálati helyek kapcsolódnak be a VIII. pártkongresszus tiszteletére indított munkaversenybe, hogy a párt kongresszusi zászlajáért versenyezve érjenek el minél jobb munkaeredményeket.

A Bp. Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség dolgozói a most folyó termelési tanácskozásokon határozták el a kongresszusi munkaversenyben való részvételüket. A szakaszok dolgozói konkrét vállalásokkal vesznek részt a versenyben. A XIV. szakaszon *Dubois István* szocialista brigádja vállalta az idei terv 15 nappal előbbi túlteljesítését. A szakasz dolgozói terven felül vállalták, hogy

Ócsa állomás nyílt rakodóját és mozdonytisztítóját átépítik

és a 197-es számú őrháznál 500 köbméteres szikkasztót építenek. A 13-as szakasznál *Csizmadia Imre* szocialista brigádja *Lajosmizse* állomáson 60 méter hosszúságú sodronykerítést épít terven felül.

Pécs állomás dolgozói is felülvizsgálták éves vállalásukat, hogy a lehető legjobb eredményekkel készüljenek a VIII. pártkongresszus köszöntésére. Vállalták

a személyvonatok 100 százalékos, a tehervonatok 92 százalékos menetrendszerinti indítását.

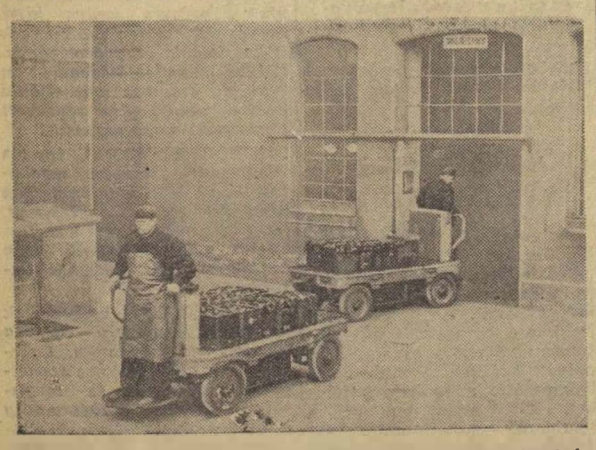
Dr. Nyiri Sándor forgalmi szolgálattevő vállalta, hogy a grafikonos iparvágányos menetek menetrendszerűségét 90 százalékra teljesíti és tovább csökkenti a kocsitartózkodási időket.

Békéscsabán a fűtőház dolgozói a múlt héten megtartott termelési tanácskozáson egyhangúlag elfogadták a békéscsabai csomópont kongresszusi felajánlását. Ebből nagy feladatok hárulnak a fűtőházakra. Az első negyedévben kissé lemaradtak a tervvel. *Soós János* fűtőházfőnök elmondotta, hogy

11 napi lemaradást kell behozniuk.

Vállalták, hogy 2 százalékkal csökkentik az önköltséget, fokozzák mozdonyaik teljesítményét és az év végéig *1054 tonna* szenet takarítanak meg *674 000 forint értékben.* A műhely anyagfelhasználását 0,5 százalékkal csökkentik.

Kazincbarcika állomás forgalmi dolgozói ugyancsak megtették már felajánlásukat. Vállalták például, hogy az iparlepeket úgy szolgálják ki, hogy késői kocsikiállítás miatt ne forduljon elő munkaidő-kiesés. A *Lővei-brigád* vállalta az élüzemszint 1,5 százalékos, a *Budai-brigád* az élüzemszint 1,6 százalékos túlteljesítését.



Reggeltől estig nagy a forgalom a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati főnökség akkumulátortöltő üzemében. A dolgozók 12 óra alatt általában 1200 kg súlyt mozgatnak meg. Képünkön egyik targonca kimerült akkumulátorokat visz be, a másik feltöltöttekkel jár ki az üzemből.

Színvonalasabb beszámolók, tartalmasabb taggyűlések

A szakszervezeti választások tapasztalataiból

A szakszervezetek alap- és középszerveinek megválasztása április második felében befejeződött. Szakszervezetünk elnöksége a SZOT elnökségének határozata alapján határozta meg annak idején a választással kapcsolatos teendőket. E határozatok alapján készült el az elnökség választási munkaterve, amelyben — a vasút szolgálati helyeinek sajátosságait és létszámviszonyait figyelembe véve —, három lépcsőbe ütemeztük be az alapszervi választásokat. Az előző választáson megválasztott 972 szakszervezeti bizottsággal szemben —, figyelembe véve *elnökségünk 1961. szeptember 10-i határozatát* a szakszervezeti alapszervek szervezeti felépítésének módosítására — csökkentettük az alapszervezetek számát és *697 szakszervezeti bizottság megválasztását tűztük célul.*

A feladatok eredményes végrehajtása érdekében, elnökségünk irányelveket készített a szakszervezeti szervezetek részére. A választások segítése és zavartalan lebonyolítása érdekében a központban operatív bizottság létesült. A megyei bizottságok is létrehozták a

választási operatív bizottságokat,

megszervezték az alapszervek patronálását a megyei bizottsági tagokból, társadalmi aktívákból és függetlenített szakszervezeti funkcionáriusokból.

Megyebizottságaink üléseiken rendszeresen *külön napirendi pontként értékelték* a választások előkészítésének és lebonyolításának tapasztalatait. Hasonlóan cselekedtek a szakszervezeti bizottságok is. A helyi viszonyoknak megfelelően határozták meg a feladatokat, amelyet a nagyobb szakszervezeti bizottságok munkatervekben, a kisebbek egy része pedig ütemtervekben rögzített. Különösen jó módszernek bizonyult, hogy a szakszervezeti bizottságok többsége *megszervezte a bizalmiak választásának patronálását*, az szb- és a műhelybizottság tagjaiból. Ezzel is elősegítették, hogy a bizalmiak nagy része jól fel tudott készülni a választásokra.

A jó tapasztalatok mellett kezdetben, különösen a kisebb szakszervezeti bizottságok választásain itt-ott akadtak még problémák, ha azonban összességében vizsgáljuk a bizalmi választások tapasztalatait, elmondhatjuk, hogy magasabb színvonalúak voltak, mint az előző választásokon. A dolgozók szakszervezeti munka iránti igényességét bizonyította az is, hogy azokat a bizalmiakat, akik nem végeztek jó munkát, nem képviselték ügyeiket, nem választották meg újból. Szakszervezeti alapszerveinknél összesen

11 640 bizalmit választottak meg

a dolgozók.

Az alapszervi választások előtt taggyűléseken, nagyobb helyeken aktívaértekezleteken választották meg a jelölő bizottságokat. A jelölő bizottságok megválasztásának ezt a módját a dolgozók *megelégedéssel* fogadták.

A *jelölőbizottságok* feladataikat időben és jól elvégezték. A jelöltek névsorát, a határozat szerint, *tíz nappal a választás előtt kifüggesztették.* A jelölő-bizottságok jó munkáját mutatja az a tény is, hogy az általuk tett javaslatokat a taggyűlés részvevői, néhány kivételtől eltekintve, elfogadták. A szakszervezeti bizottságok vezetőségválasztó taggyűlésein az elmúlt két év munkájáról tartott beszámolók *színvonalasabbak, tartalmasabbak voltak az előző választásokhoz viszonyítva.* A beszámolók elkészítésére jellemző volt, hogy a *kollektív munka* eredményeként jöttek létre. Így érhették el, hogy a szakszervezeti munka valamennyi területét felölelte a vezetőség beszámolója. Nem hiányzott a beszámolókból *a kritika és az önkritika.* Számos szolgálati helyen nemcsak az eredményes munkát gátló hibákat, hiányosságokat bírálta bátran a vezetőség beszámolója, hanem *egyes szolgálati vezetők helytelen tevékenységét is.*

Sokat foglalkozott a szakszervezeti bizottságok beszámolója a termelés és bérezés problémáival, valamint a dolgozók élet- és munkakörülményeit befolyásoló problémákkal. Különösen sok szó esett munkavédelmi kérdésekről, a balesetmegelőzést szolgáló intézkedésekről, az utasítás szerinti szolgálat megkövetelésérő1. A pályafenntartási és építési főnökségek területén még mindig sokan sérelmezték a szálláshelyek helyzetét és térítési díját. *A szálláshelyek felszerelése, tisztasága ugyanis nem mindenütt felel meg a követelményeknek.*

Az alapszervi választásokkal egyidőben megyei bizottságaink már hozzáfogtak *a küldöttértekezletek* előkészítéséhez. Elsőnek létrehozták a megyei bizottságok választását előkészítő operatív bizottságokat, majd az operatív bizottságok elkészítették munkatervüket, meghatározták azokat a feladatokat, amelyeket a választás sikeres lebonyolítása érdekében el kellett végezniük.

A megyei bizottságok választására áprilisban került sor. *Tizennyolc megyei bizottságot* és a budapesti bizottságot választottuk újjá. *Az igazgatóságok mellett pedig újból létrehoztuk*

a területi választmányt.

Megválasztásra került *310 megyei* bizottsági, *231 választmányi* és *96 megyei számvizsgáló bizottsági* tag.

A megyei bizottságok összetétele a választások után megfelelően alakult. Az arányokhoz képest, kellő számban vannak képviselve a különböző szolgálati helyek dolgozói, de — helyesen — emelkedett a pártonkívüliek aránya is.

A lezajlott választások tapasztalatai szerint, az alap- és középszerveknél egyaránt színvonalasabbak voltak a beszámolók, tartalmasabbak a taggyűlések, mint a korábbi években. A választásokból szakszervezeti szerveink megerősödve kerültek ki. *Számos új, jól képzett káder került funkcióba.* A választások eredményes végrehajtását, a célkitűzések megvalósítását nagyban elősegítette, hogy ezzel a munkával a pártszervezetek, a gazdasági vezetők és a szakszervezeti vezetők minden szinten jelentőségének megfelelően foglalkoztak.

NEMZETKÖZI *élet*

Hangverseny a barlangban Nemzetközi társalgás tolmács nélkül

Nagy sikerrel zárult a 11. nemzetközi vasutas eszperantó kongresszus

Május 6-án az *Építők Rózsa Ferenc Művelődési Házában* tartották a *XIV. Nemzetközi Vasutas Eszperantó Kongresszus* hivatalos megnyitó ünnepségét. *K. G. J. de Jong* az IFEF *(nemzetközi vasutas eszperantó szövetség)* elnöke mondott megnyitó beszédet, üdvözölve a kongresszus mintegy 1000 részvevőjét. Kiemelte, hogy erre a budapesti tanácskozásra jöttek össze legnagyobb számban a különböző európai országok küldöttei. Ez is azt bizonyítja, hogy világszerte mindinkább növekszik az érdeklődés és a megbecsülés Magyarország iránt.

Üdvözlő beszédet mondott a kongresszus fővédnöke, *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter is.

— *Mint régi eszperantista, üdvözlöm önöket a magyar forradalmi munkás-paraszt kormány, valamint az összes magyar közlekedési dolgozó nevében* — mondotta. — *Kijelenthetem, nagyon örülök hogy ezt a kongresszust hazánk fővárosában rendezték meg. Tudjuk, hogy minden eszperantista harcol a békéért, akarja azt, s amikor a béke ügyéről van szó, mindig készséggel nyújtunk segítséget a vele összefüggő feladatok megoldásához.*

Változatos programot

állítottak össze a küldöttek és a vendégek számára a vasutas eszperantó kongresszus rendezői. Vasárnap és hétfőn gyönyörű fővárosunk megtekintése jelentette a küldöttek számára a legnagyobb élményt. Május 8-án, kedden kirándulásra utaztak. Felkeresték *Miskolcot, Lillafüredet, Jósvafőt* és *Aggteleket.* Az aggteleki cseppkőbarlangban kellemes meglepetés, vagy ahogy a vendégek mondták *„gyönyörű csoda"* várta a kirándulókat.

Az aggteleki cseppkobarlangban hangversenyt adott a *Debreceni MÁV Filharmónikus Zenekar Rubányi Vilmos* karnagy vezetésével. A hangok hatását gyönyörűen kiemelte a cseppkőbarlang boltozatának

természetes akusztikája

s a hatást csak fokozta a sokszáz gyertya imbolygó fénye, amely meg-megtörte a barlang mélyedéseinek sötét foltjait.

Először az eszperantó himnusz hangzott el, majd *Liszt: Les-preludes-je* következett. A gyönyörű hangversenyt szünni nem akaró tapsorkánnal fogadta a hálás közönség.

— *Ezért érdemes volt ilyen hosszú utat megtenni!* — mondták a meghatottságtól könnyes szemmel a legtávolabbról érkezett vendégek is.

S az események gyorsan követték egymást, hamar múltak a napok. Szerdán munkaülés volt, majd délután csoportokba szerveződve a *Parlamentet*, az *Úttörővasútat* és néhány vasúti üzemet látogatták meg a kongresszus részvevői. Este

nemzetközi bál

volt az *Építők Rózsa Ferenc Művelődési Házában.* A földszinten tánczene szólt, az emeleten népi zene szórakoztatta a vendégeket. A társalgás igazán nem volt probléma, mert hiszen a francia és a bolgár, a lengyel és az osztrák vasutasok jól megértették egymást a magyarokkal, az angolokkal, a finnekkel és a többiekkel. Az *eszperantó nyelv* valóban jó kapcsolatot teremtett közöttük.

Csütörtökön a *hosszúsínesítésről* és a *vasbetonaljak alkalmazásának* magyarországi tapasztalatairól szóló vetítettképes előadás jelentette a legnagyobb eseményt. Pénteken újra kirándulás volt. Különvonat vitte a kongresszus részvevőit Balatonfüredre. Onnan a *Beloiannisz* sétahajó vitte a vendégeket a Balaton lágy hullámain át *Tihanyba*, ahol ebédeltek és megtartották a kongresszus záró ülését, valamint a hagyományos nemzetközi tombolát. Délután a hajó *Siófokra* vitte az ekkor már valóban vídám hangulatú társaságot, s onnan indult Budapestre a különvonat. Ezzel véget ért a kongresszus. A külföldiek egy része azonban még nem indult haza, hanem vasárnap mintegy 250 vendég *Szegedre* utazott, ahol megnézték a várost és a *MÁV nevelőintézet* végzős növendékeinek ballagásán is részt vettek.

Hogy érezték magukat nálunk a külföldi vasutasok? — erre a kérdésre ők maguk adták meg a választ a *Magyar Vasutas munkatársának.*

LUIS ANGERMAYR osztrák nyugdíjas vasutas: *„Eddig valamennyi vasutas eszperantó kongresszuson részt vettem, de úgy érzem, e budapesti kongresszus rendezése sikerült a legjobban."*

FORMAGGIO ALDÓ olasz vasutas: *„Kitűnően érzem magam Budapesten. Az aggteleki hangversenyt sohasem fogom elfelejteni."*

N. G. NARVALA finn vasutas: *„Őszintén szólva kissé meglepett, milyen jól mennek itt a dolgok Magyarországon. Kitűnő vendéglátásban van részünk, érdemes volt eljönni erre a nagyszerűen rendezett eszperantó kongresszusra."*

JOZETTA VONAY francia vasutasnő: *„Nagyon meghatott, hogy ilyen szép épületben rendezték ezt a kongresszust, mint ez a művelődési ház. Budapest nagyon tetszik, szép hídjaival kicsit hasonlít Párizshoz."*

JOZEF HIZSA csehszlovák vasutas: *„Nagyszerű volt a kongresszus programja. Lehetőségünk nyílt hasznos tapasztalatok szerzésére és megismerkedhettünk Magyarország több nevezetességével. A nyugati vendégek is láthatták, hogy Budapest és az ország népe telve van bizakodással, és szorgalmasan dolgozik."*

E véleményekhez nem kell kommentár.

L—cz.

A vasúti közlekedés jövőjéről tárgyaltak Moszkvában

Moszkvában a *Kreml Palotában* került sor a szovjet vasutak országos értekezletére, amelynek munkájában részt vettek a *szovjet kommunista párt* és a *kormány* vezetői, élükön *N. Sz. Hruscsovval.*

B. Becsev közlekedésügyi miniszter beszédében kiemelte a *közlekedés* nagy szerepét a *kommunizmus anyagi és technikai bázisának* megteremtésében.

A szovjet vasúti közlekedés fejlődéséről szólva a miniszter a többi között megemlítette, hogy ma már összesen *42 000 km-es vonalon villany- és Diesel-mozdonyokkal bonyolítják le a teherforgalomnak több mint 60 százalékát.* A vasúti közlekedés fejlődésének távlatairól szólva pedig hangsúlyozta, hogy 20 év alatt megközelítőleg *háromszorosára emelkedik a vasutak teherforgalma, másfélszeresére a személyforgalom.* Beszéde további részében a vasúti forgalom irányításának automatizálásával foglalkozott, majd kijelentette: a legközelebbi jövőben a főbb vasútvonalakon *a személyszállító vonatoknál el kell érni az óránkénti 120—140, néhány vonalon a 160 km-es óránkénti sebességet.*

148 halott Mikavasimán

A biztonsági intézkedések elhanyagolása okozta a tokiói vasúti szerencsétlenséget

A napilapok már május 4-én hírül adták, hogy Japánban a *mikavasimai* állomás — Tokió — közelében péntekre virradó éjjel *egy tehervonat kisiklott,* melynek következtében súlyos vasúti katasztrófa keletkezett. Röviddel a tehervonat kisiklása után ugyanis egy helyiérdekű

személyvonat futott bele a kisiklott szerelvénybe, majd néhány perccel később egy ellenkező irányból érkező másik vonat jutott az előző sorsára.

A szörnyű szerencsétlenség nyomán helyenként csak a felismerhetetlenségig egymásba fonódott kocsironcsok maradtak. A szerencsétlenség után *mintegy 3 órával* sikerült csak a tűzoltóknak és a munkásoknak a kocsironcsok belsejébe behatolni. Az első jelentések 83 halálos áldozatról és 189 sebesültről számoltak be. A következő napokban *már 148-ra emelkedett* a halálos áldozatok száma.

A japán vasutak történetében

ez volt a második legsúlyosabb vasúti szerencsétlenség.

1947-ben ugyanis egy vonat kisiklása következtében *184-en* haltak meg.

KIBERNETIKUS VASÚTIRÁNYÍTÁS

A leningrádi *Híradástechnikai Tervező Intézetben* a vonatok automatikus irányítására kibernetikus berendezést dolgoztak ki. A lyukkártvarendszerű berendezés automatikusan választja ki a szabad pályát, beállítja a kitérőt és bekapcsolja a szükséges jelzőket. Kiválasztja továbbá *a tolatásra legalkalmasabb útvonalat* és a vonat mozgását is szabályozza. Az első ilyen kibernetikus vasútirányító berendezés már működik a leningrádi személypályaudvaron.

LEVELEZŐINK ÍRJÁK

TÁRSADALMI MUNKÁT szerveztek Tapolcán a Petőfi-ligeten át az állomáshoz vezető út megjavítására. A társadalmi munkát április 16-án kezdték meg és részt vettek benne a vasutas dolgozók is. Serényen dolgoztak a sáros út kijavításán a pályafenntartási főnökség, az állomás és a fűtőház dolgozói is. Dicséretet érdemelnek a tapolcai gimnazisták és az általános iskolások is — írja levelében Dancs József —, mert részt vettek a park fásításában és rendbehozásában.

★

MUNKÁSAKADÉMIÁJUK ünnepélyes záró előadását április 28-án tartották a pécsi igazgatóság dolgozói — írja levelében Péterfi József. — A tavaly ősszel kezdődött előadássorozatot mindvégig nagy érdeklődés kísérte. Ebben nagy része volt annak, hogy az előadásokat jórészt közvélemény alapján állították össze. Az ünnepi záró előadáson fellépett a pedagógiai főiskola kultúrcsoportja is.

★

— Számos dolgozó tanul Gyöngyösön a MÁV Kitérőgyártó Üv-nél. Egyetemi tanulmányokat folytat a vállalat 9 dolgozója. 14 dolgozó jár az általános gépipari technikumba, hárman a vasútgépészeti technikum levelező hallgatói. Az általános iskola VIII. osztályát 11, a VII. osztályt 18 dolgozó végzi — olvastuk Szentgáli István levelében.

★

„Miért van nyáron is víz Dombóvár állomás vágányai között?" — teszi fel a kérdést levelében *Bódogh Mihály* levelezőnk. — Azért, mert nincs víztelenítve az állomás. Ez nagy munka lenne és közel *3 millió forintba kerülne.* Mégis mielőbb meg kellene oldani ezt a problémát, hiszen ez is hozzátartozik a *kulturált utazás* előfeltételeihez. Egy utas sem örül annak, ha a kocsiból bokáig érő vízben kell kiszállnia ...

★

A debreceni fűtőház dolgozóinak második negyedévi tanácskozásain megvitatták a menetrendszerűség javításával kapcsolatos feladatokat. A dolgozók több javaslatot tettek a vontatási fordulók menetrendszerinti közlekedését gátló akadályok elhárítására — írja levelében Marosán Pál üzemi tudósítónk. — Élénk vita volt a szocialista címért versengő brigádok értékelésénél. 12 brigádnak oklevelet, hétnek pedig szocialista címet adományoztak a termelési tanácskozások.

★

Szép eredményeket érnek el a VIII. pártkongresszus tiszteletére indított munkaversenyben Vác állomás dolgozói — írja Pintér Lajos. — A személyvonati és tehervonati menetrendszerűségre tett vállalásukat túlteljesítették. Kocsitartózkodásban a vállalat 88 százalék helyett 93,8 százalékot értek el. *Kocsikihasználásuk még nem éri el a vállalt 100 százalékos színvonalat.* Ezt az okozza, hogy a *tolatásvezetők* a kocsikiállításnál nem mindig veszik figyelembe a raktárnokok kiírásait.

A MÁJUS 1 tiszteletére szervezett munkaverseny eredményeként Dévaványa állomáson a kocsitartózkodás és a kocsikihasználás egyaránt meghaladta a 100 százalékot — írja levelében Feke János. — Nemcsak szocialista brigádok alakultak, hanem többen tettek egyéni vállalást is. Dina András váltóőr vállalta az általános iskola VIII. osztályának elvégzését, Papp Sándor váltóőr pedig a személypénztárosi szakvizsga letételét.

★

KETTŐS ÜNNEPÜK volt május 1-én Kazincbarcika állomás dolgozóinak, akik 106 százalékos tervteljesítésükkel kiérdemelték a vezérigazgatói elismerést. Ez alkalommal megjutalmazták Gáspár Jenő, Lövei Lajos és Budai Gyula szocialista brigádjainak tagjait. Megható pillanatai voltak az ünnepségnek, amikor búcsút vettünk Farkas Gyula pályamestertől, aki több, mint 40 évi szolgálat után most nyugdíjba vonult — olvastuk Behán Rózsa levelében.

★

„Családias ünnep keretében vették át az élüzem-kitüntetést Szeged-Rókus állomás dolgozói — írja levelében Tótka Károly. — Ez alkalomra szépen feldíszítették a vasútforgalmi technikum kultúrtermét, az ünnepség színhelyét. Az igazgatóság képviseletében Horváth Imre felügyelő üdvözölte az állomás dolgozóit, akik kiválóan teljesítették feladataikat. Tuskó Tibor főintéző üzemgazdásznak ez alkalommal adták át a kiváló dolgozó jelvényt. Húsz dolgozó összesen 7000 forint jutalmat kapott."

★

ZALAEGERSZEG állomás dolgozói második negyedévi termelési tanácskozásukon elhatározták, hogy a VIII. pártkongresszus tiszteletére terven felül 30 irányvonatot indítanak útba. A jó munka eredményeként 11 irányvonatot már leközlekedtettek — írja Markos József. — Az állomáson egyébként 10 részvevővel vonatvezetői tanfolyamot szerveztek, hogy legyen utánpótlás, mire az idősebb vonatvezetők nyugdíjba mennek.

★

BUDAPEST NYUGATI pályaudvar *rakodási részlege* folyamatosan jól teljesíti feladatait. Az első negyedévben *102,93 százalékot* értek el. Az újjáválasztott műhelybizottság arra törekszik, hogy szervezéssel, megfelelő nyilvánossággal segítse elő a dolgozók munkaversenyét. Minden műhelybizottsági tag egy-egy bizalmicsoportot patronál — olvassuk *Zsigmond János* levelében.

★

„Intézkedtek az illetékesek" — írja levelében Bognár Károly tudósítónk. — Korábban közöltük levelezőnk kritikai megjegyzéseit arról, hogy Polgárdi állomáson nem vezették be a villanyt egy váltóőr-házba, továbbá, hogy Polgárdi térségében három vízvételező állomás van, vizet mégis alig tudnak adni. *E problémák java megoldódott, hiszen a villanyt bevezették a váltóőrházba és Szabadbattyán állomáson megjavították a víztartályt.*

Köszöntjük a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajának új birtokosait!

Az idei május elsejét megelőző napokon országszerte lelkes hangulatú ünnepségek zajlottak le azokban a gyárakban, üzemekben; a vasútnál, azokon a szolgálati helyeken, amelyek dolgozói a múlt évben a legjobb eredményekkel segítették az országépítő munkát, a szocializmus alapjainak lerakását. A Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlajának elnyerése nem csekély dolog. Nagy becsülete van e vándorzászlónak minden iparágban, s a közlekedés dolgozói előtt is. Most a miskolci, az egri, a szegedi és a dunakeszi vasutasoknak jutott a dicsőség: tavalyi munkájuk alapján a nemzetközi proletariátus nagy ünnepe alkalmából ők vették át a vörös vándorzászlókat. Amikor ez alkalomból köszöntjük őket, kívánjuk, hogy érjenek el az idén is olyan jó eredményeket, amelyekkel meg is tudják majd tartani a Minisztertanács és a SZOT kitüntetését.



A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter adta át a vállalat vezetőinek

DUNAKESZI

Az ünnepi nagygyűlésen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Gáspár Sándor*, az MSZMP Központi Bizottságának titkára, *Kossa István*, közlekedés- és postaügyi miniszter, *Gróf József*, a vasutasszakszervezet titkára, *Horváth András*, az MSZMP Pest megyei Bizottságának első titkára, a SZOT. a járási és a helyi párt- és tömegszervezetek képviselői, valamint a vasúti főosztály küldöttei.

Az ünnepi nagygyűlést *Pintér János*, a járműjavító szb-titkára nyitotta meg, majd *Bakó Károly* igazgató mondott ünnepi beszédet.

Kossa István miniszter elvtárs méltatta a vállalat eredményeit és ünnepélyes keretek között átadta a vándorzászlót a járműjavító dolgozóinak. Ezután *Gáspár Sándor* elvtárs szólalt fel és a párt Központi Bizottsága nevében üdvözölve az üzem dolgozóit, tolmácsolta *Kádár János elvtárs személyes jókívánságait* is.

EGER

Bensőséges ünnepség keretében vették át a *Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját* az *egri csomópont* dolgozói. Az SZMT kultúrotthonának nagytermében rendezett ünnepségükön az elnökségben foglalt helyet *Harmati Sándor*, a MÁV vezérigazgató-helyettese, *Végh Lajos* a vasutasszakszervezet, elnöke, *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője, valamint a Heves megyei és az egri párt- és tömegszervezetek több képviselője. *Szuromi Istvánnak*, szakszervezetünk Heves megyei bizottsága tagjának megnyitója után *Végh Lajos* elvtárs mondott ünnepi beszédet.

Az ünnepi beszéd után *Harmati Sándor* adta át a vándorzászlót a csomópont vezetőinek, s egyben átnyújtotta a kiváló dolgozó kitüntetést és pénzjutalmat *Simon István* állomásfőnöknek, *Káli Ottó* állomásfőnök-helyettesnek és *Magyar János* fűtőházfőnöknek.

SZEGED

A MÁV Petőfi Sándor Művelődési Otthonban gyűltek össze a *vörös vándorzászló* átvétele alkalmából rendezett ünnepségükre az állomás, a fűtőház, a pályafenntartás és a távközlő-biztosító szolgálat dolgozói. Az ünnepséget *Kasza Lajos*, Szeged állomás szb-titkára nyitotta meg, majd *Soproni József*, a vasutasszakszervezet titkára méltatta a szegedi csomópont dolgozóinak helytállását, kiváló munkáját. Felhívta a figyelmet arra, hogy *a vörös vándorzászló elnyerése kötelez* — további eredményes munkát vár az ország a szegedi vasutasoktól. *Kiemelte, hogy a végzett munkában 47 szocialista brigád mutatott példát Szeged állomáson, 21 szocialista brigád a fűtőházban.*

Soproni elvtárs lelkesítő szavai után *Rödönyi Károly*, a MÁV vezérigazgató-helyettese átadta a csomópont dolgozóinak az MT és a SZOT vörös vándorzászlaját. Ezután *150 000 forintot* osztottak szét a dolgozók között. *43 vasutas kapott kiváló dolgozó oklevelet és jelvényt* az ezzel járó pénzjutalommal.

MISKOLC

Nagyszabású ünnepség színhelye volt április 27-én a *miskolci* vasutasok *Erkel Ferenc Művelődési Otthona*. Múlt évi kiváló eredményeikkel kiérdemelték a csomópont dolgozói a *Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját*. Rajtuk kívül élüzem címet kaptak a *Gömöri pályaudvar* dolgozói, az *Ujmiskolci Pályafenntartási Főnökség* dolgozói pedig vezérigazgatói elismerésben részesültek. Az igazgatóságok versenyében 1962 első negyedévében első helyezést elért *miskolci igazgatóságnak* ez alkalommal adták át a KPM és a vasutasszakszervezet elnökségének vándorzászlaját.

Az ünnepségen megjelent *dr. Csanádi György*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal*, szakszervezetünk főtitkára. Ott voltak a *Borsod megyei* és a miskolci párt- és állami szervek vezetői, a szolgálati helyek és a mozgalmi szervek vezetői, valamint a legjobb dolgozók.

A kiváló eredményt elért miskolci vasutasok munkáját *dr. Csanádi György* méltatta és beszélt a vasút feladatairól. Ezután átadta a vándorzászlókat és a kitüntetéseket.



Gáspár Sándor elvtárs Kádár János elvtárs üdvözletét tolmácsolja a Dunakeszi Járműjavító dolgozóinak

Tanácskoztak az Utaselátó kiváló dolgozói és szocialista brigádvezetői

Az *Utaselátó* szakszervezeti bizottsága és vállalatvezetősége április 26-án a *Keleti pályaudvar* kultúrtermében ankétot rendezett *a kiváló dolgozók és a szocialista brigádvezetők részére*. Az ankétra az ország minden részéből a vállalat legjobb dolgozóit hívták meg. *Szegő András*, a vendéglátó osztály vezetője megnyitójában ismertette az ankét célját: *a VIII. pártkongresszus tiszteletére kezdeményezett munkaversenybe való sikeres részvételükkel kapcsolatos teendők megbeszélését.*

A kitüntetés kötelez

A vitaindító beszámolót *dr. Harsányi Zoltánné*, az Utaselátó igazgatója tartotta. Bevezetőben rámutatott, hogy a kiváló dolgozó és a szocialista brigád címek nemcsak dicsőséget, hanem *kötelességet is jelentenek a kitüntetettek számára:* méltán elvárják tőlük *a példamutató* munkát.

Elmondotta ezután, hogy a vállalat dolgozói 1961-ben, a második ötéves terv első esztendejében jó gazdasági eredményeket értek el. Saját készítésű ételeik forgalmában a tervezett 5 százalékos túlteljesítés helyett *19,3 százalékos* eredményük volt. Nyereségtervüket szépen túlteljesítették, s ennek eredményeként 5,6 millió forintot, *23 napi keresetnek megfelelő összeget osztottak szét a vállalat dolgozói között.* Dicsérettel szólt a *„mintaüzemekről"*, a 77-es *pécsi*, a 36-os *szolnoki* üzemről és a *húsüzemről*, valamint a 404-es és a 787-es *Nyugati*, az *újszegedi*, a *budafoki*, a *pomázi* pavilonokról.

Nagy feladatokat jelent az 1962. évi terv. Áruforgalmi előirányzatuk *880 millió* forint, a saját készítésű áruforgalmi tervük 100 millió forint, *a nyereségterv 33 millió forint.* Céljuk az, hogy e feladatok végrehajtása során 5 százalékos túlteljesítést érjenek el.

Feladat: a költségek csökkentése

— *Egészséges versenyszellem bontakozott ki a dolgozók között* — mondotta *dr. Harsányi Zoltánné.* — *Több új brigád alakult és jelentette be, hogy a kongresszusi verseny során szeretné kiérdemelni a szocialista címet.* Erre meg is van a lehetőség, hiszen a tisztaság, a rend, az udvariasság, a választék növelése, a lazaságok elleni harc, a társadalmi tulajdon fokozott védelme megannyi feladatot jelent, *tág terület a jobb munkára.*

Felhívta a figyelmet, hogy tavaly megnövekedtek az energiaköltségek. Nemcsak azért, mert növekedett a gépesítés, hanem mert sok a felesleges villany- és gázfogyasztás. *Túlzott az évi 16 millió forintos állóeszköz-csökkenés is.* Jobban kellene vigyázni a berendezési tárgyakra. Példaként említette a bajai *Varga László szocialista brigádját*, akik vállalták a berendezésnek karbantartását.

Legjobb tapasztalatok

A vitának inkább tapasztalatcsere-jellege volt. A bajai *Varga* szocialista brigád például nemcsak azzal ért el kiváló eredményt, hogy gyors és pontos náluk a kiszolgálás, hanem azzal is, hogy minden kedden és pénteken házi sütésű rétest lehet náluk kapni. Ezt már előre tudják a törzsvendégek. *Irtó Gyula* javasolta, hogy KISZ-fiatalokból is alakítsanak szocialista brigádokat, s a legjobbak vállalják néhány gyengébb dolgozó *patronálását.* A győri *Smuk János* arról számolt be, hogy *„önkiszolgáló"* fizetést vezettek be. Javasolta törzsgárda jelvény alapítását.

A pécsi üzem vezetője, *Szabó Antal* a bőséges áruválaszték megteremtésében jelölte meg annak okát, hogy már harmadszor elnyerték a *„mintaüzem"* címet. *Gyura István*, a 19-es üzem főszakácsa, szocialista brigádvezető elmondotta, hogy a brigád megalakulása óta a gyöngék is élre törtek. Havonta rendszeresen értékelik a munkát. Háromtagú fegyelmi bizottságuk is van, amely *a nevelésben ért el már jó eredményeket.* Egymás között többször vitatkoztak vallási kérdésekről, ezért most ateista kört szerveztek. Öt előadás lesz a részükre. Rámutatott arra is, milyen fontos a *brigádnapló* vezetése, hiszen ez megkönnyíti a munka értékelését. A szolnoki *Farkas Ferenc* arról tájékoztatta az ankét részvevőit, hogy *a pártkongresszus tiszteletére vállalták a tervük túlteljesítését.* Versenyre hívták a 48-as *miskolci* és a 34-es *budapesti* üzemeket.

Eredményes volt az *Utaselátó* kiváló dolgozóinak és szocialista brigádvezetőinek ankétja, *s bizonyára számos újabb kiváló eredmény kiindulópontja lesz.* L—cz.

Az építők állják a szavukat

Befejezéshez közeledik a Déli-pályaudvar korszerűsítése

A lázas ütemben épülő Déli pályaudvaron még a sűrűn szitáló májusi eső sem szakította félbe a munkát. Az Alkotás utca és a Krisztina körút találkozásánál épülő új, modern vonalú főépületben ácsok, lakatosok, hegesztők s kőművesek egész „hada" tevékenykedik. Kinn, a szabad ég alatt is egyhangúan zakatolnak a betonkeverő gépek, a vágányok mentén a pályaépítők szorgoskodnak.

Január közepén, hideg időben, fagyban kezdődött a nagy munka. Amikor még a daruk segítségével javában folytak a bontási munkálatok, kevesen gondolták, hogy a nyári forgalom kezdetére átépítik a vágányhálózatot s az új peronépület is elkészül.

— *A pályaudvar korszerűsítése eddig program szerint halad* — mondotta *Csanádi József*, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője, aki ottjártunkkor néhány szakember kíséretében éppen a munkálatokat szemlélte. — *A pályaudvar építésén dolgozók állják adott szavukat, így mi joggal bízunk benne, hogy a hátralévő időben sem lesz fennakadás a munkában.*

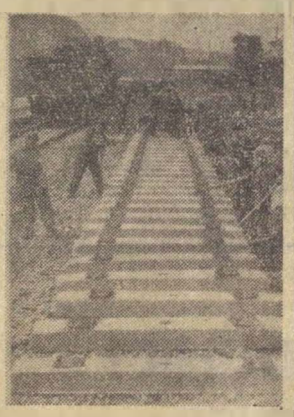
Egy ideig még bennjárok a vágányok között, majd az építésvezetői irodába nyitottam be.

— *A délelőtti esőben a szabad ég alatt dolgozó pályaépítőket ebéd után a készenléti brigádokkal váltottuk fel* — tájékoztat *Hais Tasziló* főépítésvezető —. *A készenléti brigádok a harmadik vágányon dolgoznak s a különféle kábelek, gőzvezetékek, szivárgók, csatornarendszerek helyének kiásását végzik.*

Az építésvezetővel folytatott beszélgetés során lassan kirajzolódott előttem, hogyan alakul át az építők szorgos keze nyomán a száz éves, korszerűtlen Déli pályaudvar modern fejpályaudvarrá.

— *A széles kőtámfalak és a pályaudvar Alkotás utcai végében lévő mozdonyfordító elbontásával egyidőben kezdődött meg a tárolóvágányok átalakítása* — folytatta —. *A Mészáros utca, a Hegyalja út és az Avar utca közötti területen is szükségessé vált a vágányhálózat korszerűsítése, hogy a pályaudvar dolgozói a szerelvényeket gyorsan beállíthassák az induló vágányokra, illetve a beérkezett vonatokat percek alatt kitolhassák a tárolóba. A csarnoki résznél hat vágány lesz. A vágányok között peronszigetek könnyítik majd meg a fel- és leszállást és teszik biztonságossá az induló és beérkező vonatok közötti mozgást.*

Az érkezési oldalon a vastag kőtámfallal egyidőben lebontott épület helyén is ott áll már az új modern, a réginél tágasabb épület. Falát vörös homokkő burkolja. Külső része a fűrészfog alakjára hasonlít, belső oldalára pedig virágpárkányokat képeztek.



Debrei Gábor előmunkás csapata a III. vágányon betonaljak elosztását és a csatlakozó vágányrész irányítását végzi

— *Milyen lesz az új indulási csarnok?*

— *Nagyon érdekes és újszerű építkezés folyik itt* — hangzik a válasz. — *Az épületben két szintben tíz-tíz jegypénztár lesz elhelyezve. Ezek a pénztárak óránként 4500—5000 jegyet is el tudnak adni. Helyet kap még az indulási csarnokban egy váróterem és néhány Utaselátó pavilon is. A kétszintes épület utca felőli részéből széles lépcsőn lehet majd feljutni a felső szinten lévő pénztárakhoz, illetve a vonatokhoz.*

— *Hány féle szakma képviseltetni magát a pályaudvar korszerűsítésén?*

— *Jelenleg 17 szakma* — négy kivételével valamennyi vasutas — *dolgozik nagy egyetértésben azért, hogy határidőre elkészüljünk a munkával.*

A főépület előteréből még egyszer végignéztük a megbolygatott méhkashoz hasonló *Déli pályaudvaron.* A lázas ütemben folyó munkálatok láttán nem volt nehéz megállapítani, hogy a január közepe óta eltelt kerek négy hónap azokat igazolja, akik *bíztak* a Déli pályaudvar építőiben . . .

Visi Ferenc



Nagy lendülettel halad a Déli pályaudvar új főépületének építése

A bajai vasutasok néhány javaslata

Baja állomás dolgozói *Kovács Pál* állomásfőnök vezetésével eredményesen teljesítik terveiket. 1961 második felében az élüzem feltételeknek is eleget tettek. Kár, hogy a fűtőház gyengébb eredménye miatt mégsem kaphat élüzem kitüntetést a bajai csomópont.

Baján egyébként nem egészen reális a csomóponti elbírálás. Az állomás munkájához, jelentőségéhez képest a fűtőház, a három kis mozdonyával igazán nem számottevő. Az állomás inkább *a kiskunhalasi* fűtőházzal működik együtt, hiszen leginkább a kiskunhalasi gépek továbbítják innen a szerelvényeket.

A csalódás nem törte le a bajaiakat. Brigádjaik — melyek közül több már a szocialista címet is elnyerte — ma is kitesznek magukért. Igen élénk a munkaverseny. Miért?

Helyes versenynyilvánosság

— *Naponta értékeljük a brigádok eredményeit, és ki is írjuk azokat a versenytáblára* — mondotta erről *Mészáros András* üzemmérnök. — *A három túr brigádjait az állomás vezetői patronálják.*

Az üzemmérnök a B-brigádot patronálja, amelynek vezetője *Farkas István* forgalmi szolgálattevő. Elmondta, hogy a brigád tagjai nemcsak a munkában állják meg a helyüket, hanem az élet egyéb területein is. Például nem kötelező szakmai vizsgákat is tesznek. *Páncsics Lajos* és *Takács Lajos* kocsirendezők például váltókezelői szakvizsgára készülnek. Ma is emlegetik a bajai csillagvizsgálóban tett érdekes látogatásukat és a közösen rendezett vidám halvacsorákat.

Baján nemcsak az átmenő forgalom jelentős, hanem a helyi árufeladás is. A Duna partján levő rakodón csúcsidőben 95—100 kocsit is megraknak homokkal, kaviccsal. A nagy forgalom számára szűk az állomás. Különösen nehezíti a munkát, hogy a kihúzó vágányt a fővonalba kötötték. Így a forgalom miatt gyakran elakad a kocsirendezés.

— *Négy éve adtam be egy újítási javaslatot az állomás korszerűsítésére. Remélem, hamarosan lesz belőle valami* — hallottuk az állomásfőnöktől. — *Mindössze három kitérőt kellene megcserélni, ami 25 ezer forintért megoldható. Állomásunk így évente mintegy 60 ezer kocsióra megtakarítást érne el.*

Amin lehetne segíteni

Még egy probléma. *Bajától Mátházapusztáig* 6,5 ezrelékes emelkedő van. A *pécsi igazgatóság* 424-es mozdonyai fel tudnák itt vinni az 1000 tonnás szerelvényeket. Ám a pécsi és a szegedi igazgatóság határa *Bátaszék* és *Baja* között van. A 424-es mozdonyok eljönnek néha *Bajáig*, de a tőle 10 km-re levő *Mátházapusztáig* már nem. A kiskunhalasi 324-es mozdonyoknak pedig rendszeresen toló géppel kell segíteni, hogy túljussanak a „meredek" útszakaszon. — A két igazgatóság közötti jobb együttműködés jegyében lehetne segíteni ezen a problémán.

L. J.

Vasutas újítók között az NDK-ban

330 küldött vett részt az *NDK vasutasainak IV. újító kongresszusán Erfurtban.* A kongresszusra április 5—6-án a szakszervezeti székház kultúrtermében került sor. A beszámolót K. Iffländer elvtársnak, a vasutasszakszervezet főtitkárának megnyitója után *Erwin Krammer*, az NDK *közlekedésügyi* minisztere tartotta.

A politikai helyzet ismertetése során elismeréssel szólt a miniszter a vasutasok helytállásáról, akiknek 1961. augusztus 13 után, amikor a zónahatárt államhatárrá alakították át, igen nagy feladatokat kellett megoldaniuk. Az NDK vasutasainak feladatairól szólva elmondotta, hogy 1965-ig

40 millió tonna áruval többet kell szállítaniuk, mint az előző időszakban.

A kocsiforduló idejét 3,4 napra kell leszorítani.

— Nagy feladatainkat csak úgy tudjuk végrehajtani, ha naponta 6—8 ezer vagonnal többet rakunk — állapította meg a miniszter. — A rakodást úgy kell gépesíteni, hogy

1965-re a berakás 60 százalékát, a kirakás 25 százalékát gépi úton végezzék.

Gondoskodni kel a megrakott kocsik *azonnali* továbbításáról. Ezeket a feladatokat csak *újításokkal*, a munka *ésszerűsítésével* lehet megvalósítani.

Képet adott a beszámoló a DR újítási helyzetéről is. *1961-ben 36 500 újítási javaslatot adtak be a vasutasok és*

az elért megtakarítás 35 millió márka volt.

Jelenleg a vasutasok 10,3 százaléka újító. Ez az arány *alacsonyabb* az NDK országos átlagánál, ezért tovább kívánják fejleszteni az újító mozgalmat.

Az újító mozgalom fejlesztésében fontosnak tartják, hogy *a vasút vezetői mindenütt álljanak a mozgalom élére.* Újítási feladatokat kell adni a kis szolgálati egységeknek. A különböző ésszerűsítési módszereket rendszeresen értékelni kell, ügyelve arra, hogy a jutalmazás összhangban legyen az elért eredményekkel. Különös súlyt helyeznek a pályaudvarok (a kereskedelmi és a forgalmi szolgálat) munkájára.

Komplexbrigádokat alakítanak az egyes problémák megoldására.

Felhívták a figyelmet a *gőzmozdonyok* megfelelő állapotban tartásának fontosságára. Új gőzmozdonyt már nem gyártanak, de a jelenlegi mozdonyparkot jó állapotban kell üzemeltetni, amíg korszerűbb mozdonyokat kap a vasút

A miniszter beszámolóját *élénk* vita kovette. A sok hozzászóló miatt az értekezlet három csoportra oszlott és az egyes csoportokban elhangzott hozzászólásokat a kongresszus bezárása előtt összedo gozták, majd a kongresszus végén az összefoglalóban mindhárom csoport hozzászólásaira válaszoltak. A hozzászólók kivétel nélkül hangsúlyozták, hogy az újítások nem csupán gazdasági, hanem politikai jelentőséggel is bírnak és ezért szükséges, hogy a gazdasági és a politikai vezetők szorosan együttműködve segítsék a mozgalom fejlődését.

Nyílt beszéd, bátor kritika és önkritika jellemezte a felszólalásokat.

Többen bírálták az olyan szakmai vezetőket, akik nem foglalkoznak újításokkal, vagy csak másokat buzdítanak erre, de maguk nem újítanak. A jó példa többet ér minden agitációnál! — hangsúlyozták.

Alkalmunk volt arra, hogy megismerkedjünk közelebbről is az NDK vasutasainak újítómozgalmával. A járműjavítóikban működő újítási irodák társadalmi aktívák seregét foglalkoztatják, s megtalálhatók közöttük a legjobb újítók, művezetők, mérnökök. Tartalmas *szakmai könyvtáruk* van, a legmodernebb *mérőeszközökkel* rendelkeznek és *kísérleti műhelyeik* bonyolult feladatokat oldanak meg. Érdekes, hogy

az újítási iroda a műszaki vezetésnek nem alárendelt, hanem mellé rendelt szerve.

Úgy hiszem, az újítások elbírálása tekintetében *tanulhatunk* a német elvtársaktól. Az elbírálás bizottság útján történik, amelynek nemcsak szakember tagjai vannak, hanem részt vesz a tárgyaláson a szakszervezet képviselője és az újító is. A bizottság kéthetenként tart elbírálást. Így mód van arra, hogy az újítóval egyetértésben döntsenek a javaslat sorsáról.. *Elutasítás esetén az újítóval részletesen megvitatják, miért nem előnyös az újítás alkalmazása.* Amint elmondották, legtöbbször az újító ezt belátja és belenyugszik az elutasításba. Ezért csökkent minimálisra a fellebbezések száma. Az egyik járműjavítóban 150 elutasított javaslat mellett egész évben mindössze *két fellebbezés* volt.

Molnár Ferenc

★

Harminchét éve — baleset nélkül



Medgyesi Lajos főszakmester

Fontos munkaterületen, Debrecen állomás II. számú őrhelyen teljesít szolgálatot Medgyesi Lajos főszakmester, aki példás munkája elismeréseképpen megkapta a „Szocialista Munkáért Érdemérem" kitüntetést.

Medgyesi Lajos 57 éves és 1925 óta dolgozik a vasútnál, tehát már 37 évi szolgálata van. Nagy idő ez különösen, ha tekintetbe vesszük, hogy ezen idő alatt baleset nélkül végezte felelősségteljes munkáját. Szolgálatába mindig kipihenten jelentkezik és nagy figyelemmel dolgozik. Nem véletlenül kapott már többször pénzjutalmat. Kiváló dolgozó oklevéllel is kitüntették.

„Úgy érzem, ez a kitüntetés további jó munkára kötelez" — mondta Medgyesi Lajos a kormánykitüntetés alkalmával. Elmondta azt is, hogy 37 évi szolgálata folyamán mindig nagy segítségére volt a felesége, akivel a legjobb megértésben él.

M. P.

Munkavédelmi őrjárat

A szegedi gépjavító munkásvédelmi őrségeinek tevékenységéről

— Nincs szebb és megtisztelőbb feladat, mint a dolgozók testi épségének védelméért tevékenykedni, s ugyanakkor nevelni dolgozó társainkat a biztonsági előírások betartására — mondotta *Nagy László* elvtárs, a *MÁV Gepjavító UV* szegedi üzemének villanyszerelője, aki mint munkásvédelmi őr tevékenykedik Az igazsághoz tartozik az is, hogy nem ő az egyetlen dolgozó, aki így vélekedik ebben az üzemben.

A aránylag kislétszámú üzem szakszervezeti bizottságát, valamint az üzem vezetését azon kevésszámú üzemek közül is ki kell emelni, akik az adott lehetőségen belül *igyekeznek mindent megtenni a munkásvédelem, a balesetek megelőzése érdekében.* A dolog nyitja abban van, hogy a szakszervezeti bizottság helyesen látott hozzá a munkásvédelmi őrségek megszervezéséhez, s ugyanakkor *a legmesszebbmenő* segítséget nyújtja a munkásvédelmi őröknek

200 munkásvédelmi őr

Az őrségek megfelelnek feladatuknak. Balesetmegelőzési törekvésüket az is bizonyítja, hogy az üzem 220 fizikai dolgozója közül *200 volt már munkásvédelmi őr.* Váltásuk kéthetenként történik. Ezért *egyesek már 5—6 esetben töltötték be a megtisztelő feladatot.*

A munkásvédelmi őrök tevékenységét tükrözi a balesetek számának lényeges csökkenése, melyet elsosorban a nevelő- és felvilágosító munkával, a helytelen munkamódszerek félfedezésével és annak megszüntetésével, a baleseti veszélyforrások feltárásával és kiküszöbölésével értek el.

A munkásvédelmi őrök gyakori váltásának hasznossága több oldalúan jelentkezik. *Így valósul meg a központi vezetőségnek az a törekvése* — melyet az 1961. évi június 23-i határozatában mondott ki —, *hogy a munkásvédelmet társadalmi üggyé kell kiszélesíteni.* A szolgálati hely legtöbb dolgozója — miután már munkásvédelmi őrként tevékenykedett — propagandistájává vált a balesetelhárítási küzdelemnek.

Az a tény, hogy a munkásvédelmi őrök nevelő, felvilágosító és ellenőrző tevékenységet folytatnak, szükség írja elő, hogy tanulmányozzák az *óvórendszabályok* előírásait. Az üzemben működő munkásvédelmi őrök ismerik a tennivalókat. De *nemcsak* ismerik, hanem mindent el is követnek annak érdekében, hogy azok a gyakorlatban is megvalósuljanak. A személyes példamutatásban sincs hiba.

Népszerűsítik a balesetmentesen dolgozókat

Nagyon helyes az a kezdeményezés is, amelyet a fotókörrel karöltve hajtanak végre. Azokat a dolgozókat, akik hosszabb idő óta balesemente sen dolgoznak, *fényképeken* keresztül is népszerűsítik

A *szocialista brigádokon* belül is kifejezésre jut a munkásvédelemmel, a balesetelhárítással való foglalkozás. Valóban érződik, hogy szocialista módon kívánnak élni, dolgozni. Ez a vállalásokban is tükröződik.

Az üzem munkásvédelmi őrségének eredményes munkája, híre túljutott az üzem területén. Munkájukkal a *Dél-Magyarország* szerkesztősége is foglalkozott és *példaképül állította* a többi üzem elé.

Az eredményekben jelentős része van *Vass Ferenc* elvtársnak, a szakszervezeti bizottság titkárának, aki időt, fáradságot nem ismer, *ha a dolgozók testi épségének és egészségének megvédéséről van szó.*

Hozzászólás a „Szervezettebb gépkihasználás — rövidebb szolgálat" című cikkhez

Lapunk március 1-i számában megjelent *„Szervezettebb gépkihasználás — rövidebb szolgalat"* című cikkhez tartalmas hozzászólást küldött *Czimma János*, a miskolci fűtőház főnöke is. Hozzászólását nyolc sűrűn gépelt oldalon írta le, így csak részleteket közölhetünk belőle...

Bevezetőben *Czimma* elvtárs a gépkihasználás jelenlegi helyzetét elemzi. Rámutat arra, hogy *a vontatási kapacitást nem használjuk ki megfelelően, mert ingadozik a szállítás.*

„Véleményem szerint ez elsősorban népgazdasági probléma — írja Czimma elvtárs. — *Nagy szerepet játszik ebben a sok építkezésen alkalmazott ötnapos munkahét, az üzemek egyenlőtlen rakodása és az, hogy ráadásul a hét végén mentesítő személyvonatokat, nyáron IBUSZ-vonatokat is továbbítani kell. Ha nehezen is, de rendszerint megbirkózunk a hétvégi feladatokkal, szombaton és vasárnap elszállítjuk a felgyülemlett elegyet és látszólag minden rendben van. De az új héttel újra kezdődnek a problémák. Jön a hétfő és a kedd, amikor alig van vonat, szerdán csak a rendes vonatokat kapjuk és csütörtök estétől kezdődik a hétvégi hajrá..."*

A gépkihasználás szervezettebbé tételét *jobban kell segítenie a forgalmi szolgálatnak.* El kell érni, hogy a rakodás mindenütt folyamatos legyen, mert anélkül lehetetlen az, hogy *gazdaságosan* használjuk fel a vonóerőt. Kétségtelen, hogy a mozdonyforduló a mozdonyok gazdaságos kihasználásának egyik fontos eszköze. Sajnos ezt a fontos tényezőt kivették a versenyből. Véleményem szerint, *ha a forgalmi szolgálat is szívügyének tekintené a mozdonyforduló jobb megszervezését, ez nagyon sokat javítana a mozdonyok gazdaságos kihasználásán.* Megkönnyítené ez a fűtőházak vezetőinek dolgát, a vezénylést és kedvezően hatna a mozdonyszemélyzet keresetének alakulására is.

A jelenlegi tehervonati menetrend *kevés lehetőséget ad* a mozdonyfordulók jó megszervezésére.

Mint ismeretes. *Kállai* főmérnök *„Szervezettebb gépkihasználás — rövidebb szolgálat"* című cikke javaslatot is tartalmazott a mozdonyforduló újszerű megszervezésére. Ezzel kapcsolatban Czimma elvtárs megírja, hogy helyesnek tartja az elgondolást, ha diesel- és villamosmozdonyokról van szó. Gőzmozdonyok esetében azonban szerinte csak fenntartásokkal fogadható a javaslat. A gőzmozdony *„igazi gépészmunkát"* kíván és ha a karbantartást kivennék a személyzet kezéből, abból sok probléma adódna. *A gőzmozdonyok üzemben tartásánál ma még igen nagy szerepe van az egyéni felelősségnek, s ezt aligha lehetne nélkülözni.*

Végül Czimma elvtárs javasolja, hogy *alapvetően meg kell javítani a tehervonati forgalom tervszerűségét.* A *menetrendkészítésnél* jobban figyelembe kell venni a gazdaságos mozdonyfelhasználás reális lehetőségeit. Gondolni kell például arra, hogy az esti vagy a reggeli személyvonati csoportok ne bénítsák meg teljesen a tehervonatok forgalmát. A fűtőházak biztosítsák, hogy *növekedjék a gépek üzembiztonsága.*

Barabás Tibor:

MIT TUDUNK?

SZEGEDI JEGYZETEK

A szegedi Vasútforgalmi Technikum ebédlő- s egyben kultúrtermében több, mint ezer fiú és lány gyűlt össze a vasúti technikumok tanulmányi és kulturális versenyére. Sok volt közöttük már a vasutasok kék egyenruhájában, de sokan még kék nadrágban s fehér ingben jelentek meg. Az egykori szegedi Horthy Miklós-laktanya régen levetette komor szürkeségét, az újjáalakított épületek krém- és fahéjszín falai, a kavicsos, virágokkal övezett udvarok otthonossá tették. Az ebédlőépületben percek alatt eltűnnek az asztalok, és a székeken vagy ezerkétszáz fiatal várja a szellemi vetélkedőt. A vasúti technikumok hallgatóinak többsége vasutas fia, vagy leánya. Aligha van az országban kis, eldugott falu, amelynek szülötte ne lenne közöttük, de közöttük is a legriadtabb, a legcsendesebb gyerekek, a Pályafenntartási Technikum növendékei voltak. A vasúti bakter, aki nyílt szemmel rója kilométerről kilométerre a pályatestet, fürkészve és hallgatagon, akinek őrháza körül csak a gyerekek hancúroznak, meg a kutya hentereg, igen, a kis bakterházak lakói küldik ide gyerekeiket, akik mellett még a szárnyvonalakon lassuló vonat sem áll meg, s akiknek sorsát, magányosságát, életből való kivetettségét, olyan szívfájdító jelképpé növelte Juhász Gyula.

El-e még a bánat a magányos őrházak gyerekeinek lelkében, vagy már kikerültek az élet szélesebb országútjára, amelyen csak előre vezet az út? Ez a kérdés vezetett a vasúti technikumok kulturális versenyére.

A technikum hatalmas udvarára melegen tűzött a nap. A kék szoknyák, nadrágok és fehér ingek tarka kavargása töltötte be az étterem előtti teret. Fenn, a kultúrteremben a széles és magas ablakokon nyalábokban ömlött a fény.

A nagy színpadot a szocialista kultúra jelszavai díszítették, a termet izgatott várakozás töltötte meg. Szemmellátható an az egyes iskolák különkülön foglaltak helyet, a versenyt kísérő tapsokból kiderült, hogy hol ül a vasútgépészeti, a Budapesten levő pályafenntartási és a szegedi Vasútforgalmi Tecnikum diáksága.

Azután fölment a zsüri, tagjai a MÁV-szakoktatás vezetőin kívül tanárok és kultúrmunkások voltak.

A kérdéseket a zsüri tagjai jó előre kézhez kapták, szerencsére a válaszokat is.

A verseny három részre tagozódott: általános vasúti ismeretekre, általános politikai kérdésekre és végül az irodalom és kultúra problémáira.

Érdekes volt, hogy a műszaki ismeretekért vetélkedők között leány egy sem akadt. A szakkérdésekhez nemigen értek. A „csapatok" jól szerepeltek. Sok mindent tudtak. A csapatversenyt a pályafenntartás gyerekei nyerték meg.

Ez azért is érdekes, mert éppen a pályafenntartás növendékei érkeznek a legtávolabbi és legelhanyagoltabb vasúti őrhelyekről.

A vasúti ismeretekben a kérdések jól egyesítették a technikai-műszaki problémákat a vasút és a gőzmozdony történetével. Megállapítottam, hogy én, aki a kultúra tanulmányozására adtam a fejemet — ezen a téren — egyetlen feltett problémára se tudtam volna hibátlanul válaszolni.

A fiataloknál azonban nem az ismeretekkel volt probléma, csupán azzal a körmönfont szakmai nyelvvel, amelyen a meghatározásokat tanulják.

Voltak a nézők között, akik kifogásolták, hogy elsős vagy másodikos diákok negyedikes kérdéseket kaptak. De a kis kritikusoknak ebben nem volt igazuk. Allithattak volna csak utolsó éves növendékeket, miért nem tették? Az egyéni verseny győztese is a pályafenntartás növendéke volt. Kóbor Miklós. A politikai ismeretek már olyan kérdések tömegét is felölelték, amelyeket a növendékek csak olvasmányaikból ismerhettek. Csak úgy záporoztak a kérdések. Ki volt Georgi Dimitrov? Hol halt meg Benyovszky Móricz? Milyen néven harcolt Zalka Máté a spanyol polgárháborúban?

Miért hívták a dekabristákat dekabristáknak?

Hol vívta meg a magyar hadsereg 1848. szeptember 29-én első győzelmes ütközetét?

Portugália hol és mely három gyarmatát vesztette el 1962-ben?

Ki volt Gábor Áron?

Mikor alakult meg a Kommunista Ifjúsági Szövetség?

Hol van Hámán Kató szobra?

Melyik sziget nyeri el a Karib-tenger térségében augusztusban a függetlenségét?

Sorolja fel az űrhajósokat, mondja meg az űrrepülések időpontját is.

Bizony sokszor hálát adtam az elővigyázatos rendezőnek, hogy a kérdések alá odaírták számunkra a feleletet is.

Azok közül az államok közül, amelyek az év első negyedévében nyerték el függetlenségüket, én csak kettőt tudtam, egy kövér kisleány hármat.

Nem akarom szégyenbe hozni magam, és ezért abbahagyom a felsorolást, hogy menynyit tudtam én és mennyit a gyerekek.

Amikor az okos válaszok záporoztak fenn a színpadon, a zsüri vörös posztóval borított asztala mellett egy rémképet láttam.

Mi lenne, ha most kellene érettségiznem? Mi lenne, ha most kérdeznék meg tőlem mindazt, amit a gyerekeinknek tudniuk kell?

Abban reménykedtem, hogy majd a kulturális verseny igazságot szolgáltat az egyszerű zsüritagnak is. De ebben is tévednem kellett.

Itt is a pályafenntartás fiataljai győztek, az első Fodor Pál lett. A második Kiniczky Gábor. 23 ponttal győzött csapatuk a vasútforgalmi csapata előtt.

Ebben a versenyben feltűntek végre a leányok is: Kiss Zsuzsanna, Csiki Katalin, Pécsi Ildikó, Barakonyi Zsuzsi és Sütő Zsuzsa.

A lányok közül Pécsi Ildikó és Barakonyi Zsuzsa fej-fej mellett küzdött. Az egyik gyerek azonnal felsorolta Bartók Béla három színpadi művét. A másik megnevezte Borodin leghíresebb operáját. Egy nyurga fiú Petőfi öt iskolavárosa közül hármat tudott; Aszódot, Selmecet, Pápát.

Egy kisleány felsorolta Széchenyi valamennyi művét. Volt, aki megtudta mondani, hogy melyik magyar zeneművét tette világhírűvé Toscanini.

Igaz, hogy a kulturális kérdések egyszerűbbek voltak és a feleletük könnyebb, mégis jól tájékoztatták a döntőbírákat a fiatalok széleskörű érdeklődéséről.

Tájékozódásuk már nemcsak iskolai volt, a kérdések egy jó része olvasmányokra mutatott.

A problémák átölelték a kultúra minden ágát: a zene, az irodalom, a sajtó történetét, a szobrászat, a festészet, a színjátszás és a külföldi irodalom egész világát.

Az egyik kisleány nagyon bánkódott azon, hogy arra a kérdésre, hogy Gárdonyi Gézának hol a sírja, és mi van sírkövére irva, csak félig tudott válaszolni.

Azt tudta, hogy az egri várban nyugszik, de azt már nem, hogy sírkövén három szó áll csupán: „Csak a teste."

A vetélkedés izgalomba hozta a zsúfolt kultúrterem hallgatóit.

De ezek a fiatalok már most igazságosabbak voltak egymáshoz, mint a futballpályák felnőtt szurkolói.

A maguk csapatáért küzdöttek, de ha a vasútforgalmi, vagy vasútgépészeti iskola növendéke talált el egy nehezebb kérdést, az egész teremben felzúgott a taps.

A jutalomkiosztás kedves percei alatt arra gondoltam, hogy mégis jó volna megvalósítani egy régebbi ötletemet: a szülők továbbképző iskoláját. Nemsokára alig tudunk majd felelni gyermekeink kérdéseire és szégyenben hagynak bennünket a pályafenntartás, a vasútgépészeti és vasútforgalmi technikum fiataljai.

Üdvözlet az ötvenéves Pravdának

Te népszabadság bátor harsonása,
ki ötven éve fennen hirdeted,
hogy eljött már a dolgozók világa:
hadd küldjek forró üdvözlést Neked!

Iljics halott? Nem! Tollad ő vezérli.
Lánglelke súgja minden mondatod.
Mert él Lenin! Eszménk, hitünk e férfi,
ki szép rendünkben mindig élni fog!

Rotációsok, zúgjatok csak, rajta!
Árasszátok a Pravdát szüntelen,
hogy minden dolgos kézben ott legyen,

ki békén termel bár, de kész a harcra,
mert zászlajára írta már e nép
a Kommunizmus tiszta, szent ügyét!

Rakovszky József

Kedvet kaptak a továbbtanuláshoz

Szeged III. kerületében a *Hámán Kató Általános Iskolában* nagy létszámmal működött az idén a dolgozók általános iskolája. 150 dolgozó tanult itt a különböző osztályokban, nagyrészt vasutasok.

Az idén is volt sajnos némi *„lemorzsolódás"* és az évzáró vizsgára 102 dolgozó diák maradt az iskolapadokban. Érdekes, hogy a kimaradtak nagy része a fiatalabb korosztályhoz tartozik. Az iskola mégis elérte célját. Erre mutat az is, hogy az évzáró alkalmából többen elmondták, hogy kedvet kaptak a továbbtanuláshoz *és ősszel már középiskolába iratkoznak.*

Az évzáró ünnepségen *Lacsán Ferenc* elvtárs, szakszervezetünk megyei bizottságának tagja üdvözölte az esti iskola hallgatóit és *műveltségük további szélesítésére buzdította a dolgozó diákokat.* Elmondta, hogy *Csongrád* megye területén a középfokú oktatásban már több mint *200 vasutas* vesz részt, látogatja szorgalmasan a *szegedi, a szentesi és hódmezővásárhelyi* középiskolákat.

Sziládi Sándor
Szeged

Ferencsik János vezényelte a MÁV Szimfónikusokat

A MÁV Szimfónikusok XV. bérleti hangversenyén Ferencsik János Kossuth-díjas kiváló művész, az Állami Operaház főzeneigazgatója vezényelt a Zeneakadémián. A *MÁV Szimfónikusok* ezúttal *Haydn: D-dur* (londoni) szimfóniáját, Brahms: *„Változatok egy Haydn-témára"* és Bartók: *„Concerto nagyzenekarra"* című művét tűzték műsorukra.

Ferencsik Jánostól ezúttal is a nagy művész elmélyült, tökéletesen csiszolt produkcióját élvezhette a közönség. Ferencsik vezénylő pálcája nyomán feledhetetlen tónusban és dinamikában csendült fel a D-dur szimfónia vidám menüettje, melynek trillái ellenállhatatlanul vésődtek a közönség szívébe. Méltóságteljesen szólalt meg a zenekar tolmácsolásában *Brahms:* Haydn-variációja, amely méltán vált a zeneirodalom egyik remekévé. A legnagyobb sikert azonban Bartók műve érte el, melynek *gazdag érzelemhullámzásait tökéletesen tolmácsolta Ferencsik János.* Ezt a művét *Bartók* 1943-ban Amerikában írta és a zenetudósok ezt tartják *Bartók* egész életműve összefoglalásának. A bevezető dallamoktól a második tétel táncihangulatán keresztül jut el a muzsika a tragikus harmadik tételhez, az elégiához. *Ebből a nagy művész vágyakozása csendül ki hazája iránt.* Az elégiába *Bartók* mesterj kézzel szőtte a népj dallamokat és ezt a fájdalmas hangulatot, amely minden reminiszcenciánál erősebb: az őszinte hazaszeretetet és hazavágyást.

A budapesti *MÁV Szimfónikusok* ebben az évben figyelemre méltó fejlődésről tettek tanúságot. Nemcsak a nagysikerű bérleti hangverseny sorozat tanúsítja ezt, hanem a Rádiónál elhangzott hangversenyek és nyilvános koncertek egész sora. *Örömmel üdvözöljük a zenekart,* amely az ország élvonalbeli együttesei közé tartozik.

B. I.

Megjutalmazták a három legjobb tanulót

Pécs állomás esti általános iskolájában a VII. és a VIII. osztályokban összesen 25 vasutas tanul. Ezek a váltóőrök, kocsirendezők, raktári dolgozók és szállító munkások nem sajnálják a fáradságot, és a napi munka után a tanulásban is megállják a helyüket. A három legjobb tanuló 400—400 forint jutalomban részesült.

Jutalmat kapott *Krabát Józsefné* kezelőnő, aki férjes asszony és a második műszak mellett a tanulásra sem sajnálja a fáradságot. A félévi vizsga alkalmával jeles eredményt ért el. *Farkas Pál* vonatkísérő 37 éves fejjel ült be újra az iskolapadba. Nehéz szolgálata mellett szorgalmasan tanul és ugyancsak jelesre vizsgázott. A harmadik tanuló, aki most jutalmat kapott *Debreceni Nándor* szállítómunkás, akinek szintén ötös bizonyítványa van.

Állomásunk szakszervezeti bizottsága szüntelenül figyelemmel kíséri a tanuló dolgozók előmenetelét és a lehetőség szerint segíti őket. Ennek egyik megnyilvánulása volt ez a jutalmazás is.

L. F.

Vasutasok a május 1-i felvonuláson

A 18. szabad május 1 köszöntésére ünneplőbe öltözött a főváros. A Dózsa György úton zászlóerdő, s a dísztribünökön várakozó meghívottak serege fogadta a felvonulási térre érkező dolgozókat és fiatalokat. A különböző kerületek felvonuló munkásai között ott voltak a vasutasok is.



A Keleti tömb szolgálati helyeinek dolgozói együtt vettek részt a felvonuláson



A VI. kerületi dolgozók menetében vonultak fel a Nyugati pu. vasutasai



Vidáman menetelnek a Vasúti Főosztály dolgozói

KEVÉS A HELY A KÖNYVEKNEK

Látogatás a békéscsabai művelődési otthonban

Ha esik az eső, tengelyig ér a sár a békéscsabai vasutas művelődési ház előtti úton. Ráférne, hogy rendbehozzák...

A sárgára festett ház földszintes és úgy tűnik, mintha falusi paraszthház udvarára lépne a látogató. Csak hát itt szürke beton borítja az udvart. Jó időben ezen táncolnak a fiatalok.

Az L-alakú épületben öt helyiség található. A kultúrterem után nagyságrendben a söntés következik.

(Erre még visszatérünk.)

Lássuk előbb,

hogyan működik a művelődési otthon.

A békéscsabai vasutasok körében népszerű hely, rendezvényeit sokan látogatják. Működik itt színjátszó csoport, gyermekfoglalkoztató kör, rendszeresen tartanak tudományos ismeretterjesztő előadásokat, van könyvtár és televízió, most szervezik újjá a fúvószenekart. Mindezt a művelődési otthon kilenc tagú vezetősége irányítja, s a havonta tartott üléseken beszéli meg a tennivalókat.

A művelődési otthonban minden hónapban egyszer rendeznek ismeretterjesztő előadást. Március 22-én például *„Az igazi hazafiság"* címmel tartottak előadást és levetítették *„A század becsülete"* című filmet. Nemcsak otthonában, de *„házon kívül"* is végez propagandamunkát a művelődési otthon. Munkásakadémiát tartanak például a békéscsabai nagy fűtőházban 30—40 hallgató részvételével.

Eredményesen működik a 14 tagú színjátszó csoport is. *Székely Tamásné* művészeti vezető irányításával tanulták és mutatták be legutóbb a városi kultúrcsoportok fesztiválja keretében a *„Jobb, mint otthon"* című három felvonásos szovjet vígjátékot. Bár sikerrel szerepeltek a vígjátékkal, az a tervük, hogy

irodalmi színpaddá szervezik át a színjátszó csoportot

és a háromfelvonásos művek előadását a jövőben inkább a helyi *Jókai Színház* művészeire „bízzák".

A gyermekekkel vasárnap délelőttönként foglalkoznak. *Petrovszki Pálné* vezetésével társasjátékokat játszanak, végignézik a televízió meseműsorát, s gyakran rendeznek rászükre szellemi vetélkedőt, vagy szavalóversenyt.

Legnépszerűbb rendezvény a vasárnap esti tánc. Az első negyedév folyamán összesen 5000 vendég, főleg fiatal táncolt a művelődési ház padlós nagytermében.

A mük kamrába kényszerített könyvtárban 5160 kötet könyv van.

Az ilyen helyiségre mondják: *„akkora, ha egy bemegy, kettőnek ki kell jönni..."* A könyvtárnak 265 állandó olvasója van, nem számítva a 22 letéti könyvtár olvasóit.

Szűk tehát a könyvtár, míg

a söntésnek bőven juttattak helyet.

Rendben van-e ez így? — A művelődési otthon azért van, hogy a kultúra lámpása legyen, aki fröccsöt akar inni, megtalálja azt bármelyik italboltban. Mi szükség van arra, hogy kártyaklubot tartsunk fenn „művelődési otthon" szépen csengő neve alatt?

Tudjuk, kell a büfé ott, ahol ilyen sokan megfordulnak. Ám az még sincs rendjén, hogy ezek a mellékes „profilok" kerültek előtérbe. Mi lenne, ha az épület végében levő szűk kamrából előbbre hoznák a könyvtárat, mondjuk a jelenlegi társalgóba? A söntés kisebb helyen is elférne. Így talán jobban felfigyelnek majd a művelődési ház látogatói az értékes könyvtár szép köteteire.

Lőrincz János

Hogyan fejlesztjük a közlekedést?

III.

A szállítási feladatok gazdaságos végrehajtásához szorosan hozzátartozik a rakodás színvonala is. Ezért eddig is szorgalmaztuk *a rakodás gépesítését,* bár nem mindenütt mutatkoztak a várt gazdasági eredmények. Ennek az a magyarázata, hogy azokon a helyeken, *ahol viszonylag kis mennyiségű áru fordul meg, nem tudják folyamatosan üzemeltetni a rakodógépeket.* A korszerű szállítási módszerek bevezetésével azonban az áruk nagy tömegben érkeznek egy-egy kijelölt állomásra, így az ezek rakodásához szükséges gépek kihasználása már sokkal jobban biztosítható. A rakodógépek jobb kihasználása egyben üzembentartásuk fajlagos költségének csökkenését is eredményezi.

A rakodásgépesítés keretébe tartozik ugyan, de jelentősége miatt külön kell szólni a rakodólapokról és a szállítótartályokról. A szállítótartályok használata már meglehetősen elterjedt, de alkalmazásuk körét a belföldi és a kiviteli forgalomban egyaránt szélesíteni kell. *A rakodólapok használata* vonatkozásában még csak a kezdeti lépéseket tettük meg. Ezek használata raktárgazdálkodási szempontból is nagy jelentőségű, mert a raktárak térfogatának jobb kihasználását teszik lehetővé.

Díjszabási intézkedések

A forgalommegosztást elősegítő szervezési intézkedések mellett nagy horderejük van a díjszabási intézkedéseknek is. A díjszabás a szocialista közlekedéspolitika megvalósításának, a helyes közlekedési munkamegosztás kialakításának egyik leghatékonyabb eszköze. *A közlekedési díjszabásoknak a gazdaságosságra ösztönző hatásuk van.* Helyes, ha a díjszabás ösztönöz a gazdaságpolitikai célkitűzések megvalósítására, a termelőerők megfelelő földrajzi elhelyezésére, *a gazdaságtalan fuvarozások megszüntetésére,* tehát a forgalommegosztás végrehajtásával elérni kívánt cél elérésére.

A korszerű szállítási módszerek bevezetése a vasút területén is a feladatok egész sorának megoldását teszi szükségessé. Ezek közül a legfontosabb *a közlekedési berendezések, mindenekelőtt a vasúti hálózat és a szállítóeszközök fejlesztése.*

A hálózat és terhelése

A vasúti hálózat sűrűsége hazánkban a lakossághoz és az ország területéhez viszonyítva, jobb a nyugat-európai átlagnál, sőt, jobb a közép- és kelet-európai átlagnál is. A vasúti hálózat terhelése azonban aránytalan. *Az áruforgalom 90 százaléka a hálózat 50 százalékán bonyolódik le.* Olyan vonalakon is vasúti szállítás folyik, ahol a forgalom nagysága azt nem feltétlenül indokolja. A hálózati terhelés ilyen aránytalanságán alapszik az a már említett intézkedés, amely szerint *a kisforgalmú vasúti vonalak szállításait közútra kell terelni.*

A fővonalakon jelentkező és állandóan növekvő forgalom lebonyolítása egy vágány esetében szükségessé teheti a második vágány megépítését. Természetesen ezt is alaposan meg kell vizsgálni, különös tekintettel arra, hogy *a kívánt kapacitásbővítést nem lehetne-e biztosítóberendezések fejlesztésével vagy az egyvágányú vonal villamosításával elérni.* A pályahálózattal egyidejűleg kell *bővíteni* a kis átbocsátóképességű *állomásokat* és *pályaudvarokat.*

A meglevő pályahálózat *felújításával* és *elsőrangúsításával* legkésőbb 1980 végéig el kell érni, hogy az egész vasúti hálózat alkalmas legyen a korszerű, *nagy tengelynyomású* kocsik közlekedtetésére.

Fontos feladat a vasutak és az utak *kereszteződésének* megszüntetése. Erre nemcsak a balesetveszély csökkentése, hanem a forgalom gyorsítása végett is szükség van. Ezt a célt szolgálja a főútvonalakat keresztező, vagy azokon haladó kisforgalmú iparvágányok megszüntetése és *az ipartelepek korszerűbb módszerekkel* történő kiszolgálása.

(Folytatjuk.)

Kitüntetett vasutasok

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa hazánk felszabadulásának 17. évfordulója alkalmából a

„Szocialista Munkáért Érdemérem"

kitüntetést adományozta *Collognáth Dezső* főellenőrnek (Celldömölk fűtőház), *Daradics József* főmunkamesternek (Nyíregyháza fűtőház), *Hidasi Jenő* főintézőnek (KPM 1/8. Szakosztály), *Kiss III. József* kocsirendezőnek (Diósgyőr Vasgyár állomás), *Medgyesi Lajos* főmunkamesternek (Debrecen állomás), *Monori István* felügyelőnek (Dombóvár állomás), *Simon Sándor* főellenőrnek (MÁV Gépjavító ÜV.), *Szakács Margit* főmunkavezetőnek (Bp. Nyugati Kocsiszolgálati Főnökség), *Üveges Sándor* munkamesternek (Hódmezővásárhely, Pályafenntartási Főnökség).

„Munka Érdemérem"

kitüntetést adományoztak: *Barcsi János* m. tanácsosnak (KPM 1/7. Szakosztály), *Bene József* főellenőrnek (Szombathely fűtőház). *Erdősi István* felügyelőnek (KMP I/1. Szakosztály), *Gazda Pál* főellenőrnek (Vésztő fűtőház), *Illyés János* gépkocsimesternek (Autófuvarozási Főnökség), *Járai Rezsőné* főszakmesternek (Dunakeszi Járműjavító ÜV.), özv. *Kereszturi Lajosné* felvigyázónak (Debrecen Északi Pályafenntartási Főnökség), *Kiss Mihály* főfelügyelőnek (Mosonmagyaróvár állomás), *Kukri József* szakmesternek (Szolnok Járműjavító ÜV.), *Lakos Dezső* m. ellenőrnek (Debrecen Építési Főnökség Gépállomás), *Losonczi István* intézőnek (Anyagellátási Igazgatóság), *Németh Ferenc* főmérnöknek (Budapest Déli fűtőház), *Rothgerber Miklósné* főellenőrnek (Budapesti Igazgatóság), *Safcsák Miklós* főfelügyelőnek (Miskolci Igazgatóság), *Süle Lajos* felügyelőnek (Szombathelyi Igazgatóság), *Szabó I. Mihály* főellenőrnek (Békéscsaba állomás), *dr. Szakmáry Zoltán* tanácsosnak (KPM I/3. Szakosztály), *Szolnoki János* ellenőrnek (Gyékényes állomás), *Temesi Béla* főtanácsosnak (Északi Járműjavító ÜV), *Ungi Mihály* főmérnöknek (Budapesti Igazgatóság).

A szocialista brigádvezetők országos tanácskozása alkalmából kiváló munkája elismeréséül a

„Szocialista Munkáért Érdemérem"

kitüntetést kapta *Balázs Béla* m. főellenőr (Békéscsaba fűtőház).

„Mnnka Érdemérem"

kitüntetést kaptak: *Bárdosi Miklós* vezető szakmester (Szombathelyi Járműjavító ÜV), *ifj. Goóg Béla* csapatvezető előmunkás (Kecskeméti Pályafenntartási Főnökség). *Lovász János* főszakmester (Debreceni Járműjavító ÜV), *Simon László* m. főintéző (Bp. Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség). *Tóth Mihály* m. intéző (Szeged Pályafenntartási Főnökség).

Sport

Sportolók a pártkongresszus tiszteletére

A Testvériség Sportegyesület sportolói és vezetősége a Landler Járműjavító Vállalat dolgozóival együtt nagy várakozással tekintenek az MSZMP VIII. kongresszusa elé.

Pártunk mindig nagy jelentőséget tulajdonított a dolgozó nép testnevelési és sportmozgalma fejlesztésének. A testnevelés és sport révén egészségesebb, edzettebb dolgozók fokozottabban vehetik ki részüket társadalmunk gazdaságának fejlesztéséből, amely így közvetlenül is visszahat az anyagi javak növekedésére, az életszínvonal emelésére. A munkahelyeken működő sportkörök tevékenysége — így a Testvériség Sportegyesületé is — fontos társadalmi tevékenység, mely elősegítheti az egyéni teljesítő képesség fokozásával a termelékenység emelését, a dolgozók kulturált szórakozását.

Sportolóink nagy többsége a brigádokban már eddig is csatlakozott vállalatunk egészének legfontosabb célkitűzéseihez, melyek megvalósítása a pártkongresszus tiszteletére indított szocialista munkaverseny keretében történik.

Versenymozgalmunkban való aktív részvétel mellett a pártkongresszus tiszteletére szeretnénk elérni, hogy

az MSZMP testnevelésre vonatkozó tézisei a gyakorlatban is jobban érvényre jussanak és fejlődjön üzemünk szocialista tömegsportmozgalma.

Ennek érdekében páros sportversenyre hívjuk ki az Északi Járműjavító Vállalat Törekvés Sportkörét az alábbiak alapján.

1. Sportolók részvétele a kongresszusi munkaversenyben.

a) A szakosztályokban aktívan sportoló és az üzemi tömegversenyekben részt vevők közül szocialista brigádban, vagy szocialista brigád címért versenyző dolgozók száma.

b) Kiváló dolgozó, vagy egyéb kitüntetésben részesült sportolók száma. (Értékelés 1962. május 1-i helyzettől kezdődően.)

2. Üzemi tömegsport.

a) Az alapfokú üzemi versenyekben, házibajnokságokban, természetjáró túrákon részt vevő dolgozók száma. (A versenyről vezetett rendszeres nyilvántartások alapján.)

b) A Kilián Testnevelési Mozgalomba jelentkezett dolgozók száma, ezen belül az 1962 januártól a pártkongresszusig jelvényt szerzett dolgozók száma. (Nyilvántartó könyvek alapján.)

c) A tömegversenyek sportszerűsége és színvonalának emelése érdekében a szakosztályok edzőinek és vezetőinek tevékenysége. (Havi edzői jelentések és ellenőrzések alapján.)

3. Társadalmi munka, társadalmi életben való részvétel.

a) A sportolók, szakosztályok által végzett társadalmi munkaórák száma, a létesítmények karbantartása, kezelése. (Értékelés rendszeresen vezetett nyilvántartások alapján.)

b) Mindkét egyesület eredményekben gazdag múlttal rendelkezik. Ezek dokumentációjának gyűjtésével készített kis kiállítás, vagy propagandaanyag összeállítása, különös tekintettel a munkásmozgalmi vonatkozású anyagokra. Elkészítése a kongresszus idejéig.

c) A sportolók fegyelmezettsége, példamutatása terén versenyfeltételek: a kiállítások kiküszöbölése, a szakmai és állami oktatásban részt vevő sportolók száma (csak a dolgozókra vonatkozóan értékelve).

d) Szakosztályokon belüli KISZ-csoportok tevékenysége. A fenti célkitűzéseket a vállalat KISZ-bizottságával szorosan együttműködve kívánjuk megvalósítani és ezzel elősegíteni a magunk területén a testnevelésben rejlő erkölcsi lehetőségek kihasználását. A verseny értékelésére a Vasutasok Szakszervezete Budapesti Bizottságából és a Budapesti Testnevelési és Sportbizottságból megbízott elvtársakat kérjük fel.

Testvériség Sportegyesület tagsága és vezetősége

Landler Jj. ÜV. KISZ-bizottsága

Landler Jj. ÜV. szakszervezeti bizottsága

A Törekvés sportkör vezetői és sportolói elfogadták a Testvériség versenykihívását.

Nyugdíjasok búcsúztatása

Több mint százan gyűltek össze április 28-án Debrecen állomás nagy oktatótermében, hogy búcsút vegyenek 48 nyugdíjba menő dolgozótársuktól.

Az állomás szb-titkárának, Ceglédi Sándornak megnyitó szavai után Fekete Sándor állomásfőnök méltatta a most nyugdíjba menő dolgozók helytállását, a sok éven át végzett fáradhatatlan munkáját. Elmondta, hogy az állomás ezután is számít az idősebb dolgozók támogatására. Ne szakadjanak el végleg a vasúttól, beszélgessenek minél gyakrabban a fiatalabb vasutasokkal és segítsék munkájukat.

A nyugdíjasok nevében özv. Papp Györgyné mondott köszönetet és ígérte, hogy ezután is segíteni fogják az állomás dolgozóit. Ezután vacsorával vendégelték meg a nyugdíjasokat, majd ajándékokkal kedveskedtek nekik a fiatalok.

Marosán Pál

Köszöntjük a bajnokcsapatot

A férfi asztalitenisz *NB I-ben a Vasútépítő csapata*, mivel utolsó mérkőzésén biztosan győzött a *Miskolci MTE* ellen. *megnyerte az 1961—62. évi bajnokságot.* A vasutas csapat két pont előnnyel végzett a nagy rivális, a Bp. Vörös Meteor előtt. A csapat két döntetlen kivételével valamennyi mérkőzését megnyerte, tehát *veretlenül* szerezték meg a bajnoki címet.

A csapatban a következő játékosok szerepeltek a bajnoki mérkőzéseken. *Berczik* és *Rózsás* a csapat két főerőssége. *Rajtuk kívül Biró, Bubonyi, Bilinszki, Fehérkúti* és *Zsámboki* szerepelt még a csapatban.

A siker kivívása után köszöntjük a bajnokcsapatot és kívánjuk, hogy a jövő évadban az Európa Kupában is érjenek el újabb sikereket, hogy azzal is tovább öregbítsék a vasutas, s egyben a magyar sport hírnevét.

Nyilvános tárgyaláson vonták felelősségre a vagonfosztogatókat

Korábban már hírül adtuk, hogy *Kiskunhalas* állomáson lelepleztek egy bűnszövetkezetet, amely *Koszó István* tolatásvezető vezetésével sorozatosan fosztotta a vagonokat. Az állomás vezetőségének kérésére a bíróság a kiskunhalasi vasutas kultúrotthonban öt napig tartó *nyilvános tárgyaláson* vonta felelősségre a 10 vádlottat. Napvilágra került, milyen módszerekkel hajtották végre bűncselekmény sorozatukat, amellyel *30 586 forint* kárt okoztak a társadalmi tulajdonban.

Bűncselekményüket 1959 nyarán kezdték, amikor *Koszó István* tolatásvezető lett. Irányításával a beosztott kocsirendezők *feltörték az ólomzárakat és megdézsmálták a szállítmányokat.* Különös előszeretettel törték fel *a bor- és sörszállítmányokat.* Arra törekedtek, hogy csoportjuknak minden szolgálatban legyen legalább *10—15 liter* innivalója. A zárfeltöréseket *Varga Imre* forgalmi szolgálattevő *fedezte,* aki a raktárból *ólomzárakat lopott.* A lopott holmikat *Pesti Lajos* vonatvezetőnél rejtették el, aki az állomás szomszédságában lakott. *Szolgálatai fejében ellátták tüzelőanyaggal.*

A tárgyalás során 122 tanút hallgatott ki a bíróság. Az ítéletet április 26-án hirdették ki. Koszó István tolatásvezetőt, mint a fosztogató bűnszövetkezet vezetőjét, 20 hónapi szabadságvesztéssel büntették és három évre eltiltották a közügyektől. A többi 9 vádlottat 3—4 hónapi szabadságvesztéssel sújtották, több vádlott büntetését próbaidőre felfüggesztették.

A nyilvános tárgyalás nagy tanulsággal szolgált valamennyi becsületes vasutas számára. Arra figyelmeztetett, hogy ezentúl *még éberebben teljesítsük szolgálatunkat,* nehogy hasonló eset előfordulhon.

T. T.

Komplexbrigád-értekezlet Debrecen állomáson

Debrecen állomás kezdeményezésére *komplexbrigád*-értekezletet tartottak a Hajdú-Bihar megyei vállalatok képviselőivel az állomás kultúrtermében. E fontos megbeszélést *Majtényi János,* a megyei tanács szállítási előadója nyitotta meg és kérte a vállalatokat, hogy segítsék a *MÁV* és az *AKÖV* dolgozóit az áruforgalom lehető legjobb lebonyolításához.

A vasút képviseletében *Németh József* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes értékelte az első negyedévi szállítást. Megdicsérte a rendben szállító vállalatokat, de bírálta azokat, akik nem dolgoznak megfelelő tervszerűséggel. Elmondta, hogy gyakran nem megfelelő az áruk csomagolása. Kétszeres fuvarozást okoz, hogy *egyes vállalatok bürokratikus módon 16 óra előtt 5 perccel már nem veszik át a küldeményt és másnapra újra kérik a szállítást.* Gyakran kocsirakományú árukként adnak fel olyan árukat, amelyek darabáruként való küldése *70 százalékkal csökkentené* a szállítási költséget. Ezt azok a vállalatok teszik, amelyeknél nem ismerik eléggé az árufuvarozási díjszabást.

Hasznos vita után elhatározták, hogy a szállítási felelősök részére előadássorozatot indítanak a szocialista áruszállítás jelenlegi problémáiról és a várható feladatok megoldásának legjobb módszereiről.

Kiss János

Sporthírek

Kínába utazott a magyar asztalitenisz-válogatott. A csapatban Rózsás és Biró személyében két vasutas-versenyző kapott helyet.

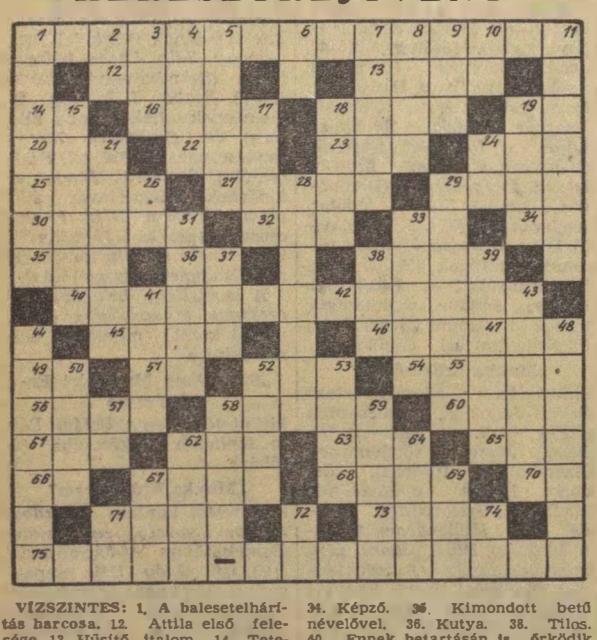
Kamuti Jenő a második helyen végzett a Bad Dürcheimben megrendezett nemzetközi férfi tőrversenyen.

A Debreceni VSC birkózó-csapata második helyen végzett az országos csapatbajnokságban. A BVSC felnőtt csapata egy-két versenyzős sérülése miatt a várakozáson alul szerepelt és kiesett az NB I-ből.

Kamuti László nyerte meg Budapest férfi egyéni tőrvívó-bajnokságát.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest. VI., Benczur u. 41.
Telefon: városi: 424—164. üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest. VII. Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY



VÍZSZINTES: 1. A balesetelhárítás harcosa. 12. Attila első felesége. 13. Hűsítő italom. 14. Tetejére. 16. Európai félsziget. 18. Fényképezőgép márka. 19. Okozat szülője. 20. Munkaerő Tartalékok Hivatala. 22. S. L. V. 23. Női hang. 24. Méhek lakása. 25. Pusztakócs párja. 27. Arany 10 dolláros. 29. Ráhull az elején. 30. Föld. 32. Francia pénzdarab. 33. Igekötő. 34. Képző. 36. Kimondott betű névelővel. 36. Kutya. 38. Tilos. 40. Ennek betartásán is őrködik az 1. vízszintes. 45. Az Operaház építője, keresztnevének kezdőbetűjével. 46. Bánat. 47. Hajó része. 49. Nipp közepe. 51. R. E. 52 Létezett. 54. Lehűti a lelkesedést. 56. Európai főváros. 58. . . . trust, agyrőszt. 60. Híres pesti kávéház. 61. Eléje. 62. Vajon tő? 63. Török méltóság. 65. Kevert sínleszorító lemez. 66. Indulatszó. 67. Színművészünk. 68. Nem ü-vel. 70. Egymást követő betűk. 71. Cirokféle növény magja. 73. Az angol nemzeti dal kezdő szava. 75. **Megakadályozásáért küzd az 1. vízszintes.**

FÜGGŐLEGES: 1. Nagy rágcsáló. 2. Holland felségjel. 3. Szín. 4. Férfinév. 5. Francia terem. 6. Esztendő. 7. Hun név. 8. Népcsoport a Szovjetunióban. 9. A mai napot. 10. Mutatószó. 11. Jármű megengedett terhelése. 15. Erős szag jelzője. 17. Hegytető Miskolc mellett. 18. Helység. 19. a Hawaii szigetek legfontosabbika. 21. Francia író. 24. Kimondott betű. 26. Kettőzve bányaváros. 28. Velencei bérkocsi. 29. Orosz hal. 31. Lehívja! 33. Afganisztán fővárosa. 37. Az 1848-as szabadságharc legendás tábornoka. 38. Somogy megyei község. 39. Kártya műszó. 41. A Wartha mellékvize. 42. Kettős mássalhangzó. 43. Az amerikaiak gúnyneve. 44. Ilyen vonal is van. 48. Vissza: kihúnyt. 50. Adriai kikötő. 52. Nem érzékelen. 53. Afrikai néger törzs. 55. Azonos betűk. 57. Méta fele. 58. Folyami jelző. 59. Pontos címre szól. 62. Nógrád megyei községbe való. 64. Betűpótlással német matematikus 67. Szeszes ital. 69. L. L. E. 71. Ellentétes kötőszó. 72. Mai nap. 74. Latin kötőszó.

Beküldendő: vízszintes 1. 40 75 sorok. **Beküldési határidő:** június 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A dieselesítés. Hosszúsínesítés. A villamosítás.

Könyvet nyertek: Gayer János Mőcs, Tolnai u. 13. Balogh Gézáné Kaposvár, személypénztár. Halmos János Tótkomlós, Bajcsy Zsilinszky u. 22.

HÍREK

Automata távgépíró-berendezést kaptak

A vasútnál rendkívül fontos a gyors írásos hírközlés. A vasútvonalak mellett már a múlt század közepétől megjelentek a távíróoszlopok. A vezetékek az állomásokon morse-rendszerű távírógépekhez csatlakoztak. A múlt század szállítási igényeinek, illetve a vonatok sebességének ez is megfelelt. Ma azonban már elavult eszköznek számít az a hírközlő eszköz.

A elavult morse-távíró és az előretörő távbeszélő után *a betűnyomó távgépíró hozott igazán minőségi változást.* Kétségtelen, ehhez a kézikapcsolású távgépíró központok automatizálása is hozzájárul. A gépkapcsolású távgépíró központoknál a távgépíró munkahelyek egymást már számtárcsával is hívhatják, ugyanolyan elv alapján, mint a számtárcsás gépkapcsolású távbeszélőknél.

A MÁV távgépíró hálózatának automatizálása a miskolci és a szegedi gépkapcsolású távgépíró központ üzembe helyezésével nagyrészt megvalósult. *A gépkapcsolású távgépíró hálózatba bevont szolgálati helyek ugyanis közvetlen érintkezésbe léphetnek egymással* — kezelőkapcsoló személyzet közreműködése nélkül — *számtárcsával történő hívás útján. Nagykanizsa* állomás például közvetlenül is hívhatja és adhat táviratot *Sátoraljaújhely* állomásnak.

A távirat szövege a gép maximális teljesítményével *400 betű, illetve jel percenként.* Kézi adással ez a sebességhatár nem használható ki.

A MÁV két új automata távgépíró központjának átadására a közelmúltban került sor. A miskolci igazgatóságon *dr. Csanádi György,* a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója, a szegedi igazgatóságon pedig *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes adta át az új központot.

— A szállítási tervek maradéktalan teljesítése érdekében közös vállalásokat tettek az MSZMP VIII. kongresszusa tiszteletére Hatvan állomás és a fűtőház dolgozói.

— HÉT VONATKÍSÉRŐ, négy raktári és egy állomási brigád határozta el *Vác* állomáson, hogy megszerzik a *szocialista brigád* címet. A brigádok vállalását, illetve szerződését a legutóbbi termelési tanácskozáson elfogadta az állomás kollektívája.

— CSEHSZLOVÁK villamosmozdonyok Bulgáriában. A plzeni Lenin Művek 6 db Skoda—41 típusú villamosmozdonyt szállított a bolgár vasutak részére. Az új villamosmozdonyokat a Szófia—Plovdiv közötti villamosított vonalon közlekedtetik.

— *132 aktivista részére rendezett továbbképzést Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága. Az egynapos továbbképzésen reszortonként kaptak hasznos tanácsokat, útmutatást a részvevők.*

— ÖSSZEÜTKÖZÖTT két tehervonat a Ljubjana—zágrábi vasútvonalon, a szlovén főváros közelében. A Ljubjana felől érkező tehervonat *Zalog* állomásnál belefutott egy másik, veszteglő tehervonatba. *Három vagon roncscsá zúzódott,* négy kisiklott. *A szerencsétlenségnek nincs emberáldozata.*

— Nagy népszerűségnek örvendenek a győri csomóponton a TIT előadások. Legutóbb az állomás pártszervezetének és szakszervezeti bizottságának rendezésében az állomási technológiai folyamatok bevezetéséről és kidolgozásáról Mészáros Pál Kossuth-díjas, a marxista-leninista ideológia hatása a közlekedésben címmel pedig Császár László a 8. szakosztály helyettes vezetője tartott előadást.

— *A Párizs—Brüsszel—Amsterdam* között közlekedő expresszvonatok növekvő forgalma miatt a *Trans-Európ-Expressz* 24 ultramodern, légkondicionáló berendezésekkel ellátott vasúti kocsit rendelt, amivel lehetővé teszi, hogy az 1964-es esztendőben naponta négy *expresszvonatot* indítsanak az említett városokba. 13 kocsit a *Francia Államvasutak,* 11-et a *Belga Vasutak* rendeltek.

— *Újabb három brigád csatlakozott a szocialista brigád mozgalomhoz Pásztó állomáson. Jelenleg öt brigádban 34 dolgozó versenyez a megtisztelő címért.*

— Nemzetközi műszaki könyvkiállítás nyílik a Budapesti Ipari Vásáron a fő útvonal 10-es számú pavilonjában. A magyar műszaki könyvek mellett orosz, bolgár, angol, német, lengyel, román, cseh és szlovák nyelvű kiadványokat és folyóiratokat állít ki a műszaki kiadó.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

18. számból: 17 813/1962. BVKH. VI. Helyesbítések az „Állomási Statisztikai Számok Kézikönyvé"-ben. (21)

Pályázat a Szaktanács felsőfokú munkásvédelmi tanfolyamára.

19. számból: 108 006/1962. I/7. D. Gázpalackok és acetilléngázt fejlesztő készülékek vizsgálata és kezelése.

20. számból: 111 648/1962. I/2. C. Felvétel a vasúti technikumok levelező és esti tagozataira az 1962/63 iskolai évre.

110 799/1962. I/3. C. Az üzemi balesetek bejelentése, nyilvántartása.

106 000/1961. I/6. C. MÁV-lakásoknál központi fűtési díj megállapítása.

110 942/1962. I E. Az utazási és a határszéli forgalomban kivihető, illetőleg behozható belföldi pénz mennyiségének meghatározása.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Pintér Lajos Vácrátót. Leiti Ferenc, Pécs; Szabó Tibor, Zsigmond János. Budapest: dr. Gazdag József, Szombathely; Tótka Károly, Sziládi Sándor. Szeged; Bognár Károly. Dancs József. Tapolca; Behán Rózsa. Kazincbarcika: Fekete János. Dévaványa: Szentgáli István, Gyöngyös: Markos József, Zalaegerszeg: Marosán Pál. Kiss János, Debrecen: Murai Gáborné, Hatvan:

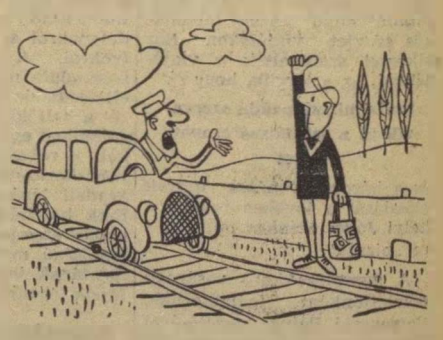
Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

PARANCS AZ PARANCS



— Az osztályvezető elvtárstól kaptam a rendelkezést, hogy a lehető legjobb kapcsolatot építsem ki a szállító felekkel.

Autóstop



— Mit képzel? Ez nem országút!

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. JÚNIUS 2.

EREDMÉNYESEN ZÁRULT A RIV BUDAPESTI TANÁCSKOZÁSA

Május 23-a es 29-e között Budapesten tartotta bizottsági ülését a RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) vagyis a *Vasúti Nemzetközi Teherkocsi Kötelék*, amelynek a széles nyomközű vasútvonalakkal rendelkező államok kivételével csaknem valamennyi európai ország tagja. A tanácskozást, amelyen öt népi demokratikus és tizenhárom nyugati ország 56 képviselője vett részt, *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes és *Henry Roche*, a RIV elnöke, a *Svájci Vasútak* forgalmi főigazgatója nyitotta meg.

320 javaslat

Az üdvözlő beszédek elhangzása után kezdetét vette a tanácskozás, amelyen két bizottság, a vasúti mérnökökből álló műszaki és a forgalmi szakemberekből álló üzemi bizottság tárgyalt. Az egyhetes tanácskozás eredményes munkájára jellemző, hogy összesen 320 javaslat hangzott el, s a jegyzőkönyv is több mint száz oldal terjedelmű.

A befejezés napján ellátogattunk a *Gellért Szállóba* és megkértük *Henry Roche-t*, a RIV elnökét, tájékoztassa lapunk olvasóit a bizottsági ülés munkájáról.

— Örömmel teszek eleget a kérésnek — mondotta kedélyes mosoly kíséretében. — Bár valamennyi elhangzott javaslatról fejből nem tudnák számot adni, a jelentősebbeket azonban megpróbálom sorra venni.

Azzal szeretném kezdeni, hogy eddig csak az 1435 mm, vagyis normál nyomtávú vonalakkal rendelkező vasútak szerepelhettek a RIV tagjaként. Ezen a tanácskozáson határozatot hoztunk, hogy a széles nyomtávú vonalakkal rendelkező vasútak, mint például a Szovjetunió, Spanyolország, Portugália és Finnország is beléphessen a tagok közé. Ezzel nemcsak az egyesület hatóköre bővül, hanem a gazdasági kapcsolatok is szorosabbak lesznek. A felsoroltak közül a spanyol vasutakat itt vettük fel a RIV tagjai sorába. Természetesen szó lehet a szovjet vasutak belépéséről is, hiszen lehet egyoldalú szerződés alapján is a RIV tagságot eszközölni.

Legalább 80 km-es sebességgel

Egy másik igen fontos döntése volt az ülésnek a RIV kötelékében használatos teherkocsik vizsgálati idejének meghosszabbítása. — folytatta az elnök. — A szabályok szerint eddig háromévenként kellett a kocsikat az illető országnak a járműjavítóba vinni. Ezt a szabályt módosítottuk. Eszerint a kocsik vizsgálatára a jövőben 4 évenként kerül majd sor.

Itt kell azt is megemlíteni, hogy a kocsikat két kategóriába soroltuk. Egyik kategóriába a normál, a másikba pedig a speciális kocsik tartoznak. Erre az intézkedésre azért volt szükség, mert a speciális kocsiknak sokkal nagyobb az előállítási és a fenntartási költsége. Franciaországban már a TEEM szerelvényekben közlekedő kocsikra is két kategóriát állapítottak meg. Az S jelzésű kocsiknak a 100 km/óra, az SS jelzésű kocsiknak pedig a 120 km/óra sebességet kell bírniuk. Amelyik kocsikról hiányzik az S, vagy SS jelzés, a nagy sebesség miatt nem futhatnak a TEEM szerelvényekben. 1963. január 1-től a RIV-ből is kisorozzuk azokat a teherkocsikat, amelyek nem bírják el a 80 km/óra sebességet. Ezek az intézkedések azért váltak szükségessé, hogy gyorsabb és biztonságosabb legyen a TEEM vonatok közlekedése.



Henry Roche, a RIV elnöke megnyitó beszédét mondja. Mellette jobbról Lindner József vezérigazgató helyettes látható. (Németh Gyula felv.)

Mivel hazánknak meglehetősen nagy az élő-, a gyümölcs- és a zöldség exportja, járműjavítóinknak alapos gondossággal kell a RIV-kocsikat és a TEEM szerelvényekben közlekedő normál és speciális kocsikat javítaniuk, hogy azok mindenkor megfeleljenek az előírt követelményeknek.

Mint az elnök elmondotta, foglalkozott az értekezlet a rakodólapok nemzetközi forgalomba történő bevezetésével és a kontinerek használatával is. Az idegen országokból árurakománnyal feladott kontinerek eddig 9 napig maradhattak abban az országban, ahova az áru érkezett, a jövőben 12 napig maradhatnak. Az átmenő ország továbbra is 5 napon belül köteles az átfutást biztosítani.

Eredményes munka volt

A beszélgetés végén megkérdeztük a RIV elnökétől, milyennek értékeli a bizottsági ülés munkáját?

— Őszintén mondhatom, eredményes, gyümölcsöző munkát végeztünk. Erre azért volt lehetőségünk, mert a MÁV kitűnően megszervezte a tanácskozást. A szervezéssel, a rendezéssel és a vendéglátással nemcsak én, hanem kollégáim is a legnagyobb mértékig meg vannak elégedve. Én negyedszer vagyok Budapesten, de mindig örömmel jövök az Önök szép fővárosába, mert itt nagy szeretettel fogadnak — fejezte be nyilatkozatát *Henry Roche*.

★

A tanácskozás május 29-én, kedden délután *Lindner József* vezérigazgató-helyettes zárszavával fejeződött be a Gellért Szállóban. **(visi)**

A VIII. pártkongresszus tiszteletére

Levelezőink, tudósítóink hétről hétre újabb és újabb írásokban számolnak be a VIII. pártkongresszus tiszteletére indított munkaversenyről, a dolgozók vállalásairól. Ezekből a levelekből ismét összegyűjtöttünk egy csokorra valót.

A keleti műszaki kocsiszolgáltató főnökség

dolgozói a kongresszus tiszteletére vállalták, hogy az anyagok gondos kezelésével 42 982 forintot takarítanak meg, — olvastuk Papp Jánosné levelében.

A nyíregyházi pályafenntartási főnökség

dolgozói nyolc pontban foglalták össze vállalásukat az MSZMP VIII. kongresszusa tiszteletére. Legfontosabb feladatnak a munka minőségének javítását tűzték célul. A fenntartási munkák mellett éves szinten 2 százalékos anyagmegtakarítást terveznek. A termelékenység növelése és a nehéz fizikai munkák csökkentése érdekében a pályafenntartási munkagépek jobb kihasználását tervezik, — írta szerkesztőségünkhöz küldött levelében *Kisvárdai István* pályafenntartási főnök.

A tapolcai fűtőháznál

a vasutasnapra és a VIII. pártkongresszus tiszteletére tett felajánlások hatása máris megmutatkozik a munkában, — írja Dancs József tapolcai tudósítónk. — Vállalásaink között szerepel, hogy az időszakos javításokat 8 nap helyett 7 nap alatt végezzük el. A túlsúlyos vonatok továbbítását pedig 8 százalékkal szeretnénk növelni.

Dombóvár állomás

dolgozóinak kongresszusi vállalásában első helyen áll a vonatok menetrendszerűségének biztosítása, a kocsitartózkodás, főként az idegen kocsik tartózkodási idejének továbbcsökkentése. Hasonló vállalások születtek *Döbrököz*, *Nagykónyi* állomáson és a *dombóvári építési főnökségnél* — írja *Bódogh Mihály* szb. titkár Dombóvárról.

A Miskolc tiszai pályaudvar

dolgozói a második negyedéves termelési tanácskozásokon az éves versenyvállaláson belül újabb felajánlásokat tettek a VIII. pártkongresszus tiszteletére, — írja *Kisvárdai János*, a tiszai pályaudvar szakszervezeti bizottságának termelési felelőse. — A pályaudvar kollektívája a többi között vállalta, hogy a személyvonatok menetrend szerinti indítását az eredetileg vállalt 96 százalék helyett 97 százalékra, tehervonatoknál 69 százalék helyett 71 százalékra teljesítik, kocsitartózkodási tervüket pedig 85 százalék helyett 86 százalékra teljesítik. A vállalás óta eltelt néhány hét alatt a dolgozók magasan túlteljesítették vállalásukat.

Budapesten ülésezik az SZVSZ végrehajtó bizottsága

A *Szakszervezeti Világszövetség* végrehajtó bizottsága csütörtökön kezdte meg munkáját Budapesten. A tanácskozáson a nemzetközi munkásmozgalom legégetőbb kérdései kerülnek megvitatásra. Növeli az ülés jelentőségét, hogy az V. szakszervezeti világkongresszus óta ez az első tanácskozás, amely a moszkvai határozatok szellemében felméri a megtett utat és a nemzetközi helyzet elemzése alapján meghatározza a további tennivalókat.

A végrehajtó bizottság ülésére szerda estig valamennyi delegátus megérkezett. Az ülés megkezdése előtt a szovjet szakszervezeti delegáció tagjai *V. V. Grisinnek*, a *Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa* elnökének vezetésével látogatást tettek a *Szakszervezetek Országos Tanácsában*, ahol *Somogyi Miklóssal*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagjával, a Szaktanács elnökével és *Brutyó Jánossal*, a Szaktanács főtitkárával hosszabb szívélyes eszmecserét folytattak.

Az ülés lapzártakor tart.

Ötven éves a kőszegi MÁV Nevelő Intézet

Ötven évvel ezelőtt, 1912-ben alapították a kőszegi MÁV Nevelő Intézetet. A félévszázados jubileumról június 3-án ünnepségen emlékeznek meg az iskola tanárai és növendékei. A hivatalos ünnepség, a megemlékezés után gazdag kultúr- és sportműsor szórakoztatja majd a meghívott vendégeket, akik között sokan lesznek olyanok, akik egykor az intézet falai között tanultak.

A FÉKEZŐ EBÉDJE



(Bede István rajza)

Üdvözöljük a pedagógusokat

A XI. pedagógusnap alkalmából szívből jövő megbecsülésünket és köszönetünket tolmácsoljuk mindazoknak a pedagógusoknak, akik a vasutas gyermekek és a felnőtt dolgozók művelődése, oktatása érdekében fáradhatatlan munkát végeznek.

Kívánjuk, hogy erőben és egészségben dolgozzanak továbbra is a felnövő ifjúság és a múltban az iskoláztatási lehetőségtől megfosztott dolgozók szocialista nevelésén.

Vasutasok Szakszervezete elnöksége

Szolidaritási nagygyűlések

Májusban, a gyarmati és felszabadult népek iránti szolidaritás hónapjában országszerte számos helyen tartottak röpgyűléseket, nagygyűléseket, amelyeken a vasutas dolgozók is nagy számban képviseltették magukat.

Legutóbb május 29-én két vasúti csomóponton, a *Keleti pályaudvaron* és *Miskolcon* került sor szolidaritási nagygyűlésre.

A Keleti pályaudvari nagygyűlés előadója *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára volt. Jelen volt és felszólalt a gyűlésen *D. Babakar*, a DIVSZ főtitkárhelyettese is.

A miskolci nagygyűlésen *Gulyás János*, a kultúrnevelési és sportosztály vezetője volt az előadó. A gyűlésen részt vett és felszólalt *R. N. Laryea*, a ghanai nagykövetség I. titkára.

Június 24: vasutas ifjúsági találkozó

A szakszervezet elnöksége, az elnökség mellett működő ifjúsági bizottság, a Vasúti Főosztály és az igazgatóságok mellett működő ifjúsági tanácsok az idén is megrendezik a vasutas fiatalok hagyományos találkozóját. A sorrendben nyolcadik országos vasutas ifjúsági találkozóra június 24-én Balatonalmádiban kerül sor.

Az idei találkozó a Helsinkiben sorra kerülő VIII. Világifjúsági Találkozó, a béke jegyében kerül megrendezésre. A fővárosból 2, a vidéki igazgatóságok székhelyéről, valamint Szolnokról és Hatvanból egy-egy különvonat viszi a fiatalokat Almádiba, ahol a nagygyűlés után egésznapos kultúr- és sportműsorra kerül sor. A részletes műsor ismertetésére következő lapunkban visszatérünk.

Rövid hírek Harkányfürdőről

Gyönyörű üdülőhellyé fejlődött *Harkányfürdő*. Gyógyvizében már igen sok vasutas megszabadult a kínzó reumatikus fájdalmaktól. A harkányfürdői gyógyházban az elmúlt év őszén tértek át az évi üzemeltetésre. A beutaltak gyógyítását, vizsgálatát külön szakorvos heti 18 órás, és egy nőgyógyász heti határás rendelési idő alatt biztosítja. Turnusonként 128 vasutas gyógyulhat itt.

A gyógyházban napi nyolc órán keresztül fizikotherápiás kezelést biztosítanak a beutaltak számára. Különösképpen bevált az úgynevezett rekeszes galvánfürdő. A Balneotherápiai kezelés a közeli reumakórházban történik. Az orvosok, asszisztensnők a legmesszebbmenően segítik a beutaltak gyógyulását.

Természetesen itt sem minden „problémamentes".

Hasznos dolognak tartanánk — és a gyógyház önköltségét is csökkentené — ha saját gépkocsival rendelkeznének. Így a szükséges beszerzéseket, fuvarozásokat, az állomásra érkező anyagokat el tudnák szállítani. Volt úgy, hogy nem tudtak kellő időben TEFU tehergépkocsit kapni. Emiatt a beutaltak élelmezéséhez szükséges nyersanyagokat késön kapták meg.

Ismerjük a gépkocsiellátással kapcsolatos problémákat. Tudjuk, hogy a termelőmunkában sok helyen még jobban is kihasználhatnának gépkocsit. De talán nem is annyira a gazdaságosság, hanem a gyógyházba beutalt betegek érdeke sürgeti a megoldást.

(B. Gy.)

A Baranya megyei bizottság munkájának mérlege

Áprilisban országszerte befejeződtek a szakszervezeti választások. *Baranyában több, mint 4500 vasutas vitatkozott, bírált és javasolt az alap- és középszervek vezetőségválasztó taggyülésén, illetve küldöttközgyülésén.* A választások hű képet adtak a szakszervezeti bizottságok és a megyei bizottságok tevékenységéről, az eredményekről és problémákról egyaránt. Mindenekelőtt említésre méltó, hogy a vasút felújítási munkálataira a pécsi igazgatóság területén .25 millió forintot költöttek. Az idén már meg is mutatkozik az eredmény.

63 millió forint pályafelújításra

Godisa—Abaliget állomások között a 20 tonnás tengelynyomást 23 tonnára emelték. Pécs állomáson felújították a harmadik és a negyedik vágányt. A pécsi fűtőház dolgozói örömmel vették birtokukba az új öltöző és mosdó helyiséget. Ez évben pedig a Godisa—Komló közötti vonalszakasz felújítására 63 millió forintot fordítanak.

— *Az eredmények mellett jól látjuk a hibákat is* — mondotta Kinczli József, a szakszervezet Baranya megyei bizottságának titkára. — *Megállapítottuk, hogy egyes helyeken nem érvényesül megfelelően az állami- és tervfegyelem, a technológiai és munkafegyelem.* Néhány szolgálati helyen, a szakszervezeti és szakvonali vezetők a tervszámok csökkentéséért harcolnak, a szolgálati hely érdekeit tartják mindenekelőtt szemelőtt, a népgazdasági érdekek rovására. Eltűrik, hogy a dolgozók munkaidő alatt menjenek vásárolni, önkényesen meghosszabbítsák ebédidejüket, s ha valaki szól, hogy nem használják ki a munkaidőt, elmarasztalják.

— Ugy tudjuk, a megyei bizottság megvizsgálta a munkásvédelem helyzetét. Milyen tapasztalatokat szereztek?

Csökkent a balesetek száma

— *12 százalékkal kevesebb baleset történt az elmúlt évben, mint 1960-ban* — vette át a szót Kisbódis János, a megyebizottság munkavédelmi felügyelője. — *Ezzel szemben 1960-ban 7913, 1961-ben pedig 8469 munkanap-kiesés adódott.* Legrosszabb a helyzet a forgalomnál. Ennek az az oka, hogy a szolgálati vezetők nem törődnek a munkásvédelemmel, elhanyagolják a biztonsági üzemszemléket, *mint például Máza, Szászvár, Tamási, Zákány és Szigetvár állomáson.* A bírságolás jogával élve, megbüntettük a mulasztást elkövető szolgálati vezetőket. Tudjuk, hogy ezzel nem oldottuk meg a problémát, ezért az igazgatóság ellenőrző dolgozói részére ez évben munkásvédelmi előadásokat, konferenciákat tartunk. Célunk, hogy ne menjenek el szótlanul és felületesen a biztonságot veszélyeztető baleseti források mellett, tegyék meg észrevételüket az úgynevezett üzemszemle oktatási naplóban. És ilyen úton a felelősségrevonás elvének is jobban érvényt tudunk szerezni. *Az sem engedhető meg, ahogyan a kaposmérői főnök elintézte a munkásvédelmi oktatást. Ő maga írta alá a dolgozók nevében az oktatási naplót és ezzel elintézettnek vélte ezt a fontos feladatot.*

Jelentős eredményeket érnek el a munkásvédelmi őrségek. Gyékényesen *Ferenczi József*, a pécsi fűtőháznál *Garamszegi Gyula* és mások munkája nyomán csökkentek a balesetek. Tehát vannak jó tapasztalataink, csak éppen hasznosítani kell azokat más szolgálati helyen is.

Ezután az újítómozgalomra terelődött a szó. Mint megtudtuk, az eredmény számottevő. Bár a beadott és elfogadott újítások száma csökkent, de a gazdaságossági eredmények túlhaladták az előző évek színvonalát. 1960-ban 1 731 234 forint, 1961-ben 2 402 884 forint a gazdasági eredmény. Ehhez még hozzá kell tennünk, hogy a szocialista brigádok is egyre nagyobb mértékben vesznek részt az újítómozgalomban. *Baranyában jelenleg 560 brigád harcol a szocialista-brigád címért, ebből 90 elnyerte a címet, 56 pedig az oklevelet.* Megállapították viszont, hogy még egyes brigádoknál a vállalások sematikusak, általánosak, éppen az szb-k hiányos ellenőrzése és segítőmunkája miatt.

Bérces György

Joggyakorlat – Elvi döntések

A továbbtanuló dolgozók tanulmányi kedvezményeivel kapcsolatos egyes kérdések értelmezése

8.) A tanulmányi szabadságot a hatnapos munkahét munkanapjaiban állapították meg. Mivel a hatnapos munkaidőtől eltérő (rövidített munkaidő, váltásos szolgálat) munkaidőbeosztásban dolgozók a hatnapos munkahéttel foglalkoztatott dolgozókhoz viszonyítottan sem előnyösebb, sem hátrányosabb helyzetbe nem kerülhetnek, így részükre — a rendes szabadsághoz hasonlóan —, a saját munkaidőbeosztásukra átszámítottan kell kiadni a tanulmányi szabadságot (pl. évi 30 munkanap tanulmányi szabadságnak az ötnapos munkahét munkanapjaiban számítva 25 munkanap felel meg).

A MŰSZAKI ÉS AGRÁRTUDOMÁNYI FELSŐOKTATÁSI INTÉZMÉNYEK LEVELEZŐ TAGOZATOS HALLGATÓINAK NAGYÜZEMI GYAKORLATA.

Kiegészítő jogszabály:

A műszaki egyetemek levelező hallgatói háromhónapos, a mezőgazdasági felsőoktatási intézmények nagyüzemi gyakorlattal nem rendelkező levelező hallgatói pedig öthónapos munkagyakorlaton vesznek részt. A munkagyakorlatokat a tanulmányi idő alatt — az elméleti ismeretek alkalmazásának elmélyítése céljából — az oktatási intézmények szervezik.

A műszaki egyetemek ipari nagyüzemekben dolgozó levelező hallgatói a munkagyakorlat idejéből egy hónapot munkahelyükön töltenek el és ez idő alatt az oktatási szempontoknak megfelelő foglalkoztatásukról — átlagkeresetük megtérítése mellett —, a munkáltatók gondoskodnak. A műszaki egyetemek egyéb levelező hallgatói, valamint a mezőgazdasági felsőfokú oktatási intézmények levelező hallgatói a munkagyakorlatok egész tartalma alatt, a műszaki egyetemek nagyüzemben dolgozó hallgatói pedig a munkagyakorlatok két hónapjara fizetésnélküli szabadságban részesülnek és erre az időre az átlagkeresetüknek megfelelő díjazásukat az oktatási intézmények folyósítják. (1.007/1956./VIII. 18./Mt. h. számú határozat 2. pontja.)

(1962. évi 5. sz. Munkaügyi Közlöny.)

V.

Utazási költségtérítések technikumok levelező tagozatos hallgatói részére.

Kiegészítő jogszabály:

A munkahelyről az oktatási intézmény székhelyére és onnan a munkahelyre utazás költségét a munkáltató köteles a technikumok levelező hallgatói részére utólag megtéríteni, ha

a) a munkahely az oktatási intézmény székhelyétől ötven kilométernél távolabb fekszik.

b) a hallgatók munkabére (jövedelme) a havi ezernégyszáz forintot nem haladja meg és

c) az utazási költség felmerülését az oktatási intézmény igazolja.

A munkáltató a b) pontban foglalt korlátozástól eltekinthet, ha a hallgató egyéni körülményei indokolttá teszik.

A kötelező foglalkozásokra és vizsgákra való utazás költségei a technikumok tanulói részére legfeljebb évi tíz alkalommal téríthetők meg. A kötelező foglalkozásokon és vizsgákon való részvétellel felmerült élelmezési és szállásköltség a hallgatókat terheli. (1077/1956 [VIII. 18.] Mt. h. számú határozat 4. pontja.)

Az utazási költségek elszámolása tekintetében a kiküldetésre, illetőleg különszolgálatra vonatkozó rendelkezések az irányadók.

(Folytatjuk.)

AKIKRŐL MEGFELEDKEZTÜNK

A Magyar Vasutas április 15-i számában azokról a vasutas dolgozókról írtunk, akik az idei vasutasnap alkalmával kitüntetést kapnak. Most pedig nézzük meg mi történt azzal a közel ötezer dolgozóval, akik az elmúlt vasutasnapok alkalmával kitüntetésben részesültek. Több olyan dolgozóval beszélgettem, akik tetteikkel bizonyították, hogy méltók a kitüntetésre. Ezért nem hagyhatjuk őket figyelmen kívül. Megbecsülést kell érezniök a kitüntetett dolgozóknak mindazoktól a szervektől, akik annak idején javasolták, elismerték kiváló teljesítményüket, emberi példamutatásukat.

A tapasztalatok sajnos, azt igazolják, hogy a kitüntetett dolgozókat a kitüntetés átvétele után magukra hagyták. Pedig az eddigi tevékenységükkel bizonyították, hogy mindenkor számíthatnak rájuk. Többségük továbbra is becsületesen helytáll a termelésben. Dolgoznak, tanulnak, újítanak.

Galgóczi Mihály pályamester, a szegedi pályafenntartási főnökség dolgozója 1956-ban Kiváló vasutas kitüntetést kapott. Azóta érettségizett és tisztképző tanfolyamot végzett. A szocialista brigád-mozgalom kiszélesítésében elért jó munkájáért a Szovjetunióban kétheti jutalomüdülésben vett részt. *Bite János*, a szegedi fűtőház mozdonyfűtője 53 éves, 25 éve utazik, kormánykitüntetésben részesült. Beszélgetésünk alkalmával elmondta, amikor kitüntették fogadalmat tett, hogy olyan munkát végez, mellyel a párt és a kormány bizalmát továbbra is kiérdemli. *Mészáros József* szocialista brigádvezető, kétszeresen kitüntetett, 10 éve kocsimester Szeged rendezőn, munkáját mindig balesetmentesen végzi. Azt kérte, hogy a felsőbb szervek vezetői támaszkodjanak bátrabban arra a rejtett tartalékra, amely a kitüntetett dolgozókban rejlik.

Tóth Mihály, a debreceni fűtőház kitüntetett művezetője többszörös újító. Jelenleg is van újítási elgondolása, az egy éve beadott újításra az illetékesektől a mai napig sem kapott választ. Az ilyen esetek fékezően hatnak a kezdeményezések kibontakozására. Helyesnek tartaná, ha szolgálati áganként meghívnák a kitüntetett dolgozókat egy-egy fontosabb üzemi probléma megvitatására. Hasonlóképpen nyilatkozott ugyanerről a szolgálati helyről *Tőkés Bertalan*, kétszeresen kitüntetett dolgozó. A mozgalmi szervek inkább támaszkodnak rájuk, igénybe veszik őket, mint a szakvonali vezetők.

A fenti példák önmaguk helyett beszélnek. A kitüntetett dolgozók javaslatait érdemes megszívlelni. A jövőben sokkal többet kell velük foglalkozni, mert ők segítséget, tanácsot és további r gbecsülést, teljesítményük figyelemmel való kisérését várják.

A szolgálati főnököknek is jobban kell a kitüntetett dolgozókra támaszkodniok. Aktív részvételüket igényeljék a feladatok megoldásához. Bizonyára előbbre vinné egyes problémák megoldását az is, ha időnként meghívnák megbeszélésre a kitüntett dolgozókat, akik törzsgárdát, szaktekintélyt képeznek a maguk munkaterületén.

Dobó István

NEMZETKÖZI élet

Hruscsov elvtárs beszéde a szovjet vasutasok országos értekezletén

Három napig ülésezett a Kremlben a Szovjetunió vasutasainak össz-szövetségi tanácskozása, amelyen mintegy 2400-an vettek részt. Részt vett a tanácskozáson. *N. Sz. Hruscsov* és a tanácskozás harmadik napján beszédet mondott. A többi között rámutatott, hogy a közlekedési dolgozók felbecsülhetetlen segítséget nyújtottak sok nagy fontosságú politikai feladat megoldásához is: elómozdítják a munkás-paraszt szövetség erősítését, a kultúra fejlesztését. *„Olyan színvonalon és mondhatnám olyan sebességgel kell tartanunk közlekedésünket amely szükséges ahhoz, hogy biztositsuk a szovjet állam, az egész szocialista rendszer teljes biztonságát”* — hangsúlyozta.

Utalt arra, hogy a szovjet vasutak teherforgalma nagyobb, mint az összes kapitalista országok vasútjaié együttvéve, és majdnem kétszer akkora, mint az Egyesült Államok vasútvonalainak teherforgalma. A Szovjetunió a világon első helyen áll a villamosított vonalak hossza és a vasutak villamosításának üteme szempontjából.

Emlékeztetett arra is, hogy az SZKP XX. kongresszusa előtt a közlekedés ügyeit Kaganovics és Molotov intézte:

„Ők makacsul ragaszkodtak a régihez, a gőzmozdonyhoz, mindenféle akadályt gördítettek a technikai haladás útjába.” Ha a párt nem hozott volna idejekorán intézkedéseket és a vasúti közlekedés megmaradt volna a gőzmozdony-vontatás mellett, akkor csupán az 1961. évi forgalmi terv teljesítéséhez több mint 52 millió tonna szénnel, 4300 gőzmozdonnyal és nagy menynyiségű vasúti teherkocsival többre lett volna szükség, mint így.

Hruscsov elvtárs ezután kifejtette, milyen feladatok várnak a közlekedésre az ipar, a beruházások és a mezőgazdaság szükségleteivel kapcsolatban. A többi között rámutatott, hogy az Egyesült Államok vasúti teherforgalmi kapacitása nincs teljesen kihasználva. A konkurrencia és a kapitalizmusból származó egyéb körülmények folytán jelenleg erőltetett tempóban fejlődik az autószállítás, kegyetlen konkurrenciaharc folyik az autó- és a vasúti szállítás között. Kijelentette, hogy a Szovjetunióban szintén fejlődni fog a teherautókkal való szállítás, amely különösen hasznos rövid távon. A nagy távolságra történő szállításokat azonban a jövőben is gazdaságosabb vasúton végezni.

„A vasúti szállítások dolgozói minden szükséges eszköznek birtokában vannak, hogy a legközelebbi években túlhaladják a munka termelékenységének azt a színvonalát, amelyet az Egyesült Államok vasútjain elértek” — állapította meg Hruscsov elvtárs.

A szovjet nép gazdasága fejlettsége tekintetében második helyen áll a világon, tudománya és kultúrája pedig az első helyen van. *„Arra gondoljunk, hogy ma milyen magaslatait kell meghódítanunk a kommunista építésnek, s necsak arról beszéljünk, milyen lesz a két évtized utolsó éve.”* Ebben az esetben erőink szüntelenül növekedni fognak, és a szovjet nép hamarabb jut el a kommunizmus győzelméhez — fejezte be beszédét N. Sz. Hruscsov.

NEMZETKÖZI VASUTASMOZGALMAK

24 órás vasutassztrájk Franciaországban

Franciaországban május 15-én újabb 24 órás sztrájkot rendeztek a vasutasok. Szolidaritásból a nagyvárosok autóbusz közlekedési dolgozói, valamint a párizsi *metró vasutasai* is csatlakoztak. Sőt, ezen a napon együttérzésük kifejezése jeléül a francia *postások és telefonisták* sem továbbították a küldeményeket, illetve a hívásokat.

A nemrégiben beiktatott francia miniszterelnöknek, *Pompidounak* ez az újabb sztrájkhullám az első olyan nagy nehézsége, amellyel meg kellene birkóznia. A helyzetet súlyosbítja, hogy a sztrájkoló vasutasok támogatására a gáz- és villamos művek is sztrájkra készülődnek.

A vasutassztrájk nagy nehézségeket okozott a közlekedésben, hiszen a távolsági vonatok egyáltalán nem indultak el. A kormány szeptemberig nem számított ilyen nagyméretű sztrájkhullámra, amelyet egyrészt az idézett elő, hogy Algériából tömegesen településnek haza a francia vasutasok és ezzel veszélyeztetik az anyaországban élő vasutasok gazdasági érdekeit.

Országos harcra készülnek az amerikai vasutasok

A közelmúltban a *Kennedy-kormány* külön bizottságot alakított, amely a vasutak átszervezésével foglalkozik. A tervezett változtatások több ezer amerikai vasutast fosztanának meg állásától. A szakszervezetek ilyen vonatkozásban nem hajlandók elfogadni a kormány racionalizálási intézkedéseit. Sőt, az elmúlt napokban öt nagy szakszervezet félbeszakította a vasut képviselőivel való tárgyalásokat. *Az egyik intézkedés következtében ugyanis 40 000 mozdonyfűtőt 30 napon belül mentesítettek állásából.* A szakszervezetek vezetői kijelentették, hogy a tömeges elbocsátásokkal járó intézkedések megakadályozására, ha kell, országos vasutassztrájkot indítanak. Az *Egyesült Államokban* ez lenne az első országos jellegű vasutassztrájk a háború óta.

Tovább folytatják a japán vasutasok üldözését

Az Okajama—Hirosima és Szidzuoka kerületekben az elmúlt hetekben tovább folytatódtak a japán vasutasok elleni üldöztetések. *Május első napjaiban több mint 50 szakszervezeti aktivát vettek őrizetbe, ezenkívül több mint 3000 vasutast sújtottak adminisztratív jellegű megtorlással.* A letartóztatások és a megtorlások elsősorban a március 31-i vasutas sztrájk szervezőit, vezetőit és részvevőit sújtják. Mindez nemcsak a japán vasutasokban, hanem a többi szakma munkásaiban is elkeseredést váltott ki.

Angol vasutasok béremelési harca

Az angol vasutasok országos szakszervezete 450 000 tagja nevében ismét követelte az angol vasutasok bérének emelését és munkaidejük csökkentését. Korábban bérkérdésekben folytatott tárgyalások alkalmával már kaptak ajánlatot 3 százalékos emelésre, de ezt a minimális emelést a szakszervezetek nem fogadták el.

Új vasútvonal épült Thüringiában

VASUTASSZEMMEL AZ NDK-RÓL

Az újítókongresszus második napján a lengyel és a magyar delegáció meghívást kapott egy új vasútvonal a *gerstungen-foerthai* szakaszának átadási ünnepségére. Örömmel tettünk eleget a meghívásnak. Ebéd után autóbusszal vágtunk neki az *Erfurttól* mintegy 80—100 km-re a *Werra* folyó völgyében, a gyönyörű thüringiai erdő mélyén fekvő kis falucskában, *Gerstungenbe*. a vadregényes vidéket átszelő vasútvonal megtekintésére.

Maga az autóút is feledhetetlen, rendkívül szép volt. Már Erfurt közvetlen közelében hatalmas erdők, vadaskertek és védett terület szegélyezte az Autóbahnt.

Kísérőink minden hegyről, minden várromról tudtak valami történelmi példát mondani. *Herbert Stayke* a nemzetközi osztály vezetője röviden ismertette a *Gerstungen—Foertha* közötti 13,3 km hosszú rendkívüli nehéz terepen épült vasútvonal szerepét.

A thüringiai erdőben a *Werra* folyó völgyében a *Rajna — Majna — Ruhr*-vidékről *Wartha — Eisenachon — Thüringián — Lipcsén* keresztül *Berlinbe* vezető vasútvonal, ezen a szakaszon úgy haladt, hogy ötször szelte át az NDK, illetve a *Német Szövetségi Köztársaság* határát. Az államhatárokat többször átszelő szeszélyes vasútvonal következtében nagyon nehéz és kritikus helyzet adódott a biztos szállítás, a határvédelem és a folyamatosságot illetően. Az NDK területéről induló szállítmányoknak tehát többször át kellett haladni nyugati területen, hogy *Eisenachba, Lipcsébe, Berlinbe* juthassanak.

Ezen a vidéken találhatók az NDK legfontosabb kálisó lelőhelyei, amely nemcsak a hazai mezőgazdaság számára fontos és nélkülözhetetlen anyag, hanem kivitel szempontjából is jelentős műtrágya. Ezért és egy esetleges imperialista provokáció megelőzése végett vált szükségszerűvé az új vasútvonal létesítése.

A rendkívüli szépségű táj és a vasútvonal építésének szükségességéről tartott ismertetés annyira lekötötte figyelmünket, észre sem vettük, hogy megérkeztünk *Eisenachba*, ebbe a festői szépségű városkába. Ugyanakkor érkezett *Foerthából* az a szerelvény, amely a vasútépítők élharcosait hozta, hogy a verejtékes, megfeszített munka után itt Eisenachban a vadregényes ósi *Wartburg* vára nagytermében és összes helyiségeiben tartandó nagygyűlésen és a jutalomkiosztó banketten részt vegyenek.

A szónoki emelvényen a mozgalmi és szakvonali vezetők után a dolgozók is elmondották, hogyan küzdöttek meg lépésről-lépésre a vad táj természeti erőivel, valamint a *Werra* folyó szeszélyes, rakoncátlan kanyargóival.

A hivatalos rész után rövid ünnepi műsort adott a vasutas színjátszók csoportja. Majd a nagyszerű fuvószenekar tánczenekárrá alakult át. Megkezdődött a jól megérdemelt, felszabadult örömteli mulatság, ahol a munkának porát világhírű pilzeni sörrel mosták le a vasútvonal építői.

Molnár Ferenc

(Folytatjuk)

A rákosrendezői gurítón

Írja a fogadó 25-ön! — adta ki a rendelkezést *Csorba Aladár* főintéző kétszeres kiváló dolgozó állomásirányító, majd hozzátette: — *Lesz ott vagy 70 kocsi, tiszta Badschandau.*

Látja, hogy meglepődve nézek a sok badschandaui elegy hallatán, ezért tovább magyaráz. A 961/62 a Kelebián át belépő és a halasi vonal, a 757-es szeged—ceglédi térség, az 1759 nyíregyháza—debreceni, a 3278 „köri forda" miskolc—hatvani elegyéből alakul a vonat.

— *A 652-es számú vonat vezetője jelentkezem* — mondja egy fekete képű vonatvezető.

Kész a 3370-es gázgyári, a 3291-esre rájárt a gép, a 3073-as ferenci „fékaufot" fütyült, a 3191-es józsefi indulhat. Alig öt perc alatt tették a jelentéseket a vonatvezetők, felírók és előkészítő dolgozók.

Cseng a telefon...

— *Annyit csengetnek ezek, mint egy mintráns* — mondja *Csorba* derüsen.

Szalóki István térfőnök a kevés elegy miatt panaszkodik.

— *Már beleszoktunk az őszi és a téli hajrába. A 2700—2800 kocsi meg se kottyant. Most alig van 2000 kocsi befutás.*

2000 kocsi, jegyzem meg inkább csak magamnak. És eszembe jutott, hogy valamikor a felszabadulás előtti években napi 2000 kocsi *teljes torlódást* jelentett *Rákosrendezőn.*

Felmentünk a gurítódombra. Állt a gurítás, mert szemben tolattak a gurítóval. Rákománygazgatást löktek ki a 3271-es számú vonatból.

— *Ez a baj* — magyarázza *Szalóki István.* — *Kevesen akarják tudomásul venni, hogy a sok ellenkijárat és a gurítóval szemben történő tolatások, javítások és egyéb kocsik kilökése a gurító halála. Nem hogy szűnt volna a nehézség, sőt szaporodott. A 36 és 37 számú vágányokat, melyeket sokáig kitevő vágányként használtunk, elvették, azaz irányvágánnyá parancsolták. Odagurul a kelebiai és a rákosszentmihályi elegy. A másik baj az, hogy asszimetrikus a líra. A D III. csoportra a kocsik a nagy kanyarban csak nehezen gurulnak. Na meg a betologatások is éppen olyan rendszeresek, mint az állomás őskorában. Közben összetólt a 3271-es.*

— *Figyelem! Kezdődik a gurítás* — mondja *Mizsér István* gurító előmunkás. Egy szénvonat kerül gurításra. Fokozott éberséget kíván a munka, mert a szénnel rakott nehéz kocsik frissen gurulnak. *Marticsek András* fiatal váltókezelő ügyesen kapkodja a váltókat. Két derék fiatal az ifibrigádból. *Mizser 6, Marticsek* 4 éve vasutas, de már kiváló dolgozók. Jó kezekben van a rákosrendezői gurítás gyeplője.

Mi a helyzet személyzeti vonalon?

Mint megtudtuk, csökkent a vándorlás. Jó néhány derék fiatallal szaporodott a *Dózsák* és *Gregorik*, a régi kipróbált sarusok tábora. *Nyúzó László* KISZ-tagot és *Ribi Sándort* példaként lehet állítani a fiatal vasutasok elé.

A gurító dolgozóinak 80 százaléka a szocialista brigad címért küzd. A II-es műszak a legharcosabb. Élen *Csorbával, Pusztai Antal* külsős forgalmi szolgálattevővel és *Balogh Gyula* kocsimesterrel.

Hogy hetedszer és most legutóbb 1961 éves eredmények alapján élüzem lett az állomás, abban nagy szerepe van a verseny nyilvánosságának. Mindenhol ott láthatók a versenytáblák. Nagy színes betűk állítják meg a szemlélődőt. Az MSZMP VIII. kongresszusának tiszteletére csomóponti vállalást tettek a műszak és a pályafenntartási szolgálattal karöltve.

Milyen a szociális ellátottság?

— *Az jobb is lehetne* — szól *Cs. Molnár Mihály* tolatásvezető. — *Kicsi a fürdő, kevés az öltöző.* Igaz, valami jó is történt. Elkészült a munkásszállás. 32 fiatal távollakó dolgozónk nyert ott otthont Klubhelyiség lett a kultúrtermünkből. Rendszeresen látogatják a fiatalok, ott szórakoznak, sakkoznak, beszélgetnek. *Megszokták, megszerették a klubot.*

Sok mindenre adott választ a rövid beszélgetés. Hogy jó az egyetértés Rákosrendezőn azt abból látjuk — minha összeszebeszéltek volna a műszaki vezetők, a dolgozók, a párttitkár és szb-titkár — *a jót és rosszat csaknem egyformán felsorolták.* Csak annyi volt az eltérés, hogy a mozgalmi szervek vezetői kiegészítették a felsőbbség felé irányított bírálatokat azzal, hogy *jó lenne csak valamit látni abból a soksok ígéretből, amit Rákosrendező állomás átépítésével, a Szegedi úti aluljáró építésével kapcsolatban évek óta elhangzik.*

G. J.

Néhány szó a kocsikihasználásról

A vasút gazdaságos üzemvitelének egyik leghatékonyabb tényezője, elősegítője *a kocsikihasználás.* Minél jobb a kocsikihasználás, annál kisebb az önköltség, mert hisz jó kocsikihasználás mellett az elfuvarozott áru — a hasznos súly — növekszik, míg a teherkocsi önsúlya — a holt súly változatlan marad.

Jelenleg kétféle kocsikihasználást különböztetünk meg:

statikus és dinamikus kocsikihasználást.

Mit jelent az egyik és mit a másik, továbbá *miként segítheti elő az egyiket és a másikat az állomás?* Erről szeretnék szólni.

Statikus kocsikihasználás: a teherkocsiba berakott áru súlya. Minél nagyobb mennyiségű áru kerül berakásra egy teherkocsiba, annál jobb a kocsikihasználás. Egy adott teherkocsi statikus kihasználása akkor maximális, ha a berakott áru súlya megegyezik a teherkocsi terhelési határával.

Az elért kocsikihasználás átlagát úgy számítjuk ki, hogy *az elszállított árumennyiség súlyát elosztjuk a felhasznált teherkocsik mennyiségével.*

Dinamikus kocsikihasználás: az egy kilométerre eső elfuvarozott áru súlya. Ez annál jobb, minél nagyobb súly elfuvarozása esik egy fuvarozási kilométerre.

Az elért dinamikus kocsikihasználás átlagát úgy kapjuk meg, hogy *az elfuvarozott árumennyiség által megtett útvonal kilométertávolságát elosztjuk a felhasznált kocsik által megtett, kilométerekben kifejezett út hosszával.* (Árutonnakm: kocsikm.)

Dinamikus kocsikihasználás szempontjából az a cél, hogy *a nagyobb raksúlyú kocsikat* teljes kihasználással minél nagyobb távolságra rendelt küldeményekhez bocsássuk rendelkezésre.

A kétféle kocsikihasználás ismerete után most már csak arra van szüksége az állomásnak, hogy az illetékes dolgozói tudják azt is, miként segíthetik elő az egyik és miként a másik kocsikihasználást.

Mindkét kocsikihasználás biztosításának

leghatékonyabb módja a helyes kocsikiválasztás.

Mindazoknak a külszolgálati dolgozóknak, akik a kocsiknak a különféle rakodóhelyekre történő beállításával és a kocsik megrakásával, illetve azok ellenőrzésével foglalkoznak, tudniok kell arról, hogy az egyes rakodóhelyeken milyen árut hova raknak be és mennyi a berakandó áru súlya. Ennek megfelelően kell a kocsikat kiválasztani, sőt, a helyes beállítás biztosítása céljából lebárázni. A bárázásnak az a célja, hogy a minden szempontból helyesen kiválasztott kocsi a kívánt rakodóhelyre legyen beállítva.

A kocsikiválasztásnál tehát figyelembe kell venni:

1. Milyen áru, milyen mennyiségben kerül berakásra?

Az áru minőségétől függően kell a kocsikat mind raksúly (terhelési határ), mind a térfogat szerint kiválasztani.

2. A rendeltetési állomást és a fuvarozási útvonal tengelynyomását.

Ennek megfelelően kell a megfelelő raksúlyú (terhelési határú) kocsikat kiválasztani. Gyenge felépítményű. tehát kis tengelynyomású vonalra kis raksúlyú, megfelelő tengelynyomású vonalra nagy raksúlyú (terhelési határú) kocsikat kell rendelkezésre bocsátani. Ha mégis előfordul, hogy gyenge tengelynyomású vonalra nagyobb raksúlyú kocsikat kell rendelkezésre bocsátani, akkor arra kell törekedni, hogy ezek a kocsik minél kisebb önsúlyúak legyenek, mert így mégis fokozható a kocsikihasználás.

3. A fuvarozási útvonal távolságát.

A nagyobb raksúlyú (terhelési határú) kocsikat nagyobb távolságú fuvarozáshoz, vagyis minél messzebb fekvő rendeltetési állomásra kell megrakatni, természetesen maximális, illetve minél nagyobb statikus kihasználással. Ez a legfőbb biztosítéka a dinamikus kocsikihasználásnak.

Mind a statikus, mind a dinamikus kocsikihasználás szempontjából helytelen rakodás egy példáját az alábbiakban mutatom be:

Egy szénrakodó állomáson a rakodási nap végén már csak 2 kocsi várt megrakásra. Az előző kocsik megrakása rendben megtörtént. Rendelkezésre áll 1 db 29 tonna terhelési határú. 10 tonna önsúlyú és 1 db 19 tonna terhelési határú, 7 tonna önsúlyú teherkocsi. Az egyik kocsit 100 km távolságra 12 tonna tengelynyomás alapján, a másik kocsit 300 km távolságra 16 tonna tengelynyomás figyelembevételével kellett megrakni.

A rakodás helytelenül történt. mert a 29 tonnás kocsit rakták meg a 100 km-re és a 19 tonnás kocsit a 300 km távolságra fekvő rendeltetési állomásra.

Miért volt ez a kocsikiválasztás és megrakás helytelen?

Nézzük meg, miként alakult a statikus és a dinamikus kocsikihasználás? Statikus kocsikihasználás a 29 tonnás kocsinál 14 tonna, a 19 tonnás kocsinál 19 tonna. E két fuvarozás alapján a statikus kocsikihasználás eredménye: 16,5 tonna. Dinamikus kihasználás 1400 + 5700, összesen 7100:400, vagyis 17,75 to.

Ha a két kocsit fordítva használják fel, akkor a 29 tonnás kocsi statikus kihasználása 24, a 19 tonnásé pedig 17 tonna, az átlag 20.5 to. A dinamikus kocsikihasználás átlaga: 1700 + 7200, összesen 8900:400, vagyis 22,5 tonna.

Tehát a helyes rakodás mellett a statikus kocsikihasználás átlaga 4, a dinamikusé pedig 4,75 tonnával lett volna több.

dr. Gazdag József

Hogyan segíti a vasút munkáját a Vasúti Tudományos Kutatóintézet

Beszélgetés Szentgyörgyi Károly igazgatóval

A napokban felkerestük *Szentgyörgyi Károly* elvtársat, a Vasúti Tudományos Kutatóintézet igazgatóját, hogy tájékoztatást kérjünk a soron következő megoldandó feladatokról.

— *Intézetünk az elmúlt évben hetven feladattal foglalkozott, ötvenhat téma, illetve részfeladat kidolgozását fejeztük be, huszonöttel többet, mint az előző évben* — mondotta Szentgyörgyi Károly. — *Ez a kedvező eredmény annak tulajdonítható, hogy a terv összeállításánál körültekintőbben jártunk el.*

— Kutatási tervünk összeállításánál fokozottabban törekedtünk arra, hogy munkánkat ne különálló egyes feladatok, hanem olyan logikusan összefüggő témacsoportok kidolgozására irányítsuk, amelyek a vasút, illetve a közlekedés legfontosabb problémáinak megoldásához nyújtanak segítséget. Ebben a törekvéseinkben felettes szerveinktől hathatós támogatást kaptunk. Segítette munkánk eredményesebbé tételét helyi pártalapszervezetünk aktív támogatása is. Ennek tulajdonítható, hogy az 1961-re előirányzott kutatómunkát sikeresen befejeztük. Sőt, a terven felül vállalt feladatokkal túlteljesítettük. Csupán példaként említek meg néhányat az elkészült feladatok közül:

— *A Diesel-mozdonyok témaköréből elkészítettük a hajtómotorok és segédberendezések, a különféle erőátvitelek főbb jellemzőinek vizsgálatára vonatkozó tanulmányokat, amelyek a mozdonyok szerkezet kialakításához és alkalmazási területük meghatározásához nyújtanak alapot.* A különböző villamos vontató járművek műszaki gazdasági vizsgálatai, valamint a hazai villamosvontatás fejlesztésének irányelvei is jelentős segítséget nyújtanak a korszerű mozdonytípus kialakításához és a villamosítás további kiterjesztéséhez.

A hegesztett hézagnélküli, íves vágányok kitevő erőinek és ágyazati ellenállásainak vizsgálata arra szolgált alapot, hogy az ívekben is megvalósíthassuk a hézagnélküli vágányt. A korszerű vasúti forgalom lebonyolítása továbbfejlesztése érdekében kidolgoztuk a Székesfehérvár—Celldömölk vonal utasáramlatának vizsgálatát s elkészítettük az állomási technológiai folyamatok kidolgozását.

— A rakodási munkák komplex gépesítése feladatköréből kidolgoztuk a cukorrépa rakodás gépesítésére vonatkozó tanulmányt, amelyben javaslatot tettünk a gépesítés célszerű megoldására.

— *Milyen feladatok állnak az intézet előtt 1962-ben?*

— Az idén tovább folytatjuk a korábbi években megkezdett munkát. Kutatási tervünkben a dieselesítés legfontosabb kérdései mellett, vasbetonaljak korszerűsítése, a hézagmentes pályán végzendő kísrletek folytatása, a vasúti alépítmény szerkezeti kialakítása. az ultrahangos és izotópos vizsgálatok kiterjesztése. újabb távközlő- és biztosítóberendezési feladatok szerepelnek. Ebben az évben első ízben foglalkozunk behatóan a járműjavítás fejlesztésének kérdésével.

— *Egyik legfontosabb feladatunk a vasúti üzem-gazdaság területén a teherforgalomnak központi pályaudvari rendszerben való megszervezéséhez az elvi alapok megteremtése, a pályaudvarok specializálásának problémái.* Emellett tovább folytatjuk a kisforgalmú vonalak gazdaságossági vizsgálatait, a díjszabások korszerűsítésére irányuló munkát, az önköltségszámítási módszerek tökéletesítését. Foglalkozunk a személyszállítás koordinációjának vizsgálatával, az autóbuszközlekedéssel való kooperáció kérdésével.

Szentgyörgyi Károly igazgató nyilatkozatából is látható, hogy a Vasúti Tudományos Kutatóintézet eredményei feltétlen előbbre viszik a vasút fejlesztésének ügyét.

Halácsi Dezső

Légsűrítéses ütköző-szétszerelő készülék

A vasúti kocsik *ütközőinek* szétszerelése a *sumperki C. S. D. javítóműhelyben* egy állványra erősített két darab függőlegesen elhelyezett hosszú csavar segítségével történt. Az állványba helyezett ütközőt egy betét és a két csavaranya meghúzásával összenyomják, és az ütköző csavaron az anyát meglazították. A két anya lazítása következtében az állványba elhelyezett ütközőt csak így tudták szétszerelni. Természetesen ez a munkafolyamat hosszantartó és megerőltető volt.

A sumperki C. S. D. javítóműhely újító kollektívája indítványozott egy *légsűrítéses ütköző szétszerelőt*, amelyen valamennyi vasúti kocsi ütköző fajták szerelését és szétszerelését el lehet végezni.

Ez erős vaskeret, amelyre fékhengert szereltek. Az ütközőt aláhelyezik a henger alá, a fékhenger segítségével leszorítják, és ezzel megkönnyebbül az egész szerelési. illetve szétszerelési folyamat. Ezzel kikuszöbölték a megerőltető nehéz munkát. és egy ütköző szétszerelésénél *18,5 perc időmegtakarítást értek el.*

Az Utasellátó ÜV vezetői az év elején ifjúsági üzemet létesítettek a Déli pályaudvaron. A 34-es üzem éttermében, a söntésben és a konyhában olyan fiatalok váltották fel az idősebb pincéreket csaposokat és szakácsokat, akik egy-két évvel ezelőtt még kezdők voltak a szakmában. Az ifjúsági étterem február 8-a óta üzemel. Azóta több mint három hónap telt el és a fiatalok, akiket a budapesti személypályaudvarok melegkonyhás éttermeiből válogattak össze néhány apróbb hibától eltekintve jól megállják a helyüket.





Első kép:

Aszódi László fiatal szakács gyorsan és ízletesen készítette el Sárosi Árpád felszolgáló rendelésére a bécsi szeletet és külön egy adag sonkat.

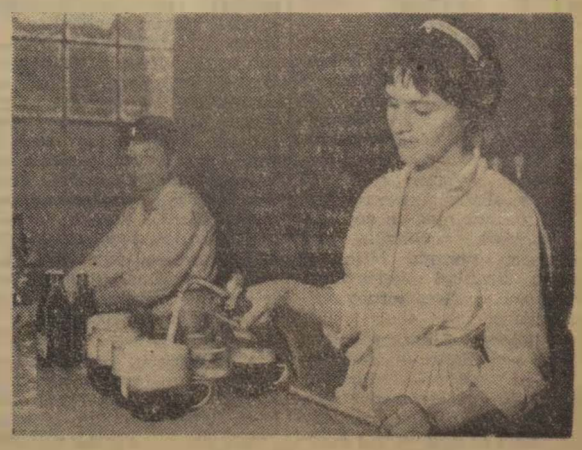
Második kép:

Fizetek „főúr"! — hívták asztalokhoz a fizetőt a vendégek. S a „főúr" André Balázs eleget téve a vendégek kívánságának, udvariasan benyújtja a számlát. Vele szemben Nagy Adrien felszolgáló áll.

Harmadik kép:

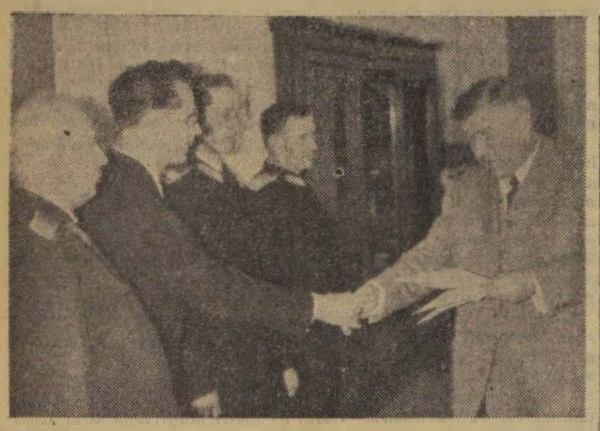
A söntés pultja mögött két csinos fiatalasszony, Iván Elemérné és Kisspál Beláné szolgálja ki a vendégeket.

(Hemző Károly képriportja)



Négy éber vasutas helytállása

Megjutalmazták a bicskei balesetelhárítás résztvevőit



Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter megjutalmazza a bicskei baleset elhárítóit.
(Németh Gyula felv.)

Négy vasutas áll egymás mellett feszes vigyázzállásban Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter Dob utcai hivatalában.

— Önök *most azért vannak itt, mert azok közé a vasutasok közé tartoznak, akik éber szolgálatukkal emberek életét és milliós népgazdasági vagyont mentettek meg. Helytállásukért jutalomban részesítem önöket és példaképül állítom valamennyi vasutas elé.* — E szavak kíséretében a miniszter *Schvind János* váltókezelőt 2000, *Csapó Zoltán* főmérnököt, *Kőpataki Mártont*, a villamosmozdony vezetőt és *Földi Lőrinc* gépkezelőt 500—500 Ft pénzjutalomban részesítette.

Hogy is történt a balesetelhárítás? Mivel érdemelte ki a négy vasutas a miniszter elismerését?

Május 9-én az 1302-es gyorsvonat a 40 024 sz. villamosmozdonnyal, 40 tengellyel, 404 tonna terheléssel menetrend szerint közlekedett. A gépen a mozdonyvezetőn és kezelőn kívül helyet foglalt még Csapó Zoltán főmérnök, a budapesti igazgatóság vontatási osztályának villamos csoportvezetője és Veres Pál felügyelő, a budapesti igazgatóság VBO-nak balesetvizsgálója.

A mozdony vezetését a Kelenföldi-pályaudvarról történt kihaladás után Csapó Zoltán főmérnök vette át, aki azt a rendkívüli esemény bekövetkezéséig folyamatosan vezette. A mozdonyvezető a főmérnök mellett tartózkodott és a gépkezelővel, valamint az ellenőrzést végző balesetvizsgálóval együtt tevőlegesen részt vett a figyelőszolgálatban.

A idő derült, csendes volt. A gyors rendesen közeledett *Bicskéhez*. Az állomás bejárati jelzőjének előjelzője *„szabad jelzés várható"* jelzési képet mutatott, így a csökkentett sebesség nem volt indokolt. Az 1302-es továbbra is 75 km/órás sebességgel közeledett a szabad állású bejárati jelzőhöz. Mintegy 100 méterre hagyták maguk mögött az ívben lévő jelzőt, amikor szinte egyszerre vették észre, hogy előttük egy egyenruhás vasutas kézijelző körbeforgatásával *„Megállj!"* jelzéseket ad. A főmérnök azonnal lekapcsolt és gyorsféket alkalmazott. A befékezett szerelvény megállása közben már a vezérállásból is jól lehetett látni, hogy *Bicske* állomás *Budapest* felőli kezdőpontjánál, a pályaszintben keresztező útátjárón egy MÁVAUT-busz áll, keresztben a vonat vágányútjában. Az időben befékezett szerelvényt a busz előtt 50 méterre sikerült megállítani.

Ezt tudtuk meg a gép szemelyzetétől. Nézzük meg azonban, hogyan látta az esetet *Schvind János* munkamester, a II-es torony váltókezelője.

— *Reggel 7 órakor vettem át a szolgálatot* — mondotta a félszegen. — *Tizenkét váltó és egy sorompó tartozik a II-es őrhelyhez. Alig végeztem el a szükséges ellenőrzést, értesítést kaptam, hogy az 1302-es gyors rendesen érkezik. Mivel a vonat szabad utat kapott, még egyszer ellenőriztem a váltót, majd leengedtem a sorompót és elfoglaltam helyemet az ablaknál.*

Amint ott állítam, hirtelen nagy reccsenés hallatszott a sorompó felől. Oda kaptam a tekintetem és meglepődve láttam, hogy az Alcsut felől jövő személyautóbusz áttörte a sorompót és tehetetlenül megállt a sineken.

Hogy mi történt ezután?

Schvind János tudta mi a teendője. Lerohant az őrhelyről és minden erejét összeszedve szaladt a vonat elé. Közben az utasok és a sofőr kiugráltak a buszból. A rohanó váltókezelő pedig amint megpillantotta a vonatot, megállt és vörös zászlójával adta a megállj jelzéseket . . .

Eddig a történet.

Úgy hiszem, a leírtakhoz nem szükséges külön kommentárt írni. *Schvind János*, a múlt évben *Kiváló vasutas* jelvénnyel kitüntetett váltókezelő és az 1302-es gyorsvonatot továbbító villamosmozdony személyzete példás helytállásáért megérdemelte a közlekedés- és postaügyi miniszter elismerését.

— vi —

Munkavédelmi órjárat

A tolatásvezetők felelősségéről

EGY BALESET TANULSÁGAI

Igazgatóságunk területén elég gyakori az olyan baleset, amely a tolatásvezetők felelőtlenségéből fakad. Nem egyszer eltávoznak a tolatás színhelyéről, a tolatás vezető nélkül folyik. A vezető nélkül maradt dolgozók munkájukat nem egyszer utasítás ellenesen végzik, a kapkodás sem ritka, s ez végső fokon balesethez vezet.

E cikkben szeretném kihangsúlyozni a tolatásvezetők felelősségét, példával is rámutatni, hogy milyen következményekkel jár, ha a tolatást a jelenléte nélkül kénytelenek végezni a beosztott dolgozók.

Bélapátfalva állomáson *Godó József* vonatkfékező kocsiösszeakasztás közben csonkulásos üzemi balesetet szenvedett: jobb lábfejét amputálni kellett.

A baleset előzményei és körülményei röviden a következők:

Bélapátfalván a tartalék szolgálatot *Eger* állomás vonatkísérő szakasza *Bögös János* vonatvezető vezetésével *Eger* fűtőház mozdonyszemélyzetével látta el. A mozdonyvezető *Fekete Sándor* volt, a vonatkísérő csapat 1+3 főből állt.

Az állomáson végzett tolatás alkalmával a 9283/II. sz. vonat nagy részét az V. számú vágányra tették. A vágány *Monosbél* felőli végén 2 darab „S" kocsi állott. A balesetet közvetlenül megelőzően a tartalék mozdonnyal a cementgyárból három kocsit hoztak ki (1 kalauzkocsit és 2 kéttengelyes tartánykocsit). Ezzel az állomásban való megállás után át kellett állni az V. sz. vágányra. A tolatás végrehajtásához Godó József egyedül ment ki, s menetközben az V. sz. vágányon álló „S" kocsikkal szemben levő területen lelépett a kalauz kocsiról, s a kocsikhoz menve, várta a betolást s ehhez megfelelő jelzéseket adott a kézi jelzőlámpájával.

A mozdony a szokottnál nagyobb sebességgel közeledett az álló „S" kocsik felé. Godó a „lassan" jelzést a sebesség mérséklésére későn adta. Annak ellenére, hogy a jelzésre a betoló mozdony a sebességet nem csökkentette, Godó az utolsó pillanatban mégis belépett a vágánymezőbe. A kocsik összeakasztása — mint várható volt — nem sikerült. A kocsi Godót ellökte, jobb lábfeje a sínre került, s azon a tartánykocsi kereke átgördült.

Hogy a sérült egyedül végezte a tolatást, mi sem bizonyítja jobban, minthogy a vizsgálat során megállapítást nyert, hogy a balesetet a váltóőr vette észre, aki mintegy 100 méterről először érkezett a baleset színhelyére, mások csak hosszabb idő múltán, a forgalmi iroda felől kerültek oda.

Ha a tolatásvezető a forgalmi utasítás rendelkezése szerint vezette volna a tolatást, a baleset elkerülhető lett volna. Egyrészt azért, mert a rendkívüli sötétben a betolást szabályozhatta volna, s ha a mozdonyvezető az adott jelzést nem vette figyelembe, a dolgozót figyelmeztethette volna, hogy ne lépjen a kocsik közé. A felelőtlenség ténye bizonyított.

Feltétlen meg kell érteniük a tolatásvezetőknek, hogy a munkájuk hivatás, a rájuk bízott emberek élete, testi épsége nagyrészt az ő hozzáállásuktól függ. Az utasítások maradéktalan betartását elsődlegesen maguktól és a felelősségből adódóan a dolgozóktól is minden körülmények között követeljék meg.

Felelőtlenül kapunk olyan válaszokat ilyen esetekben, hogy nem menne a vasút, ha mindent utasításszerűen végeznének. Ez a megállapítás azoktól az emberektől ered, akik nem gondolnak arra, hogy a társadalmunk építése ugyan megkívánja a munkateljesítményt, de egy pillanatig sem a felelőtlen, kapkodó és a munkabiztonság feltételeit nem biztosító vezetők munkáját.

Utrata Tibor Miskolc

Még egyszer a túlzott gyógyszerfogyasztásról

Dr. Goreczky László kandidátus-főorvosnak érdeklődésére számottartó írása jelent meg a mértéktelen gyógyszerfogyasztás káros hatásáról. A közleményhez, mint a péceli MÁV Továbbkezelő Kórház vezető főorvosa, szeretnék hozzászólni.

Ezt a kérdést annyira fontosnak tartom, hogy nem elég a gyógyszerfogyasztás káros hatására figyelmeztetni a vasutasokat, hanem tenni is kell az ügy érdekében.

A gyógyszerek, főleg a fájdalomcsillapítók és serkentő hatású gyógyszerek óriási mennyiségének előállítását népi államunk gyógyszergyárai — számolva az ilyen beteges fogyasztás emelkedésével — *többtermeléssel igyekeznek a fogyasztókat zökkenés nélkül kielégíteni.* Ezzel kapcsolatban fel kell hívni a figyelmet, hogy a vasutas dolgozók szomszédjaiknak és más nem vasutasoknak ne írassanak fel gyógyszereket. *Fel kell világosítani a vasutasokat, hogy ezzel*

önmagukat rövidítik meg, mert ezt az ajándékgyógyszert a dolgozók a Vasutasok Szakszervezetének erre a célra fordítandó összegből tulajdonítják el.

Erre az ajándékozásra *nincs is szükség*, mert rendszerünkben a közegészség védelme oly magas fokú, hogy az összes társadalmi osztályok dolgozói, nyugdíjasai a kormány jóvoltából a legmesszebbmenő orvosi, gyógyszer- és egészségvédelmi segítségben részesülnek.

Az orvosnak minden egyes gyógyszer rendelésénél és adagolásánál nemcsak egyénileg és a beteg testsúlyához viszonyítva kell elbírálni az állapotát, hanem mérlegelni kell a betegség veszélyességét, megfigyelni annak kimenetelét akkor, ha a beteg nem kap gyógyszert, vagy ha erős hatású, esetleg mellektüneteket előidéző gyógyszerben részesül. A közismert *Ultraseptyl-Triaseptyl* tablettákból például nem elég naponta egy-két szemet bevenni, mint ahogy ezt megfázásnál gyakran teszik. Hogy a kívánt hatás bekövetkezzék, naponta 8, de inkább 12 tabletta szükséges. *E nagy adagban legfeljebb 3—4 napig szabad kellő orvosi mérlegelés után károsodás nélkül szedni.* Ennek szedése *az emésztésre nagyon káros.* Kisebb átmeneti hurutos bajt az ellenálló szervezet úgy is kiküszöböli, míg az Ultraseptyllel telített szervezetnél a szer hatásának kiküszöbölésére kell a hosszabb idő.

A közismert penicillin-kenőcsöt és az ugyancsak feloldott állapotban külsőleg használatos penicillin-tabletta gyártását kormányzatunk kénytelen volt beszüntetni, mert az előbbit *jelentéktelen bőrsebzéseknél*, az utóbbit pedig — minden orvosi utasítás nélkül — *szájöblögetésre* használták a mértéktelen gyógyszerfogyasztók. *A penicillin kis adagja, akár a bőrről felszívódva, akár mint oldott állapotban szájvíznek használva a szervezetet úgy befolyásolja, hogy*

a később adott penicillininjekció komoly megbetegedéseknél hatástalan marad.

Amikor a körzeti kezelőorvos *Kalmopyrint*, vagy *Istopirint* rendel, szinte sértésnek veszik, miért nem az erősebb hatású *Karilt, Antineuralgikát*, vagy éppen *kombinált port* ír fel a kezelőorvos. Ez utóbbinak huzamosabb szedésénél mutatkozó káros hatására *Goreczky dr.* szintén rámutatott.

Így vagyunk a vérnyomással is. Igen sok a szervezetet károsító, erős hatású, különösen külföldi gyógyszereket szednek huzamosabb ideig *a magasabb vérnyomásban szenvedők, rendszeres orvosi ellenőrzés nélkül, egymás ajánlatára.*

Nem jó dolog ez. A mértéktelen gyógyszerfogyasztás káros a szervezetre.

Dr. Farkas László

Az új büntető törvénykönyv közlekedési rendelkezései

I.

Az *országgyűlés* megalkotta az 1961. évi V. törvényt, a *Magyar Népköztársaság Büntető Törvénykönyvét.* A törvény tömör, mégis világos, szabatos szövegezésű, ezért a jogban nem jártas emberek is könnyen megérthetik, elsajátíthatják. A törvényt elfogadva mindenki előtt világos, hogy melyek azok az érdekek, amelyeket a büntetőjog eszközeivel is véd a törvény. Ilyenek például a balesetek hatékony megakadályozása, a bűncselekmények vagy mulasztások következményei stb.

Nézzük először a *„Foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés"* bűntettének új törvényi szabályozását.

A BTK 258. §-a értelmében: „Aki foglalkozása szabályainak megszegésével egy vagy több ember életét, testi épségét vagy egészségét gondatlanul közvetlen veszélynek teszi ki, három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

a) hat hónaptól öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűntett súlyos testi sértést okozott;

b) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűntett halált okozott. *„Ha pedig az elkövető a közvetlen veszélyt szándékosan idézte elő, akkor 12 évig terjedő szabadságvesztéssel büntetthető."* E bűncselekmény fennforgása tehát akkor állapítható meg, ha az elkövető foglalkozási szabályt szegett meg, ebből akár szándékosan, akár gondatlanul mások életére, testi épségére, egészségére közvetlen veszély keletkezett.

Közvetlen veszély pedig akkor forog fenn, ha a károsodás bármely pillanatban való bekövetkezésére kell számítani. A közvetlen veszélyes helyzet tehát időrendben mindig megelőzi (ha gyakran csupán pillanatokkal is) a balesetet. Ha tehát például a nyitva felejtett sorompón áthaladó szekeret nem is üti el a vonat azért, mert a mozdonyszemélyzetnek sikerült a szerelvényt idejében megállítani — azért a közvetlen veszély helyzete fennforog. Ha azután megtörtént a karambol és ebből sérülés vagy halál következett be, akkor természetesen ezt már mint súlyosabb büntetését maga után vonó cselekményt kell tárgyalni.

Itt említjük meg azt is, hogy az életet, testi épséget, egészséget fenyegető közvetlen veszélynek az elkövető személyén kívül álló egy vagy több ember vonatkozásában kell fennforognia. Ha tehát a foglalkozási szabály megszegése, elhanyagolása folytán valaki saját magát sodorta közvetlen veszélybe — akkor veszélyeztetés bűntette a saját terhére nem állapítható meg.

A bűnösség kérdése

A törvény a veszélyeztetés büntettének kimondásánál megköveteli azt is, hogy a tettes a közvetlen veszélyt szándékosan vagy gondatlanul idézze elő. Ez a bűnösség kérdése, mert a szándék és a gondatlanság a bűnösség két alakzata. Ha sem szándék, sem gondatlanság nem játszott közre, akkor bűncselekmény nem forog fenn. Hogy mi a szándék és mi a gondatlanság, ezt a törvény teljes pontossággal határozza meg. A BTK 16. §-a szerint: *„Szándékosan követi el a bűntettet, aki magatartásának következményeit kívánva, vagy e következményekbe belenyugodva hajtja végre cselekményét."* A gondatlanság fogalmát pedig így határozza meg a BTK 17. §-a: *„Gondatlanul követi el a bűntettet, aki előre látja magatartása következményeit, de könnyelműen bízik azok elmaradásában, úgyszintén az is, aki e következmények lehetőségét azért nem látja előre, mert a tőle elvárható figyelmet vagy körültekintést elmulasztotta".* E világos megfogalmazáshoz semmit sem kell hozzáfűzni.

Nemcsak a közvetlen veszélyt, mint a cselekmény okozatát lehet szándékosan vagy gondatlanul előidézni, hanem a foglalkozás szabályainak megszegése is lehet szándékos és gondatlan. Ahhoz azonban, hogy valakit veszélyeztetés büntette miatt büntetőjogi felelősségre lehessen vonni, az szükséges, hogy a szándékot vagy gondatlanságot a közvetlen veszély tekintetében lehessen bizonyítani.

Az új BTK-nak az említett 258. §-a alapján egységes elbírálás alá kerül a veszélyeztetés büntette akárki volt is annak elkövetője. Korábbi jogszabályaink szerint ugyanis más rendelkezések érvényesültek a gépjárművezetők és mások a vasúti alkalmazottak hibájából bekövetkezett baleseteknél. Utóbbi esetben a a törvényes büntetési tétel is magasabb volt. Az ítélkezési gyakorlatban is nehézségeket okozott ez. A kettősséget az új BTK megszüntette, hiszen a közúti és a vasúti közlekedés technikai fejlődése, fejlesztése, üzemelése számos hasonlóságot mutat. Helyes tehát, hogy mindkét ágazatban a balesetek előidézői elvileg egységes jogkövetkezményekben részesüljenek.

Közlekedést veszélyeztető cselekmények

Uj büntető törvényünk a veszélyeztetés büntette mellett a közlekedés biztonságának érdekeit külön rendelkezésekkel védi. A BTK 192. és 193. §-ai kiemelve az egyéb buntettek közül a közlekedés egészét veszélyeztető cselekményeket, egy egységes büntetőjogi szabályozást ad. A 192. §. a közúti közlekedés biztonságára vonatkozik, míg a 193. §. az alábbiakat mondja: *„Aki a vasúti, légi vagy vízi közlekedés biztonságát üzemi berendezés vagy jármű megrongálásával, a közlekedési útvonalon akadály elhelyezésével, megtévesztő jelzéssel vagy más hasonló módon veszélyezteti, két évtől 8 évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő. A büntetés 5 évtől 15 évig terjedő szabadságvesztés, ha a büntett különösen nagy kárt okozott.*

Aki a büntettet gondatlanul követi el, 6 hónaptól 5 évig, különösen nagy kár okozása esetén 2 évtől 8 évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő". Amint ez a szöveg mutatja, a törvény általában a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető gyakori és legsúlyosabb okozattal fenyegető eseteket külön felsorolja. Ugyanakkor azonban más veszélyeztető cselekményt is büntetni rendel, amely nem vonható ugyan az üzemi berendezés, jármű rongálása, akadály elhelyezése vagy megtévesztő jelzés fogalma alá, de alkalmas arra, hogy a közlekedés biztonságára veszélyt jelentsen.

Az üzemi berendezés fogalmának a büntető törvényben való közelebbi meghatározására nem volt szükség, azok tüzetes felsorolására egyébként sincs lehetőség. Ide tartozik minden olyan berendezés akár emberi erővel, mechanikailag, elektromos úton stb. működik, akár mint üzemi építmény (pl. vágányok) teljesíti feladatát — amely a vasúti, vízi, légi közlekedés biztonságos lebonyolításának célját szolgálja.

A törvényben említett „megrongálás" szót a köznapi értelemben kell venni, általában a tárgynak, berendezésnek állagsérelmét jelenti, amely miatt lehetetlenné válik, vagy akadályba ütközik annak rendeltetésszerű használata. Hangsúlyozottan ki kell azonban emelni azt, hogy a megrongáláson kívül a veszély fennforgása is szükséges ahhoz, hogy a büntett fennforgása megállapítható legyen, enélkül csupán a BTK 302. §-ban felvett és enyhébben büntetendő rongálódás bűntette forog fenn. Viszont a megrongálással egy tekintet alá esik az is, ha a berendezést eltávolítják.

(Folytatjuk)

Jól sikerült az új menetrend premierje

Sturovóban új közös csehszlovák—magyar határállomást — Gyékényesen új vasúti hidat adtak át a nemzetközi forgalomnak



A Keleti-pályaudvar tájékoztató táblájára először kerül fel a belgrád—budapest—moszkvai gyors táblája



Még néhány perc és a forgalmi szolgálattevő magasba emeli indító tárcsáját és engedélyt ad a moszkvai gyors indulására

Május 27-én 0 órától életbe lépett a MÁV új menetrendje. Az új menetrend premierje a sok változás ellenére is nagyszerűen sikerült.

A sikeres átállásért elsősorban a forgalmi szakembereket illeti dicséret. Az elmúlt évek tapasztalatait figyelembe véve, körültekintően, aprólékosan, megfontoltan, s hadd tegyük hozzá, idejében hozzáláttak az új menetrend összeállításához. A belföldi forgalomnál nagyon helyesen figyelembe vették a szakszervezetek, a tanácsok és az üzemek vezetőinek javaslatait.

S amikor már a végleges tervezet elkészült a pályaudvarokon, a szolgálati helyeken is megkezdődött a felkészülés. A szolgálati menetrend, amely idejében eljutott az állomásokra, részletesen ismerteti a vonatok pontos menetrendjét, de az utasok tájékoztatását szolgáló új menetrend is — amelyből 140 000 példány készült —, idejében árusításra került.

A fővárosi személypályaudvarokon különösen nagy gonddal készültek fel a vál- [illegible] szerint ugyanis — részben az utazási sebesség növelése, részben pedig az új nyári nemzetközi menetrendhez való igazodás végett számos vonat nem áll meg minden állomáson. A Keleti-pályaudvarról induló vonatok közül például 96-nál történt menetrendi változás.

Mint érdekességet megemlítjük, hogy május 27-én



Az új menetrend kikerül a pavilonok kirakataiba

(MTI — Foto: Lajos György felvételei)

reggel a Keletiből első izben indult el a *belgrád—budapest—moszkvai* gyors, amelyet csak azok a belföldi utasok vehetnek igénybe, akik *Nyiregyházára*, vagy azon túlra utaznak. Ugyancsak első izben futott be a Keleti-pályaudvarra a *Wiener-Walzer* és a *Lillafüred* expressz.

Az új menetrend életbelépésével a határforgalomban is történt változás. *Sturovóban* a személyforgalom számára megnyílt a közös csehszlovák—magyar határállomás. Vasárnap a déli órákban szobi tartózkodás nélkül 424-es géppel és magyar személyzettel első izben futott be *Sturovóra* az *Orient—Balt-Expressz.*

A szerelvény befutása után bensőséges ünnepségre került sor. Sturovóban a csehszlovák közlekedésügyi minisztérium nevében *Frantisek Koumár*, a forgalmi osztály vezetője nyitotta meg a közös határállomást. Magyar részről *Császár László*, a 8. szakosztály helyettes vezetője mondott beszédet. Jelen volt az ünnepségen *Gróf József*, szakszervezetünk titkára is.

Az ünnepi beszédek elhangzása után a megnyitó résztvevői megtekintették azokat az épületeket és helyiségeket, amelyekben a csehszlovák és magyar vasutasok, valamint a határőrizeti és vámhatósági szervek dolgoznak, majd a csehszlovák vasutasok vendégül látták a magyar delegációt.

Gyékényesnél az új vasúti hidat már május 26-án, szombaton délben átadták a forgalomnak. Az új híddal az országhatárnak ezen a pontján ismét létrejött a kapcsolat hazánk és *Ju-*[illegible] között. (A régi hidat még a második világháború alatt a németek robbantották fel.)

A hídavatásra, illetve a *Gyékényesen* és *Koprivnicán* át Jugoszláviával létesült új határforgalom megnyitó ünnepségére 18 tagú jugoszláv vasutas-küldöttség, élükön *Franyo Coljakkal*, a zágrábi igazgatóság vezetőjével érkezett *Gyékényesre*. A vendégeket *Berke Béla*, a 8. szakosztály helyettes vezetője és *Tóth János*, a pécsi igazgatóság vezetője, valamint *Gyékényes* állomás vezetői fogadták. Az első menetrend szerint közlekedő nemzetközi gyorsvonat vasárnap a kora délutáni órákban haladt át az új hídon. (vf)

Színes képek egy pályaudvar életéből

A LÁTSZAT NÉHA CSAL

Éjfél van. Csendesedik a pályaudvar. Csak itt-ott járkál egy-egy utas, vagy legtöbbször olyan valaki, aki — ki tudja miért — a pályaudvaron akar meghúzódni.

A nagyváros éjjel-nappali élete, forgalma, megannyi ember, éberségre kell intsen kapust és fokozottan a közbiztonság őrét, a rendőrt.

Együtt járják a várótermeket... Kérjük a menetjegyet felmutatni! — hangzik a padok között a felszólítás.

Csak az maradhat a váróteremben, akinek érvényes menetjegye van. Igy is sokan maradnak.

Aztán csend lesz.

Egyszercsak... Motoszkálás, suttogás hallik: Eltűnt a pénztárcám! Jaj nincs meg! Most volt itt a kötőm zsebében! — kárál egy kendős asszony. Mint egy megzavart hangyaboly mocorognak az emberek. Az idegesség terjed, mint a tűz. A károsult sopánkodik. Megint rendőr kerül elő. Sorba jár a padok között.

A károsult közelében egy féllábú ember szundikál. Mellette a hideg kövön egy piszkosfehér kiskutya alussza az igazak álmát.

A rendőr gyanakodva nézegeti a féllábút.

O mozgott a legtovább! O járt-kelt az asszony körül! — mondogatják és mutogatnak rá az utasok. A rendőr böködni kezdi a vállát. Amaz pislog. A felszólításra bogozni kezd egy ormótlan hátizsákot. Igazolványok kerülnek elő. Menetjegye nincs. A rendőr int a kezével, hogy kövesse. A hátizsák a vállra kerül és görcsös botjára támaszkodva, máris menne.

Közben a kiskutya is feltápászkodik. Szőre kuszált. Tekintete riadt, könyörgő: Mit akartok tőlünk? — néz vádlóan a körülállókra. Aztán a gazdára fordítja hűséges kutyaszemét és nézi, mint királyt az udvaronc.

Elindulnak. Elöl a féllábú ember, hátul a kutya, lecsüngő fejjel, szomorúan.

— Ott a pénztárca! — kiáltja el magát egy fiatal leány. Valóban ott a pénztárca a pad alatt, benne a forintokkal, hiánytalanul. A kutya feküdt rajta. Ugy lehetett — mondogatják az emberek —, hogy a pad alá esett erszényt, hálából, talán a bőrszag miatt — ki tudja? — megőrzés céljából hurcolta maga alá az állat.

A rendőr a féllábu vállát veregette, az meg sok gyengédséggel a horpadthasú kutyát.

Aztán megbékélve leültek tovább aludni.

A KIS CSAVARGÓ

„Figyelem! Figyelem! Egy 3—4 éves szőke kisfiú keresi szüleit. Átvehető a pénztárcsarnokban", — ismételgeti a pályaudvari hangszóró a szokatlan szöveget.

Valóban, a pénztárcsarnok sarkában, egy emberek képezte kör közepén áll egy kisfiúcska. Kék mackónadrágja a földig ér. Csikos trikója, talán a viszontagságos úton csúszott ki a nadrágból... Hajfürtjei kuszáltak. Orcáján és kezén lekvároskenyér nyomaival, elárvultnak látszik.

Fukarkodik a szóval, de nem azért, mert fél, hanem a szóismereteiből még nem futja a sok kérdésre. Mindenki simít egyet a göndör fürtjein.

Tibi, Jutka, Pityu — kerülnek elő az ilyen és olyan csokoládék. A gyerek majszol... Egyik kézből a másikba kerül. Egy bizonytalan korú asszony le nem veszi róla a szemét. Maga mellé húzza, majd ölbe fogja. A csokoládékat — melyek már nem férnek a gyermek kezében — az új mama vigyázza.

Egy pillantás, egy simitás, egy csokoládé és mennek tovább az emberek. Csak a dajkáló nő marad. De el sem mehet, mert a gyermek apró karjai ugy fonódnak nyakára, mint ház falára az inda.

Különös. Ahogy múlnak a negyed és fél órák, úgy növekszik a barátságuk! Csak én tudom, hogy milyen új a kapcsolatuk. Talán azért, hogy magyarázatot adjon, talán másért? — de előkotor a kézitáska mélyéből egy fényképet. Kisérteties a hasonlóság a kép és gyermek között.

— Tizenöt éve halt meg a kisfiam — mondja messze kalandozó tekintettel — és még jobban szorítja magához a talált gyermeket.

A hangszóró csak tovább bömböl: „Egy 3—4 éves szőke kisfiú keresi szüleit..." Távolról figyelem az asszonyt. Ugy tekinget jobbra, balra, mint amikor valaki lopott holmival akar észrevétlenül elsurranni.

Sok idő múlhatott el, amikor a főbejáraton át, csak úgy otthonosan, kötényben, fejkendővel a fején — megjelent egy másik asszony, inkább haragosan, mint aggódva. Borzasztó! A fél várost járom be utána — mondja — és kapja ki a megriadt új mama kezéből a gyereket. Mérgesen, nagyot rántva rajta úgy, hogy a csokoládék szanaszéjjel hullottak a csarnok kövezetén.

Egyet se szólt, csak vitte a gyereket. De a maszatos kis kezek mindent megköszönő búcsút integettek a jó néninek, amig csak el nem tűntek a forgatagban.

— gergely —

ÚJ KÖNYVEK

Dobi István: VALLOMÁS ÉS TÖRTÉNELEM I—II. (Kossuth).

Az 1956-os magyarországi ellenforradalom megrázó történelmi és emberi élményeinek hatása alatt kezdte meg emlékiratainak írását a Lenin-békedíjas Dobi István. Az emlékiratok a közelmúlt fél évszázadának érdekes és nagy jelentőségű dokumentumai.

Móra Ferenc: A DARU UTCÁTÓL A MÓRA FERENC UTCÁIG (Magvető).

Ez a posztthumusz-kötet Móra önéletrajzi írásainak gyűjteménye, egyike a Móra-életmű népszerű darabjainak. Sok fontos életrajzi adalékot tartalmaz, s érdekes korképet ad a századvégi alföldi kisváros, az ottani szegénynép életéről. De nem kevésbé érdekes a századeleji újságíró életének leírása sem.

Hogyan fejlesztjük a közlekedést?

IV.

A szállítóeszközök fejlesztése során is figyelembe kell venni az egységes közlekedési szemléletet, arra azonban ügyelni kell, hogy a ma érvényes arányok nem örökérvényűek, azokat bizonyos időszakokban felül kell vizsgálni.

Az energiafogyasztás és az önköltség csökkentése érdekében a vasúti vontatásnál fokozatosan meg kell szüntetni a gőzüzemet és helyette a villamos-, illetve Diesel-üzemet kell bevezetni. Ezzel el kell érni, hogy a vasút árutonnakilométer teljesítményeinek 70 százalékát villamos- és 30 százalékát Diesel-vontatással bonyolítsa le. Ennek megfelelően a teljes vonalhálózatnak mintegy 20 százalékát — 1700 km-t — villamosítani kell.

A villamosításra érett vonalakon bonyolódik le jelenleg is a forgalomnak mintegy 70 százaléka. A villamosmozdonyoknak alkalmasaknak kell lenniök 2500—3000 tonnás tehervonatok 50 km/óra, 600 tonnás személyvonatok, 100—120 km/óra sebességgel való vontatására. A fővonali Dieselmozdonyoknak mintegy 2000 tonnás teher és 500 tonnás személyvonatok, a középteljesítményű Diesel-mozdonyoknak pedig 600—1000 tonnás tehervonatok továbbitásának kell megfelelniük.

A vasúti teherkocsik beszerzésének és selejtezésének mértékét az adott időszakban lehetséges népgazdasági optimumra törekedve kell megállapítani. 30 tonna, vagy ennél nagyobb raksúlyú kocsikat kell beszerezni, mert ezeknél a legjobb az önsúly és a raksúly közötti arány.

A korszerűbb berendezés fejlettebb munkamódszert követel

Az európai vasutakkal összhangban tervbe kell venni a vasúti kocsik automatikus kapcsolószerkezettel való felszerelését. Egy ilyen szerkezet alkalmazásával — egyéb előnyei mellett — jelentősen megrövidül a kocsikiállítás, a vonatösszeállítás és egyéb állomási kocsimozgás ideje.

A személykocsik fejlesztését illetően az egyre növekvő kényelmi igények kielégítése a cél. Célkitűzéseink: négytengelyű, görgős ágyazású, gumi- és légpárnás rúgózású, gumihurkás átjárójú, önműködő kocsikapcsolású, fénycsővilágítású, légkondicionáló berendezéssel ellátott személykocsik alkalmazása.

A korszerű szállítási módszerek megvalósításának eddig felsorolt előfeltételei adják az alapot a közlekedési munkafolyamatok, a korszerű technológia fejlesztéséhez. Az új, korszerű berendezések fejlettebb munkamódszereket igényelnek azért, hogy minél jobban kiaknázható legyen az új technikai berendezésekben adott teljesítőképesség. Ilyen értelemben már volt szó a forgalommegosztás, a forgalom koordinálás átfogó szerepéről, ami lényegében eszköz annak a célnak az eléréséhez, ami a felmerülő szállítási ráfordítások népgazdasági szinten mért legkisebb összegre való leszorításában nyilvánul meg. Nem közömbös, hogy a szállítási feladatokat a közlekedés milyen áron, mekkora ráfordítással teljesíti.

Az új technológiai folyamatok között nagy jelentőségű a vonatpótló darabárus gépkocsi járatok közlekedtetése. E rendszer továbbfejlesztésére és kiterjesztésére még bő lehetőségeink vannak.

Hogyan növelhető az utazási sebesség

A technikai berendezések fejlesztésének egyik következménye az utazási sebesség növekedése. A menetsebességek felemelésének azonban nélkülönzhetetlen feltétele az eddig elhanyagolt állomási és vonali biztosítóberendezések gyorsütemű fejlesztése. A felemelt menetsebességek lehetővé teszik a személyforgalom lényeges megjavítását. Rá kell térni a kisebb egységekkel történő sűrűbb közlekedésre. Szét kell választani a nemzetközi és távolsági személyforgalmat a helyi és elővárosi jellegű forgalomtól. A menetrendszerkesztési elveket ennek megfelelően kell megváltoztatni. Az elővárosi forgalomban az ingavonatokat kell alkalmazni, ami a fejpályaudvarok kapacitásának jobb kihasználását teszi lehetővé.

A vasúti közlekedés előtt álló hatalmas feladatokat csak korszerű technikával, új munkamódszerekkel dolgozó szakemberek tudják megvalósítani. A közvetlen előttünk álló nagy feladat a szocializmus építése, a második ötéves tervtörvényben foglalt program megvalósítása. A nagy feladatok a gazdasági vezetőktől is fokozott, magasszínvonalú, határozott vezetést követel meg. Olyan vezetőkre van szükség, akik mindenkor a tudomány és a technika legújabb eredményeire támaszkodnak és hatékonyan képesek megszervezni a tervező-szerkesztő mérnökök, technológusok és a végrehajtó szolgálat dolgozóinak együttműködését. Mindehhez természetesen nélkülözhetetlen a párt- és a szakszervezeti szervek rendszeres tudatosító és mozgósító munkája is.

(Vége.)

Kiváló újító kitüntetések adományozása

Az újításokról és találmányokról szóló Kormányrendelet alapján, a közelmúltban a vasutasdolgozók közül a kiváló újító kitüntetés

arany fokozatát kapták:

Hafner János m. főintéző, Szombathelyi Igazgatóság; Katona Rezső m. tanácsos, MÁV TB. Ép. Főnökség; Fazekas Sándor ellenőr, Gyöngyösi Kitérőgyártó Vállalat; Karvas Zoltán műsz. főtan. Miskolci Igazgatóság; Cserháti János, műsz. főtan.: Rácz András főmérnök, Simonyi Károly vez. főmérnök, Budapesti Építési Főnökség.

Ezüst fokozatát kapták:

Bánkuti Árpád m. főintéző, Kapolyi István m. főtanácsos, Császár Béla műsz. főintéző, Dienes Ferenc műsz. főintéző, Szurmai Mihály műsz. főfelügyelő, Budapesti Igazgatóság; Tiboldi József műsz. főintéző, Grecsner László főmérnök, Maros László műsz. főintéző, Horváth Márton műsz. főfelügyelő, Csutkai Jenő műsz. tanácsos, Borbás István üzemmérnök, Budapesti Építési Főnökség: Major Miklós főintéző, MÁV Gépjavító ÜV.: Szörény Vilmos műsz. főtan. KPM I/6.: Hámor Mátyás főmérnök, Esztergom Pft. Főn.: Berg Lajos műsz. felügyelő, Bp. Hídépítési Főnökség; Fodor Illés műsz. felügy., Debreceni Igazgatóság, Molnár Miklós műsz. intéző, Pécsi Igazgatóság: Kiss Károly műsz. felügyelő, Rosanics István főmérnök, Dévényi István műsz. felügyelő, Szombathelyi Igazgatóság: Hargitai Imre műsz. főfelügyelő, GYSEV Vezérigazgatóság; Hernádi István műsz. főellenőr, Miskolci Igazgatóság.

Bronz fokozatát kapták:

Faragó József vez. szakmester, Gyöngyösi Kitérőgyártó V.; Lehoczky Kálmán váll. főmérnök, MÁV Gépjavító ÜV.: Papp Tibor igazgatóh., KPM I/6.: Návay Tibor nyug. műsz. főtan., Madarász István műsz. int., Obermayer Tibor vez. főmérnök, Fenyvesi Sándor főmérnök, Mayer József műsz. főint., Budapesti Igazgatóság: Gergely József műsz. felügyelő, Budapest, Nyugati pu.: Torma Ernő műsz. főfelügyelő, Bp. Józsefváros Pft. Főnökség: Bello Zoltán műsz. felügyelő, Bp. Hídépítési Főnökség, Galaci Tibor pályamester, Ürmös Antal műsz. főintéző, Bp. Építési Főnökség: Molnár Árpád műsz. intéző, Bp. Ferencvárost Pft. Főnökség; Hetényi János műsz. főintéző, Pécsi Igazgatóság: dr. Takács Ferenc tan., Tarján Jenő felügy., Szombathelyi Igazgatóság: Szűcs Miklós műsz. főint., Veszprém Pft. Főn.: Szijjártó János főpályamester, Sopron Pft. Főn.: Sandor László műsz. főint., Miskolci Igazgatóság.

Diesel-motoros vasúti járművek

Könyvismertetés

Több mint tíz éve, hogy a közép- és felsőkáderek számára létre hozott *„Vasúti Szakkönyvtár"* első kötete elhagyta a sajtót. A sorozat 21. köteteként most jelent meg *Vághegyi Károly* szerkesztésében a *„Diesel-motoros vasúti járművek"* című könyv, amelyet egy négytagú mérnöki munkaközösség — *Szakács Gábor, Jávor György, Szládik Géza* és *Kassai Dénes* — írt.

Ismeretes, hogy a világ vasúti vonóerőállagának nagyobb részét még mindig a gőzmozdonyok teszik ki. Azonban minden vasút arra törekszik, hogy a gőzvontatást felszámolja és haladó vontatási nemeket vezessen be.

A fejlődést a villamosítás és a dieselesítés jelenti.

Néhány vasút máris kivonta a forgalomból a gőzmozdonyokat. Miután azonban a korszerűsítés igen nagy anyagi erőfeszítést igényel, a teljes átállásig *még eltelik egy-két évtized.*

Hazánkban a dieselvontatásra való áttérés *fokozatosan* történik. Ez egyrészt járműbeszerzési nehézségekből; adódik, de a gyors átállást üzembiztonsági okok sem teszik lehetővé, és idő kell a személyzet megfelelő kiképzésére is.

Az előzőekre figyelemmel különös jelentőséggel bír a könyv, mind a tárgya, mind a kiadás időpontja szempontjából. Célja, hogy a *dieselesítés* terén bővítse a vasút dolgozóinak látókörét:

Azok műszaki tudását kívánja elsősorban fokozni, akik közvetlenül foglalkoznak a Diesel-járművekkel.

A mű egyes fejezetei a *belső égésű motorok* működését, nyugvó és mozgó alkatrészeit, továbbá járulékos berendezéseit; az erőátviteli berendezéseket; a vasúti Diesel-járművek villamos berendezéseit; a motoros járművek vezérlő- és fékberendezését, valamint felépítését, csoportosítását és kiszolgálását tárgyalják.

Az ízléses kiállítású könyv közel *600 ábrával* szemlélteti értékes, tanulságos mondanivalóját. **Dr. Horváth Károly**

Sport

Felavatták a BVSC új vívótermét



Az avató ünnepség résztvevői. Az első sor ban balról jobbra Kutas István, az MTST elnökhelyettese, Egri Gyula az MTST elnöke, dr. Csanádi György a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezér igazgatója, Szabó Antal, a szakszervezet főtitkára, Soproni József a szakszervezet titká ra és Jay, az angol törvívó világbajnok látható. A kép jobb sarkában Badacsonyi Györ gy a BVSC elnöke megnyitó beszédét mondja.

Alig több mint 10 éves múltra tekint vissza a BVSC vívó-szakosztálya. Az egyesület Tanács körúti vívóterme még fiatalabb, mégis kinőtte már kereteit. A népes létszámú szakosztálynak, különösen a gyermek-vívótanfolyam létesítése óta évről évre nagyobb gondot okozott a versenyzők nevelése, oktatása. A szűk vívóterem miatt a szakosztály vezetőségét az utóbbi években mind gyakrabban foglalkoztatta a gondolat: hogyan lehetne megnagyobbítani otthonukat.

A terem bővítése sokáig elháríthatatlannak látszó akadályokba ütközött. A KPM, a szakszervezet és a vasúti főosztály segítségével azonban a múlt évben sikerült az akadályokat elhárítani. Hosszú utánjárás után megkapták a szomszédos helyiségeket, amelyeket a Falu Színhaz raktárnak használt, s így kezdetét vehette a terembővítés. A munkálatokban, főként a bontás idején a szakosztály apraja-nagyja segédkezett. Élő futószalagot alkotva kézről-kézre adták a közfalakból származó téglát. Ezzel a munkájukkal több segédmunkást pótoltak.

A vívóterem átalakítási munkálatai ez év tavaszán fejeződtek be. Maga a terem sokkal nagyobb mint volt. A férfi- és női öltözők is korszerűbbek. Ezenkívül az edzőterem végében barátságos kis klubszobát rendeztek be.

Az ország legkorszerűbb vívótermének avató ünnepségére majus 20-án, vasárnap délelőtt ünnepélyes külsőségek között került sor. A hatalmas termet zsúfolásig megtöltötték a sportolók és a meghívottak.

Az ünnepséget Badacsonyi György, a BVSC elnöke nyitotta meg, majd dr. Csanádi György, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese adta át az ország legszebb, legmodernebb vívótermét rendeltetésének, a BVSC sok hírnevet szerzett, népes vívó-szakosztályának.



A BVSC vívótermének avató ünnepsége alkalmából a Budapesten sorra került nemzetközi vívó találkozón részt vevő 3 neves külföldi törvívó, az angol Jay, a lengyel Pakulsky és a szovjet Zsdanovics világbajnokok Kamuti Jenővel, a BVSC többszörös válogatott versenyzőjével főiskolai világbajnokkal külön is pástra léptek a BVSC tiszteletdíjaiért. A négy nagynevű tőrvívó találkozójából Kamuti Jenő került ki győztesen. A képen a második helyezett Jay gratulál legyőzőjének.

Gondolatok a budapesti vasutas kulturális hetek előtt

Az ünnepi könyvét napjai zajlanak. A *Nyugati* pu. kultúrvárótermében népes érdeklődők közt tucatnyi vasutasvásárló. A *Rákóczi út* és a *Múzeum körút* sarkán a könyvsátornál egy ferencvárosi ismerősre leltem. Izmos, munkától edzett kezében *Tóth Árpád: Összes versei, versfordításai és novellái*, valamint *Dobi István: Vallomás és történelem* című kétkötetes írása.

Az *Északi Járműjavító* dolgozói három nap alatt több mint 10 000 forint értékben vásároltak a könyvhét termékeiből. *Székhelyi László*, az üzem könyvterjesztője elmondotta, hogy nem tudja kielégíteni a vásárlók igényét. Jó panasz ez könyvtárostól, munkások panaszaként.

Ünnepi könyvkiállítások *Rákosrendezőn, a Vasútépítőknél*, a *Keleti Műszaknál* megannyi más budapesti szolgálati helyen, mind-mind egy-egy fényes jelzőlámpa a budapesti vasutas dolgozók művelődési mozgalmában.

Még egy hónapja sincs, hogy az igazgatóság kultúrtermében *Molnár Gábor*, a nagy Afrika-kutató, népszerű író közel 200 olvasójával találkozott több órás ankét keretében. Asztalomon egy meghívó újabb irodalmi ankétra. Ez alkalommal *Passuth László* író találkozik vasutasokkal.

*

A könyvhét ünnepélyes eseményei után néhány nappal a szokásos nyári budapesti kulturális programot új eseménysorozat követi. A szakszervezet budapesti bizottságának kultúrnevelési bizottsága kezdeményezésére és szervezésében június 16-tól július 8-ig elsőízben kerülnek megrendezésre Budapesten a *vasutas kulturális hetek.*

Az új kulturális rendezvénysorozat az idei nyár három teljes hetében a budapesti különböző szolgálati helyeken gazdag programú szórakozást, művelődési alkalmat biztosít a különböző szolgálati ágak vasutas dolgozóinak és a főváros lakóinak.

Három hét alatt 25 rendezvény, 25 kellemes est szerez majd felüdülést, vidám kikapcsolódást. Több mint 600 vasutas dolgozó és családtag a különböző művészeti együttesek tagjaként lelkesen készül az idei nyárra, a tervezett műsorokra.

(A részletes műsort a legközelebbi számban közöljük.)

Kovács János

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Kisvárdai János. Miskolc: Bodógh Mihály. Dombóvár: Dancs József. Tapolca: Kisvárdai István. Nyíregyháza: Papp Jánosné. Budapest: Pataki József. Orosháza: Szóvari György. Barcs: Boldizsár Gyula. Békéscsaba: Leiti Ferenc. Pécs: Sziládi Sándor. Szeged: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Pintér József, Tapolca: Búcsú az iskolától című verse közlésre nem alkalmas. **Dombos László.** Nagykanizsa: Itt élek én! Ügy szeretném; Anyám én mas vagyok; Az elmúltakhoz című versei közlésre nem alkalmasak.

Orgován László, Debrecen: **dr. Bánkfalvi Gyula.** Szeged: a Hajdu-Bihar megyei bizottság küldöttközgyűléséről, illetve a szegedi csomópont élüzemünnepségéről ír. tudósításuk késve érkezett. Lapunkban egyébként mindkét eseményről bezsámoltunk.

Boldizsár Gyula, Békéscsaba: **Kiss** Lajos. Alsóörs: Toth József. Cegléd; Pintér Lajos Vácrátót: Sziládi Sándor. Szeged: **korábbi írásaikat anyagtorlódás miatt nem tudjuk közölni.**

Bognár Károly. Tapolca: Kuzma István és Kránicz István. Csoma-Szabadi: Aszalos Sándor Budapest: Deák János, Ujszász. Csönvál Ferenc. Fonyód: dr. Bankfalvi Gyula. Szeged: **panaszaikat illetékes helyre továbbítottuk.**

LAKÁSCSERE

Elcserelném Miskolc, tiszai pu. előtt levő **MÁV** szolgálati nagyméretű kétszobás összkomfortos lakásomat (külön kis virágos udvar, havi bére 78 forint) budapestiért, esetleg kisebb méretűért. **Cím: Bajor Vencel. Miskolc. Baross Gábor u. 26 Érdeklődni bármikor. lehet hármas csere is!**

Harmadik helyen végeztek

Május 9—16 között *Várnában* került megrendezésre az *USIC V. Nemzetközi Vasutas-Sakkversenye.*

A versenyen 13 európai ország vasutas sakkozói vettek részt. A magyar csapat *Dely Péter, dr. Bély Miklós, Sillye Jenő, Kardos Ernő, Hábermann Tivadar, Cigoj Gyula, Alföldy László* összetételben szerepelt.

Az erős mezőnyben a magyar csapat 27,5 ponttal a harmadik helyen végzett. *Első a Szovjetunió, második Bulgária csapata lett.*

Elismerés és bírálat

A marcali *Állatforgalmi Vállalat Balatonszentgyörgy* állomáson feladott egy vagonban 13 növendék marhából álló szállítmányt *Mágócs—Alsómocsolád* állomásra, a *bikali* állami gazdaság címére, Sajnos, helytelenül Pécset jelölték meg rendeltetési állomásként. A szállítmány, amelyet április 26-án adtak fel, április 29-én érkezett *Pécsre.* Ez idő alatt az állatokat nem etették és nem itatták. *Pécs* állomás ugyancsak nincs berendezkedve ilyen feladatokra.

Elismerés illeti *Bánki József* főraktárnokot, *Kiss, Cifra* és *Fekete* tolatásvezetőket és több kocsirendezőt, akik az éhező állatokat látva megmentették a szállítmányt. Némi takarmányt szereztek és 60 vödör vizet vittek a növendékmarháknak Ezért nem várnak köszönetet, hiszen önzetlenül, a népgazdaság érdekében cselekedtek. Mégis megérdemlik az elismerést.

Bírálat illeti viszont azokat, akik *tévesen intézték e szállítmány sorsát.* Ajánlatos ha a felvevő állomások ezentúl jobban megnézik a szállítási útiránytáblázatot, hogy a szállítmány felesleges utaztatását, várakozását elkerülhessük. Különösen veszélyes lehet az ilyen téves irányítás, ha élő állatokról van szó.

Lelti Ferenc
Pécs

A HIVATALOS LAPBÓL

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

21. számból: 112 349/1962. I/2. B. Vasútigazgatóságok munkaversenye.

108 109/1962. I/2. A. Az államvasúti vezető beosztások betöltésére vonatkozó hatáskörök módosítása.

112 375/1962. I/8. C. Az 1962—63. évi menetrend életbeléptetése.

109 646/1962. I/3. C. A budapesti MÁV központi rendelőintézet igénybevételének szabályozása.

22. számból: 102 435/1962. I/3. C. Vezetők és beosztott felügyeleti közegek biztonságtechnikai továbbképzése.

HÍREK

KÜLÖNÖS VENDÉG

Népesebb a Nyugati-pályaudvari étterem mint máskor, Virág is több az asztalokon. Vidám német szó tölti a helyiséget: a bécsi jégrevü művészei reggeliznek.

Sok a szemetfogó csinos nő. Mégis máson akad meg a belépő tekintete. A nők közül a pesti férfifrizura divattól kissé eltérő szőrös fej emelkedik ki: Mr. Jackie a csimpánz, az Európa hírű korcsolyabajnok reggelizik — átutazóban Moszkva felé.

A legszigorúbb francia etikett sem találna kifogásolni valót azon, ahogy egyenes derékkal, feltartott fejjel ül. A sajtféleséget jobbkézben tartott késsel metszi és a balkéz — könyök leszorítva — emeli szájhoz a villára szúrt falatot. Csak a kiálló, nagy fogakon koppan néha-néha a szerszám.

Vibrál a szeme. Tekintget... Kissé bizalmatlannak látszik.

Egy férfi fényképet kér tőle. Megnézi az illetőt. Látszik, hogy latolgatja a kérést. Aztán ránéz az egyik „kollégájára”. Surün pislog... és tovább foglalkozik a sajttal.

Er hat gesagt nein — mondja az osztrák. Majd egy 18—20 év körüli csinos leány ismétli meg a kérését. Mr. Jackie szemmel láthatólag bólogat és le nem veszi szemét a lányról.

A leány megkapta a képet.

Úgy látszik Mr. Jackie nemcsak ijesztően emberi, nemcsak korcsolyaművész, hanem lovag is, de az is lehet, hogy érzi a tavaszt — jegyezték meg többen a csodálói közül.

— lyf —

Tüntetés Brazíliában. Rio de Janeiróban többezer vasutas, tengerész és kikötőmunkás tüntetett tiltakozásul a fokozódó drágaság ellen. A rendőrség több tüntetőt letartóztatott.

Megtartották az évzáró vizsgákat a dolgozók általános iskolájában a tapolcai csomóponton. Örvendetes, hogy az öreg diákok szorgalmasan látogatták az iskolát, lemorzsolódás alig akadt. A nyolcadikosok közül hárman vizsgáztak jeles eredménnyel.

Terven felül. A szovjet vasutak az év első negyedében 5 millió 200 000 tonna árut szállítottak terven felül.

Vasúti szerencsétlenség Olaszországban. Május 31-én, hajnalban egy Milánóból Genova felé haladó személyvonat összeütközött egy tehervonattal. Hírügynökségi jelentések szerint a szerencsétlenségnek 60 halálos áldozata van.

Névadó ünnepséget rendezett május 20-án Dombóvár állomás nőbizottsága. Ez volt az állomáson az első névadó ünnepség. Az újszülött Horváth Évike sok kedves ajándékot kapott a társadalmi szervektől.

A világ leghosszabb villamosított vasútvonala. A Moszkva—Bajkál közötti vasútvonal villamosításának befejezésével ez a vonal a világ leghosszabb villamosított vasútvonalává lépett elő. Hossza 5300 kilométer.

Uj köntösbe öltözik Pécs állomás felvételi épülete. A város rendezésének keretében Pécs város tanácsa nagyobb összeget fordított a felvételi épület környékének rendezésére. Ezekből a munkálatokból az állomás és a pályafenntartás dolgozói társadalmi munkában veszik ki részüket.

Uj kezdeményezés született a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-ben. Elhatározták, hogy minden segítséget megadnak a patronált termelőszövetkezeteknek ahhoz, hogy a VIII. kongresszusig a mezőgazdaságban is létrejöjjön a szocialista brigádmozgalom.

Coventryben megnyílt az angol vasutak új pályaudvara, amely az elavult korabeli Victoria állomás helyén létesült. Az új pályaudvart egy 67 éves, idős vasutas — aki kora ifjúsága óta ezen a pályaudvaron teljesít szolgálatot — adta at a forgalomnak.

Röplabda-pálya társadalmi munkában. A hatvani villamos vonalfelügyelőség KISZ-fiataljai az idősebb dolgozókkal karöltve, röplabda-pályát építettek az állomás területén. A hálót is, a labdát is közösen vásárolták.

A Szovjetunióban mintegy 2 millió vasutas vesz részt a kommunista munka üzeme címért folyó mozgalomban. A címet eddig 130 szolgálati hely szerezte meg.

Tartalmas munkatervet állított össze az elkövetkezendő időre a békéscsabai csomóponton létrejött kultúrnevelési bizottság. Május 24-én ismeretterjesztő előadást, 26-án szellemi vetélkedőt rendeztek, június 11-én pedig a Petőfi irodalmi színpad első bemutatkozására kerül sor.

Barcs állomás három forgalmi brigádja a legutóbbi termelési tanácskozáson úgy határozott, hogy bekapcsolódnak a szocialista brigád címért folyó mozgalomba. A brigádok már megtették vállalásaikat.

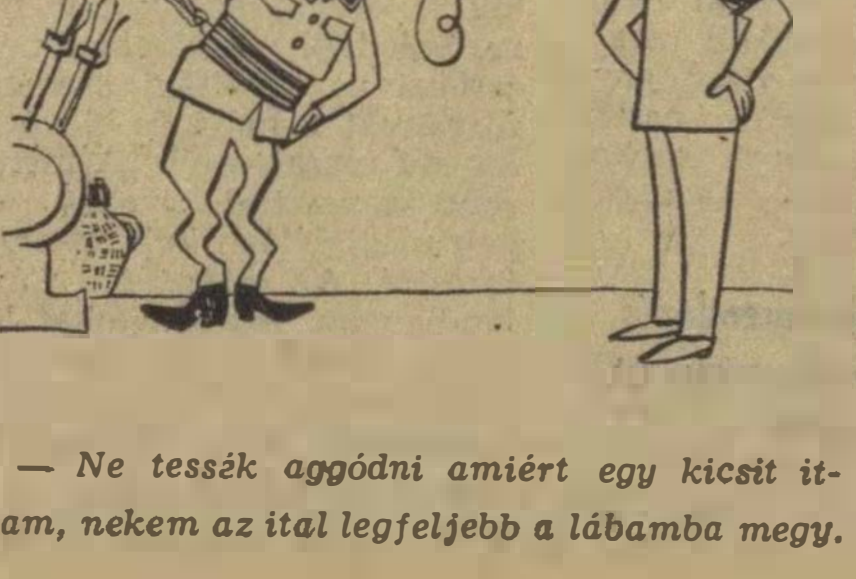
Parkosítás társadalmi munkában. Orosháza állomás, a pályamesteri szakasz és a szertár dolgozói az állomás előterében társadalmi munkában lebontottak egy romos épületet, amelynek helyébe parkot létesítettek.

Ady Endre ÖSSZES NOVELLÁI (Szépirodalmi).

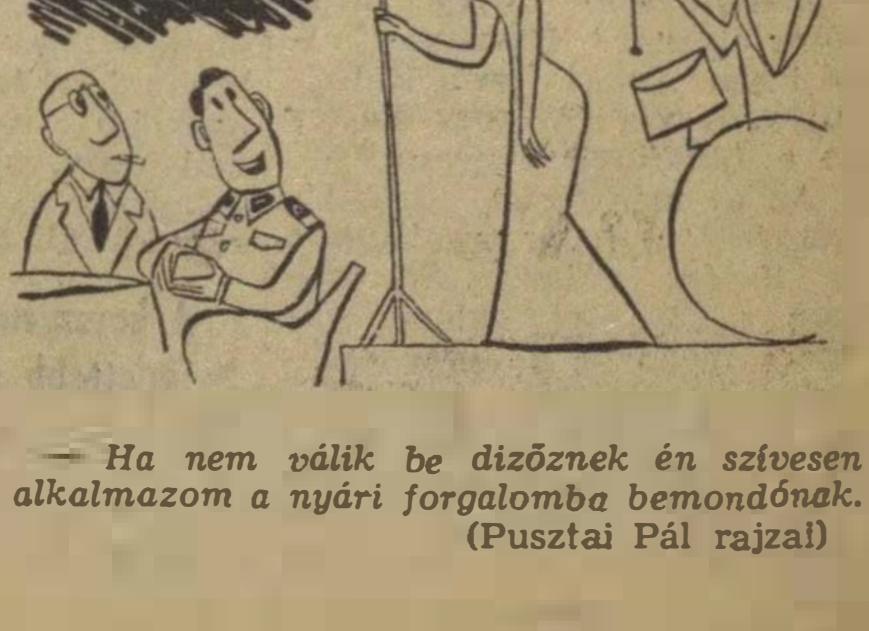
A felületes, konvencionális köztudat Ady novelláit úgy tartja számon, mint kenyérkereseti okból született újságírói robottermé-ket, holott e prózai mű elszakíthatatlan a nagy Ady-lírától, szerves egészet alkot vele, a költő életének éppen úgy izgalmas dokumentuma, mint kora társadalmának, s nemegyszer kulcsa, kiegészítője számos versének.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI.. Benczur u. 41.
Telefon: városi: 424—164. Üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest. VII. Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

IGAZOLÁS A BALATONNÁL



— Ne tessék aggódni amiért egy kicsit ittam, nekem az ital legfeljebb a lábamba megy.



— Ha nem válik be dizőznek én szívesen alkalmazom a nyári forgalomba bemondónak.

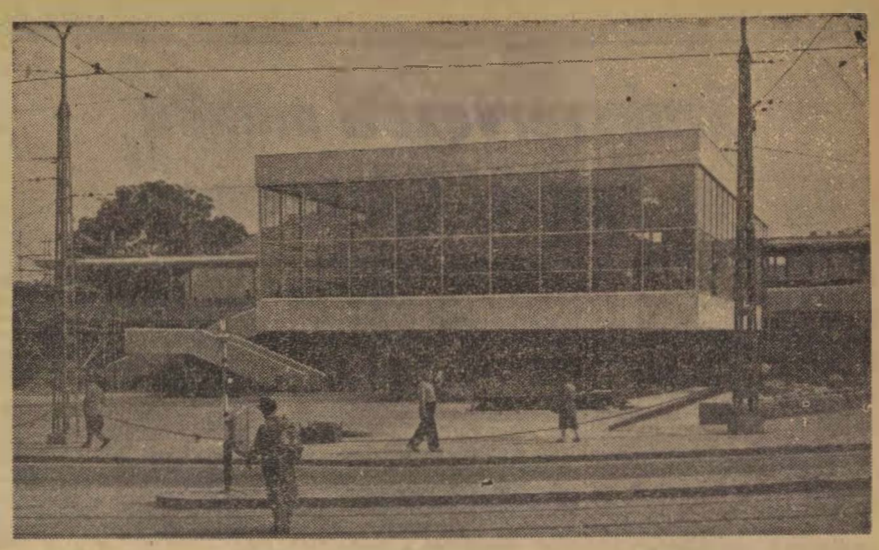
(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. JÚNIUS 16.



Rekordidő alatt elkészült a Déli pályaudvar új, modern felvételi épülete. Riport a 3. oldalon

Harmadik helyen végeztünk a nemzetközi munkaversenyben

Az európai szocialista országok vasútjainak gazdasági és szakszervezeti képviselői — az NDK kezdeményezésére — 1961. április 27-én a *Budapesten* tartott tanácskozásukon *„nemzetközi baráti szocialista munkaverseny"* szerződést kötöttek. A versenyben részt vevő vasutak vállalták, hogy a nemzetközi személy- és tehervonatokat menetrend szerint közlekedtetik, azok továbbításához a mozdonyokat pontosan kiállítják, a vonatok összeállítására vonatkozó nemzetközi egyezményeket betartják.

A verseny erkölcsi ösztönzésére a német államvasutak vándorserleget, a német vasutas szakszervezet pedig vándorzászlót alapított, amelyet félévenként adnak át a versenyben első helyezést elért vasútnak. Ezzel egy időben elemzik a verseny eredményeit és tapasztalatait.

Első alkalommal 1962. április 25—27-ig került sor Varsóban a nemzetközi munkaverseny értékelésére. A versenyben részt vevő vasutak helyezési sorrendje 1961 második felének eredményei alapján a következő: 1. Lengyel, 2. Német, 3. Magyar, 4. Bolgár, 5. Csehszlovák Államvasutak.

A MÁV harmadik helyezése elsősorban annak tudható be, hogy a nemzetközi vonatok átlagosan 43,8 percet késtek vonalainkon. Meg kell azonban jegyezni, hogy a késéseket tárgyi nehézségek, *Szob—Sturovó* átmenetben az erősebb forgalom esetén jelentkező torlódások — is elősegítették. De hozzájárult a késésekhez az is, hogy a nemzetközi vonatokat az érdekelt dolgozók nem kezelték fontosságuknak megfelelően.

1961 végén már mutatkozott javulás és még jobbak az idei eredmények. Mégsem lehetünk elégedettek, mert tekintve, hogy valamennyi részes vasút eredményei javultak — az első értékelési időszakban elért harmadik helyről 1962. I. negyedében a negyedik helyre kerültünk. *Az egy vonatra eső tavaly első félévi 43,8 késési percet az első negyedévben 25,6 percre sikerült leszorítani,* de ezzel szemben az első helyezett PKP vasútnak 4,47, a második helyezett BDZ vasútnak 2,88 és a harmadik helyezett DR vasútnak csak 7,97 késési perc jutott egy közlekedett vonatra. Valamit javult a helyzet április és május hónapokban, de a következő időszakban mégis további erőfeszítéseket kell tenni a nemzetközi vonatok menetrendszerű közlekedésének biztosítása érdekében. (A helyezési sorrend megállapításánál nemcsak a késési perc, hanem a vonatösszeállítás is szerepel.)

Az erőfeszítéseket különösen indokolja az utóbbi időben megindult nagymérvű átmenő nemzetközi romló áru forgalom. valamint a magyar export romló áru forgalom növekedése. *Az érdekelt vasútigazgatóságoknak és szakszervezeti megyei bizottságoknak minden szükséges intézkedést meg kell tenni az eredmények további javítása érdekében.*

A nemzetközi vonatok menetrendszerű közlekedését — késések esetén a késési percek csökkentését — minden lehetséges módon biztosítani kell *Az érdekelt határ- és közbeeső nagyobb állomásokon, fűtőházaknál a dolgozókkal ismertetni kell a nemzetközi verseny célkitűzéseit,* az eredményeket, tudatosítani a nemzetközi baráti szocialista munkaverseny gazdasági és politikai jelentőségét.

Meggyőződésünk, hogy a vasútigazgatóságok és a szakszervezet megyei bizottságai segítségével a kongresszusi verseny lendületét felhasználva, a dolgozók politikai és termelési aktivitását még jobban kibontakoztatva, az erkölcsi elismerés és anyagi érdekeltség növelésével — a rendelkezésre álló jutalmazási forrásokból — a nemzetközi baráti munkaversenyben is jobb eredményeket érhetünk el.

Zubor István

Két szocialista brigád tapasztalatcseréje

A 702-es gyorsvonat percnyi pontossággal érkezett május 22-én *Szeged* állomásra. Az állomás *Május 1* szocialista brigádjának tagjai valamennyien ott voltak a vonat mellett és fogadták a *Bp. Nyugati pályaudvarról* látogatásukra érkező *Hámán Kató* szocialista brigád tagjait.

A szeretetteljes üdvözlés után a pénztárfőnöki irodába vonultak a vendégek, ahol először *Orosz Károlyné,* a Május 1 szocialista brigád vezetője, majd *Kasza Lajos* szb-titkár és *Fábián Mihály* pénztárfőnök üdvözölte a vendégeket. A Hámán Kató-brigád vezetője, *Palla Béláné* válaszolt az üdvözlő szavakra és a kíséretükben levő *dr. Malatinszky Jánosné* pénztárfőnök és a Nyugati pályaudvar szakszervezeti bizottságának képviseletében *Lacskó Zoltán* méltatta a két szocialista brigád eredményeit.

Mivel a brigádok tagjai személypénztárosok, először a pénztárakat látogatták meg, ahol beszélgettek a szakvonali problémákról és tanulmányozták a szegediek munkamódszereit. Ebéd után brigádjaik életéről beszélgettek, majd délután megtekintették *Szeged* nevezetességeit.

dr. B. Gy.

Jövőre összehívják a dolgozó nők II. nemzetközi konferenciáját

Budapesten ülésezett az SZVSZ végrehajtó bizottsága

Június 2-án fejezte be munkáját a *Szakszervezeti Világszövetség* végrehajtó bizottságának 25. ülése. *A Gellért Szállóban* lezajlott háromnapos tanácskozás eredményeképpen az SZVSZ végrehajtó bizottsága több fontos határozatot fogadott el, s a tanácskozás eredményét összegező záróközleményt adott ki.

Az SZVSZ végrehajtó bizottsága — a Moszkvában júliusban sorrakerülő leszerelési és béke-világkongresszus előkészítése érdekében — *felhívást intézett a világ dolgozóihoz és szakszervezeteihez a békéért és a leszerelésért folytatott harc fokozására.* Hasonló felhívást tett közzé a végrehajtó bizottság a spanyol dolgozók iránti szolidaritás további kiszélesítésére. Az ülés üdvözletét küldte az Algériai Dolgozók Általános Szövetségének és az algériai dolgozóknak függetlenségi harcuk iránti együttérzése kifejezéséül. Ugyancsak őszinte szolidaritását nyilvánította az SZVSZ végrehajtó bizottsága az indonéz nép és szakszervezeteinek harca iránt, amellyel hazájuk teljes felszabadulását, Nyugat-Iriannak, az Indonéz Köztársasághoz való csatlakozását akarják elérni.

A kiadott záróközlemény összefoglalta a budapesti ülésszak munkáját és részletesen foglalkozik *az 1963. májusára összehívandó II. nemzetközi konferenciával, amely a dolgozó nők problémáival foglalkozik.* A Szakszervezeti Világszövetség Titkársága javasolja, hogy e konferencia három kérdést tárgyaljon meg:

1. A dolgozó nők részvétele a jelenlegi időszakra vonatkozó akcióegység-program végrehajtásáért folyó harcban, továbbá az antiszociális politika, a kapitalista monopóliumok által a női munkaerő megkülönböztetése terén folytatott politika felszámolásáért folyó harcban.

2. A gyarmati országok dolgozó nőinek szerepe a gyarmatosítás végleges megszüntetéséért, a dolgozó nők jogainak kivívásáért folytatott szakszervezeti harcban.

3. A dolgozó nők széleskörű bevonása a szakszervezeti mozgalomba, aktív részvételük a szakszervezeti életben és a szakszervezetek irányításával.

Louis Saillant, a Szakszervezeti Világszövetség főtitkára záróbeszédében rámutatott arra, hogy az ülésszak munkáját mindvégig a teljes egyetértés szelleme hatotta át.

Négy évtized a vasútnál

A napokban régi, kedves munkatársuktól vettek búcsút Kazincbarcika állomás dolgozói. Negyvenéves vasúti szolgálat után vonult nyugdíjba Farkas Gyula pályamester.

Gyerek volt még, amikor először jött a vasúthoz. Fúnyeséssel kezdte, azután pályamunkás lett, majd előmunkás. 1925-ben került pályafelvigyázói tanfolyamra, azután Kunhegyesen teljesített szolgálatot, majd Kazincbarcikára került, ahol 30 évig dolgozott.

Munkatársai, beosztottjai egyaránt szerették Gyula bácsit. Megérdemli a pihenést, mert sokat, fáradhatatlanul dolgozott. Kívánjuk, hogy még sokáig éljen jó erőben és egészségben és hódolhasson szenvedélyének, a horgászásnak.

Behán Rózsa

A VIII. PÁRTKONGRESSZUS TISZTELETÉRE

A vasút területén mind szélesebb körben bontakozik ki a VIII. pártkongresszus tiszteletére kezdeményezett szocialista munkaverseny, amelynek célja a termelékenyebb, jobb minőségű munka, a helyesebb gazdálkodás kialakítása. Ezúttal ismét több szolgálati hely kongresszusi vállalásáról adhatunk számot.

A miskolci fűtőház dolgozói

eddigi kiváló eredményeikhez méltóképpen szeretnének részt venni a kongresszusi versenyben is. Ezért határozták el, hogy az eredetileg vállalt 101 százalékos fajlagos szénterv üket a kongresszus tiszteletére 103 százalékra teljesítik. Tervük szerint a harmadik negyedév végéig 5 ezer tonna szenet, s ezzel több mint 3 millió forintot takarítanak meg.

Fajlagos szállítási önköltségüket a tervezett 2 százalék helyett 2,5 százalékkal csökkentik. Vállalásukban a szocialista brigádmozgalom fejlesztése és a dolgozók szakmai és általános műveltségének növelése is helyet kapott. Vállalásuk teljesítésével kívánják elősegíteni, hogy Miskolc vasúti csomópont megvédje a Minisztertanács és a SZOT vörös zászlaját.

A Keleti-pályaudvaron

a kultúrált utazás elősegítésére tettek felajánlásokat az állomás, a műszaki kocsiszolgálat és a fűtőház dolgozói. A műszaki kocsiszolgálat azzal enyhíti a kocsihiányt, hogy gyorsították a javítási időt. Egy-egy vonatot egyszerre több brigád vesz „kezelésbe", ily módon 6—8 óra helyett 1—2 óra alatt kijavítják a szerelvények hibáit. A vasúti csomópont eredményei biztatóak: eddig valamennyi szolgálat élüzemszint felett dolgozott és csaknem 3 millió forintot megtakarítottak az egész évre vállalt 10 millióból.

Nagybátony állomáson

három csapat küzd a szocialista brigád címért. Pártunk VIII. kongresszusa tiszteletére vállalták, hogy a kocsitartózkodási időt, a kocsi-kihasználást, valamint az irányvonatok menetrendszerinti indítását 1 százalékkal az élüzemszint felett teljesítik. Több dolgozó egyéni felajánlást is tett.

A dombóvári pályafenntartási főnökségnél

is megalakult Dombóvár állomáson a gépesített pályamesteri szakasz. Ez a szakasz fontos feladatokat lát el, a szalagszerű felépítmény-fenntartásban. Itt dolgozik *Marthy János* brigádja. A kongresszus tiszteletére vállalták, hogy minőségi munkával 5 százalékkal csökkentik a vágánymérési hibapontokat. Újítást és anyagtakarékosságot is vállaltak. A tervezetthez képest 2 százalékkal csökkentik az önköltséget. A szakasz felajánlotta azt is, hogy a június 30-i határidő helyett június 20-ig két csoport kitérőt kicserél.

A Szolnoki Járműjavító kocsiosztályán

a kongresszusi verseny során továbbfejlesztik a szalagszerű kocsijavítást. Már nemcsak fővizsgás kocsikat javítanak ilyen módon, hanem bevezették a közép- és futójavításos kocsik szalagszerű javítását is. Ezen az új szalagon a *Terjéki* és a *Komáromi*-brigád kiváló minőségű munkát végez. Dicséretet érdemel a héttagú *Csabai* hegesztőbrigád, mert jól együtt működik a többi munkabrigáddal.



A dombóvári pályafenntartási főnökség gépesített szakasza szalagszerű pályafenntartást végez. A képen Marthy János és brigádja látható.

Gyártásfejlesztés a Kitérőgyárban

Arról számolhatok be, hogy a MÁV Kitérőgyártó ÜV műszaki vezetői jelentős gyártásfejlesztési intézkedéseket hajtanak végre. Több munkánál megszervezik a szalagrendszerű gyártást. Ennek előnyeit nem kell külön magyarázni, de tény, hogy kedvező hatással lesz a gyártási költségek alakulására.

A sínszékek szalagszerű gyártását úgy oldják meg, hogy több gépet a munkamenetnek megfelelően egy helyre csoportosítanak, hogy ne kelljen az anyagot az egyik géptől a másikig többször körülhordani az üzemben. A geoszorítók gyártásánál úgy módosítják a munkamenetet, hogy a lyukasztógépet áttelepítik a fűrészgépek mellé. A geoszorítókat ugyanis szalaganyagból kell fűrészelni. A fúrás után egy hatszögletes forgó acéldobba kerülnek az alkatrészek, amely a sorjázást végzi.

Szentgáli István

Felhívás a vasutas dolgozókhoz!

A Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége figyelemmel kísérte a vasutas dolgozóknak a Magyar Szocialista Munkáspárt VIII. Kongresszusának tiszteletére kezdeményezett munkaverseny vállalásait és a munka megjavításánál ezideig is elért eredményeit. Megelégedéssel vettük tudomásul dolgozóinknak mindazon törekvéseit, amelyek máris mutatkoznak a vasút teljesítményeinek javulásánál.

A kongresszusi verseny beindulása óta jelentősen javult a személyszállító és tehervonatok menetrendszerűsége, a vonó- és vontatott járművek gazdaságosabb felhasználása és maradéktalanul kielégítettük a jelentkező szállítási igényeket.

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége erkölcsileg és anyagilag is megfelelően jutalmazni kívánja dolgozóinak a kongresszusi versenyben kifejtett erőfeszítéseit. Ezért 1962. évben a vasútigazgatóságok munkaversenyében az első helyezést elérő igazgatóságot a Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete által alapított kongresszusi zászlóval tüntetjük ki és 200 000 Ft jutalomban részesítjük.

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége helyesli és támogatja a vasútigazgatóságok és a vasutas szakszervezeti megyebizottságok azon kezdeményezését, amely szerint megyénként a száz főnél kisebb létszámú, a kongresszusi versenyben legjobb eredményt elérő szolgálati helyeket az általuk alapított kongresszusi zászlóval kívánják kitüntetni és pénzjutalomban részesíteni.

Meg vagyunk győződve arról, hogy ezek az erkölcsi és anyagi elismerések is újabb lendületet adnak a kongresszusi verseny feladatainak sikeres teljesítéséhez.

Szabó Antal
Vasutasok Szakszervezete, főtitkár

Dr. Csanádi György
a miniszter első helyettese, MÁV vezérigazgató

Szakszervezeti munka az Építési Géptelepen

Különleges adottságok mellett dolgozik a *MÁV Építési Géptelep Főnökség* szakszervezeti bizottsága. Ez a főnökség munkájának sajátosságaiból adódik. Valóban nem csekély feladat megteremteni a szervezeti élet előfeltételeit ennél a főnökségnél, amelynek dolgozói az ország 45—50 különböző pontján vesznek részt gépeikkel a vasúti pályák építésében, karbantartásában. A főnökség budapesti székhelyén tett látogatásunk alkalmával először erről a problémáról beszélgettünk *Rózsahegyi Pál* szb-titkárral.

— *Alapszervezetünknek 490 tagja van. Csak kis részük dolgozik itt a budapesti székhelyünkön levő irodáinkban és műhelyeinkben* — mondta. — *Gépjárművezetőink teherautóikkal és dömpereikkel pillanatnyilag is közel ötven munkahelyen tevékenykednek. Sínhegesztőink egyik csoportja Nagykanizsán, a másik Hatvanban dolgozik. Pályaépítő gépeink is a legkülönbözőbb helyeken találhatók.*

Kapcsolat a munkahelyekkel

Ilyen körülmények között hogyan tartja a kapcsolatot tagjaival az szb?

— *Gondoltunk erre már a választáskor* — folytatta a titkár. — *Olyan beosztású elvtársakat választottunk meg, akiknek módjukban áll, sőt kötelességük, hogy rendszeresen felkeressék a legtávolabbi munkahelyeket is. Negyedévenként egyszer termelési tanácskozást tartunk. Ilyenkor valamennyi dolgozónk bejön a központba. Ekkor tartjuk meg a szakszervezeti taggyűlést is.*

A munka a különös körülmények ellenére is eredményes, amit mi sem bizonyít jobban, mint hogy a főnökség jelenleg élüzem és első negyedévi tervüket 136 százalékra teljesítették. Ezekben az eredményekben benne van a szakszervezet szervező, nevelő munkája is.

Jellemző e szervező munkára, hogy a széttagoltság vagy mondhatnánk „szétszórtság" ellenére a főnökség dolgozóinak többsége részt vesz a párt VIII. kongresszusa tiszteletére szervezett munkaversenyben. *Virágh József*, az szb termelési felelőse elmondotta, hogy a gépkezelők a termelékenység 5 százalékos növelését vállalták és további 2 százalékkal csökkentik az üzemanyagfogyasztást. A gépészeti csoport az év hátralevő részében főjavításra kerülő munkagépek javítási idejét 3593 órával csökkenti, s ezzel 71 860 forinttal segíti elő a főnökség önköltségi tervének teljesítését.

— *Külön is dicséretet érdemelnek a gépjárművezetők és Zsiros István lakatos csoportja* — mondotta Virágh József termelési felelős. — *Zsirosék a K 505-ös kotrógép főjavítását a tervezett 2361 óra helyett 2000 óra alatt végzik el.*

Eddig a főnökségen három brigád nyerte el a szocialista címet és öt brigád dolgozik elnyeréséért. A kongresszusi verseny keretében további két brigád csatlakozott hozzájuk. *Konczhidai József* gépkocsivezető, *Saska Ferenc* mozdonyvezető, *Csutora István* asztalos, *Fülöp József* és *Ferenczi József* sínhegesztők brigádjai sikeresen teljesítik vállalásukat.

A szakszervezeti bizottság rendszeresen szervez tapasztalatcsere-látogatásokat. *Cegléden* járt legutóbb a szakszervezeti aktivisták és a dömpervezetők egy csoportja. Meglátogattak egy gépjavító üzemet. Sok hasznos tapasztalatot szereztek a munkafelvételekkel és az átfutási idők csökkentésével kapcsolatban. Június közepén a *Rákosi Motorüzemet* keresik fel a mozdonyjavítók, hogy tanulmányozzák az ott folyó munkát.

A balesetek ellen

Beszélgettünk *Daragi Ferenc* munkavédelmi felügyelővel is.

— *Legfontosabb feladatunk a balesetek megelőzése* — állapította meg Daragi Ferenc. — *Az előforduló balesetekről fényképfelvételeket készítünk. A baleset okait ismertetjük a dolgozókkal. Megelőző intézkedéseket is teszünk. Csak példaként mondom el, hogy áprilisban egyik szerelőnk súlyosan megsérült. A dömper puttonyát helytelenül egy gömbfával támasztotta ki, hogy hozzáférjen a motorhoz. A támasztéka elmozdult és a visszabillenő puttony súlyos sérülést okozott a szerelőnek. A puttony kitámasztását az erre a célra rendszeresített faékkel kellett volna végezni. A legtöbb dömpernél a faék már régen nincs a szerszámos ládában... Ezért újítást rendszeresítettünk a dömperek puttonyainak kitámasztására. Ezt már elveszteni sem tudják, hiszen az alvázra van hegesztve.*

Szervezett munkavédelmi őrség

Tavaly ősz óta szervezetten működik a főnökség dolgozói körében a munkásvédelmi őrség. Negyedévenként váltják a 12 munkásvédelmi őrt. A távoli munkahelyeken dolgozó művezetők és csoportvezetők balesetelhárítási oktatása levelező úton folyik. Az anyagot megkapták és csak a biztonságtechnikai vizsgára kell bejönniük a központba.

A múlt héten fejeződött be a szakszervezeti bizottság által szervezett dolgozók általános iskolája. A VII. osztályt 9, a VIII. osztályt 7 dolgozó végezte el. Az utóbbieknál *Hegyesi Gáborné* takarítónő, az előbbieknél *Knob Lajos* esztergályos kapott ötös bizonyítványt. *Hegyesi Gábor*, az egyik szocialista brigád tagja, együtt tanult a feleségével. A tanulmányi versenyben a férj „*lemaradt*", 4-es bizonyítványt kapott.

A szokásos üdültetésen túlmenően is gondoskodik az szb a dolgozók nyári szórakozásáról. Június végén *Aggtelekre* kirándulnak, augusztusban 13 dolgozó megy az NDK-ba társasutazásra. Szerveznek kirándulást *Sopronba* és a *Balatonhoz* is.

(L — cz)

Életmentő vasutasok

Június 1-en 16.55-kor az 1124. számú személyvonatot Révfülöp elhagyása után hirtelen fékezéssel megállította a mozdonyvezető. A sínek között 2 éves fiúcska álldogált. A gyorsfék alkalmazása ellenére is alig sikerült megállítani a szerelvényt.

Már-már úgy látszott, hogy a mozdony elgázolja a kisfiút. Ekkor Nagy Ferenc tapolcai jegyvizsgáló leugrott a még mozgásban levő szerelvényről. A mozdony elé szaladt és karjaiba emelte a fiúcskát.

A személyvonat utasai közül sokan látták ezt a jelenetet és elismeréssel szóltak az éberen figyelő mozdonyszemélyzetről: Szegvári Józsefről és Benkő Sándorról, valamint a bátor jegyvizsgálóról.

Bognár Károly

NEMZETKÖZI *élet*

Bill Starvis nyugdíja

Bill Starvis angol mozdonyvezetőt, aki 49 éven át teljesített szolgálatot az angol királyi család különvonatán, most 65 éves korában nyugdíjazták. Azt gondolhatnánk, hogy a királyi család közvetlen szolgálatában állt öreg vasutasra most már nyugodt pihenés, békés öregkor vár. Ez korántsem így van. *Bill Starvis* mindössze 13 schilling 6 penny heti nyugdíjat kap, ami nevetségesen csekély összeg. Angliában ugyanis a legolcsóbb cigarettafélességekből is másfél schillingbe kerül egy csomag.

Lám, a kapitalista Angliában így becsülik meg azokat az idős vasutasokat, akik fél évszázados szolgálati idővel, úgyszólván tehetetlen öregkorban mennek nyugdíjba. S még az sem számít, ha az illető különleges szolgálatot teljesít.

Egyébként az angol vasutasok országos szakszervezete is szót emelt az idős mozdonyvezető nyugdíja érdekében. Az angol vasutak illetékes tisztviselője azonban kijelentette, hogy a heti 13 schilling 6 penny nyugdíj teljesen megfelel a vasúti szabályokban előírtaknak, ezért nem áll módjukban változtatni *Bill Starvis* nyugdíján.

„Nyugdíjaztatásom azt jelenti, hogy most ismét munka után kell néznem — jelentette ki az idős mozdonyvezető. — *De hová menjek? Az én koromban örülhetek, ha esetleg valahová sepregetőnek felvesznek. Ebből a nyugdíjból pedig semmiképpen sem tudunk megélni feleségemmel. Van ugyan egy kis megtakarításunk, de ahhoz nem nyúlhatunk, mert csak annyi, hogy 20 perc alatt is könnyen elkölthetnénk az egészet."*

Pedig *Bill Starvis* nem akármilyen mozdonyvezető volt. 1957-ben *Euston* és *Glasgow* között a 401 mérföldes utat rekord idő alatt tette meg a királyi család expressz-vonatával. Ezt a rekordot sem előtte. sem azóta egyetlen angol mozdonyvezető sem tudta megdönteni.

Moszkva Leningrád öt és fél óra

A Szovjetunióban sikerrel folynak a Leningrád és Moszkva között közlekedő expresszvonatok gyorsasági próbajáratai. Május közepén Leningrádból a fővárosba érkezett egy olyan expresszvonat, amelyet a TEP-típusú dieselmozdony vontatott. Az expressz abban különbözött a korábbi vonatoktól, hogy a szerelvény nem hat, hanem 13 kocsiból állt. A nagy súly — 1100 tonna — ellenére az expressz egyes szelvényeken 165 km/óra sebességet fejtett ki. A két város közötti utat öt és fél óra alatt tette meg.

Összehangolják a távol-keleti terveket

A közelmúltban *Pekingben* tanácskozásra gyűltek össze a szovjet, a mongol, a kínai, valamint a koreai és vietnami népi demokratikus köztársaság vasutainak képviselői. A tanácskozáson az export. import és tranzit tervek összehangolását beszélték meg. Felülvizsgálták a nemzetközi teherforgalomnak az 1961. évi tervteljesítésével kapcsolatos adatait, majd elkészítették az idei tervet és megh- annak megvalósítási módjait. A tanácskozások a barátság és az együttműködés jegyében zajlottak le.

A SZEGEDI SZAKORVOSI RENDELŐ ÉLETÉBŐL

Nagyok az igények, szűk a hely, erről beszélnek az orvosok, alkalmazottak és a szegedi MÁV szakorvosi rendelőintézetet látogató dolgozók. Bizony igazuk van. A rendelő a költséges beruházások ellenére nem tud lépést tartani az igényekkel.

A szakorvosi tanácsadás és a gyógyítás új meg új feladatok elé állítja a rendelőintézet orvosait, dolgozóit. Erről nyilatkozik *dr. Romhányi István* sebész szakorvos az intézet vezető főorvosa, erről beszél *Hegyesi Péter* gondnok is.

A rendelőintézetet látogatók általában elégedettek. *Nagyi Lászlóné* Szeged-Rókus állomás dolgozója — mint mondja — nemcsak orvosi szaktanácsadásban, hanem lelkiismeretes kezelésben is részesült. *Kiss János* 63 éves szőregi pályaőr feleségével együtt jár szaktanácsadásra és kezelésre. Elmondották, hogy megnyugtató számukra az itt nyújtott segítség. *Dr. Horváth Klára* orvosnő, az egészségügy kiváló dolgozója, vezetésével a laboratóriumban is igényes munka folyik.

A gyermekorvosi rendelő mese-figura falfestményeivel eltereli a kis betegeknek a figyelmét a fehér köpenyes doktorbácsitól, akiktől legtöbbjük félni szokott De a szerető gondoskodás a szülők bizalmát is kiváltja.

Különösen a szakorvosok helyettesítése okoz gondot a vezetésnek. *Dr. Szilágyi Tibor* gyermekorvos megbetegedése után 12 helyről kértek kisegítő helyettest, mire biztosítani tudták az orvosi ellátást, de a helyettes is háromszor cserélődött már. Ez nyilvánvalóan gátlója a jobb munkának. Hiba az is, hogy Békéscsaba térségéből nem egy esetben szakorvosi rendelésre Szegedre küldenek olyan betegeket, akiknek betegségét Békéscsabán már megállapították.

A szegedi rendelőintézet dolgozóinak lelkiismeretes munkája nagyban hozzájárul ahhoz, hogy a területükhöz tartozó szolgálati helyeken a betegnapok száma érezhetően csökken.

Sziládi Sándor

Birálatunk nyomán

Lapunk április 16-i száma ismertette a debreceni vonatkísérők panaszát, akik kifogásolták, hogy Debrecen állomáson nem áll rendelkezésre elegendő zárjelző lámpa.

A debreceni igazgatóság III. osztálya foglalkozott a panasszal és megállapította, hogy az helytálló, mert a forgalmi és kereskedelmi osztály által megrendelt zárjelző lámpák késedelmesen kerültek kiszállításra. Kigyós László, a III. osztály helyettes vezetője azt is megírja, hogy a jelzőlámpákhoz használt olaj minőségénél az a mulasztás játszott közre, hogy az olajtartó betétek tisztítását elhanyagolták a lámpakezelők. E mulasztásukért megtörtént a felelősségrevonás.

ÚJ VASÚTVONAL ÉPÜLT THÜRINGIÁBAN

Vasutasszemmel az NDK-ról

II.

A vasútépítést vezető főmérnök nagy szakértelemmel, vázlatok, számadatok és bizonylatok segítségével részletesen elmagyarázta a vonal építését.

Elmondotta, hogy a *Werra* folyó völgye természeti adottságai miatt nem alkalmas vasútépítésre. A vasút nyomvonalán, különösen a *thüringiai* erdő előhegységében eddig csak a turisták járták és azok is nehezen. Ezen a területen 700 erdőmunkásnak 24 hektár erdőt kellett kivágnia.

Nem volt könnyebb dolguk a folyó árterületében dolgozóknak sem, mert a lápos, mocsaras vidéken az alépítmények építése a műtárgyak alapozása rendkívüli problémát jelentett. A *thüringiai erdő* előhegységében futó nyomvonal mentén sem volt problémamentes a műszaki egység helyzete. Ezen a szakaszon 25—30 méter mély szakadékokat és 30—35 méternél magasabb dombokat, 24 hegyet és völgyet kellett átszelnük az építőknek. A megfeszített munka során 3,5 millió köbméter sziklát és földet kellett megmozgatniuk. Nyolc 50 méter fesztávú acélátvezetés létesült az átereszek és W. B. teknőhidakon kívül.

A munka, melyről el lehet mondani, hogy a háború óta *Európa* legnehezebb és a világ legrövidebb időtartamú vasútépítése — ezt a nyugatnémet *Frankfurter Algemein Zeitung* is elismerte — 1961. október 1-én kezdődött és 1962. április 1-én fejeződött be.

A vasút szakvonali vezetése a párt- és a szakszervezeti szervek segítségével a legjobb szakemberek és gépek ide irányításával biztosította az építkezés sikerét. A munkán 190 magyar dömper. 80 hernyótalpas vontató 110 kotrógép, 600 billenőcsille. 50 fúrókeszülek volt éjjel-nappal üzemben. A műtárgyakhoz 2200 köbméter vasbetont. 900 tonna acélszerkezetet használtak fel.

A síneket, kapcsolószereket és keresztaljakat úgynevezett kötőállomásokra szállították. Ott azonnal megkezdték az összeszerelésüket, úgy, hogy mire egy-egy pályaszakasz alépítménye és műtárgyai elkészültek a sínmezők is leraksásra készen álltak.

A munka műszaki ismertetése után a mozgalmi vezetőkkel és a dolgozókkal beszélgettünk. Elmondották, hogy az egyik nagy eső alkalmával a megáradt folyó *Foerthanál*, közvetlenül a nyugatnémet határ mellett. egy ideiglenes fahidat átsodort a túloldalra, de nem kapták vissza.

Beszélgetés során megtudtuk, hogy a munkán rengeteg újítást és ésszerűsítést alkalmaztak és nagyon sok újítás született menetközben is. A magyar dömperekkel dolgozó brigád egy újítási leírást a *Vörös Csillag Traktorgyárnak* is elküld.

Molnár Ferenc

Joggyakorlat — Elvi döntések

A továbbtanuló dolgozók tanulmányi kedvezményeivel kapcsolatos egyes kérdések értelmezése

A felsőoktatási intézmények levelező tagozatos hallgatói részére:

A felsőoktatási intézmények levelező tagozatain továbbtanuló dolgozókat az alábbi kedvezmények illetik meg:

A felsőoktatási intézményekben vagy konzultációs központokban szervezett, a tanulmányi rendben meghatározott kötelező foglalkozásokon és vizsgákon való részvétel miatt előlálló utiköltségnek a munkáltató által havi egyezerhatszáz forint jövedelemhatárig teljes, egyezerhatszáz forinttól kettőezerhatszáz forintig terjedő jövedelem esetén — amennyiben a hallgató féláru vasúti kedvezmény igénybevételére nem jogosult — ötvenszázalékos megtérítése évi tíz alkalommal, feltéve, hogy az utazási távolság az ötven kilométert meghaladja. (19/1960. [IV. 13.] Korm. számú rendelet 1. § d) pontja.)

Ugyanezen kedvezmény illeti meg az 1015/1961. (VIII. 12.) Korm. számú határozat 6. pontja alapján az ipar területén dolgozó gazdasági, párt- és szakszervezeti, valamint tanácsi vezetők részére szervezett tanfolyam hallgatóit.

1. Jövedelem alatt a munkaviszonyból eredő jövedelemként a Mt. V. 140 §-a alapján kiszámított átlagkeresetet kell érteni és ehhez kell hozzászámítani a dolgozó egyéb, nem munkaviszonyból eredő rendszeres jövedelmét.

2. E rendelkezésekre is alkalmazni kell a technikumi levelező hallgatók utiköltségtérítésére vonatkozó állásfoglalást.

A pedagógiai főiskolán tanuló pedagógusok kedvezményei:

a) A pedagógiai főiskola levelező tagozatán továbbtanuló alsótagozati pedagógusok részére a kötelező foglalkozásokon való részvétellel és a vizsgákkal kapcsolatban felmerülő utazási költséget meg kell téríteni;

b) a pedagógiai főiskola levelező tagozatán kiegészítő szakképzésben részt vevő felsőtagozati pedagógusoknak (tanárok) az a) pontban megjelölt költségen felül a kötelező foglalkozásokon és vizsgákon való részvétellel felmerülő szállásköltségeket is meg kell téríteni és lehetové kell tenni számukra, hogy a főiskolai hallgatók részére biztosított étkezést díjtalanul igénybe vegyék. (1023/1959. [VII. 19.] Korm. számú határozat 4. pontja.)

E rendelkezésekre is alkalmazni kell a technikumi levelező hallgatók útiköltség térítésére vonatkozó állásfoglalást. (1962. évi. 5. sz. Munkaügyi Közlöny.)

Egyéb kedvezmények

Mt. V. 213. § (1). A továbbtanuló dolgozót nem szabad éjszakai műszakba, továbbá olyan munkakörbe beosztani vagy áthelyezni, amely tanulmányai folytatásában gátolná.

(2) A tanítási napokon, illetőleg hónapokban — a tanulás érdekében — a tovább tanulókat a napi rendes munkaidő befejezése után sem túlmunkával, sem más feladattal megbízni nem szabad. A továbbtanuló dolgozó a tanulmányok befejezésétől a végszigorlat, illetőleg az államvizsga letételéig, legfeljebb azonban az utolsó egyetemi félév végétől számított hat hónapot nem szabad rendszeresen túlmunkára vagy állandó munkahelyén kívül hosszabb ideig tartó munkára (kiküldetésre) igénybe venni.

(3) Továbbtanuló dolgozót fegyelmi határozattal sem lehet tanulmányai folytatását akadályozó munkakörbe áthelyezni.

Mt. V. 214. §. Azt a dolgozót, aki a továbbtanulók részére biztosított kedvezményeket igénybe veszi és ennek ellenére az előadások látogatását elmulasztja, a vállalat igazgatója az iskola kérésére köteles levonni a munkabéréből a mulasztott időre járó részt. A tett intézkedésről az iskolát értesíteni kell.

E § vonatkozik a tanulmányi szabadságon és munkaidőkedvezményen kívül az útiköltség-térítésre és a fizetett távollétre is.

A mulasztott időre járó résznek a levonása független az iskola kérésére történő fegyelmi felelősségrevonástól, mivel az alaptalanul igénybe vett tanulmányi kedvezmény e §-on túlmenően rosszhiszeműen felvett munkabérnek is minősül.

Kiegészítő jogszabály:

Azokat a dolgozókat, akik az általános iskolai vagy középiskolai levelező oktatásban kitűnő vagy jeles eredményű bizonyítványt szereznek, a munkáltatók a jutalmazásra előírt keretből pénzjutalomban részesíthetik és jutalomüdültetések során is számításba vehetik. (1055/1953. (IX. 19.) Mt. h. számú határozat 13. pontja.)

(1962. évi 5. sz Munkaügyi Közlöny.)

Vége

Rekordidő alatt elkészült a Déli pályaudvar új felvételi épülete

Az elmúlt netekben nemcsak az utazóközönséget, hanem a vasutasokat, sőt a szakembereket is élénken foglalkoztatta a gondolat: *a balatoni főidény kezdetére sikerül-e befejezni a Déli pályaudvar korszerűsítését?*

Az első kapavágásra január 4-én került sor. A balatoni főidényt június második felétől számítják. A bontási munkálatokra, a vágányhálózat átépítésére négy, az új felvételi épület megépítésére nem egészen öt hónap állt rendelkezésre. Ez valóban nem nagy idő.

Nos, a kételyek eloszlottak. Eloszlatták azok a munkások, akik új, modern pályaudvart varázsoltak a 100 esztendős Déliből. Hiszen elsősorban nekik, az ő alkotókészségüknek, töretlen akaraterejüknek köszönhető, hogy az első fázisban átépített új vágányhálózat május 27-e helyett 25-re, a felvételi épület pedig június 15-re, a tervezett határidőre elkészült.

Nem volt könnyű a feladat. A munkásoknak sok nehézséggel, váratlan akadállyal kellett szembenézniök. Az időjárás sem kedvezett. De a nehézségekről, az építkezés körülményeiről beszéljenek az illetékesek.

— Azzal szeretném kezdeni, hogy a *Déli-pályaudvar* régen kinőtte már kereteit — mondotta *Csanádi József*, a budapesti igazgatóság helyettes vezetője, a kivitelezési munkálatok egyik irányítója. — Az utóbbi időben az utaslétszám évi átlagos növekedése 5—6 százalékos. A nyári üdülési idényben mintegy 5 millió utas fordul meg a pályaudvaron. Ez a körülmény tette szükségessé a Déli korszerűsítését.

A pályaudvar Vérmező felőli oldalán a gyalogos feljáró építésével egyidőben a kőbányai kertészet dolgozói gyeptéglázzák a feljáró oldalát.

Ami pedig a nehézségeket illeti, volt benne részünk bőven. Ott volt például a fordítókorong. Ki hitte volna, hogy három is van egymás alatt. Ugyancsak bontás közben bukkantunk rá a régi felvételi épület alapjaira és pincéjére. Ezeknél a bontási munkáknál mintegy 2500 köbméter betont kellett légkalapácsokkal szétverni.

— A márciusban téliesre fordult idő miatt az alapozási betonmunkák is sok nehézséget okoztak — vette át a szót *Telek János*, az igazgatóság II. osztályának vezetője. — A *Hidépítési Főnökség* dolgozóinak például melegített eljárással kellett betonozniuk. Még nehezebb dolguk volt a támfal és a felvételi épület tartószerkezeteinek készítésénél. A gyors kötés biztosítása érdekében gőzöléssel melegítették a betonelemeket. Az új várócsarnok hossztartóinak behelyezését is új, az építészetben eddig ismeretlen eljárással oldották meg a hidászok.

— A rövid határidő miatt a legnehezebb feladatot az új várócsarnok elkészítése jelentette — folytatta *Csanádi József*. — Az előregyártott födémpanelek behelyezése után egyszerre hat szinten is folyt a munka. A munkálatokat 12 főnökség, illetve vállalat emberei végezték egy időben.

Hogy szemléltetőbb legyen, milyen nagy munkát végeztek az építők, érdemes néhány statisztikai adatot idézni.

A bontás a lépten-nyomon fellépő nehézségek miatt 50 napot vett igénybe. A vágányhálózat átépítése és az új felvételi épület megépítése 75 napig tartott. Ez rekordidőnek számít!

125 nap alatt mintegy 32 000 köbméter földet mozgattak meg. Az építkezésnél 4770 köbméter betont, 8000 tonna zúzott követ, 1500 köbméter terméskövet és 200 tonna acélt használtak fel. Az 500 utas befogadására alkalmas új felvételi épületet 1350 négyzetméter mükő burkolja, a nagycsarnok külső kontúrjait 480 négyzetméter üvegfal borítja. Ennek két hosszú oldalára modern relux redőnyöket szereltek. A peronszigeteken 69 kettős neonfénycsővel felszerelt ostornyeles kandelláber ontja a fényt. Közel 300 korszerű hangszóró szolgálja az utazóközönség tájékoztatását.

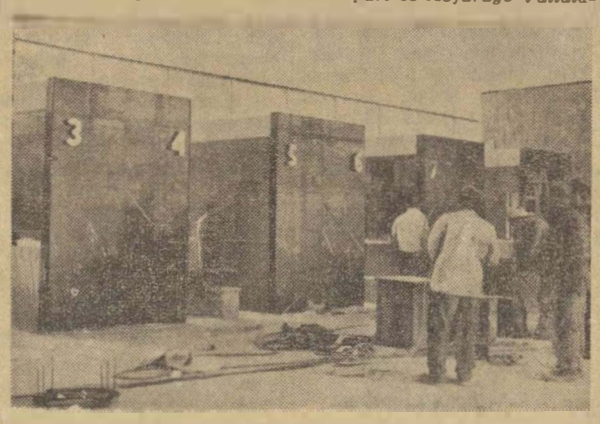
Még egy fontos adat. Az összes beruházás és felújítás költsége 32 millió forintot tesz ki.

— *Melyik főnökség, vállalat vette ki legjobban a részét a kivitelező munkából?*

— A főnökségek közül a *Budapesti Építési Főnökség*, a *Hidépítési Főnökség*, az *Épületelemgyártó Főnökség*, a *Magasépítő Főnökség*, a külső vállalatok közül az *Aszfaltútépítő Vállalat*, az *ÉM Szobrászipari és Kőfaragó Vállalat* és a *Budapesti Szakipari Vállalat* üveges részlegét kell kiemelni — nangzott a válasz. — De lelkiismeretes munkát végzett itt mindenki. Hiszen összesen 20 vasúti szakma 1000, 12 vasúton kívüli vállalat 500 dolgozója vett részt a Déli korszerűsítésében.

Rajtuk kívül az illetékes párt, szakszervezeti, tanácsi és pénzügyi szerveknek is nagy részük van abban, hogy a vasutasok és az utazóközönség június 15-én birtokába vehette az új köntösbe öltöztetett Déli-pályaudvart. Budapest harmadik fejpályaudvarát.

(visi)



Az üvegfalú váróterem pénztárain az utolsó simításokat végzik a szakmunkások.

(Hemző Károly felv.)

Készül az ezredik új kocsi

EREDMÉNYES KONGRESSZUSI VERSENY DUNAKESZIN

Tavalyi munkájuk alapján elnyerték a *Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját* a Dunakeszi Járműjavító dolgozói. A kitüntetés nem tette őket elbizakodottá. Most, minden erejükkel arra törekszenek, hogy megtartsák a zászlót, sőt, hogy elnyerjék hozzá a párt kongresszusi zászlaját is.

Pintér János, a szakszervezeti bizottság titkára elmondta, hogy május 10-én szakszervezeti nagyaktíva értekezletet tartottak, amelyre a vállalat 300 dolgozóját hívták meg.

— *Lelkes hangulatú tanácskozás volt* — mondta Pintér elvtárs. — *Ott született az elhatározás, hogy a VIII., pártkongresszus tiszteletére szervezett munkaverseny során a vasutasnapra elkészítjük az ezredik új kocsit.*

Tíz év — száz szerelvény

1952 óta gyártanak új kocsikat a *Dunakeszi Járműjavítóban*. Tíz év óta 100 szerelvényre való új kocsi hagyta el az üzemet és szerzett jó hírnevet az itt dolgozó kollektívának. Többek között gyártottak exportra 40 hálókocsit, számos külön célú vagont készítettek, 100 pótkocsit gyártottak a *Fővárosi Villamosvasutak* számára. Évek óta gyártják a belföldi személyforgalomban jól bevált kocsikat. Az ezredik új kocsi a 485-ös Bah kocsi lesz. Alváza és kocsiszekrénye ott áll már a szereldében. Egyik ablaknyílásában tábla hirdeti, hogy ez az ezredik új kocsi.

Az eredeti terv szerint csak július végére készült volna el. Nem csekély feladat, hogy a határidőt három héttel előre hozzák. A szocialista brigádok példáját követve, valamennyi brigád felajánlást tett. A vállalások összegezésekor kitűnt, hogy havonta több mint ezer órával csökkentették a gyártási időt.

Az I-es gyárrészleg dolgozói vállalták a munka oroszlán részét. Rajtuk kívül példás vállalást tettek a gépműhely, a kovácsműhely, a kerékműhely és a többi műhely dolgozói is. Elismeréssel nyilatkozott erről a lendületes versenyről *Kardos Tibor*, az I-es gyárrészleg mérnöke:

— *Dolgozóink kezdeményezéseikkel segítik elő a terv jobb teljesítését. Megfelelő szerszámok, kisgépek készítésével teszik termelékenyebbé a munkát. A műszakiak több átcsoportosítást hajtanak végre, hogy a vasutasnapra elkészüljön az ezredik új kocsi.*

Új feladatok előtt

A továbbiakban *Kardos Tibor* elmondotta, hogy amennyiben sikerül ez a terv, további nagy feladatok állnak a gyárrészleg előtt. A negyedik negyedévben ugyanis már több új első osztályú személykocsit kell átadniok a forgalomnak. Igaz, hogy ezt a rendelést egy kissé késve kapták, de a Dunakeszi Járműjavító dolgozói mindent megtesznek azért, hogy teljesítsék a jelentős forint értékkel felemelt tervet is.

Tasnádi Zoltán szocialista brigádvezető az elsők között ajánlotta fel, hogy 10 órával csökkenti az egy kocsira fordított gyártási időt. A *Tasnádi-brigád* a gyártási lakatosműhelyben dolgozik. Ők készítik a fém ablakkereteket, a fém-rácsokat és más alkatrészeket. A tíz órai csökkentést nemcsak azzal érik el, hogy jobban kihasználják munkaidejüket, hanem speciális kisgépek alkalmazásával.

Egy brigádvezető önvallomása

— *Jól megértjük egymást a brigádban* — hallottuk Tasnádi Zoltántól. — *Ha új dolgozók kerülnek hozzánk, azokat tanítjuk, segítjük, hogy minél előbb megtalálják helyüket közöttünk. Víg kedélyűek vagyunk és a munkahelyen kívül is összetartunk. Munkatársunk Barabás György most épít családi házat. Gyakran kimegyünk hozzá és segítjük az építkezést. A társadalmi munkában is lépést tart a többi szocialista brigádokkal a mi brigádunk.*

Valóban. Társadalmi munkájuk főleg arra irányul, hogy munkahelyüket és környékét rendben tartják. Most az üzem kultúrotthonának berendezéséhez is segítséget nyújtanak. A műhely két új, szocialista címért versenyző brigádját patronálják.

A Dunakeszi Járműjavító dolgozói az első negyedévben jól teljesítették tervüket, s a bevezetőben említett szakszervezeti nagyaktíva már érezteti hatását: eredményes lesz a második negyedévi munka is. Az ezredik kocsi határidő előtti átadása pedig valóban példamutató teljesítmény lesz. Reméljük, sikerrel valósítják meg elhatározásukat.

L. J.

Levelezőink írják

Szocialista komplex brigád szerződést kötöttek *Ferencváros állomás* gubacsi térségében dolgozó vasutasok. A brigádban az állomás és a fűtőház dolgozói egyaránt részt vesznek. Tagjai intézők, sarusok, kocsirendezők, mozdony személyzet és a vontatási kocsiszolgálat dolgozói. Az a céljuk, hogy kevesebb legyen a meddő teljesítmény, amely különösen műszak váltáskor volt gyakori. A komplex brigád elősegíti majd, hogy a csomópont jobb eredményeket érjen el — írja levelében *Huszár József* szb-titkár.

*

Kiskunhalas állomás most nyugdíjba vonult vasutasai ezúton mondanak köszönetet munkatársaiknak, a pártszervezetnek, a szakszervezetnek és az állomás vezetőségének a szép ünnepségért, amelyet búcsúztatásuk alkalmával rendeztek. Köszönik az ajándéktárgyakat: az órát, a cigarettatárcát és a könyveket, amelyek mindig az együtt töltött szép napokra fogják emlékeztetni a nyugdíjasokat — írja levelében Mohos István volt tegyvizsgáló.

*

„Miért nincs mosogató a Déli-pályaudvar vonatkisérő laktanyájában?" — teszi fel a kérdést levelében *Bódogh Mihály* dombóvári levelezőnk. Amint írja, nemcsak mosogató nincs ebben a laktanyában, de egyáltalán vízcsapot se szereltek fel a konyhába. A vonatkísérők ételeik elfogyasztása után nem tudják hol elmosni ételhordó edényüket.

*

Életmentőinek mond köszönetet a tapolcai kórházból küldött levelében *Berta Imre* forgalmi szolgálattevő. *„Május 3-án éjjel baleset ért Tapolca állomáson. Vonat alá kerültem, s a kerekek levágták az egyik lábamat. Eszméletemet vesztettem, de arra még emlékszem, hogy a közelben levő mozdony személyzete segített rajtam, kihúztak a vonat alól és szoritó kötés alkalmazásával megmentettek az elvérzéstől. Még nem jöhetek ki a kórházból, így ezúton mondok köszönetet a két tapolcai vasutasnak: Juhász József mozdonyvezetőnek és Hobok József fűtőnek."*

*

Tavaly októberben kezdtek versenyt a szocialista cím elnyeréséért *Balatonalmádi* 201. számú TBFF blokkmesteri szakaszának dolgozói. Azóta a terven felül végzett javítási munkáikkal több mint 50 ezer forintot takarítottak meg. A *Kiss Sándor* vezetésével dolgozó brigád a múlt hónapban elnyerte a szocialista címet és a brigád valamennyi tagja pénzjutalmat is kapott — írja levelében *Kiss Lajos* Alsóörsről.

*

Békéscsabán az idén 185 vasutas dolgozó végzi el az általános iskola nyolc osztályát. Érettségire 120-an készülnek. Sokan vannak olyanok is, akik egyetemi felvételre jelentkeztek — tudósít levelében *Boldizsár Gyula*.

*

„Ezúton mondunk köszönetet a gondos gyógyitásért, a türelmes és kulturált ápolásért a MÁV Kórház I. gégeosztályán dolgozó dr. Csók Vilmos és dr. Novák Emil orvosoknak, valamint az ápolónőknek" — írja levelében *Tóth Mihályné* főintéző. A levelet számos betegtársa is aláírta.

*

Virágcsokrokkal és kedves ajándékokkal búcsúztak a nyugdíjba vonuló özv. Kovács Györgyné takarítónőtől, a szegedi igazgatóság dolgozói. Kovács nénit mindenki jól ismerte az igazgatóságon, ahol házias gondossággal végezte takarítói munkáját. Munkájáért megbecsülték, többször kapott pénzjutalmat is — írja Szegedről Szüládi Sándor.

*

Béke nagygyűlést tartottak *Kálkápolnán* a káli vasutas dolgozók kezdeményezésére. A béke nagygyűlésen több mint hétszázan jelentek meg, hogy hitet tegyenek az általános és teljes leszerelés ügye mellett. A nagygyűlésen *Nagy Edit* egri diáklány szavalt a békéről, majd *Tölgyes Lajos*, a 7. szakosztály vezetője mondott beszédet — olvassuk *Kárpáti Sándor* főellenőr levelében.

*

Köszönő levelet kapott a Terézvárosi Pft. Főnökség Kántor Lászlóné albertirsai lakostól, aki arra kérte a főnökséget, hogy tolmácsolja köszönetét Reznák Ferenc pályamunkásnak, aki megtalálta a vonaton Kántorné kézitáskáját, amelyben pénze és igazolványa volt. Reznák Ferenc hiánytalanul visszajuttatta a kézitáskát tulajdonosának — tudósít levelében Szabó Tibor.

*

Nagy gondot fordítanak az üzemszemlékre Szeged-Rókus állomáson — olvassuk *Tótka Károly* levelében. — A legutóbbi üzemszemle alkalmával ismét több hiányosságot állapítottak meg. A takarítónők öltöző helyiségét nem lehetett megfelelően szellőztetni. A kocsimosó telepen felgyülemlett a szemét. A felvételi épület előtt burkolatlan váltó tette balesetveszélyessé az utasforgalmat. Egyes vágányok között esedékessé vált a gyomirtás. A hibák megszüntetéséről intézkedett az állomás vezetősége.

Csak értékelhető felajánlásokat tegyünk

Tanulságos értekezletet tartottak legutóbb *Kiskunhalas* állomáson a *Bács—Kiskun* megye területén levő vasúti csomópontok termelési felelősei részére. Az értekezleten *Dobra Lajos* megyei termelési felelős értékelte a termelési felelősök munkáját és beszámolt a további tennivalókról.

A hiányosságokról szólva elmondta, hogy a *bajai* fűtőháznál a szocialista brigádok nem vezetnek naplót és az állomáson sokszorosított versenyszerződéseket alkalmaznak. Egyéni vállalások egyáltalán nincsenek. Nem helyes az olyan felajánlás, amilyet a XX. pályamesteri szakasz brigádjának tagjai tettek. Azt vállalták, hogy úgy fognak dolgozni, hogy minél több oklevelet és jelvényt szerezzenek. Pedig

konkrét felajánlások nélkül nem lehet eleven versenymozgalmat teremteni.

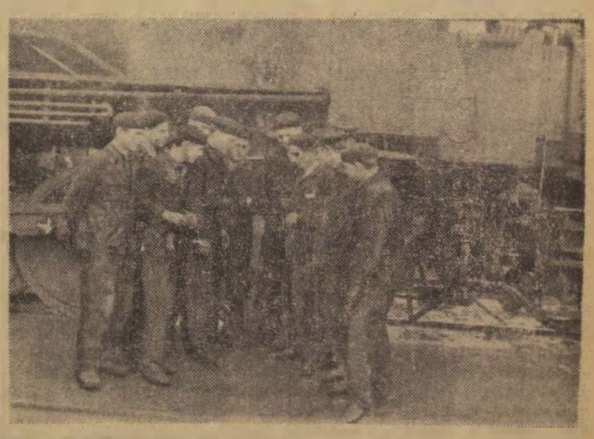
Homokszentlőrincen az állomás három brigádja kezdett versenyt a szocialista címért, de vállalásukból óvatosan kihagyták az állomás élüzemszintjének elérését, arra gondolva, ha azt nem tudnák teljesíteni, akkor oklevelet sem kapnak. Így vállalásukban egyetlen olyan pont sincs, amelyet értékelni lehetne. *Kunszentmiklós—Tass* fűtőháznál ugyancsak nem vezetnek brigádnaplót és a vállalást nem ismerik a dolgozók.

A szolgálati helyek többségénél megfelelő a versenymozgalom.

Jó példa erre éppen *Kiskunhalas* állomás, ahol 22 brigád küzd konkrét versenyszerződések alapján a szocialista címért. *Balanyi János* brigádvezető be is számolt az értekezlet résztvevőinek arról, hogyan segítik a többi brigád munkáját.

Tóth Tibor
Kiskunhalas

Példamutató szocialista brigád



A debreceni fűtőház fiókműhelyében dolgozik *Vass Károly* vezetésével a fenti képen látható géplakatos szocialista brigád. Hosszú idő óta selejtmentes munkát végeznek. Jó minőségű munkájukkal segítik elő, hogy minél kevesebb legyen a visszatérő javítás.

A Vass-brigád példát mutat a munkaversenyben is. Vállalták a pártkongresszus tiszteletére, hogy az időszakos javításokat hat nap helyett öt és fél nap alatt végzik el és a fél napot a futójavítások végzésére fordítják. A brigádtagok fegyelmezettek, és kölcsönösen segítik egymást. *Vilmányi Gábor* és *Bartha József* lakatosok a brigád legszorgalmasabb tagjai.

Jól határoztak a fűtőház dolgozói, amikor a második negyedévi termelési tanácskozáson megadták ennek a brigádnak a szocialista oklevelet, vezetőjének, *Vass Károlynak* pedig a kiváló dolgozó jelvényt.

Marosán Pál
Debrecen

Tovább fejlődik az Utasellátó étkező- és hálókocsi parkja

A nyári hónapok utasforgalma minden évben fokozott követelmények elé állítja az Utasellátót. A vállalat idei felkészültségéről *dr. Harsányi Zoltánné*, az Utasellátó igazgatója adott tájékoztatót a sajtó munkatársainak.

— *Vállalatunk életében fontos esemény volt a május 27-én életbe lépő új menetrend* — mondotta. — *Éttermeink nyitvatartási idején változtatnunk kellett. A mozgó szolgálatnál is megfelelő változást hajtottunk végre, hiszen az új menetrendben 27 étkezőkocsi, 37 büfékocsi, 10 belföldi hálókocsi, 4 külföldi hálókocsi és 27 étszolgálati kocsi járatot üzemeltetünk.*

Az új menetrend életbe léptetésével *Varsó—Szófia* és *Varsó—Bukarest* között új étkezőkocsi-járat létesült. Az Utasellátó kedden, csütörtökön és vasárnap indítja étkezőkocsijait. Tovább javul a vállalat belföldi személyvonatokon nyújtott szolgáltatása is, mivel még az idén mintegy 40 személykocsiban megfelelő hűtőtérrel, zárható raktározási lehetőséggel ellátott eladási teret kapnak.

Újabb hálókocsik

A külföldi hálókocsi járatai is bővültek az Utasellátónak. *Varsó—Szófia* és *Berlin—Szófia* viszonylatban egy-egy *Berlin* és *Bukarest* között két hálókocsit közlekedtetnek. A hálókocsik megfelelő felszereléssel rendelkeznek, s a sajtótájékoztatón bemutatott zsurkocsin a hálókocsi-kalauz a reggelit az utasfülkében tudja az utas részére felszolgálni. Növekedett a hálókocsik árukészlete és bővült áruválasztéka.

Az Utas-üdítő után újabb speciális újdonsággal, az Utascoktaillal bővül a nősítő italok száma. Az új üdítőital gyümölcsből készült likőr és szénsavval dúsított meggylé keveréke, s 5 százalék alkoholt tartalmaz. Előreláthatólag július első felében a megfelelő különleges palackmennyiség legyártása után kerül forgalomba.

Nagyobb választék

A kiszolgálás kultúrájának növelésére a vállalat vezetősége elhatározta, hogy a mozgó árusok fonott kosarait tetszetős műanyag kosarakkal cserélik fel. Elkészítették néhány árusító zsúrkocsi prototípusát is. A nyári ellátás biztosítására 3 millió pár virsli és debreceni mellett, mintegy 150 000 rúd különböző fajtájú szalámi kerül forgalomba. Ezenkívül megrendeltek 2 millió üveg gyümölcslét, 4 millió üveg szénsavas üdítőitalt és 7 millió szörp árusításának megfelelő különböző szörpféleséget. Az italárusítás kulturáltabbá tétele érdekében a bornak mintegy 55, a sörnek mintegy 30 százaléka palackban kerül forgalomba.

Bővül a választék az állomási pavilonokban, főleg a fővárosi személypályaudvarokon, valamint a balatonmenti állomások pavilonjaiban.

Ahol jól gazdálkodnak a vonatokkal

Dombóvár állomásról az első negyedévben 84-gyel kevesebb mozdonnyal szállítottuk el ugyanazt az árumennyiséget, mint a bázisidőszakban.

Az anyagfelhasználásnál 3000 forint a megtakarítás. Ez azért jelentős, mert mi nem gazdálkodunk nagy mennyiségű anyaggal.

Kocsikihasználásunk negyedévi átlaga 105% volt. A jó eredmény nyitja a jó kapcsolat a szállíttató felekkel. Az üres kocsik továbbításánál is van 51 darab 80 tengelyes vonat-megtakarításunk.

Eredményeink ellenére van még mit javítanunk. Főként a menetrendszerűségben és a balesetek csökkentésében. A bázisidőszakhoz viszonyítva csökkent a balesetek száma, de úgy véljük, hogy a baleset akkor is sok, ha egy akad.

Bódogh Mihály

ÚJÍTÓK VERSENYE

A vasút újítási és tapasztalatcsere mozgalmának fellendítése érdekében a MÁV vezérigazgatósága az újítók részére pályzatot hirdet.

A pályázat feltételei:

1. A 6. és 7. szakosztály területére legalább 4 db elfogadott újítási javaslat, a 8. szakosztály, a 9. szakosztály és az Anyagellátási Igazgatóság területére vonatkozóan 3 darab elfogadott újítási javaslat.

2. Valamennyi szakszolgálat területén az összes elfogadott újítási javaslat után legalább 25 000 Ft. népgazdasági eredmény.

A versenyfeltételek értékelésének módja:

ad. 1. A versenyben a megadott számú elfogadott és megvalósítási szerződéssel lekötött újítási javaslattal lehet részt venni. Az értékelésnél az alábbi pontszámokat lehet számítani:

a) országos feladatterv megoldását biztosító minden egyes javaslatért	20 pont
b) Helyi jellegű feladatterv megoldását biztosító minden egyes javaslatért	10 pont
c) Minden egyéb javaslatért	4 pont
ad. 2. A szerződésben rögzített legalább 25 000 Ft. népgazdasági eredmény esetén további	10 pont
Ezen felül 50 000 Ft-ig minden 5000 Ft. után további	2 pont
100 000 Ft-ig minden 10 000 Ft. után további	2 pont
500 000 Ft-ig minden 50 000 Ft. után további	1 pont
500 000 Ft-on felül minden 100 000 Ft után további	1 pont

A népgazdasági eredményt nem egyedi javaslatonként, hanem az összes elfogadott javaslattal kimutatott számítás alapján kell megállapítani.

A versenyidőszak 1962. július 1-től 30-ig tart és értékelése 1963. augusztus 15-ig történik meg.

A szakoszályonkénti helyezés sorrendjét az összesített pontszám határozza meg.

A versenyben csak olyan javaslatokkal lehet részt venni, melyet f. év július 1. napját követően nyújtottak be és melyekre vonatkozóan a versenyidőszak folyamán a megvalósítási szerződést megkötötték.

Pályadíjak a következők:

6. Szakosztály	I. helyezett	„Kékes" televízió-készülék
	II. „	világvevő rádió
7. Szakosztály	I. helyezett	„Kékes" televízió-készülék
	II. „	világvevő rádió
8. Szakosztály	I. helyezett	magnetofon
	II. „	táskarádió
9. Szakosztály	I. helyezett	magnetofon
	II.	fényképezőgép
Anyagellátási Igazg.	I. helyezett	világvevő rádió
	II.	fényképezőgép

A pályadíjak a dolgozók kívánsága szerint forintban is kifizethetők.

(A részletes leírást a Hivatalos Lap 24. száma ismerteti.)

TÖRÖTT KILINCSEK

Vácrátót állomáson a felvételi épület csarnokának ajtókilincse, amely alumíniumból készült, már legalább három hete eltörött. A Bp. Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség IX. pályamesteri szakaszának kezelője azonnal kérte a főnökség magasépítési szakaszát a hiányosság megszüntetésére.

Az utazóközönség nem tudja mire vélni, miért nem pótolják a könnyen beszerezhető alumínium kilincset és miért kell e késedelem miatt megkerülniük az utazóknak az állomás felvételi épületét.

Hasonló a helyzet *Váchartyán* állomáson is azzal a különbséggel, hogy ott a váróterem kilincse tört el. Azért, hogy a váróterembe be tudjanak menni, a WC ajtajáról szerelték oda a kilincset.

Helyesnek tartanánk — az utasok érdeke is ezt kívánja —, ha az ilyen apró javításokat nemcsak a központi szakasz végezhetné el, mert így ez nagyon sokáig tart.

R. S.

Egy szendergő vonatvezetőről

Nem azért írom meg, hogy példát vegyenek róla. Úgy érzem, nem lehet elnézni azt a feltűnő közömbösséget, amellyel május 23-án a *Dombóvárról* indult 2859 számú vonat vezetője látta el szolgálatát. Egyik munkatársammal tanúja voltam ennek a „szolgálatnak", mert a kalauzkocsiban önköltségben utaztunk Sárbogárdra. Amikor jelentkeztünk ennél a vonatvezetőnél, még a köszönésünket sem fogadta. Csak az utazási naplóba mélyedt és bennünket szóra sem méltatott.

Kíváncsiak voltunk, milyen figyelmesen fog ténykedni. Ügybuzgalma nem sokáig tartott. Már az indulásnál mulasztást követett el. Amikor a vonat fékezője közölte vele, hogy szabad a kijárat, ő a szolgálati asztalnál ülve maradt és jóformán a fejét sem emelte fel, csak ennyit mondott: *„Akkor hadd menjen!"* A fékező a kalauzkocsi ajtajában állva menesztette a vonatot.

Később írnivalóját befejezve, derék vonatvezetőnk lejjebb csavarta a kezelői lámpa belét és átadta magát a vonat kellemes ringatásának. További ténykedése csak annyi volt, hogy amikor a fékező bemondta, hogy szabad a bejárat meg a kijárat egy-egy állomásnál, akkor ő feljebb csavarta a lámpát és beírta az áthaladás idejét. Csak akkor kelt fel a helyéről, amikor *Pincehelynél* erős féktuskófektetést észleltem és szóltam neki a hibáról. Különösebb baj nem volt, mert a fékek hamar oldottak, így ő visszaülhetett a helyére és folytathatta szendergését.

Sárbogárd előtt tilos jelzést kaptunk. Az erős fékezésre a vonatvezető is felnézett, de különösebben nem zavartatta magát. Kilenc percig álltunk a bejárati jelző előtt, de vonatvezetőnk nem tett semmiféle intézkedést.

Amikor megérkeztünk Sárbogárdra, utazási naplónkba kérésemre beírta az indulási és az érkezési időt, de az aláírást már elfelejtette. Elköszöntünk tőle s ezt már ő is viszonozta. Ez a „jó éjszakát" volt az egyetlen szava hozzánk, a több mint 80 kilométeres úton.

Csizmadia Sándor
jegyvizsgáló

Munkavédelmi újdonság

Az üzemi balesetek nyilvántartásának és kivizsgálásának új rendszeréről

A balesetek megelőzésének, az irányító, ellenőrző munkának fontos eszköze a balesetek számbavétele, elemzése és a helyes adatszolgáltatás. Az utóbbi években ez a tevékenység nem volt kielégítő. A szakvonali vezetők gyakran nagyobb energiát fordítottak egy-egy baleset „üzemiségének" vitatására, mint a megelőzésre, különösen, mikor az éluzem cím elnyeréséről vagy a prémiumról volt szó. Előfordult az is, hogy a balesetek okát nem vizsgálták ki megfelelően, a mulasztókat nem vonták felelősségre. Így ugyanazon okok ismételten balesetet okoztak. Megtörtént, hogy a sérült a meghallgatásán túl semmit nem tudott a vizsgálat eredményéről.

A sérült védelmében

A fentiek felszámolására a Minisztertanács határozatot hozott az üzemi balesetek fogalmának meghatározása, és a balesetek kivizsgálásának megjavítása érdekében. Ennek alapján jelent meg a 2/1962. (III. 10.) Mü. M. rendelete, mely szabályozza az üzemi baleset fogalmát, a balesetek bejelentésének nyilvántartását valamint a balesetek kivizsgálását.

A rendelet messzemenően figyelembe veszi a sérült érdekét. A vizsgálatba tevékenyen bevonja, a vizsgálat eredményéről szóló jegyzőkönyvet rendelkezésre bocsátja.

Számos dolgozónak okozott korábban problémát balesetének üzemi balesetként való elismertetése. Köztudomású, hogy üzemi baleset esetén a sérültet felgyógyulásáig illeti meg a táppénz. Ha nem tudja bizonyítani, hogy balesete üzemi eredetű, akkor a táppénzt csak egy évig folyósítják részére. Az említett kormányrendelet ebben a vonatkozásban olyan okiratot bocsát a dolgozó rendelkezésére, amely igazolásul szolgál balesetének üzemi balesetként való elismertetésre.

Az eddigi vizsgálati rendszerben a dolgozó nem szerzett tudomást arról, hogy a balesetvizsgáló bizottság a bekövetkezett sérülésért kit hibáztat, nem tette cselekvő részessé a baleset valódi okainak megállapításában. Az új vizsgálati rendszerben a dolgozó kifejtheti véleményét a balesetvizsgáló bizottság megállapításáról, nyilatkozhat, hogy a felelősség megállapításával egyetért-e

A vezetők felelőssége

Nagy jelentőséget tulajdonítunk annak is, hogy a rendelet a baleset vizsgálatát közvetlenül a vezetőkre bízza. Az intézkedés azt kívánja elérni, hogy a vezető személyesen győződjön meg a vezetése alá tartozó munkahelyek biztonságának körülményeiről, s ugyanakkor konkrét intézkedések megtételére is kötelezett. Ezzel is biztosítható hogy a balesetvizsgálat a megelőzést is szolgálja.

Nem hagyhatjuk szó nélkül, hogy egyes szolgálati vezetők ma még pálcát törnek az új rendelkezés felett. Úgy értékelik, hogy ez lényegesen növeli tennivalójukat, s ez a termelés rovására megy. Ez korántsem így van. A balesetvizsgálattal eddig is kellett volna foglalkozniuk, az igazság azonban az, hogy ezt a biztonsági megbízottakra hárították át. A termelés érdeke és a dolgozók érdeke egyaránt megkívánja, hogy vezetőink mind több gondot fordítsanak a balesetek megelőzésére, a biztonságos munkafeltételek megteremtésére.

Az új büntető törvénykönyv közlekedési rendelkezései

II.

Bár nem ismeretlen fogalom jogrendszerünkben a szeszes italtól befolyásolt állapotban való gépjárművezetés büntetése, azonban az új BTK az eddigi rendelkezéseket módosította, kiterjesztette. A 194. § szerint: *„Aki szeszes ital hatása alatt levő állapotban vasúti, légi vagy vízi járművet, avagy közúton gépjárművet vezet, vagy a jármű, illetőleg a gépjármű vezetését olyan személynek engedi át, aki szeszes ital hatása alatt áll, ha súlyosabb büntett nem valósult meg, hat hónapig terjedő szabadságvesztéssel vagy egy évig terjedő javító-nevelő munkával büntetendő".* Itt tehát magában az ittas állapotban történő járművezetés ténye, illetve ilyen személynek történő vezetésátengedés esik büntetés alá akkor is, ha súlyosabb következmény (pl. baleseti vesaély) nem állott elő.

Eddigi szabályozástól eltérő a BTK rendelkezése annyiban, hogy egyészt elhagyta a vezetés közbeni italfogyasztás büntetését és csupán a szeszes ital hatása alatti vezetést bünteti. Az előbbi ugyanis a gyakorlatban sokszor igen nehezen volt bizonyítható (pl. az italboltból jött vádlott málnát ivott-e vagy fröccsöt, vagy a személyautóban talált üvegből ivott-e a vádlott menetközben bort vagy sem), — viszont az alkoholtól befolyásolt állapot ténye véralkoholvizsgálat útján, orvosszakértő meghallgatásával könnyen és teljes mértékben tisztázható. Az eddigi jogszabály hiányosságát kiküszöbölve a BTK kiterjesztette e jogszabályi rendelkezést a vasúti, vízi és légi járművet vezetőkre is.

A segítségnyújtás ténye

A közlekedési baleseteknél gyakran merül fel a segítségnyújtás szüksége. Ezért célszerű az idevonatkozó új büntetőjogi rendelkezések néhány jellemzőjéről említést tenni.

A BTK 259. §-a szerint: *„Aki nem nyújt tőle elvárható segítséget sérültnek, balesetet szenvedett vagy olyan személynek, aki az életet vagy testi épséget közvetlenül veszélyeztető helyzetbe jutott, egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.*

A büntetés három évig terjedő szabadságvesztés, ha a sértett meghalt és életét a segítségnyújtás megmenthette volna." Súlyosabb szabadságvesztéssel bünteti a törvény, ha *„a sérülést, a balesetet, illetve az életet vagy a testi épséget közvetlenül veszélyeztető helyzetet akár gondatlan, akár véletlen magatartásával az elkövető okozta, vagy ha az elkövető a segítségnyújtásra foglalkozásánál fogva vagy egyébként is köteles volt."*

A törvény szövegéből világosan kitunik, hogy a rendelkezések korántsem csak a közlekedési balesetek sérültjei részére nyújtandó segítségre vonatkoznak, bár gyakorlatilag — sajnos — ezen a területen van alkalom a legtöbbször a segítségre. A törvény meghatározza a segítségnyujtasra kötelezett személyek és a segítségre rászoruló személyek körét. olyként rendelkezik, hogy mindenkinek a részere általános segítségnyújtási kötelességet ír elő akár ő okozta, akár nem ő okozta azt, hogy mas személy megsérült, balesetet szenvedett vagy életét, testi épségét közvetlen veszély fenyegeti. Ez a törvényi álláspont tükrözi a szocialista erkölcs követelményeit, közelebbről azt, hogy mindenki köteles embertársának bajbajutása esetén az elvárható segítséget megadni.

A rászorultság esete

A rászorultságot általában minden személysérült, balesetes, veszélyes helyzetbe került személynél fennforgónak kell tartani, kivéve azt a három esetet. amikor 1) a sértett a sérülésből ráháruló veszélyt minden degen közbeavatkozás nélküli nyilvánvalóan elhárithatja, vagy a veszélyes helyzetből ugyanigy szabadulhat; 2) ha más személyek a megfelelő segítséget már megadták és 3) ha kétségtelen, hogy a sértett meghalt

Nyilvánvalóan más a „tőle elvárható" segítségnyújtás iránya. mértéke egy iskolázott, elsősegélynyújtásra kiképzett állomáselöljárónak, mint egy kevés iskolázottságú, idős sorompóőrnek. Más segítségnyújtás várható el egy orvostól, mint egy fiatal lánytól vagy erdei favágótól. A döntő az, hogy mindenkinek késznek kell mutatkozni a segítség nyújtására. Az eset körülményei mutatják meg azután, hogy elegendő volt-e esetleg csupán a segítség felajánlása vagy több és tevékeny magatartást igényelt az adódott helyzet.

Rövid megvilágítást kíván a „sérült" és a „balesetet szenvedett" személy fogalma. A sérült nem vitásan az, aki valami oknál fogva észlelhetően külső vagy belső testi sérülést szenvedett; a balesetet szenvedett ember pedig az, aki a balesetből kifolyólag ugyan nem sérült meg, de egészségét romlás veszélye fenyegeti és ezért segítséget kell kapjon. (Pl. a balesetkor elájult vagy hisztériás idegrohamot kapott. stb.) A törvény szerint mindenki köteles a tőle elvárható segítséget nyújtani annak részére, akik az életét vagy testi épségét közvetlenül veszélyeztető helyzetbe jutott.

•

Az új BTK-nak a fentiek szerint csupán a közlekedéssel kapcsolatban és csak inkább vázlatosan kiemelt rendelkezései is azt a határozott meggyőződést alapozzák meg. hogy időtállónak ígérkező szocialista büntető kódexünk a gyakorlati alkalmazás során meg fog felelni az 1. §-ában írt amaz feladatnak, hogy *„védje a Magyar Népköztársaság állami társadalmi és gazdasági rendjét, neveljen a szocialista társadalmi együttélés szabályainak a megtartására, valamint az állampolgári fegyelemre."*

Dr. Biró Pál

Negyvenöt perc alatt 13576 billentyűleütés

Vasutas sikerek a gépi adatfeldolgozók első országos versenyén

A Központi Statisztikai Hivatal Ügyvitelgépesítési Főosztálya május 20-án rendezte meg a gépi adatfeldolgozók, lyukasztók és ellenőrzők első országos versenyét.

A versenyzőknek egy előre elkészített azonos bizonylatból 45 percig kellett versenyezniük kártyaterv alapján. Az ellenőrzőknél az előre lyukasztott lyukkártyák közül kellett a rejtett hibákat kiemelni. Az oszloponként működő 80 oszlopos gépeknél 65—65 billentyű leütése volt szükséges egy kártya feldolgozásához. A tömb rendszerű 90 oszlopos gépeknél a lyukasztásnál 68, az ellenőrzésnél pedig 73 billentyűt kellett kártyánként leütni.



Tóth Mária

Ebből is kitűnik, hogy a versenyzőknek nem volt könnyű dolguk. Annál is inkább, mivel más az üzemben nyugodtan, egyenletesen dolgozni, mint nyilvános versenyen először szerepelni.

A MÁV Adatfeldolgozó Főnökség vezetői helyesen tették, hogy az országos versenyt megelőzően házi versenyt rendeztek. Ez jó alkalom volt arra, hogy kiválogassák a legjobbakat. A főnökség a Mészáros utcai I-es üzemből 6 lyukasztót és 11 ellenőrzőt, a II-es üzemből ugyancsak 6 lyukasztót és 9 ellenőrzőt nevezett az országos versenyre, amelyre május 20-án a Statisztikai Hivatalban került sor.

A 80 oszlopos gépeken 130 versenyző indult. Ebben a kategóriában *Polgár Anna*, az I-es üzem lyukasztója a harmadik helyen végzett. A 90 oszlopos gépeken 25 részvevő közül mindkét géptípuson a II-es üzem versenyzői végeztek az első három helyen. A lyukasztóknál *Tóth Mária* 45 perc alatt 13 576 tiszta billentyűleütést ért el. Ezzel az



Fehér Ágnes

eredménnyel *elnyerte az ország legjobb lyukasztója címet*, mivel a 80 oszlopos gépeken első helyen végzett versenyző csak 13 545 tiszta billentyűleütést ért el. Tóth Mária után a második és a harmadik helyen is vasutasversenyző, *Mészáros Teréz* és *Horváth Anna* végzett.

Az ellenőrzőknél 13 213 tiszta billentyűleütéssel *Fehér Ágnes*, ugyancsak a II-es üzem dolgozója végzett az első helyen. 2. *Erdélyszky Virgilné*, a házi verseny győztese. 3. *Jelenik Erzsébet.*

A napokban ellátogattunk a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség II-es üzemébe, hogy az olvasóknak közelebbről is bemutassuk a győzteseket. A legfiatalabbal, a verseny abszolút győztesével kezdjük.

Tóth Mária 18 éves. Két évvel ezelőtt került a főnökséghez. A legjobb munkaerők közé tartozik. Szorgalmas munkájával vívta ki magának, hogy a lyukasztóknál reá bízták az egyik szocialista címért küzdő brigád vezetését. Brigádja február végén lépett új útra.

Fehér Ágnes 19 éves. Három éve dolgozik a főnökségnél, ő is a lyukasztógépeken kezdett. Onnan került át az ellenőrzőkhöz. Ágit munkatársai beszélték rá, hogy induljon a házi versenyen. Ott Erdélyszkyné mögött a második helyen végzett, az országoson pedig mindenkit megelőzött. Amikor kihirdették az eredményt, örömében körültáncolta kolléganőit.

Erdélyszky Virgilné négy éve dolgozik a szakmában. Komoly családanya, brigádvezető. Mint családfenntartó, 14 éves fia és 12 éves kislánya számára keresi a mindennapi kenyeret. 13 tagú ellenőrző brigádjával ők is februárban határozták el, hogy megszerzik a szocialista brigád címet. A brigádnaplót egyébként Fehér Ági vezeti nagy ügybuzgalommal.

A MÁV Adatfeldolgozó Főnökség versenyzői, mint eredményeik ezt igazolják, a várakozáson felül szerepeltek a gépi adatfeldolgozók első országos versenyén. Kiváló szereplésükkel nemcsak saját maguknak, főnökségüknek és a vasútnak szereztek hírnevet, hanem a csehszlovák gyártmányú Aritma-gépeknek is. Ők ugyanis csehszlovák gyártmányú gépeken versenyeztek. Nem véletlen, hogy a csehszlovák nagykövetség kereskedelmi osztálya is vendégül látta és megjutalmazta a győzteseket.



Erdélyszky Virgilné

A vasút vezetése részéről sem maradt el az elismerés. *Dr. Csanádi György*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója pénzjutalomban részesítette a győzteseket.

A sikerhez mi is gratulálunk.

Visi Ferenc

Érettségizők között a pályafenntartási technikumban

Sötétkék ünneplő ruhában jöttek az iskolába június 8-án reggel a *Vasúti Pályafenntartási és Építési Technikum* IV/C. osztályának tanulói. A szóbeli érettségi vizsga kezdetét 8 órára jelezték, de fél órával előbb már együtt volt az osztály. A tanterem zsongott a 24 fiatal beszélgetésének zajától, mikor benyitottunk közéjük, hogy beszélgessünk velük, mielőtt végleg búcsút vesznek középiskolájuktól.

Nehezen indult a beszélgetés. Érthető, hisz interjúnk kérdései nem szerepelnek a szaktantárgyak tételei között. Erre nem készültek ...

— *Hogyan készültek fel az érettségire? Milyen eredményekre számítanak?* — kérdeztük az osztálytól.

Egymásra néztek, hogy ki válaszoljon. Némelyik — úgy éreztem — gyanakvó pillantásokat küldött felém, s mintha ezt gondolta volna: *„Hogyan kérdezhet ilyet, amikor az egész osztály drukkol?..."* Végül is az első padban ülő szőke hajú *Kóbor Miklós* törte meg a csendet.

— *Igyekeztünk jól felkészülni, de tanulni soha nem lehet eleget ...* — mondta. — *Majd többet mondhatunk erről a vizsga után.*

— *Melyik volt a legkedvesebb tantárgyuk?*

— *A magyar, de ezt ne tessék megírni, nehogy megsértődjön valaki* — folytatta *Kóbor Miklós*, aki úgy látszik az osztály legbeszédesebb tanulója. — *Szerettük a többi tantárgyat is, különösen a tornát és az alépítményt.*

A hátsó pad felől szipogást hallottunk. Odanéztünk. Az egyik kislánynál — ha szabad így nevezni egy érettségiző jelöltet — eltörött a mécses. Szemét törölgette a zsebkendőjével. Néhányan oda léptek hozzá és kedvesen vigasztalták. Nem kell annyira idegeskedni ...

A vizsgát tekintve van még egy kis izgalom, de arra a kérdésre, hogy mi lesz az érettségi után, már magabiztosan válaszoltak.

— *Elhelyezésünkről gondoskodik az iskola* — mondta *Sebestyén Csongor.* — *Már várnak bennünket a pályafenntartási főnökségek. Az eredményhirdetéskor mondják majd meg, ki, hova mehet. Vas megyei vagyok, Szombathelyre kértem magam.*

— *Kik szeretnének tovább tanulni?*

— *Pilótaiskolába megyek* — mondta az egyik kisnövésű fiú, *Galló István.* — *Már fel is vettek. Nagyon szeretem a repülést, három éve vagyok már vitorlázó repülő. Az a vágyam, hogy szuperszónikus pilóta legyek.*

Szavait elismeréssel nyugtázza az osztály. Büszkék rá, hogy ilyen bátor társuk van. Majd *Jáhni Imre* vette át a szót.

— *Hatan jelentkeztünk a Műszaki Egyetemre. Fizikát csak egy évig tanultunk, ezért előkészítőre is járunk a Műszaki Egyetemre. Az érettségi után majd jön a felvételi vizsga ...*

Itt félbeszakadt a beszélgetés, mert bejött a terembe az osztályfőnök, *Mélykuti Istvánné*, igazgatóhelyettes és a vizsgaterembe hívta „gyermekeit". Közölték velük a vizsgabeosztást. Majd hét jelölt maradt a teremben, akik reszkető ujjal vizsgatételt húztak és megkezdték a felkészülést.

Nem kellett volna annyira izgulniuk, hiszen jól ment a felelés. *Egervári István* magyar irodalomból adott szép feleletet. *Fodor Annamária* is sikeresen birkózott meg a történelmi tétellel: a második világháború előzményeiről adott jó feleletet. *Galló István* megmutatta, hogy nemcsak a repülést szereti, hanem *Móricz Zsigmond* műveit is. *Máté Sándor* szakosztályvezető, a vizsgabizottság elnöke és *dr. Kertész István* társelnök elismeréssel nyugtázta a szép feleleteket.

Igaz, nem kapott mindenki jeles osztályzatot, de a IV/C. egészében megállta a helyét, bizonyította érettségét.

Lőrincz János

Javítsák meg a nógrádkövesdi rakodó gépeit

Május folyamán igen jó eredményeket ért el a *balassagyarmati* vonalfőnökséghez tartozó 32 vasútállomás. Vonatközlekedési tervüket 107,7 %-ra teljesítették, jó volt a menetrendszerűség és a kocsikihasználás is. Az egy vonatra eső terhelés 114,2 százalék volt.

Az irányvonatok indítása tekintetében *Nógrádkövesd* állomás kiváló eredményt ért el a májusban továbbított 47 távolsági irányvonattal. Ennek ellenére szólni kell arról, hogy az irányvonatképzés Nógrádkövesd állomáson nem egyenletes. A kőbánya rakodójánál a gépi berendezések nagyon gyakran meghibásodnak, ezáltal előfordul, hogy csak késve tudják megrakni a kocsikat.

Hasznos volna, ha erre az illetékes szervek segítenék a nógrádkövesdi kőbányai rakodó gépi berendezéseinek alapos megjavítását. Ez ugyanis népgazdasági érdek, mert a jobb kocsikihasználásnak a gyors rakodás nélkülözhetetlen feltétele.

Nagy István
Balassagyarmat

Egy szarvas megállitotta a gyorsvonatot

A vasutak történetében sok furcsaság adódik. Olyan eset azonban ritkán fordul elő, hogy egy szarvas megállítsa a gyorsvonatot.

A napokban a Budapest—Hegyeshalom közötti vonalon történt az eset. A Pannónia Expressz menetrend szerint robogott az éjszakában. A vonat már Torbágy felé közeledett, amikor a Kandó vezetője egy jókora borjúhoz hasonló szürke állatot pillantott meg a pályatesten. Az állat szembe botorkált a géppel, amelynek fénykévéje úgy látszik „megfogta", mert nem tudott kitérni a robogó expressz elől.

A következő pillanatokban a kerekek csattogását fékcsikorgás váltotta fel. Valaki meghúzta volna a vészféket? — tűnődött a mozdonyvezető. A szerelvény megállt. A Kandó vezetője és a gépkísérő leszálltak, hogy megnézzék, mi történt. A mozdonyt vizsgálva fény derült a bűnösre. Amint a gép a szarvastehenet elütötte, letört a mozdony aljáról a fék-fővezeték víztelenítő csapja. A keletkezett nyíláson pillanatok alatt elszökött a sűrített levegő, s ez olyan hatást váltott ki, mintha valaki a vészféket húzta volna meg.

A Pannónia 17 percet vesztegelt a nyílt pályán. Közben a leleményes mozdonyvezető bicskájával fából készített dugót és ideiglenesen azzal pótolta a hiányzó csapot.

A budapesti „Vasutas kulturális hetek" gazdag műsoráról

Június 16-án este fél 8 órakor *Szabó Antal* elvtársnak, a szakszervezet főtitkárának ünnepi köszöntője után felgördül az *Északi Járműjavító „Törekvés" Kultúrotthona* színháztermének függönye, s a *szakszervezet szimfonikus zenekarának* jubileumi hangversenyével kezdetét veszi az első ízben megrendezett budapesti „Vasutas kulturális hetek" műsora.

Három hétig irodalmi színpadok előadói, népi táncegyüttesek, szimfonikus és kamarazenekarok, kórusok, bűvészek és énekesek szórakoztatják a művészetet kedvelő vasutas dolgozókat, a főváros közönségét.

Petőfi szerelmi költészetéből adnak elő az irodalmi színpadok a *ferencvárosi kultúrotthonban* és a *vasúttervezőnél.* A vasútról szóló költői, írói művek tolmácsolására vállalkoztak az *Északi* és a *Landler járműjavító* kultúrosai. Az irodalmi műsorokat budapesti írók, vasutas könyvtárosok és olvasók baráti találkozója teszi változatossá.

Maradandó élmény lesz a vasutasok számára a három szimfonikus hangverseny és a két kamarazene-est. A zenei eseményműsorban kiemelkedik június 30, amikor a vasutas zenekarok a *Halászbástyán* rendeznek hangversenyt. A műsorban olyan neves művészek is fellépnek, mint *Takács Paula, Domahidy László* és *Palcsó Sándor*, az Operaház tagjai.

Három férfikar és két vegyeskar — közel 300 dalos — szerepel majd a *Landler Járműjavító* kultúrotthonában megrendezésre kerülő kórushangversenyen. A népdalok és táncok kedvelőinek szép élményt ígér a *szolnoki fűtőház „Tisza"* táncegyüttesének vendégszereplése a *ferencvárosi „November 7" kultúrotthonban.* A vasutas gyermekek részére vidám bűvészműsorokat rendeznek a kultúrotthonokban.

Térzene lesz június 17-én, vasárnap 11 órakor a *Nyugati pu.* indulási oldalánál a *Hámán Kató* téren, június 30-án 16 órakor a *városligeti fásk*örben és június 24-én, vasárnap 11 órakor a *Vérmezőn.*

A ferencvárosi csomópont dolgozói részére rendezendő műsorokból kiemelkedik a június 21-én, csütörtök este 7 órakor a *ferencvárosi kultúrotthonban* megrendezésre kerülő tánczenekari est, amelyet éjfélig tartó táncmulatság követ.

A vasutas kulturális hetek keretében a *Nyugati-pályaudvar* kultúrtermében megrendezésre kerülő kiállításon mutatják be alkotásaikat a vasutas képzőművészek.

FAZEKAS LAJOS:

Utitársak

A fiú — húsz év körüli, erős, —
naponta száz kilométert utazik.
Az út — ki-kinéz olykor — ismerős
szemének, minden sorompó, őrház, híd ...

Messziről jön, a sarokhely övé.
fizikát tanul, mellette asszony ül,
figyelve hajol csipkéi fölé:
s az ablaknál lány tűnődik, egyedül.

S míg szemközt néhány egyfalubeli
komoly beszéddel mérik a dolgokat,
amott négy férfi a kártyát veri,
hibázzák egymást, vidámak, hangosak.

— Különös ez az ismeretlenség,
bár különböző helyekről utazunk,
mégis úgy érzem, ez már közösség,
s barátság, ha mellettünk helyet adunk ...



Papp József, Mezőkövesd állomás forgalmi szolgálattevője szabadnapját áldozta fel az új menetrend-jegyzék elkészítésére. Már kora délelőtt a főnöki irodában dolgozott, pedig éjszakára kellett szolgálatba lépnie.

Fotokiállítás lesz Dombóvárott

A dombóvári pályafenntartási főnökség fotoszakköre fényképkiállítást rendez augusztus 20-tól szeptember 2-ig Dombóvárott a járási művelődési házban. A rendezőség ezúton hívja meg a MÁV valamennyi fotoszakkörét és fotoamatőrét a kiállításon való részvételre.

A kiállításra fekete-fehér képeket lehet küldeni mai életünk szabadon választott témáiból. A fényképek hosszabbik oldala ne legyen 30 cm-nél kisebb. A képeket augusztus 10-ig „Szabadság" Járási Művelődési Ház, Dombóvár címre kell küldeni. A nyilvános bírálat augusztus 12-én lesz, az elfogadásról értesítést küldenek.

A legjobb képeket oklevéllel és pénzjutalommal díjazzák. Az első díj 300 forint, a második 200 forint, a harmadik 100 forint.

Mező László
Dombóvár



A Debreceni VSC nyerte a pontversenyt az országos vasutas felnőtt birkózó-bajnokságon

A szakszervezet kulturnevelési és sportosztálya június 2-án és 3-án a BVSC Szőnyi úti birkózótermében rendezte meg az országos vasutas felnőtt kötöttfogású birkózóbajnokságot.

Az idei bajnokságra 11 vasutas sportkör küldte el legjobb birkózóit. A kétnapos találkozón 70 versenyző mérte össze tudását. A bajnokságot a küzdelem jellemezte. Az egyes súlycsoportokban az esélyes versenyzők győztek. A bajnokság általában sportszerű légkörben zajlott le. Csupán azt lehet szóvátenni, hogy egyes [illegible]tekben a mérkőzéseket vezető és pontozó bírák nem álltak feladatuk magaslatán. A jövőben ezt el lehet kerülni, ha a szövetség megfelelő bírói gárdát küld a szakmai bajnokságokra, amelyek sok esetben jelentősebbek, mint egyik-másik területi jellegű verseny.

Az idei bajnokságon a Debreceni VSC és a BVSC versenyzői magasan kiemelkedtek a mezőnyből. A bajnoki címek megszerzésében is egyenlő arányban osztozkodtak a két klub versenyzői. Csapatban viszont a DVSC végzett az első helyen.

Eredmények: Lepkesúly: 1. Alker (BVSC), 2. Gémesi (Szegedi VSE), 3. Nagy (Ceglédi VSE). *Légsúly: 1. Völgyi* (BVSC), 2. Hajdú (DVSC), 3. Szabó (Püspökladányi MÁV). *Pehelysúly: 1. Hódos* (DVSC), 2. Ivanovics (Szolnoki MÁV), 3. Kátai (BVSC). *Könnyűsúly: 1. Dichen* (DVSC), 2. Ispán (DVSC), 3. Polgár (BVSC). *Váltósúly: 1. Székely* (BVSC), 2. Száraz (Dunakeszi), 3. Gál (Ceglédi VSE). *Középsúly: 1. Tarr* (BVSC), 2. Kovács (DVSC), 3. Simon (Ceglédi VSE). *Félnehézsúly: 1. Szabo* (DVSC), 2. Pintér (BVSC), 3. Horányi (Dunakeszi). *Nehézsúly: 1. Vászin* (BVSC), 2. Höhn (Szegedi VSE). *Csapatban: 1. Debreceni VSC 29, 2. BVSC 25, 3. Szegedi VSE 6 ponttal.*

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Nagy István Balassagyarmat, Sziládi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula, Tótka Károly Szeged, Harsányi Mihály Nagybátony, Bognár Károly Tapolca, Mező László, Bódogh Mihály Dombóvár, Mohos István, Tóth Tibor Kiskunhalas, Csizmadia Sándor Sárbogárd, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Kárpáti Sándor Kál-Kápolna, Szabó Tibor Budapest, Pintér Lajos Vácrátót, Szentgáli István Gyöngyös, Cseh Zoltán Szolnok, Kiss Lajos Alsóőrs, Behán Rózsa Kazincbarcika: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Deák Sándor Füzesabony, Bognár Károly Tapolca: Az új menetrendkönyv a nyomda kapacitásának túlterheltsége miatt kissé késve került kiadásra. Az idén a tavalyinál 25 ezerrel több menetrendkönyvet adnak ki, tehát mindenhová jut belőle.

Molnár János Horváthkimle: Levelét továbbítottuk, választ küldünk.

Rakovszky József Pilis: Verse tetszik, bár kissé hosszú. Kár, hogy késve küldte.

Markos József Zalaegerszeg: A küldött kép közlése nem időszerű.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

23. számból: 112841/1962. I/2. B. Egyeztető Bizottságok szervezése.

114820/1962. I/2. B. Katonai szolgálatot teljesítő tartalékos hadkötelesek családi segélye.

113287/1962. I/3. C. Üzemi balesetek esetén a fegyelmi eljárás lefolytatására és a mulasztást elkövetők felelősségre vonására vonatkozó eljárás szabályozása.

24. számból: 112396/1962. I/1. Újítók versenye.

Lojzit visszahúzta a szíve

Lojzi ott állt a személyzetis ajtaja előtt. Félszegen, alig hallhatóan kopogtatott.

Furcsa volt őt igy látni. Őt, a nagyhangu Lojzit, akit hosszú hónapok alatt csak így emlegettek az állomáson: Lojzi elmaradt szolgálatból... Lojzi későn jött... Lojzi megint ki akar lépni...

Kezdő vasutas volt. Mint betöretlen csikó úgy viselkedett. A legelső hónapokban egy idősebb vasutas ki is kapott miatta. Mondták: nem tanúsít elég türelmet a fiatalokkal szemben.

Ezután még többet elnéztek Lojzinak.

Igaz, nem egészen ok nélkül. Ha akart jól dolgozott. Ügyes volt. A kistermetű, köpcös legény könnyedén bújkált ki-be a kocsik között.

Ha bírálták, faragták ezt a kisalföldi magyart, kilépéssel fenyegetőzött.

— Kilépek, mert egy barátom ennyit keres ott... Kilépek, mert sógorom annyit keres amott... Ott nem kell éjszakázni. Heti 48 órát dolgozom, a vasárnapom szabad, minden éjjel ágyban alszom... — mondogatta szüntelen.

Ilyenkor valóságos mentőakció indult Lojziért. Mindenki türelemmel magyarázott neki. Egyszer azután betelt a pohár.

Amikor az igazolatlan távolmaradásért elmarasztalták, ahelyett, hogy szánta volna bűnét, a munkakönyvét kérte. Kiadták neki, mire ő fölényesen eltávozott.

Lojzi kilépése óta alig múlt el fél esztendő, amikor a fegyelemre fittyet hányó legényt megpillantottam a személyzetis ajtaja előtt.

Megszólítottam, de közben már nyílt is az ajtó. Összenéztünk a személyzeti vezetővel, aztán mindkettőnknek a gyerekre fordult a tekintete. Az csak állt, a korábbi bűnök súlyként nehezedtek araszos vállaira.

A személyzetis törte meg a csendet. Csak ennyit mondott:

— Na, Lojzi, hát visszajöttél?

Lojzi csak bólintott. Aztán lassan, tisztán mint a cseppenő forrásvíz, buggyantak ki belőle a szavak:

— Van valami a vasútban, ami visszahúz!

Mi nem kérdeztünk többet, szinte egyszerre mondtuk:

— Holnap, nappalos a „túrod", gyere be dolgozni.

— gergely —

Kulturális és sportseregszemle Celldömölkön

A Celldömölki Építési Főnökség szakszervezeti bizottsága az idei vasutasnap alkalmából kulturális és sportseregszemlét rendez a főnökséghez tartozó valamenynyi építésvezetőség dolgozóinak részvételével. A seregszemle érdekes, változatos programot igér.

A megrendezésre kerülő kultúrverseny keretében nemcsak a színjátszók, a népi táncosok és a zenekarok szereplésére adnak lehetőséget, de helyet kapnak a népi játékok, a hangszerszólók, a szavalatok és a szólótáncok is.

A sportverseny keretében egyfordulós labdarúgó villámtornát rendeznek. A győztes csapat serleget és érmet kap. A tekézők egyéni és csapatversenyben mérik össze tudásukat. Megrendezik az asztalitenisz- és sakkversenyt is. Érdekes sporteseménynek igérkezik a háztömb körüli kerékpáros verseny, amelyen csak a főnökséghez tartozó dolgozók indulhatnak közhasználatú kerékpárral.

Szólni kell még arról is, hogy a vasutasnap tiszteletére irodalmi pályázatot is hirdetett a Celldömölki Építési Főnökség szakszervezeti bizottsága. Erre a pályázatra a pályaépítő munkások mai életéről szóló novellák vagy karcolatok beküldését várják.

A KILIÁN KUPÁÉRT

A múlt évben a kiskunhalasi sportkör vezetői keveset tettek a Kilián-mozgalomért. Igaz a felettes sportszervek sem adtak segítséget a tömegversenyek szervezéséhez.

Az idén változott a helyzet. Az újjáválasztott szakszervezeti bizottság sportfelelőse feladatul kapta a Kilián-versenyek szervezését. A mozgalom május 1-én vette kezdetét. A sportkör vezetőivel karöltve öt sportágban — labdarúgás, röplabda, kézilabda, sakk és asztalitenisz — házibajnokságot szerveztek a Kilián-kupáért.

T. T.

ÚJ KÖNYVEK

Castro Fidel VÁLOGATOTT BESZÉDEI (Kossuth).

1953 októberében Santiago de Cubában rögtönítélő bíróság elé állítottak egy fiatalembert: államellenes összeesküvéssel vádolták. A tárgyalás a nyilvánosság kizárásával folyt le. A fiatalember így fejezte be védőbeszédét: „Önök elítélhetnek engem, az mit sem számít. A történelem fel fog menteni." A történelem nemcsak felmentette, de igazságot szolgáltatott neki és minden kubainak. A kötetben közölt beszédek a kubai forradalom fontosabb állomásait jelzik.

Korszerű biztosító berendezést kap Békéscsaba állomás

Átépítik *Békéscsaba* állomás vágányhálózatát. A munkálatok során állandóan három vágányon dolgoznak a pályaépítők. Nemcsak az ágyazatcserét és a víztelenítéssel kapcsolatos munkát végzik most el, hanem az állomás első tíz vágányát dominó rendszerű biztosító berendezéssel is felszerelik. A többi vágányt közös jelzőberendezéses, gyenge áramú, vonóvezetékes biztosító rendszerbe fogják bekapcsolni.

E korszerűsítő munkálatok viszonylag hosszú ideig tartanak, hiszen csak a jövő év második felében fejeződik majd be a biztosító berendezések bekötése. Az állomásnak addig is változatlan, sőt növekvő forgalmat kell lebonyolítania. Arra van tehát szükség, hogy a békéscsabai csomópont dolgozói az eddigieknél is jobban megszervezzék együttműködésüket. Valamennyi szolgálati ág szoros együttműködésével áthidalhatók az építési munkálatokkal együttjáró átmeneti nehézségek.

Sz. S.

Moszkvába utazott a vasutas súlyemelő válogatott

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) június 14 és 18 között *Moszkvában* rendezi meg a nemzetközi vasutas súlyemelő bajnokságot.

A találkozón a magyar vasutas súlyemelő válogatott is részt vesz. Az öt versenyzőből álló csapat június 11-én utazott el Moszkvába. A csapat tagjai: *Zságer Kázmér, Tóth Sándor, Veszprémi Miklós, Fazekas János és Markovics György.*

Asztalitenisz-bemutató

A Vasútépítők férfi asztalitenisz-bajnokcsapata jól sikerült bemutatót tartott a budapesti igazgatóság kultúrtermében. A bemutatóra a II. osztály sportszerető dolgozói hívták meg Berczik Zoliékat, akik ízelítőt adtak az asztalitenisz szépségeiből. A jól sikerült bemutatón Berczik, Bíró, Holló (Halpert) és vendégjátékosként Jancsó vett részt.

MAGYAR VASUTAS

Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Telefon: városi: 424—184. üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII. Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

A VIII. Országos Vasutas Ifjúsági Találkozó műsora

A június 24-én *Balatonalmádiban* megrendezésre kerülő *VIII. Országos Vasutas Ifjúsági Találkozón* a hagyományokhoz híven egésznapos kultúr- és sportprogram várja a vasutas fiatalokat.

A kultúrműsor már a kora délelőtti órákban elkezdődik. A fél 11 órakor megrendezésre kerülő nagygyűlés előtt *Balassa Tamás* tánczenekara játszik, *Keméndy András* és *Toldy Mária* énekel. A nagygyűlés után öntevékeny vasutas kultúrcsoportok, neves színművészek, valamint élsportolók közreműködésével folytatódik a műsor.

A kultúrműsorban fellépnek: *Mede Tibor, Hacser Józsa, Bojtor Imre,* **a** *szakszervezet központi vegyeskara,* a *Debreceni* és az *Északi Járműjavító* népi együttese, a *Szombathelyi Járműjavító* pengetős zenekara, a *Vasutgépészeti* és a *Pályafenntartási Technikum* tánczenekara, hogy csak néhányat említsünk.

A sportbemutató résztvevői: A *BVSC* vívói és birkózói, a *Testvériség* súlyemelői és tornászai, valamint az *MTK* I. osztályú férfi gúlacsapata.

Különvonatok indulása:

június 23-án *Debrecenből* 21,55-kor induló vonat 24-én 5,22-kor érkezik *Almádiba,* a *Miskolcról* 24 órakor induló különvonat reggel 6.38-kor érkezik, a *szolnoki* különvonat 24-én 1,25 órakor indul, 6,03-kor érkezik, a *szegedi* különvonat 0,23-kor indul, 7,18-kor érkezik. A *hatvani* különvonat 3,20 órakor indul, 7,36-kor érkezik, a *pécsi* különvonat 3,20-kor indul és 8,40-kor érkezik, a *szombathelyi* különvonat 4,30-kor indul, 9,12-kor érkezik. A *Budapest Keleti pályaudvarról* 5,20-kor induló vonat 7,47-kor, a *Bp. Kelenföldről* 6,46-kor induló vonat 9,19-kor érkezik *Almádiba.*

Különvonatok visszaindulása *Balatonalmádiból: Miskolcra* 17,10-kor, *Debrecenbe* 18,10-kor, *Szolnokra* 17,30-kor, *Szegedre* 19-kor, *Hatvanba* 19,35-kor, *Pécsre* 18,35-kor, *Szombathelyre* 19,20-kor, az egyik *budapesti* vonat 19.47-kor, a másik 21 órakor indul Almádiból. Az előbbi 22,50-kor, az utóbbi 23,57-kor érkezik *Bp. Kelenföldre,* illetve a *Déli pályaudvarra.*

HÍREK

— **A kongresszusi verseny májusi időszakában** a tehervonatok menetrend szerinti indítását 16,9 százalékkal, a kocsitartózkodási tervet 8,5 százalékkal teljesítették túl a Miskolc tiszai pályaudvar dolgozói. Az állomási dolgozóknál a Gagarin-túr volt a legjobb.

— **Valóságos kis ligetet telepített** az idén Vácrátót állomás területén a három szocialista brigád. 200 darab gyümölcsfát és 1500 díszcserjét ültettek el.

— **Négyezer lóerős és óránként 160 km-es sebességgel halad** a világ legnagyobb Diesel-mozdonya, amely az NSZK-beli Henschel-gyárban készült a Szovjetunió számára. A mozdony 23 méter hosszú, három méter széles és 4,5 méter magas. Két darab Diesel-motor hajtja.

— **Kilenc szocialista ország** — Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország, Mongólia, az NDK, Románia, a Szovjetunió és a Vietnami Demokratikus Köztársaság — vasúti szakemberei tíznapos értekezletet tartottak Moszkvában.

— **Ajándékműsort adott a** szegedi vasutasoknak a Magyar Néphadsereg Művészegyüttese a szegedi vasutasok Petőfi Sándor Művelődési Otthonában. A kitűnő ajándékműsort sok tapssal köszönte meg a hallgatóság.

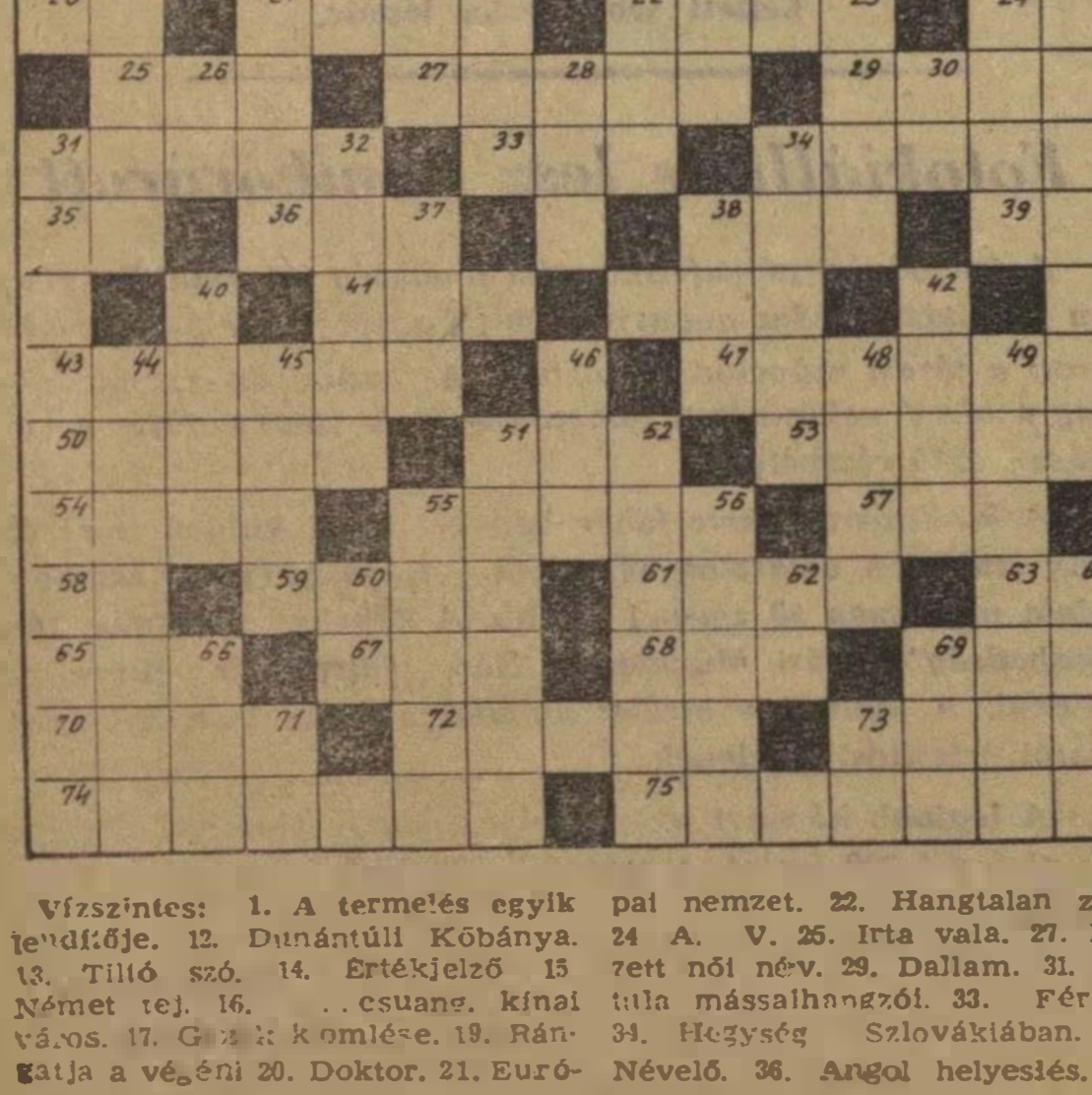
— **Tovább fejlesztették a gyűrűrugós vagonütközők gyártását** a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban. A korszerűsített vagonütközők nagyobb teljesítményűek az eddigieknél: 80 tonna végerejű nyomást bírnak el.

— **A Szovjetunió vasútvonalain** majdnem kétszer annyi terhet szállítanak, mint az Egyesült Államok vasútvonalain, és kilencszer annyit, mint az angliai vagy a franciaországi vasútvonalakon.

— **Gyermeknapi ünnepségen látták vendégül** a vasutasgyermekeket június 3-án délelőtt Békéscsabán a MÁV kultúrotthonban. A gyermekeket a MÁV nőtanácsa vendégelte meg.

— **Súlyos vasúti szerencsétlenség történt** Kongóban. Kisiklott egy személyvonat, amely indiai ENSZ-katonákat és bennszülött menekülteket szállított. A szerencsétlenségnek 88 sebesült áldozata van.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A termelés egyik lendítője. 12. Dunántúli Kőbánya. 13. Tiltó szó. 14. Értékjelző. 15 Német tej. 16. . . csuang, kínai város. 17. G[illegible] k omlése. 19. Rángatja a vé[illegible]éni 20. Doktor. 21. Európai nemzet. 22. Hangtalan züllés. 24 A. V. 25. Irta vala. 27. Becézett női név. 29. Dallam. 31. Visztula mássalhangzói. 33. Férfinév. 34. Hegység Szlovákiában. 35. Névelő. 36. Angol helyeslés. 38. Ilyen verseny is van. 39. Vés a szélein. 41. Buborék. 43. Latin egység. 47. Kicsike n. 50. Férfinév. 51. Görög politikai egyesülés. 53. Öreg magaslat 54. Pénz többletérték idegen szóval. 55. Kevert dalmű. 57. Kettős mutatószó. 58. Tagadószó. 59. Vajon rak? 61. Nyújtotta. 63. Részvénytársaság. 65. Számozás előtti rövidítés. 67. Ékezettel az Államvasutak monogramja.. 68. Visszahűl. 69. Kutyáé. 70. Verdi-opera. 72. Értesítés. 73. Szegélyez. 74. A gyertya anyaga. 75. Fertőző betegség.

Függőleges: 1. A hét vezér egyike. 2. Egyiptomi istenség. 3. Motorkerékpár-márka. 4. G. A. 5. Végre franciául 6. Üzletel. 7. Lobogó. 8. Betűpótlással szigetcsoport a Csendes-óceánban. 9. Mutatószó. 10. Kérdőszó. 11. Lenin családi neve. 17. Német személyes névmás. 18. Állati lak. 21. Testvér, vidéken. 23. Pest megyei község. 26. Ráz szélei. 28. Ipari növény. 30. Kutya. 31. Az idén július 8-án lesz. 32. Híres operettszerző. 34. Halfajta. 37. Nagy madár 38. Község Fejér megyében. 40. Becézett fiúnév. 42. Vajon megfelelő ez? 44. Felszabadult afrikai állam. 45. Elnyúlt tor. 46. Egyed! 48. Frigiai istenasszony. 49. Jó bor terem itt. 51. Vidám. 52. Légitársaság névelővel. 55. Balatonmenti község. 56. Társas pihenőhely. 60. Kamatban van. 62. Tóth Henrik. 64 Tegyél! 66. Bodri közepe. 69. Kettős mutatószó. 71. Azonos betűk. 73. Soha hangtalanul.

Beküldendő: vízszintes 1, függőleges 31. Beküldési határidő: július 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Munkásvédelmi őr. Óvórendszabály. Üzemi balesetek.

Könyvet nyertek: Szijj Ferenc Körmend állomás. Bárdosi Károly, Debrecen, Balogh Mihály út 4. Mányoki Mária Jánosháza állomás.

VILLÁMHÁRÍTÓ



— Odafent csinálják a menetrendet, mégis velem van haragban az egész falu, amiért nem áll meg a gyors.

ŐRHÁZ A BALATONNÁL



— Tetszik tudni, olyan nagy itt a szálloda hiány, hogy kiadtam vikendháznak a nyárra.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. JÚLIUS 2.

Vasutasok köszöntése

A vasúti munka névtelen hőseit, a messzeségbe nyúló sinpárok őreit, a vonatok és állomások személyzetét köszönti az ország a XII. vasutasnapon.

Becsületes helytállás, a vállalt kötelezettségek teljesítése, akarat és bátor lendület jellemzi a vasutasok másfélszázezres táborának a XI. vasutasnap óta megtett útját. Elmondhatjuk, hogy az utazóközönség és a szállítható felek túlnyomó többsége egyre jobb véleményt alkot a vasút munkájáról, azok a külföldiek pedig, akik az elmúlt esztendőben vonalainkon utaztak, elismerőleg nyilatkoztak a vonatok pontosságáról, a menetrend betartásáról.

Valóban dicséretes volt a megtett út, amely a személyszállító vonatok 95,96 százalékos menetrendszerű közlekedéséhez vezetett. Ez az eredmény szorgalmas, kitartó politikai és szervező munka gyümölcse és természetesen nagyban hozzájárult ehhez a műszaki fejlesztés, a mozdonyok és kocsik jó karbantartása, a pályák jobb állapota, a dieselesítésben elért kezdeti siker és az igazgatóságok magasabb igényű vezetése is.

Ebben az évben nagy feladatok várnak ránk az áruszállítás területén is. Nem kevesebb mint 100 millió tonna árut kell elszállítani. Az első negyedévben lemaradtunk; ezt is később, az év hátralevő részében kell pótolnunk.

Igaz, nemsokára még korszerűbb eszközökkel bonyolíthatjuk le a forgalmat, mégis minden erőnkre szükség van a nagy nyári kiránduló- és üdülőforgalom lebonyolításához. Sok tekintetben segítségünkre van az új menetrend is, amely átgondolt, szakszerű mérlegelés után haladóbb vonásokat tartalmaz, mint az eddigi menetrendek. Jövőre megjelennek vonalainkon a nagy teljesítményű Diesel-mozdonyok, melyeket Svédországból vásároltunk. Felépült az Északi Járműjavítóban több mint 200 milliós költséggel az új Diesel-javítóműhely, amely Közép-Európa egyik legkorszerűbb ilyen létesítménye. Ennek hatalmas méreteire jellemző, hogy a létesítmény alapterülete a hozzátartozó külső vágányhálózat nélkül 22 000 négyzetméter és 256 000 légköbmétert foglal magában. A XII. vasutasnapon átadásra kerülő Diesel-javítóműhely tervezői és építői messzemenően gondoskodtak a dolgozók szociális munkakörülményeiről, a munkafolyamatokat gépesítették, sok daru, emelő kíméli meg a munkásokat a nehéz gépek, szerszámok kézi szállításától.

A magyar vasutak kiváló áru- és személyszállítási eredményei nyomán egyre nő a vasutasok nemzetközi tekintélye. Az elmúlt napokban zárult Mongólia fővárosában, Ulánbatorban a szocialista országok közlekedésügyi minisztereinek konferenciája, melyen az OSZSZD tagállamok igen nagyra értékelték a MÁV munkáját. Várható, hogy a konferencia határozatainak végrehajtásával tovább emelkedik a MÁV nemzetközi tekintélye.

A tavalyi vasutasnap óta egyébként számos fontos vasúti nemzetközi konferencia színhelye volt Budapest. Itt ülésezett a RIV konferencia, melyen 17 európai ország képviselői vettek részt. Nagy sikere volt a szocialista országok budapesti vasútegészségügyi tanácskozásának is. Az elmúlt napokban pedig az előfeszített vasbetonaljak gazdaságos gyártásáról, felhasználásáról tárgyaltak Budapesten.

A XII. vasutasnapot olyan időszakban ünnepeljük, amikor különösen fontos a vasúton a vezetés színvonalának emelése. A vasútnál nagyon sokan dolgoznak vezető beosztásban, hiszen ide számít, aki sok ezer ember munkáját irányítja és az is, akihez csak 2—3 dolgozó van beosztva. A beosztottak számától függetlenül egyre jobban előtérbe kerül az, hogy a vezetőnek elsősorban kiváló emberi tulajdonságokkal kell rendelkezni. Törődnie kell a hozzá fordulók problémáival, gyakran egyéni kérésekkel is kell foglalkozni a szakmai munkák mellett — mégpedig végtelen türelemmel, megértéssel. Nem lehet jó vezető, aki nem így dolgozik.

Állandóan emelni kell a vezető beosztásban dolgozók általános műveltségét, hiszen a beosztottak magasfokú tájékozottságot várnak el minden vezetőtől, szakmai és politikai kérdésekben egyaránt. Ezen a területen különösen sok tennivaló vár a szakszervezeti bizottságokra, melyek a dolgozók iskolai továbbtanulását szervezik.

A vezetés színvonalának emelése nagyon hamar meghozza gyümölcsét a vasúti forgalom jobb, szervezettebb, gazdaságosabb lebonyolításával. Egész sor fontos tennivaló vár ránk az elkövetkezendő időben. A nagy nyári személyszállítás mellett gondolni kell az őszre és meg kell kezdeni az előszállításokat. Meg kell gyorsítani a mozdony- és kocsijavítás ütemét, hogy az őszi forgalomhoz elegendő gördülőanyag álljon rendelkezésre. Folytatni kell a miskolci vonal villamosítását, amely most már valóban befejezéshez közeledik. Őszre be kell fejezni egész sor pályamunkát, hidépítést is.

Feladataink nagyok, de megoldhatók, szilárd akarattal a szolgálati ágak összefogásával, a közlekedéspolitikai alapelvek érvényre juttatásával. Ehhez a munkához sok sikert, erőt, egészséget kívánunk a vasutasok ünnepén minden dolgozónak!



Táborfalva állomáson hűtőkocsikba rakják a frissen szedett epret. A szállítmány exportra megy *(Utazik az eper... — Riport a 3. oldalon.)*

Ötven esztendős a Központi Szertár...

... de egy cseppet sem látszik meg rajta. Uj és újjá varázsolt épületek, a sok-sok virág olyan itt *Budapest—Ferencváros* területén, mint Szaharában egy oázis. Kerek ötven esztendős platánfák, régi feljegyzések és egy-egy veterán múltból merített emlékei idézik fel a hajdani szertárt.

A főnöki iroda falán, az oklevelek között egy elsárgult kép csüng. Nagybajuszos, babmérősapkás, arany- és ezüstzsinóros vasutasokat ábrázol: az 1912-ben alakult első szertár, legelső hivatalnokait, dolgozóit.

Feljegyzés kerül elő... Nevek... nevek..: nevek... Építők, első főnök és mások. Az is kiderül, hogy az első, az athéni olimpián aranyérmet nyert *Kalocs Gyula*, majd a londoni olimpiai játékokon győztes nehézsúlyú birkózó, *Bóbis Gyula*, a Nemzeti Színház neves művésze, *Peti Sándor* is a Központi Szertár dolgozói voltak.

A múlt

Összehasonlíthatatlan a tegnap és a ma!

— Jóllehet a megalakulástól kezdődően országos osztószertár volt Ferencváros, mégis lassú volt a fejlődés. A második világháború alatt — 1944. április 3-án — szőnyegbombázás következtében csaknem teljesen elpusztult a szertár. Később, hogy „mensék, ami menthető" — mondja *Várkonyi Ferenc* szertárfőnök — 250 vasúti kocsi különféle anyagot hurcoltak innen nyugatra, amely sohasem tért többé vissza.

— A felszabadulás után, nehezen indult az élet. Az újjáépítést főleg a szertári dolgozók — közülük néhányan, akik még ma is szolgálnak: *Hornung Ferenc, Bubán László, Markos Lajos, Rabi János* — kezdték meg. Ezeket és azokat, akik már nyugalomba vonultak, de segítettek, meghívjuk a június hó 29-én tartandó jubileumi ünnepségünkre. Van egy *„érdekes"* emberünk, *Haladi István* nyugdíjas irodakezelő, aki a szertár megalakulásakor 1912-ben kezdte a vasúti szolgálatát. Ő lesz *„az ünnepség fénypontja"* — mondják a szertáriak.

A jelen

A mára tereltem a szót!

Így derült ki, hogy a többszörös élüzem szertár 231 dolgozója közül 65 nő. Sok a fiatal. Többen nyerték el a Kiváló és Érdemes vasutas kitüntetést. A kiváló dolgozók száma 50 felé jár.

— Négy brigád érte el a megtisztelő szocialista brigád címet — szól közbe *Bánki József* szertárfőnökhelyettes. *Temesvári József* párttitkár és *Nagy Béla* szb-elnök csatlakoztak a beszélgetéshez. Mindketten öreg szertári dolgozók. Temesvári 1940 óta.

— Elég ha annyit mondok — *és* legyint —, hogy valamikor pitliből — így mondta, pitliből — mosakodtunk. Most meg tessék megnézni! — és mutat az ablakon át az új ebédlő, mosdó, és öltözködő helyiségre. Nagy Béla csak bólint.

Borhegyi Árpádné, a népszerű Szidi néni birodalma az étkező, mosdó és öltöző, csillog, ragyog. Nem mindennapi a tisztaság.

Kísérőnk is akadt a virágágyások közt járva. Egy éjjeliőr, melv nappal sem fáradt. Cézár, a kutya. A szertár, a vasúti vagon egyik hűséges őrzője. Ő nyitogatja előttünk — mint udvarias inas — a szertárrészlegek ajtóit.

A ponyvaraktárban és javítóműhelyben *Ramas István* raktárkezelő, — aki 1918 óta dolgozik a szertárnál — ad felvilágosítást. Sok mindenre emlékszik még a *Tanácsköztársaság* idejéből. Maga is munkástanácstag volt.

— *Peti Sándor* mai színművésszel együtt katonáskodtunk — meséli a többi között.

— A szerszámraktárban ilyen és olyan szerszámok garmada vár elszállításra. Villanyceruzával jelölik be a fémanyagokba a MÁV-jelzéseket. Hatalmas ruhahegyek tornyosulnak a még hatalmasabb raktárhelyiségben. 6—800 000 ruhafélességet adunk ki évente — mondja *Cseh József* raktáros.

A jövő

Raktár és anyag mindenfelé. A nagy területet itt és ott platán csemetefák díszítik. *Kovács József*, a törzsgárda egyik tagja ültette azokat a KISZ-fiatalok segítségével. Azért — mondja —, hogy majd a hetvenötéves jubileum alkalmával eleven emlékként álljanak és „beszéljenek" a küzdelmes, de nekünk szép máról.

— g. j. —

Ünnepi műszakkal köszöntjük a XII. vasutasnapot

A VIII. pártkongresszus tiszteletére szervezett munkaverseny jelentős állomása az ünnepi műszak, amellyel vasutasaink országszerte a XII. vasutasnap köszöntésére készülnek. A vasúti csomópontok, az állomások és más szolgálati helyek dolgozói röpgyűléseken, termelési tanácskozásokon határozták el az ünnepi műszakok megtartását, hogy ezzel is elősegítsék a pártkongresszus tiszteletére tett vállalások teljesítését, a vasút eredményeinek fokozását.

Pécs állomáson

a csomópont dolgozói az ünnepi műszak idején elsősorban a menetrendszerűség javítására törekednek, mert az még közel 1 százalékkal elmarad a korábban felajánlott eredménytől. Még mindig vannak késett személyvonataik és a tehervonat-indítás sem megfelelő a gépek késései miatt.

A dolgozók vállalták a kocsitartózkodási idő további csökkentését és az iparvágányok grafikon szerinti kiszolgálását. A fűtőház dolgozói a széntakarékosságot eddig 99,8 százalékra teljesítették. Első félévi vállalásuk túlteljesítését szeretnék elérni a június 20-tól július 10-ig tartó ünnepi műszak idején.

A zalaegerszegi csomópont

dolgozói is kiváló munkaeredményekkel akarják köszönteni az idei vasutasnapot. A fűtőház dolgozói eddig teljesítették az élüzem-feltételeket. Fajlagos szénfelhasználási tervüket 106,6, mozdonyfelhasználási tervüket 111,3, motorforda tervüket 108,2 százalékra teljesítették. Takarékos munkával 5 százalékos önköltségcsökkentést értek el.

Jól dolgoznak a pályafenntartási főnökség brigádjai is.

Szeged vasúti csomópont

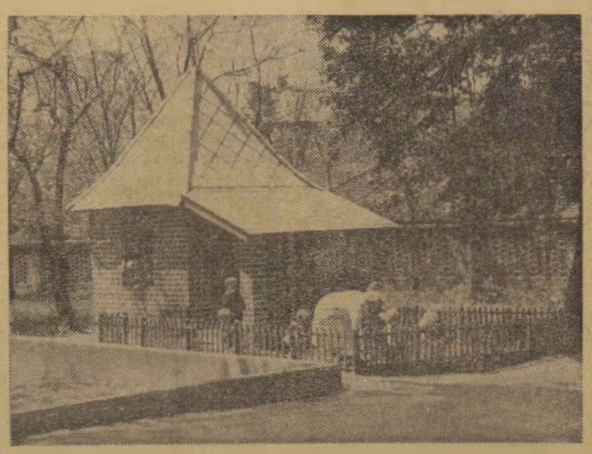
június 11-én kezdődött az ünnepi műszak. Az első két hét eredményei alapján a szegedi személypályaudvaron Kecse Nagy Sándor brigádja vezetett a versenyben, 95 százalékkal, a rendező pályaudvaron Balogh László brigádja volt az első, 96 százalékkal. Külön figyelmet érdemel, hogy ennél a brigádnál a tehervonatok menetrendszerű indítása 100 százalékos volt.

Budapest-Nyugati pályaudvar

dolgozói a VIII. pártkongresszus tiszteletére vállalták, hogy 3—4 százalékkal növelik a termelékenységet és ezzel több mint 6,5 millió forintot takarítanak meg. Május havi eredményük több mint 1 millió forintos megtakarítást eredményezett.

A szombathelyi fűtőház

vasutasai a múlt héten tartott röpgyűlésükön beszélték meg a vasutasnapi előkészületeket. Felajánlották, hogy a fajlagos szén- és gázolajfogyasztást 2 százalékkal csökkentik. A fiókműhely gyorsítja a mozdonyok javítását és 3 százalékos önköltségcsökkentéssel javítja a fűtőház gazdasági eredményeit. A dolgozók ezenkívül felajánlásokat tettek az üzem parkosítására, a szerszámok, gépek tisztántartására is.



Épül, szépül a dombóvári MÁV napközi otthon. A felvételen látható babaházat a szülői munkaközösség anyagi támogatásával, illetve társadalmi munkában építették. A takarítást és a virágosítást az óvónők vezetésével, a kis apróságok végzik

(Mező László felv.)

Üdvözlet a vasutas dolgozóknak

A vasutasszakszervezet elnöksége a XII. vasutasnap alkalmából szeretettel köszönti a vasutas dolgozókat.

Üdvözli a vasutas dolgozók azon kezdeményezését, hogy a VIII. pártkongresszus tiszteletére indított verseny keretén belül újabb munkasikerekkel köszöntik a vasutasok napját.

A szakszervezet elnöksége meg van győződve arról, hogy az elmúlt éveknél is eredményesebb munkával járul hozzá minden vasutas dolgozó a népgazdasági tervekből a vasútra háruló feladatok maradéktalan, gyors és gazdaságos teljesítéséhez, ezzel erősítve a munkáshatalom gazdasági bázisát, gyorsítva a szocialista Magyarország felépítését.

Kívánunk minden vasutas dolgozónak újabb munkasikereket, boldog és egyre megelégedettebb életet.

A szakszervezet elnökségének nevében:

Szabó Antal

főtitkár

Magyar siker a nemzetközi vasutas képzőművészeti kiállításon

Ismét Ficzere László nyerte a FISAIC aranyérmét.

A közelmúltban Helsinkiben került sor a FISAIC rendezésében az *V. nemzetközi vasutas képzőművészeti kiállításra*, amelyen 17 ország vasutasainak amatőr képzőművészei között a magyar vasutas képzőművészek alkotásai is kiállításra kerültek.

A kiállítás nagy magyar sikert hozott. A kiállítás aranyérmét *Ficzere László* miskolci mozdonyirányítónak ítélte oda a zsűri. Mint köztudott, az 1960-ban Budapesten rendezett hasonló kiállítás aranyérmét szintén Ficzere elvtárs nyerte el.

Rajta kívül *Bottyán János, Tóth János* és *Csáki István* festményeit oklevéllel jutalmazták.

A nyerteseknek ez úton is szívből gratulálunk.

A vezetés színvonalának emelése jól képzett vezetőket követel

Az MSZMP VII. kongresszusa alapvető feladatként jelölte meg a vezetés színvonalának emelését minden szinten. El kell érni, hogy a vezetők keressék, kutassák és tárják fel azokat a tartalékokat, melyek előbbre vihetik népgazdaságunk, ezen belül a vasút fejlődését. Ahhoz, hogy a gazdasági vezető a szakmai ismeretét, valamint a vezetés színvonalát és saját tekintélyét megfelelő szintre tudja emelni, nélkülözhetetlen a magasabb képzettség megszerzése. Ez a törekvés a legtöbb vezető beosztású dolgozónál megtalálható.

Az esti egyetemen, főiskolán tanuló vasutasok száma félezerre tehető. Ezek már felismerték, hogy szakmai képzettségük teljes kibontakozása csak úgy juthat érvényre, ha az magasfokú elméleti felkészültséggel párosul. A műszaki képzettség mellett ugyanis egyre sürgetőbb követelmény a vezetők általános műveltségének, kulturális színvonalának emelése.

Ha egy szakszolgálat területén részleteiben vizsgáljuk a kérdést, megállapítható, hogy akad még tennivaló.

A nagy fűtőházak vezetőinek például csak 20%-a rendelkezik az előírt mérnöki, 30%-a pedig technikusi képesítéssel.

A fennmaradó 50%-nak csak 8 általános vagy ennek megfelelő képzettsége van a célul tűzött egyetemi végzettséggel szemben.

A vontatási külszolgálatnál meglehetősen nagy az aránytalanság a mérnökök és a technikusok megoszlását illetően. A statisztika szerint átlagosan 309 dolgozóra jut egy mérnök és 219-re egy technikus.

A Keleti fűtőháznál 90, a miskolci fűtőháznál 851, a nagykanizsai fűtőháznál pedig 741 dolgozóra jut egy mérnök. Veszprém-külső fűtőháznál és a IV. csoportú fűtőházak több mint a felénél egyáltalán nincs mérnök. A közel 500 dolgozót foglalkoztató komáromi fűtőháznál mindössze egy technikus van.

Az alacsonyabb kategóriába besorolt fűtőházak, illetve kirendeltségek alig 20%-a foglalkoztat mérnököt.

Ezeknél a fűtőházaknál azonban a technikusok foglalkoztatása kedvezőbb, mint a mérnököké.

A mérnökök utánpótlására sajnos, a kilátások sem biztatóak. Jelenleg a műszaki egyetem esti tagozatán 91, nappali tagozatán 39 a hallgatók száma. Ebből mindössze 12-en tanulnak a vontatási szakszolgálattól. Utánpótlás várható még a 121 ösztöndíjas tanulmányának befejeztével.

Arra is kell gondolni, hogy a fűtőházfőnökök egyötöde az 55 éves kort már túlhaladta. A mérnökök utánpótlása érdekében elengedhetetlenül szükséges a jó kapcsolat megteremtése a műszaki egyetemekkel. A tervszerű utánpótlás biztosítása érdekében feltétlenül szükség van a társadalmi ösztöndíj szerződések szélesebbkörű kiterjesztésére. A pécsi igazgatóság máris jó példával jár az élen. Az igazgatóság területén rövid idő alatt több mérnök beállítására került sor.

Ami a technikusi utánpótlást illeti, az elmúlt négy év fejlődése 17%-os növekedést mutat a nem egészen 2%-os mérnöki létszám növekedésével szemben. A technikus utánpótlásnál figyelembe vehető még az a 231 dolgozó is, akik a fűtőházaknál nem reszortosi beosztásban, képzettségüknek nem megfelelő munkakörben dolgoznak. Igaz ugyan, hogy a velük való beszélgetésnél kifejezésre juttatták, hogy nem is akarnak reszortosi munkakörben dolgozni, mert anyagilag hátrányosabb helyzetbe kerülnek.

Sokoldalú műszaki képzettség, technikai készség, kellő irányító és szervezőképesség, a dolgozók ügyével való emberséges törődés, nem utolsósorban magas műveltség, politikai tisztánlátás a legfontosabb követelmény ahhoz, hogy valaki jó vezető legyen.

Mindezek velejárója a beosztáshoz szükséges jó iskolai végzettségen túlmenően a kötelezően előírt szakvizsgák letétele is.

Mint ismeretes, az időszakonként ismétlődő minősítés egyik feladata, hogy az egyes vezetőknél szorgalmazza a tanulmányi előmenetelt. Sajnos, a minősítők nem mindig tartják szem előtt ezt a követelményt. Egyes fűtőházfőnököknél nem szorgalmazzák kellőképpen a szükséges iskolai végzettség és a szakvizsgák megszerzését. A fűtőházfőnökök 46-%-át mentették fel a képesítés megszerzése alól. Mindez másképpen vetődik fel az idősebb dolgozóknál, mint akiknek életkora a 40 évet sem éri el.

A gazdasági vezetőknek a szakmai munkával párhuzamosan fontos feladatuk a kádernevelés. A hatáskörök leadása növeli a gazdasági vezetés önállóságát és felelősségét. Foglalkozni kell a perspektivikus kádernevelési és utánpótlási tervben az említettek terv szerinti beiskolázásával is. Különösen nagy gondot kell fordítani a vezető beosztásra alkalmas dolgozók kiválogatására és továbbképzésére. El kell érni, hogy a rátermettek beiskolázását alapos, körültekintő munka előzze meg.

A vasútnál végbemenő minőségi változás a villamosítás, a dieselesítés, a gazdasági vezetéstől is jelentős minőségi változást követel.

Népgazdaságunk fejlődése elképzelhetetlen a jól, pontosan és tervszerűen dolgozó vasút nélkül. Biztosítanunk kell a szocialista ipar és mezőgazdaság részéről igényelt szállítási feladatok mindenkori teljesítését és nem utolsósorban a lakosság kulturált utazási igényének maradéktalan kielégítését. Mindezek megvalósítása csak megfelelő szinten álló vezető gárdával oldható meg.

Dobó István

NEMZETKÖZI *élet*

Gyorsabban közlekednek a francia vonatok

Az új menetrend bevezetésével Franciaországban több távolsági vonat közlekedésében történt változás. A Párizs—Strasbourg vonal villamosítása félórával rövidítette meg a menetidőt. Az Európa Expressz menetideje 36 perccel, a Kapitol menetideje a Párizs—Toulouse vonalon 15 perccel rövidült. Befejezéséhez közeledik a Párizs—Marseille vonal villamosítása is. Így a jövőben ezen a vonalon is tovább gyorsul a vonatok sebessége.

Az olasz vasútak ötéves korszerűsítési terve

Az olasz vasutak hamarosan hozzálátnak egy ötéves korszerűsítési terv megvalósításához. A korszerűsítésre szánt összeg 1500 milliárd líra. Ennek felét új gördülőanyag beszerzésére fordítják. A tervek szerint a vonóerő parkot 250 új villamosmozdonnyal, 60 vonali és rendezési munkákra alkalmas dieselmozdonnyal, 1800 dieselvonattal gyarapítják, ezenkívül beszereznek 25 ezer korszerű teherkocsit. A pályák felújítására 100 milliárd lírát terveznek.

Ellentétek a szabad szakszervezetek nemzetközi szövetségében

A szakszervezetek nemzetközi társulásának területén mindig jelentkeztek ellentétek, mivel a szövetséget alkotó nemzeti központok gyakran egymástól lényegesen eltérő véleményeket képviseltek. A jelenlegi nemzetközi szövetséget az a válság hozta létre, amely a háború után a negyvenes évek végén alakult.

Az 1949-ben létrehozott szövetség egyebek között azt is céljai közé iktatta, hogy a fejlődésben visszamaradt országokban kialakult szakszervezeti törekvéseket a nyugati jellegű szakszervezetek irányába terelje. Másrészt nem meglepő, hogy a hidegháború atmoszférájában a világszövetség mindent elkövetett, hogy az új szakszervezeti mozgalmakat saját magának megnyerje. Ez természetesen sok pénzbe kerül.

A nemzetközi szövetség bevétele 1960-ban 165 ezer font volt. A tagok létszáma 55 millió. A hozzájárulások *Amerika, Anglia* és a *Német Szövetségi Köztársaság* részéről a legnagyobbak. Az egyes országok szakszervezeti mozgalmai tehát nagy figyelemmel kísérik a szolidaritási alapok hovafordítását. Amikor például a *Nemzetközi Szövetség* végrehajtó igazgatósága az 1961—63. időszakra — az első periódus befejeztével — új felhívást bocsátott ki a *Nemzetközi Szolidaritási Alap* részére, az angol szakszervezeti szövetség nem nagyon lelkesedett a javaslatért: *Az új felhívás 10 millió dollárról szól, amiből Anglia 800 000 fontot* (2 240 000 dollárt) *visel.*

A TUC főtanácsa közölte a szakszervezetekkel, hogy véleménye szerint revízió alá kell venni a *Nemzetközi Szövetség* pénzellátásának rendszerét. Egyébként is mindenképpen kétséges, hogy a szolidaritási alap részére *Angliában* három év alatt 800 000 fontot össze lehet gyűjteni. A TUC már közölte is, hogy Anglia a szolidaritási alaphoz 1961—63-ra nem fog hozzájárulni.

Vasutasok elbocsátását tervezik az Egyesült Államokban

Az amerikai *Missouri Állam Pacific Railroad Company* nevű vasúti részvénytársaság a közelmúltban felemelte a vasúti dolgozók egyes rétegeinek fizetését. *Downing B. Jenkins*, a részvénytársaság elnöke azonban a napokban bejelentette, hogy alkalmazottainak egy részét kénytelen elbocsátani. Mivel magyarázható, hogy az említett vasúti részvénytársaság egyik kezével fizetésemelést ad, a másikkal viszont felmondó leveleket osztogat?

Jenkins úr nem titkolja az egymást követő intézkedések okát. Kijelentette, hogy a fizetésemelés a társaságnak évi több mint három millió dollárjába kerül és az így keletkezett veszteséget úgy akarják pótolni, hogy elbocsátanak annyi alkalmazottat, amennyinek a fizetése fedezi a béremelésekre kiadott több mint három millió dollárt. Az elbocsátandó vasutasok számáról a részvénytársaság igazgatója nem nyilatkozott.

Elbocsátások lesznek *Illionis államban* is. Csikágói jelentések szerint az *Illionis Central Railroad* vasúti részvénytársaság is bejelentette, hogy létszámcsökkentést hajtanak végre a nem eléggé jövedelmező szárnyvonalak alkalmazottai között. Itt körülbelül 650 vasutas elbocsátása várható.

A *Rockislandi Vasuti Részvénytársaságnál* a részbeni béremelés szintén elbocsátásokat von maga után. Itt is nemrég volt fizetésemelés, viszont néhány napon belül 3000 vasúti alkalmazottnak felmondanak.

FÉNYEK ÉS ÁRNYAK VESZPRÉM MEGYÉBEN

Veszprém megyében több mint 5100 szervezett vasutast tartanak nyilván. Nem könnyű feladatukat — ha akadnak is kisebb zökkenők — közmegelégedéssel látják el. Erről beszélgettünk *Tuczai Gyulával*, a szakszervezet Veszprém megyei bizottságának titkárával.

— Felelősségünk tudatában vagyunk, s éppen ezért nem kell szégyenkeznünk az eredmények miatt, még ha tapasztalunk is hibákat. A szocialista brigádmozgalom például már széles méretekben kibontakozott területünkön. Az élharcosok közé sorolhatjuk Major Mihály, Bokor István, Szvoboda János, Takács Zoltán, Kovács Pál brigádvezetőket. Kezdetben voltak túlzások is. Hatalmi szóval, erőszakosan hoztak létre a megtisztelő címért versenyző kollektívákat. Az eredmény: megalakulásuk után ezek hamarosan feloszlottak — mondja *Tuczai* elvtárs.

Javítani kell a tömegkapcsolatot

A termelési tanácskozások színvonala az elmúlt években jelentősen emelkedett. A dolgozók bátran szólnak és bírálják a vezetőket a folyamatos munkát gátló hibák miatt, mert az is akad bőven. Nem egy szolgálati vezető — de szakszervezeti vezető is — elhanyagolta a dolgozókkal való kapcsolatát. Van javítani való a munkafegyelem, a munkaszervezés terén is. Helyeseljük, hogy a megyebizottság ezt a problémát állandóan napirenden tartja.

— A megyei bizottság a közelmúltban ellenőrzést tartott valamennyi munkásszálláson. A tapasztalatok vátakozók. Láttunk olyan szállást, ahol gondot fordítottak a tisztaságra, a kultúrált környezetre. Viszont ennek ellenkezőjét is sok helyen észrevételeztük. A pályafenntartási laktanyában például nagy rendetlenség volt, de felhívtuk a vezetők figyelmét a túlzsúfoltság, korszerűtlenség megszüntetésére is.

A munkásvédelemben évről évre jobb eredményeket értünk el. 1960-ban 313 baleset adódóan 7428 munkanap esett ki a termelésből. Tavaly 234 baleset volt és a kieső munkanapok száma is tíz százalékkal csökkent. Hogy minek köszönhető ez az eredmény? Annak, hogy a dolgozókat segítségül hívtuk. Megszerveztük a munkásvédelmi őrhálózatot. Így előre léptünk a baleseti oktatásban is. Hiszen lassanként mindenkire sor kerül és a munkásvédelmi őr kötelessége lelkiismeretesen tanulmányozni az óvórendszabályokat — fejezte be *Tuczai* elvtárs.

Több embert az iskolákba

Kulturális vonatkozásban megjegyzendő: a megyei bizottságnak többet kell foglalkoznia az általános műveltség emelésével.

Csak néhány eredményt és problémát említettünk meg. Megvan ott is — mint mindenütt — a lehetőség a hibák felszámolására. Csak a jó tapasztalatokat kell hasznosítani.

B. Gy.

CIKKÜNK NYOMÁN...

Lapunk június 2-i számában *„Elismerés és bírálat"* címmel arról írtunk, hogyan mentettek meg egy veszélyeztetett állatszállítmányt a pécsi vasutasok. Ezzel kapcsolatban *Tóth János* elvtárs, a pécsi igazgatóság vezetője arról értesítette szerkesztőségünket, hogy a szolgálati kötelezettségükön túlmenő jó munkájukért pénzjutalomban részesítette az áldozatkész vasutasokat.

★

Május 1-i számunkban *Boldizsár Gyula* levelezőnk levele alapján megírtuk, hogy *Sarkad, Ujkigyós, Murony* állomásokon és máshol, a szolgálati főnökök nem gondoskodnak a tüzelő beszerzéséről. — Ennek nyomán a szegedi igazgatóság I. osztályától azt az értesítést kaptuk, hogy a hiányosságok megszüntetésére valamennyi állomást utasították.

Pályázati felhívás

A Természettudományi Közlöny pályázatot hirdet magas színvonalú tudományos ismeretterjesztő cikkek írására. A pályaművek témája szabadon választható a természettudományok bármely területéről.

A PÁLYÁZAT FELTÉTELEI:

1. A pályaművek terjedelme 9—10 normál gépelt oldal (gépelt oldalanként 28 sor) lehet. A pályaműveket öt példányban kell beküldeni. A téma illusztrálására kívánatos 4—5 kép.

2. A pályázaton folyóiratunk minden olvasója részt vehet. A pályázat jeligés.

3. A pályaművek beküldésének határideje: 1962. szeptember 30.

PÁLYADIJAK:

Három darab I. díj: 1000 forint, három darab II. díj: 750 forint, három darab III. díj: 500 forint.

A pályázat díjnyertes cikkeit folyóiratunk leközli, és megjelenéskor a közlésért járó honoráriumot fizeti.

Azokat a pályaműveket, amelyek jutalmazásban nem részesülnek, de szerkesztő bizottságunk közlésre javasol, folyóiratunkban megjelentetjük és szerzőiket a szokásos szerzői honoráriumban részesítjük.

Természettudományi Közlöny szerkesztősége

ÚJ ÜZEMI ÉTKEZDE

Az év elején adták át rendeltetésének a Hámán Kató fűtőház 600 személyes új, üzemi étkezdéjét. A konyhában gázüstök és modern konyhafelszerelés könnyíti a szakácsok munkáját. A tágas étterem két részből áll. Az olajos ruhás dolgozók külön vannak a műszakiaktól és az adminisztrációs munkakörökben dolgozóktól. Ez az intézkedés a ruházat megkímélése miatt született meg.



Izlik a jó ebéd. A képen az étterem egy része látható



Az új étkezde kívülről. Háttérben MÁV-lakóházak
(Hemző Károly felvételei)



Dél van. A szakácsok tálalják az ebédet

Utazik az eper, a zöldborsó, a karalábé...

Látogatás a TEEM vonatokat indító Ferencváros állomáson

Sohasem szünetel a szerelvények mozgása, a kocsik rendezése *Budapest—Ferencváros* állomáson, de mostanában a hajnali órákban van itt a legnagyobb forgalom. Szünet nélkül mozgásban vannak a tolatómozdonyok, s az állomás dolgozóinak jelzései szerint helyükre gördülnek az áruval megrakott teherkocsik. A személypályaudvari részen végzik ilyenkor a legsürgősebb és a legnehezebb munkát. Nem csoda, hogy az állomás vezetői is gyakran már ezekben a hajnali órákban kezdik a szolgálatot. Közvetlen irányítással, ellenőrzéssel segítik a munkát.



Ferencváros-állomáson kora hajnalban végzik a TEEM-vonatok összeállítását

(MTI foto, Lajos György felv.)

Egész Európában

Túl volt már az aznapi „hajnali hajrán" *Udvarhelyi István* állomásfőnök, amikor az állomás munkájáról beszélgettünk vele.

— Népgazdaságunk számára rendkívül fontos, hogy gyorsteher és TEEM-vonataink mindennap menetrend szerint, megfelelő összeállítással induljanak. Most még naponta két TEEM-vonatot indítunk, de júliusban már napi négy ilyen vonatunk lesz — mondotta.

Körültekintő munkát igényel a gyorsan romló árukat, élelmiszereket, gyümölcs- és zöldségféléket szállító, egész Európán át menetrend szerint közlekedő expressz tehervonatok összeállítása, amelyeket a francia elnevezés rövidítésével (*Trans Europ-Express Marchandises*) TEEM-vonatoknak nak neveznek. Ezek a vonatok csak olyan teherkocsikat továbbítanak, amelyek megfelelnek a 100 km/ó sebesség követelményeinek, tehát a TEEM-vonatokba csak S- és SS-jelű kocsikat szabad besorozni.

Gyorsvonattal utazik tehát az európai nagyváros piacaira a hatalmas fehér hűtőkocsikba, vagy az ilyen célra alkalmas más vagonokba csomagolt magyar eper, zöldborsó, s más keresett élelmiszer.

— *Merre utaznak?* — kérdeztük az állomásfőnöktől, akinek most legfőbb gondja, hogy ezek az „utasai" néhány órai tartózkodás után minden reggel elhagyják az állomás területét.

— Külön menetrend és kocsibeosztás szerint indítjuk TEEM-vonatainkat — válaszolta Udvarhelyi István. — Egyik ilyen vonatunk 5.34-kor indul *Hegyeshalom* felé. Ebben a vonatban hét csoportba sorozva kell összeállítanunk a kocsikat, hogy a külföldi elágazó állomásokról gyorsan továbbíthatók legyenek. Ennek a vonatnak *Tarvisión* keresztül csatlakozása van *Olaszországba* és *Svájcba* és *Salzburgon* át *Nyugat-Németországba* is. Másik TEEM-vonatunk *Szobon* át a baráti *Csehszlovákián* és a *Német Demokratikus Köztársaságon* keresztül a *skandináv* államokba viszi exportáruinkat. Ez 6.28-kor indul. A zöld út garantálva...

Stockholm 48 óra

Amint megtudtuk, ezekkel az expresszvonatokkal 48 óra alatt *Stockholmba*, 36 óra alatt *Hamburgba* érnek a gyorsan romló szállítmányok. — Ime, az európai vasutasok így segítik elő a nemzetközi kereskedelmet, a békés egymás mellett élés politikáját.

Mindennapos erőpróba a TEEM-vonatok megfelelő összeállítása és gyors indítása. Hogy miért?

— A TEEM-vonatok összeállításával egy időben számos gyorstehervonatot is kell indítanunk. Ilyenkor bizony szinte minden vágányunk foglalt. Nagy szükségünk van a feladó állomások segítségére — mondotta az állomásfőnök.

Mindjárt elsorolta kéréseiket is, ami egyébként a kiadott rendelkezések értelmében parancs is valamennyi feladó állomás, valamennyi forgalom- és áruirányító számára.

Az a legfontosabb, hogy csak olyan kocsikba rakjanak be TEEM-rendeltetésű árut, amelyik ténylegesen megfelel a fokozott követelményeknek. Ferencváros állomáson ugyanis a legcsekélyebb fékhiba miatt ki kell venni az indulás előtt álló szerelvényből a friss áruval és jéggel megrakott hűtőkocsit. Sajnos, még gyakorta okoznak késéseket az ilyen műszaki problémák. Ezáltal kockázatossá válik a gyorsan romló áruk sorsa is.

A kocsibárcák pontos elhelyezése, a fuvarokmányok előírásszerű elkészítése a TEEM-vonatba szánt kocsik megfelelő helyen való küldése a Ferencvárosba érkező tehervonatokkal mind nagyon fontos követelmény. Ha ugyanis egy kocsit tévesen jelölnek meg, s az véletlenül bekerül a rendezőpályaudvar labirintusába, onnan azt nehéz idejében kihozni. Az ilyen „eltemetett" kocsik könnyen késést okozhatnak a TEEM-vonatok összeállításánál.

Két vonattal több

Erről beszélt *Tálas Gyula* felügyelő, Ferencváros állomás versenyfelelőse is. Elmondta, hogy a kongresszusi verseny során a ferencvárosi vasutasok mindent megtesznek a tehervonatok gyors összeállításáért. A TEEM-vonatok menetrendszerű indítására külön vállalást is tettek.

— A C-túr vezet a versenyben — hallottuk a versenyfelelőstől. — Június első két dekádjában ők indították a legtöbb TEEM-vonatot, de csak egy késésük volt. Ezt a túrt *Téglás József* rendelkező forgalmi szolgálattevő, valamint *Németh Imre* és *Kovács Ferenc* állomásirányítók vezetik. Legjobb kocsimestereik *Nagy István* és *Molnár Ferenc*.

Július folyamán tovább növekszik a TEEM-forgalom. Naponta kettővel több friss áruval megrakott szerelvényt kell majd összeállítaniuk Ferencváros állomás vasutasainak. Ehhez minden feladó állomás segítségére szükség van!

(L—cz)

A kocsijavítók véleménye a Bah-kocsikról

A *Budapest—Déli Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* dolgozói arra törekszenek, hogy a legjobb eredményeket érjék el a VIII. pártkongresszus tiszteletére indított munkaverseny során. Munkájuk eredményességét főleg a Bah-sorozatú kocsik műszaki hiányosságai hátráltatják. A *Dunakeszi Járműjavító* — a Bah-kocsik készítője — sokat tudna segíteni e problémákon.

Két évvel ezelőtt írtunk már arról a *Magyar Vasutasban*, hogy a Bah-kocsik ablakemelő szerkezete nem megfelelő. Ezt a hibát azóta sem orvosolták, s az ablakkiemelők továbbra is törik az ablaküvegeket és veszélyeztetik az utasok testi épségét. A járműjavító által alkalmazott ablakemelő újítás nem vált be. Az üvegkár évente több tízezer forint és rengeteg munkaórát vesz igénybe a törött ablakok kicserélése, valamint a kiugrott emelőkarok visszahelyezése. Nem tudjuk megérteni, miért nem alkalmazza a járműjavító *Bartha Géza* (Keleti Műszak) jól bevált ablakemelő újítását.

Nem értjük, miért nem tette magáévá a Dunakeszi Járműjavító a tolóajtókra vonatkozó bírálatunkat. Ezek az ajtók és záraik nem felelnek meg a követelményeknek. Főleg a zár hibásodik meg és rögzítésének megerősítése évente több ezer pajzscsavart igényel. Sok munkát okoz a tolóajtók ütköző oszlopainak visszaerősítése is. Helyes lenne, ha a járműjavító az ütköző oszlopok rögzítését facsavar helyett átmenő csavarral végezné és a zárak helyett is más megoldást alkalmazna.

Az ülések felett elhelyezett csomagtartók felső rámája takarja az ablak-zárkeret felső rögzítő csavarját és ezért megnehezíti a gyors ablakcserét. Jó megoldás lenne az oldalajtók betéteinek görgős szerkezete, ha a görgők nem ugrálnának ki a helyükről. A kiugrott görgő akadályozza az ajtó működését.

A Bah-kocsik WC- és mosdóberendezéseinek javítása szinte megoldhatatlan feladatok elé állítja három vízlakatosunkat. Ezért nagyon fontos volna, hogy hibátlanabbul működő és egyszerűbben javítható vízvezető berendezéssel szereljék fel a kocsikat.

Reméljük, ezúttal észrevételeinket meghallják Dunakeszin és segíteni fognak, hogy az egyébként elsőrendű P - kocsik jobban megfeleljenek a követelményeknek.

Négyesi Péter

Tanfolyamon tanultak szakszervezetünk pénzügyi aktivistái

Szakszervezetünk központja az idén is megrendezte a pénzügyi aktivisták tanfolyamát. A háromnapos tanfolyamokra a balatonkenesei vasutas-üdülőben került sor. A gazdasági felelősök és a számvizsgáló bizottságok elnökei vettek részt ezeken a hasznos továbbképzéseken.

A tanfolyamokon jó színvonalú szakelőadások keretében ismerkedtek meg az új és a már gyakorlottabb pénzügyi aktivisták azokkal az irányelvekkel, utasításokkal és rendeletekkel, amelyek szükségesek a szakszervezeti bizottságok pénzügyi feladatainak ellátásához. Szükség volt ezekre a tanfolyamokra, hiszen több gazdasági felelős elmondta a tanfolyamon, hogy amikor megválasztották, még teljesen tájékozatlan volt a gazdasági munkában, de a tanfolyamon tanultak alapján már tudja, hogy mi a kötelessége a szakszervezet pénz- és vagyonvédelmét illetően.

A gazdasági felelősök és a számvizsgáló bizottságok feladata szép, de felelősségteljes, és e feladatoknak csak azok az aktivisták tudnak jól megfelelni, akik rendelkeznek megfelelő pénzügyi szaktudással. Ezt a szaktudást kívánták megadni a balatonkenesei tanfolyamokon. Véleményem szerint ez teljes mértékben sikerült is.

Vörös József

Tizenöt szocialista brigád a miskolci fűtőházban

Szállítási tervük teljesítésével tavaly kiváló eredményt értek el a miskolci fűtőház dolgozói és jelentős részük van abban, hogy Miskolc csomópontra került a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaja. A fűtőházi eredmények most is elismerésre méltók.

Különösen jó munkát végez a fűtőház 15 szocialista brigádja. Jelenleg 9 lakatos, 4 esztergályos és 2 kazánkovács szocialista brigádja van a fűtőház fiókműhelyének. Ezekben a brigádokban 85 dolgozó végez jó minőségű javító munkát. A *Riczó*, a *Sári* és a *Csermák* brigádoknak arra is van gondjuk, hogy az újonnan szerveződött munkabrigádokat segítsék, a magukéhoz hasonló jó eredmények elérésében. Dicsérettel kell szólnunk *Veréb, Rákosi, Szabó, Buchár* és *Szerencsi* művezetők hozzáértő és fáradhatatlan munkájáról is.

A miskolci fűtőházban jó kezekben van a gépek karbantartása.

Fekete László
Miskolc

Levelezőink írják

Rendkívüli termelési tanácskozást tartottak június 19-én *Szeged—Rókus* állomáson. Megbeszélték a vasutasnapi ünnepi műszakkal kapcsolatos tennivalókat: tovább gyorsítják a kocsiforduló, javítják a kocsik statikus és dinamikus terhelését. Az állomás dolgozói egyöntetűen javasolják, hogy *Szabó János* tolatásvezetőt *„Kiváló dolgozó"* oklevéllel tüntessék ki a vasutasnapon — írta *Tóth Károly* levelezőnk.

Az átépítésre kerülő Miskolc tiszai pályaudvar terveivel kapcsolatban írta meg javaslatait Papp Tivadar anyag- és leltárszámadó. Javasolja, hogy a nagyforgalmú várócsarnok bejárati ajtóinak előteréhez szélfogó előteret is létesítsenek, mert ez a csarnok fűtését segítené elő. Hiányolja, hogy a térben nincs kijelölve megfelelő helyiség, a tisztító eszközök és fogyó anyagok tárolására.

★

Felhőszakadás volt június 17-én *Badacsonyban*. A hegyoldalról lerohanó víz sok kárt tett a vasúti megálló nagy kiterjedésű, szép virágoskertjében is. A *badacsonytördemici* MÁV-kertészet dolgozói *Kovács György* vezetésével megkezdték a kert helyreállítását — olvastuk *Bognár Károly* tudósítónk levelében.

★

„Újítási hónapot tartottak májusban a MÁV Kitérőgyártó ÜV-nél — írja levelében *Szentgáli István Gyöngyösről*. — *Ennek során 11 újítási javaslatot nyújtottak be a vállalat dolgozói. További 5 korábban beadott újítási javaslat felülbírálása is megtörtént az újítási hónap ideje alatt".*

★

Könyvtárral, televízióval, rádióval és lemezjátszóval ellátott, szépen berendezett klubhelyiséget létesítettek a tavaly átépített *Kál-Kápolna* állomáson. Az állomás dolgozói elhatározták, hogy társadalmi munkával tekepályát is építenek — írta levelében *Kárpáti Sándor*.

★

„Szakma ifjú mestere" vizsgát tartottak a tapolcai fűtőházban — írja *Dancs József* tudósítónk. — Tíz KISZ-fiatal jelent meg a vizsgabizottság előtt. *Szakmári László* esztergályos és *Tóth Ferenc* géplakatos a *„Szakma ifjú mestere"* jelvény aranyfokozatát nyerte el. Ezüstfokozatot kapott *Hegyi József* mozdonyvezető és *Kurucz Károly* esztergályos, bronzfokozatot értek el *Darvas Lajos* és *Lóki Ferenc* mozdonylakatosok. A többiek nem tudtak megfelelni a követelményeknek. Az ifjú szakembereket *Kapronczai János* mérnök készítette elő a vizsgára.

★

„Végre helyiséget kapott a pécsi fűtőház üzemorvosa — írja levelében *Leitz Ferenc*. — *A helyiség azonban nagyon szűk, berendezése szegényes és a telefon is hiányzik. Az orvos gyors hívására számítani kell, tehát a telefonra feltétlenül szükség van."*

★

„Állítsunk szobrot *Kandó Kálmánnak*, a vasútvillamosítás világhírű magyar úttörőjének a *Miskolc tiszai pályaudvar* előtti téren, abból az alkalomból, hogy rövidesen befejeződik a *Budapest—Miskolc* vasúti fővonal villamosítása — írja levelében a Közlekedéstudományi Egyesület miskolci szervezete nevében *Csabai Rudolf*. — E kezdeményezés megvalósításához kérjük és reméljük a vasutasok, a miskolci dolgozók, a hatóságok, intézmények és vállalatok segítségét."

★

„Az Úttörővasút üzemfőnöksége és a 24. számú Hámán Kató úttörővasutas és postás csapat vezetősége és pajtásai ez úton mondanak köszönetet a vasutasszakszervezetnek azért, hogy *Balatonkenesén* három napig kellemes üdülést nyújtott a pajtásoknak. A pajtások ezt az időt próbázásaik befejezésére használják fel" — írta levelében *Steiner Gáspárné*, a csapatvezető helyettese.

Másfél évszázad vasúti szolgálatban

Lehet, hogy kissé meglepő a cím, de így igaz: a kiskunhalasi Magyar-család tagjai eddig összesen másfél évszázadot töltöttek vasúti szolgálatban. Egészen pontosan 159 évet.

Valóságos vasutas „dinasztia"! — S tegyük mindjárt hozzá, hogy ez nem egyedülálló eset. Sok olyan család él hazánkban, amelyben apáról fiúra száll az indítótárcsa, vagy a jegyvizsgáló táska. Rendszerint ilyen családok tagjai alkotják a vasutas törzsgárda alapját. Kissé tehát róluk is szólnak a sorok, amelyben bemutatjuk a Magyar-család vasutas múltját, jelenét és jövőjét.

A Magyar-család legidősebb férfi tagja, Magyar Mihály vonatkezelő, főellenőr. Három testvére ugyancsak Kiskunhalas állomáson teljesít szolgálatot. Magyar István 1934, Károly 1935, Imre 1938 óta vasutas.

Nagyapjuk, Magyar Márton nyitotta meg a vasutasok sorát a családban. 1882-ben kezdett dolgozni. A zimonyi pályafenntartásnál volt pályamunkás, egy megállóhelyen teljesített szolgálatot 25 évig. Négy leánya és egy fia volt. A lányok mind vasutas feleségek lettek, a fiú, Magyar Mihály kiadóőr volt Terézhalmán, majd Lászlószálláson.

Fiai a már említett kiskunhalasi vasutasok.

S velük nem zárult be a sor. Három újabb vasutas ván már a családban, ők a dédunokák. Az ifjabb Magyar Mihály 21 éves fia három éve vonatfékező, ugyancsak Kiskunhalason. Magyar István leánya, Éva Budapest Keletipályaudvaron dolgozik. Magyar Imre leánya Kiskunhalas állomás segédhivatalában tanuló. Ide tartozik még az is, hogy Magyar Mihály főellenőr leánya Markó Lajoshoz ment feleségül, aki a kiskunhalasi szertárfőnökség anyagkiadója.

A Magyar-család tehát izigvérig vasutas család. Megszerették a nehézségei ellenére is a szép vasutas életet, örökletes élethivatás számukra a vasutasság.

— Mi tulajdonképpen már a 30-as évek elején is sokat dolgoztunk a vasútnál — emlékezik a múltra Magyar Mihály —, de nem véglegesítettek bennünket. Nagyon vigyáztak arra, hogy ne legyen folyamatos a munkaviszonyunk. Ha egy évet folyamatosan dolgoztunk volna a MÁV-nál, akkor már járt volna a kedvezményes utazás a tüzelő.

Pályamunkásként kezdték a vasutas életet a Magyar-fiúk. Nagy volt akkor a munkanélküliség. Néhány hónapig dolgozhattak, azután szünetelt a munka, s a pályamunkásokat szélnek eresztették... Hiába volt a nagyapja és apja is vasúti dolgozó Magyar Mihálynak és fivéreinek, öt évig kellett várniuk, amíg végleg megnyílt előttük a biztos kenyeret jelentő vasúti pálya.

Jó, hogy a mai fiatal vasutasok már nem ismerik az akkori bizonytalan életet. De nem árt, ha tudnak róla. Magyar Mihály ilyen szövegű értesítést kapott, amikor 1931-ben tavaszkor újra kezébe vehette a kőrakó villát: „Alkalmazom Önt a Magyar Királyi Államvasutak szolgálatába munkásul. Munkabérét szolgálatba lépésének napjától kapja. Alkalmazásának egész ideje alatt állandó alkalmazottá nem válhat. Önnek szabályszerűen bármikor, minden indoklás nélkül felmondható."

— A felmondásra nem is kellett sokáig várnia. Megkapta azt minden évben, rendszeresen.

Amikor kiskunhalasi lakásában beszélgetünk az ősz hajú Magyar Mihály főellenőrrel, az is szóba került, mennyi nehézséggel kellett megküzdenie a vasútnál töltött három évtized alatt. Mégis megkérdeztük:

— Miért szereti a vasutas munkát?

— Nagyon megszerettem a vasutat — válaszolta a tapasztalt vasutas. — Tudja, nemcsak foglalkozás ez, de egy kicsit hivatás is, amit szeretni kell. Kár, hogy a fiatal vasutasok közül ezt sokan még nem így érzik... — tette hozzá elgondolkozva.

Magyar Mihály és fivérei a hosszú évek alatt egyszer sem mondták, amit manapság némelyik fiatal olyan könnyen megkockáztat: „Ma nem megyek szolgálatba, mert vasárnap van."

— Mi soha nem késtünk a jelentkezésről! — jegyezte meg büszkén az idős vasutas.

S amikor unokájáról, az alig két hónapja született Lajoskáról beszélt, akkor is a vasútra gondolt és így szólt:

— Remélem, ő is vasutas lesz majd, ha felnő...

★

Így érzi élethivatásának a vasutat a Magyar-család minden tagja. Vasút iránti szeretetüket szavakba foglalni aligha lehetne. de mindennél ékesebb bizonyíték erre munkás, dolgos életük.

Lőrincz János

Ahol a szakszervezeti bizottság támaszkodik a szocialista brigádokra

Az elmúlt év januárjában *Pécs* állomáson öt vasutas határozta el, hogy megszerzik a szocialista brigád címet. A 260 vonatkísérő nagy várakozással tekintett a brigád működése elé. Megtudtuk, hogy mind az öten végeznek valamilyen fontos társadalmi munkát. Van köztük szb-tag, pártbizalmi, szemináriumvezető.

A kongresszus tiszteletére

Személyvonatok, gyorsvonatok, különböző áruval megrakott teherszerelvények érkeznek és indulnak Pécs állomásról. Nagyon fontos itt a forgalom előírás szerinti irányítása. Ezért a brigád vállalta, hogy az egy szolgálati órára eső vonatkilométer-tervet 1961 végéig 2 százalékkal növelik. Az értékelés szerint 106,16 százalékra teljesítették adott szavukat, s ezévben ismét léptek egyet előre. A tavalyi eredményre plusz 3 százalékot vállaltak, s az első negyedévben 116,67 százalék a teljesítés. Majd újabb 1 százalékos emelést írtak szerződésükbe. Ezt az MSZMP kongresszusa tiszteletére tették.

Most pedig szólaltassuk meg e nagyszerű, de kisszámú csoport vezetőjét, *Tokaji Gyula* vezénylőtisztet. Ő ugyanis, mint a megye küldötte a közelmúltban ott volt Budapesten a szocialista brigádvezetők országos tanácskozásán.

— Mindenekelőtt a mozgalom terjesztését segítjük elő állomásunkon. Mi mind az öten vitatkoztunk az emberekkel, érveltünk, minden fórumon. Beszéltünk a pártnapokon, szakszervezeti taggyüléseken, termelési tanácskozásokon. Pártszervezetünk és szakszervezeti bizottságunk vezetőségének is segítettünk a szervezésben. Túlzás nélkül mondhatom, nekünk is van abban, hogy a vonatkísérőknél 13 brigád küzd a szocialista címért. Szakmai fejlődésünk érdekében már többször vitattunk meg tudományos értekezéseket, cikkeket, például a Vasút folyóiratból. A brigád foglalkozik olyan témával is, hogy mint lehetne leegyszerűsíteni a vonatkísérők változó illetményeinek kifizetését. Jelenleg csak kevesen ismerik ki magukat a bérelszámolásban — halljuk a brigád vezetőjét.

Egymást segítve

Milyen a brigádban a kollektív szellem?

— Kitűnő! Többször járunk családostól moziba, színházba. Nemrégiben a *Mecsekbe* szerveztünk kirándulást. A szórakozáson kívül társadalmi munkában részt veszünk a pécsi úttörő vasút építésében is.

Néhány hónappal ezelőtt ünnepelt a brigád. A termelési tanácskozás ugyanis egyhangúan megítélte számunkra a szocialista brigád címet. Az első negyedévben végzett jó munkájukért pénzjutalmat is kaptak.

★

Egyik reggel lehangoltan vette át szolgálatát *Kiss Gy. József*. — Összedőlt a háza. — Ne keseredj el, majd segítünk... — mondták a többiek. S a brigád több napon át dolgozott társuk házának újjáépítésén.

— Soha nem fogom elfelejteni ezt az áldozatkészséget... — hálálkodott Kiss Gy. József. — Többet ér nekem most a ház, mint akár egy palota.

A szeretet és megbecsülés jele az is, hogy nem múlik el születési vagy névnap ajándékozás nélkül. Már szinte hagyományá vált ez a brigádnál.

— Az általános és szakmai műveltség emelése nálunk is igen fontos kérdés — jelentette ki az állomás szbtitkára. — A brigád sokat segít nekünk, például az olyan dolgozók szolgálatba vezénylésével, akik a VII—VIII. általános iskola esti tagozataira járnak. Így sikerült elérni, hogy a vonatkísérők közül két év alatt hatvanan pótolták a hiányos általános iskolai tanulmányaikat.

— Azért van problémánk is — figyelmeztet a brigádvezető. Vállaltuk, hogy vigyázunk az előírás szerinti egyenruha viselésére. De itt a nyár, sokan kénytelenek zárt cipőt viselni, vagy különféle színű szandálban járni. Ez ugyan szabálytalan, de vajon, hol kapható fekete szandál? Sehol. Ez a probléma ugyan túlnő a MÁV illetékeseinek hatáskörén, valamilyen módon azonban segíteni kellene rajta. Rendeljenek a cipőgyáraktól ilyen lábbelit is.

Bemutattunk egy brigádot, amelynek jó munkája nyomán egyre több és több vasutas vállalja a szocialista cím elnyerését és ezzel együtt a kultúrálódást, a szocialista emberré válást.

Bérces György

Negyedszer a szocialista brigád címért

Héjj Károly, a Miskolc tiszai pályaudvar vonatvezetője brigádjával az elsők között határozta el, hogy megszerzik a szocialista brigád címet. A négyfős brigád eddig háromszor szerezte meg a címet. Bár, május elsejére technikai akadályok miatt nem kapták meg az esedékes jelvényt, ez azonban nem szegte kedvüket. A brigád negyedszer is megtette vállalását.

A szorgalmas, példamutató brigádvezetőt a legutóbbi szakszervezeti választásokon a megyei bizottság tagjává választották. Májusban részt vett a szocialista brigádvezetők első országos tanácskozásán.

— Milyen tapasztalatokat szerzett a tanácskozáson? érdeklődtünk Héjj Károlytól.

— *Nagyon sokat tanultam* — volt a válasz. — *A beszámoló és Kádár elvtárs felszólalásának fő mondanivalóját feljegyeztem és igyekszem azt a gyakorlatban megvalósítani. A tapasztalatokról egy alkalommal az alapszervezeti párttitkároknak már beszámoltam. Legközelebb szakszervezeti bizottságunk kezdeményezésére pályaudvarunk szocialista címért küzdő brigádjainak vezetői előtt is tartok egy beszámolót.*



Héjj Károly vonatvezető.

Héjj Károly brigádjáról még annyit, hogy valamennyien részt vettek a Vörösmarty klubban rendezett munkásakadémián, önzetlenül segítik elsősorban a női brigádokat, példás magatartásukkal, udvarias viselkedésükkel pedig már sokszor kivívták az utazóközönség elismerését.

— vl —

Ki a felelős?

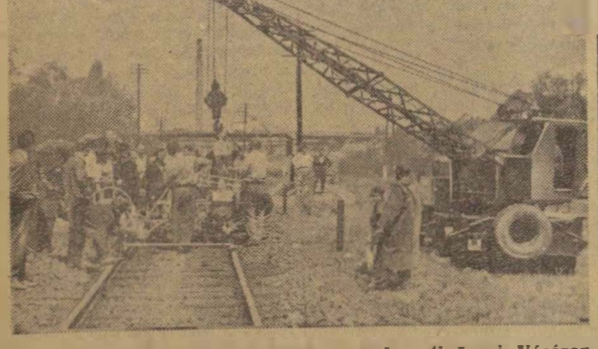
— kérdezik a hatvani fűtőház dolgozói. Ki a felelős azért, hogy az igért kerékpármegőrző máig sem készült el. Nagy költséggel kezdtek építeni egy kerékpármegőrzőt, amely már egy éve befejezetlenül áll és roskadozó fészer benyomását kelti. Tetejét felszaggatta a szélvihar, festetlen oszlopait a rozsda eszi.

★

Van egy világítótorony fűtőházunknál, amelynek festése ugyancsak időszerű volna. A korrózió olyan kárt tesz benne, hogy lassan ki fog dőlni. Hónapokkal ezelőtt készülékek érkeztek a fűtőház kocsiműhelye részére, hogy a festési munkát megkönnyítsék. Vajon mikor akarják ezeket üzembe helyezni?

Fűtőházunk dolgozói szívügyüknek tartják a társadalmi tulajdon védelmét, ezért sürgetik a felsorolt hibák felszámolását.

Murai Gáborné
Hatvan



Az osztrák Plasser-Theurer cég a Budapesti Ipari Vásáron mutatta be a CW 82 típusú vasúti keresztalj cserélőgépét. A vásár bezárása után a MÁV szakemberei Kőbánya-Kispest és Kispest állomás között kipróbálták a gépet, amely óránként 25 keresztaljat cserél.

(Szomjas László felv.)

Munkavédelmi órák

Kinek használ a balesetek fegyelmi vizsgálata?

Szolgálati vezetők és dolgozók körében is régóta vitatott a 2080/25/1952. MT SZOT-határozat azon része, amely minden egyes műszakot meghaladó balesetet fegyelmi úton kíván vizsgálni.

A szolgálati vezetők úgy érvelnek, hogy ez a rendelet a fegyelmi eljárás lejáratásához vezet. A dolgozók úgy látják, hogy végső soron ennek csak a dolgozó vallja kárát, mert a megtörtént baleseteknél — még olyanoknál is, ahol a műszaki vezetők hibája áll fenn — általában a sérültet hibáztatják...

Az utóbbi időben valóban kialakult az a helytelen gyakorlat, hogy számos esetben csak a balesetet szenvedettet vonták felelősségre, elmulasztották azonban felelősségre vonni azokat a dolgozókat — közöttük a felelős beosztásban levőket is —, akiket a baleset bekövetkezéséért felelősség, illetve mulasztás terhelt. A helytelenül alkalmazott felelősségre vonás természetesen nem járult hozzá a baleseti okok megszüntetéséhez.

Valóban mennyiben szükséges a fegyelmi vizsgálat és milyen mértékben szolgálja a dolgozók érdekét?

Ugy gondoljuk, a sokakat érintő kérdés megvitatása — a balesetek további csökkentése érdekében — feltétlen időszerű.

A balesetek veszélyeztetik a dolgozók életét, befolyásolják keresőképességüket, ezen keresztül a jobb termelési eredmények elérését.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy egyes szolgálati vezetők még ma is több gondot fordítanak annak vitatására, szükséges-e a megtörtént baleseteket fegyelmileg vizsgálni, minthogy néznek ennek jelentőségét és célját.

A fegyelmi vizsgálat jelentősége abban mutatkozik, hogy részletes, mindenre kiterjedő vizsgálat tárgyává teszi a bekövetkezett baleset okainak feltárását, az elkövetett mulasztás mértékét, a mulasztó személy vétkességét.

Látni kell azt is,

ha a balesetek vizsgálata az előírt alapossággal történik, akkor annak használ a szolgálati főnökség és annak dolgozói látják.

A biztonságos munkafeltételek biztosítása, a dolgozók fegyelmezett magatartása lehetővé teszik a nyugodt munkát, növeli a dolgozók teljesítményét.

A dolgozók tartózkodó magatartását is — mellyel a fegyelmi vizsgálat irúnt tanúsítanak — meg lehet érteni, különösen, ha a gyakorlati tapasztalatokat vesszük alapul. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a balesetvizsgálatok során általában a sérültet hibáztatják a baleset bekövetkezéséért. Teszik ezt olyan esetben is, amikor a dolgozót vétkesség nem terheli.

A dolgozók érdeke nem ezt kívánja és az 1960-ban megjelent 39. sz. MÁV Hivatalos Lap-i rendelkezés ennek kíván elejét venni, amikor kihangsúlyozza: *„Meg kell szüntetni azt a helytelen gyakorlatot, hogy a bekövetkezett balesetekért magát a balesetet szenvedett dolgozót vonják felelősségre."* Akkor járunk el helyesen, ha meggyőző, felvilágosító munkával segítjük a dolgozókat az utasítások és óvórendszabályokban lefektetett előírások megismerésében, szorgalmazzuk részükről azok betartását, s mindezt akkor, amikor baleset még nem következik be. Ezt rögzíti a f. évben megjelent 23. sz. MÁV Hivatalos Lap rendelkezése, amelyet az *„üzemi balesetek esetén a fegyelmi eljárás lefolytatására és a mulasztást elkövetők felelősségre vonására vonatkozó eljárás szabályozása"* tárgyában adott ki a KPM I/3. C. osztálya. A rendelkezés kimondja, hogy a dolgozóval szemben akkor kell fegyelmileg eljárni, ha a dolgozó a biztonsági előírásokat *„kimutatható"* figyelmeztetés ellenére is megszegi, vagy sorozatos mulasztást követ el.

A rendelet nyomatékosan felhívja az eljáró fegyelmi hatóságok és rendelkezésre jogosultak figyelmét arra, hogy

a fegyelmi eljárás lefolytatásának nem az a célja, hogy a balesetet szenvedett dolgozót vonják eljárás alá, hanem az, hogy a baleset okát és körülményeit tűzetesen kivizsgálják, a baleset bekövetkezéséért hibáztathatókat felelősségre vonják.

Úgy gondoljuk, ha a szolgálati vezetők és dolgozók ilyen szemszögből nézik a balesetek fegyelmi úton való vizsgálatát, akkor arra a meggyőződésre jutnak, hogy az nemcsak, hogy szükséges, hanem hasznos is.

Munkásvédelmi és munkásellátási osztály

Két munkás életébe került a felelőtlenség

Súlyos baleset történt június 28-án a budapesti mgaséptési főnökség VI., Bajcsy Zsilinszky út 25. szám alatti épületének udvarán.

Az épület harmadik emeletén folyó építkezésekhez a főnökség 4. számú födémdarujával szállították az anyagokat. Az ácsok részére egy köteg gömbfát emeltek fel a daruval. Amikor a teher már felért a drótkötél kiszakadt az emelőhorog foglalatából. Ezalatt az udvaron, a levegőben levő teher alatt éppen egy betonkeverő gépet tolt odébb hét munkás. A köteg gömbfa közéjük esett, úgy, hogy *P. Szabó Gábor* 49 éves munkás a helyszínen meghalt. *Demendi Mihály* és *Szabó János* súlyos sérüléseket szenvedett. A mentők azonnal kórházba szállították őket. A 23 éves *Szabó János*on már nem tudtak segíteni.

A baleset okainak kiderítésére vizsgálat indult. Még nem ismerjük a hatósági vizsgálat eredményét, de a helyszínen szerzett tapasztalataink alapján annyit máris elmondhatunk, hogy a főnökség dolgozóinak felelőtlensége vezetett ehhez a súlyos szerencsétlenséghez. Azt, hogy a felelősség milyen arányban oszlik meg közöttük, majd a bíróság fogja megállapítani. Tény azonban, hogy ennél az építkezésnél „gyakorlat" volt, hogy az emberek zavartalanul dolgoztak a födémdaru lengő terhe alatt. Hiába volt a sok baleseti oktatás, a daru veszélyeire figyelmeztető tábla az udvaron, s hiába figyelmeztette Kurenszki József darukezelő naponta többször is az udvaron dolgozókat, hogy emeléskor ne tartózkodjanak a teher alatt.

Önkényesen kapcsolta be a födémdarut a baleset időpontjában Terjék János segédmunkás, aki a daru kezeléséhez nem értett. A darukezelő ekkor éppen a földszinten járt, hogy felvegye a fizetését. Terjék nyilván nem kapcsolta ki idejében a darut, a drótkötél túlfeszült és ez okozhatta a szakadást.

S azt mi okozta, hogy a harmadik emelet magasságában levő teher alatt hét ember tartózkodott Füzér István kőműves csoportvezető irányításával? Súlyosan megszegték a balesetvédelmi előírásokat. Mindezt úgy tették, mintha a világ legtermészetesebb dolga lenne!

— *A teher már fent volt, amikor alatta akartuk elvinni a betonkeverő gépet, hogy a mesteszláda mellé állítsuk* — mondta a baleset után *Vizkeleti György* segédmunkás. *Máskor is szoktunk a daru alatt dolgozni. Nem állhatunk az emeléskor sem.*

— A baleseti oktatáson ezt tanulták?

— *Nem. De ha nekünk azt mondják, csináljuk, hát tenni kell, hogy menjen a munka.*

— *Naponta százszor járunk a daru lengő terhe alatt* — mondta Berecz Sándor kőműves, akit ezúttal csak meglegyintett a halál szele...

Kurenszki darukezelő már február 12-én írásban jelentette, hogy födémdaru üzemeltetése állandó életveszélyt jelent az alatta dolgozók számára, s ő ezért a felelősségre nem vállalhatja. Ezután sem történt számottevő intézkedés. Egyetlen dolgozót sem vontak felelősségre az óvórendszabályok elmulasztása miatt. Így a tragédia bekövetkezése már csak idő kérdése volt.

Legyen ez az eset nyomatékos figyelmeztetés mindazok számára, akik eddig könnyelműen félretették a biztonsági rendszabályokat!

(Lőrincz)

És ismét dobog a szív...

Műtőlámpák fényében éppen úgy születnek hősök, mint az élet más területén. Az orvos, aki élethivatásának tekinti, hogy legyőzze a halált, eddig csak a szív utolsó dobbanásáig folytatott heroikus küzdelmet az életért. Vannak azonban olyan orvosok is, akik ezután is megkísérlik a lehetetlent...

Néhány héttel ezelőtt a MÁV Kórház egyik műtőjében érzéskülettel operálták Sz. János 54 éves lakatost. Természetesen őt is előzőleg alaposan kivizsgálták, a műtéthez előkészítették. Megkezdődött az altatás... A beteg szabályosan „bealszik", a vérnyomásmérő higanyszála a normális érték körül mozog. De hirtelen váratlan dolog történik. A vérnyomás zuhanni kezd, a végtagok megmerevednek, a reflexek kihagynak. A szívdobogás egyre fáradtabb, 1—2 másodperc még és megáll. A műtét abbamarad, a beteg meghalt...

Dr. Andrássy Ernő adjunktus az utóbi időben sokat foglalkozott a klinikai halál problémájával. Olvasott az eredményes szívmasszázs kísérletekről is, amely néha célravezető módszer.

Nem volt idő a töprengésre. Előtte a test, amelyből elszállt az élet, mellette döbbenten álltak orvostársai, dr. Tóth Tihamér alorvos és dr. Gurdon János, kiváló tehetségű altató orvos.

Andrássy dr. döntött: — Szívmasszázst kell végezni.

A műtősnővel lejódoztatta a mellkas balfelét és a sebész szikéjével feltárta a szívet. Athatolt az izmokon anélkül, hogy vérzést észlelt volna, a halott nem vérzik.

— Ugy éreztem magam — emlékszik vissza később —, mint egyetemista koromban. Csakhogy most többről volt szó.

A szívburkot felnyitva kézzel a szív alá nyúlt és lassan, ütemesen masszirozni kezdte a dermedt szívet. Idegfeszítő percek következtek. Egyszerre gyönge remegés futot át a szíven, mintha villamosáram töltötte volna be a műtőtermet, pattanásig feszült légkörben folyt az emberi tudás harca a halállal.

Négy-öt percen keresztül pumpálta a sebész-adjunktus kezével Sz. János szívét. Végül a természet meghajolt az emberi akarat előtt és még bizonytalanul, erőtlenül — megindult a szívdobogás! Azonnal vérátömlesztést kapott a beteg és szíverősítő injekciókat. 20 percig a mellkast is nyitva hagyták, minden eshetőségre számítva...

Az érszűkület operáció természetesen elmaradt. Sz. János a teljes öntudatát csak a harmadik napon nyerte vissza a Koltói Anna Kórházban, ahová az „életrekeltés" után szállították, mert ott van mesterséges lélegeztető gép.

Sz Jánosnak később elmondták a történteket, de ő csak az altatás megkezdésére emlékszik, tovább semmire... A szemére hulló mély sötétséget áttörte az emberi tudás és akarat.

A „feltámasztott" Sz. János jól érzi magát, most készül Parádra, hogy kipihenje a műtét izgalmait.

Az orvosok pedig? — Nos ők nem várnak az elismerésre, a beteg a kórházból távozott, ők pedig nap nap után ismét bemosakodnak értünk mindnyájunkért...

Bermann István

Győrött javult az ismeretterjesztő előadások színvonala

A győri vasutasok Arany János művelődési otthona 1961. január 1. óta területi jelleggel működik. A látogatottság megnőtt, a helyiségek azonban maradtak a régiek. A művelődési otthon egy nagy és egy kisteremből, egy társalgóból és egy könyvtárból áll. Rendezvények alkalmával a könyvtár egyben ruhatár is.

A művelődési otthon vezetősége a megyei bizottság és az állomás szakszervezeti bizottságának segítségével a helyiségek szűk volta ellenére is igyekszik kielégíteni a győri vasutasok kulturális igényeit.

Különösen nagy gondot fordítanak az ismeretterjesztésre és a könyvtármunkára.

de a szakköri munka is kezd már éledezni.

A korábbi években minden második hétre jutott egy ismeretterjesztő előadás. Ez odavezetett, hogy az előadások színvonala egyre több kívánnivalót hagyott maga mögött és a hallgatók száma is megcsappant. Az utóbbi időben ritkábbak az előadások.

Az előadók gyakran film-, vagy diafilmvetítéssel teszik még szemléletesebbé mondanivalójukat.

Nem véletlen, hogy a magasabbszínvonalú előadások iránt megnőtt az érdeklődés. Egy-egy ismeretterjesztő előadáson 200—300 vasutas vesz részt.

A múlt években kétízben kérdezz-felelek estet, egy alkalommal pedig irodalmi totót rendeztek. Az őszre munkásművész és író–olvasó találkozók szervezését tervezik.

A művelődési otthon könyvtárának — mint góckönyvtárnak — fejlesztésére évek óta fokozott gondot fordítanak. Az idén 12 000 forintot terveztek új könyvek vásárlására. Kell is ez, hiszen 11 letéti könyvtárat látnak el könyvekkel.

A 450 állandó olvasó havonta 1000—1100 kötetet kölcsönöz.

A kölcsönzők többsége vasutas dolgozó, vagy azok hozzátartozója. Probléma, hogy a könyvtárhelyiség szűk, berendezése elavult. Szeretnék a könyveket szabad polcokon tárolni, de erre a jelenlegi körülmények között nincs lehetőségük.

A művelődési otthonban fotoszakkör és társasági táncklub működik több kevesebb sikerrel. Az előbbieknek 20, az utóbbinak mintegy 30 tagja van. A rendszeres táncoktatás keretében, amely a múlt év október 15-e óta folyik, 250 fiatal ismerkedett meg a modern táncokkal.

A klubélet kialakításán is sokat fáradoznak,

de az egyelőre nehezen megy.

Az egyes szolgálati ágak rendezésében néhány ismerkedési estre már sor került, a televízió adások is látogatottak. Ez azonban még kevés ahhoz, hogy valóban elevenebb klubélet alakuljon ki a művelődési otthonban. Most olyan tervek foglalkoztatják a vezetőket, hogy egy nagyszabású ismerkedési estet rendeznek, amelyre a csomópont valamennyi dolgozóját meghívják.

Az Arany János művelődési otthon vezetőinek az ismeretterjesztő előadások színvonalát és a könyvtár munkáját már sikerült megjavítaniuk. Most arra kell törekedniük, hogy még színesebb, változatosabb programmal vonzóbbá tegyék otthonukat, a győri vasutasok művelődési fellegvárát.

(vf)

Előzzük meg a vasúti tüzeket!

A mozdonyokból kipattanó szikrák a nyári melegben fokozott tűzveszélyt jelentenek. Ezért szükséges, hogy felhívjuk a figyelmet a mozdonyok olyan műszaki előkészítésére, amellyel a szikraszórás minimálisra csökkenthető.

Fokozott veszélyt jelent a csillagfúvós mozdonyok nagyarányú szikraszórása. A csillagfúvó — különösen induláskor — szinte teljesen kiszívja az apróbb szénrészecskéket a tűzszekrényből. Az ilyen gépeket tehát nem szabad szikrafogó nélkül üzemeltetni. Mégis találtak ilyet legutóbb *Szentes fűtőháznál.* A 328—640 számú mozdony szikrafogó szitája ki volt vágva. Ezért a hibáért *Farkas* mozdonyvezetőt, *Király* és *Kállai* fűtőket terheli a felelősség. Ez a gép száraz időben végiggyújtogatta volna a vasút mentét, de a vonatban szállított tűzveszélyes árukat is.

A 411-es sorozatú mozdonyok különösen tűzveszélyesek. Gondoskodni kell arról, hogy minden ilyen gépre felszereljék a *Heim-féle* szikratörőt.

Tavaly sok tüzet okoztak a mozdonyszikrák. Itt az aratás — újra fenyeget ez a veszély. Idejében tegyünk meg minden intézkedést.

Cserháti József

A szakma ifjú mesterei



A vasutas fiatalok körében mind nagyobb népszerűségnek örvend a szakma ifjú mestere címért folyó versenymozgalom. A budapesti igazgatóság területén például 362 fiatal jelentkezett vizsgára. Ebből 104 arany-, 116 ezüst-, 96 fiatal pedig bronz-jelvényt szerzett. A jelvények átadására június 21-én Budapesten, a Keleti pályaudvar kultúrtermében került sor. A képen Meggyes István és Kohl Gyula, a keleti fűtőház fiatal mozdonyvezetői, szocialista brigádvezetők jelvényüket mutatják Balázs Józsefnek, a Keleti pályaudvar KISZ-titkárának. Meggyes arany-, Kohl ezüst-jelvényt szerzett

Annál is több

A vasutas munka egész embert kíván. Olyat, aki szívvel-lélekkel ott áll a vártán, éjjel-nappal, esőben, hóban, szélben.

Hivatásérzet kell ehhez!

Talán még ennél is több: bele kell születni. Sokszor, nagyon sokszor apáról fiúra száll a vasúti munka iránti szeretet. Ott lüktet a vérben, ezer és ezer láthatatlan apró szállal köt, vonz a kanyargó acélkígyók örökmozgó birodalmához.

Ilyenféle gondolatokat cseréltünk ki, az elmúlt napokban Budapest—Soroksári út állomáson. A napi munkában fáradt vasutasok, főleg váltóőrök és kocsirendezők, a százezres tábor néhány névtelen katonája körében.

— Itt van például Tóni bácsi! Nagy Antal, volt tolatásvezető Adácsról — mondja az egyik korosabb kocsirendező.

— Az ám! — helyeselnek a többiek. Aztán vége-hossza nincs a néhány hónapja nyugalomba vonult Tóni bácsival kapcsolatos derűs történeteknek.

Hiába hozza a postás havonta a nyugdíjat, hiába duruzsol körülötte az asszony, Tóni bácsi nem tud elszakadni a vasúttól. A jelzőzászlótól, melynek nyelét maga faragta, a bagiköves, kormos talajtól, a cimboráktól, a kocsirendező helyiség rosszul gyalult asztalától, a billegő lócától. A tartalék sípja, az ütközők tompa puffanása visszahúzza oda, ahol 35 évet töltött. Fogva tartja őt a vasút, mint pók az áldozatát.

Mindig fülent valamit az asszonynak, a hosszú évek alatt hűséges társnak, hogy ilyen vagy amolyan dolga van Pesten. Pedig dehogy is van!

A régi munkatársakkal együtt szorong a vonaton. Ott ballag hosszú sorban a többiekkel a pályatest mellett a rendezőbe, pontosan úgy, mint annyi éven át. A „B" őrhelyen — a tolatásvezetők vezérállásán — leül és reggelig tekinget, tanácsot ad, vagy korhol egy-egy fiatalt, aki nem a kedve szerint csinál valamit.

— Csak éjjeli szolgálat után tudok jól pihenni, mondja hazafelé a vonaton. — Aztán nekitámasztja fejét a kocsioldalnak és megbékélten szundikál hazáig.

A többiek nézi, simogatják tekintetükkel és halkan, hogy fel ne riasszák, így magyaráznak a fiatalabbaknak: — Látjátok? Okuljatok! Ez a hivatásszeretet! Annál is több...

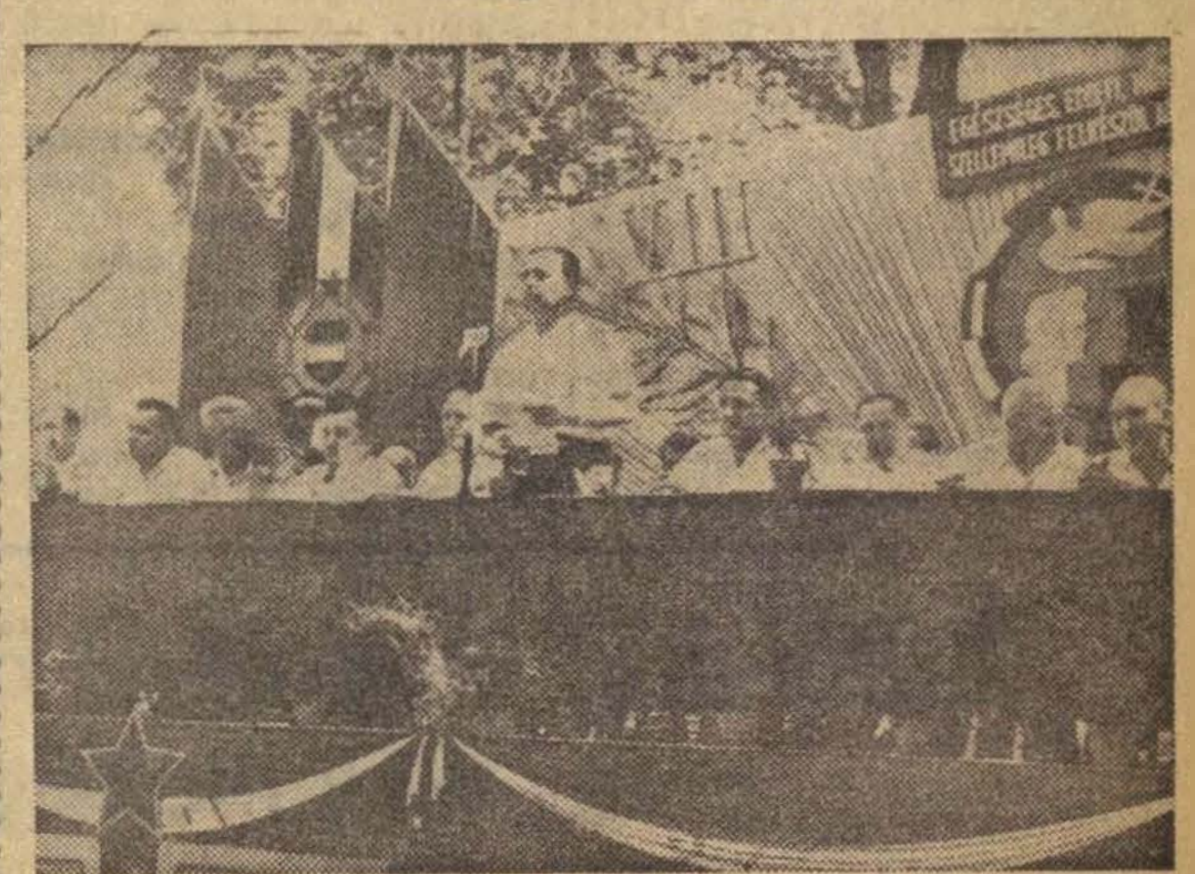
— gergely —

Tízezer fiatal vasutas a Balaton-partján

Ragyogó napsütéses idő, gazdag kulturális- és sportműsor fogadta június 24-én Balatonalmádiban a VIII. országos vasutas ifjúsági találkozó mintegy tízezer résztvevőjét. A találkozó műsora reggel 8 órakor kezdődött, Balassa Tamás tánczenekara, valamint Keméndy András és Toldi Mária táncdalénekesek közreműködésével. A nagygyűlésre fél 11-kor került sor, majd hivatásos művészek, öntevékeny vasutas kultúrcsoportok és sportolók szórakoztatták a fiatalokat. Képriportunkban a jó rendezés mellett lebonyolított találkozó néhány mozzanatát mutatjuk be.



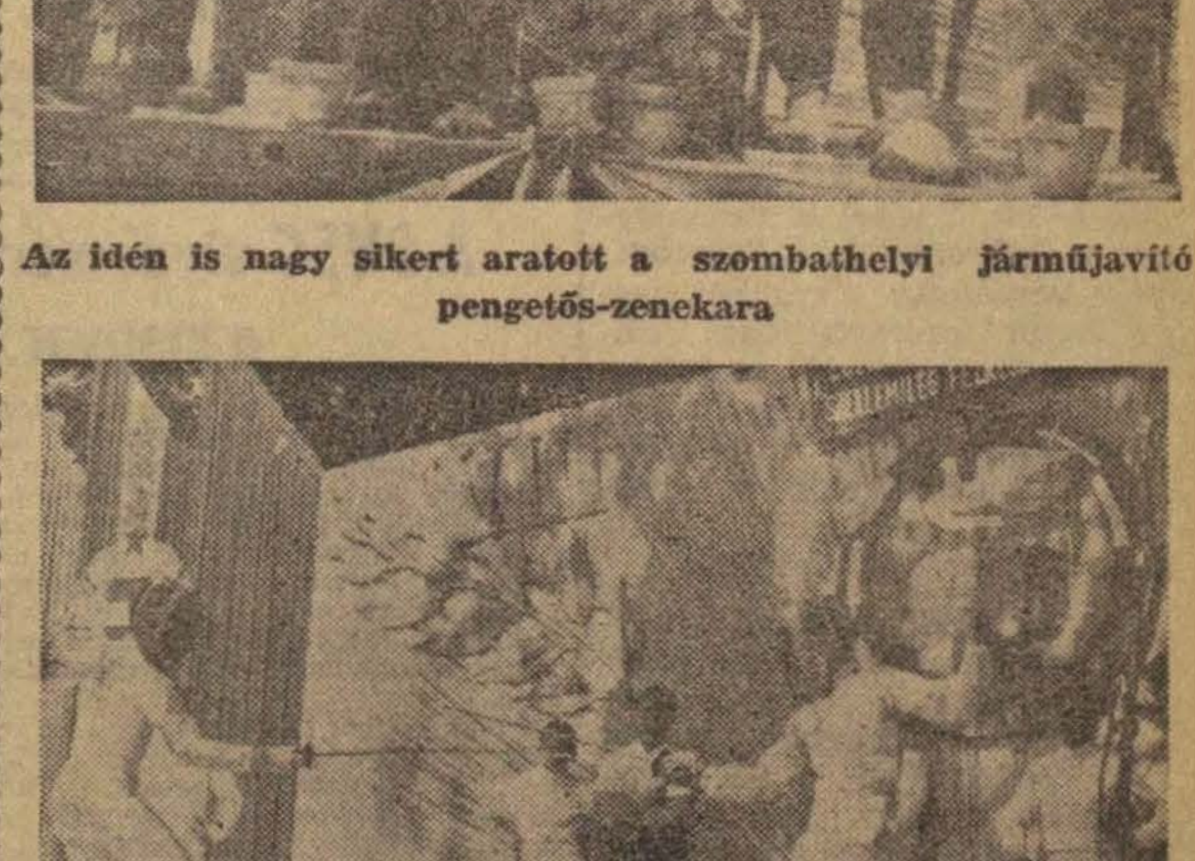
Keméndy András énekel



Szabó Antal, a vasutasszakszervezet főtitkára ünnepi beszédét mondja



Az idén is nagy sikert aratott a szombathelyi járműjavító pengetős-zenekara



A Kamuti-fivérek a tőrvívás szépségéből adtak ízelítőt a nagyszámú nézőközönségnek

(Vial Ferenc képriportja)

Az első év után

A debreceni fűtőház két munkásakadémiája megtartotta év végi összefoglalóját. Ismeretes, hogy ezeken a műszaki munkásakadémiákon két év a tanulmányi idő. Most az első évet fejezték be, és a hallgatóság egyöntetűen kérte, hogy jövőre is szervezzék meg a munkásakadémia előadásait.

Ez annak a jele, hogy a dolgozók megkedvelték ezt az oktatási formát. Az összefoglaló alkalmával több javaslatot is tettek a jövőre vonatkozólag. Kérték, hogy a következő oktatási évben tartsanak előadásokat a motorokról és a villamosmozdonyokról is, továbbá foglalkozzanak az elektromos és a hidraulikus erőátvitel problémáival. Szívesen hallgatnának előadást az új típusú fékező szelepek működéséről is.

Mi sem bizonyítja jobban a két munkásakadémia eddigi eredményeit, mint hogy ötven hallgató kapott látogatási jegyet, annak elismeréséül, hogy rendszeresen részt vettek az előadásokon és a következő évben magasabb szinten folytathatják tanulmányaikat. A TIT és a vasúti főosztály a hat legaktívabb résztvevőnek külön elismerő oklevelet adott.

Marosán Pál
Debrecen

Apróságok a vasutas kulturális hetek műsorából

Június 16-tól július 8-ig a *budapesti vasutas kulturális hetek* alkalmából gazdag kulturális program várja a budapesti vasutasokat. Az eseménysorozatot *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára nyitotta meg az *Északi Járműjavító Törekvés művelődési házában.* Ünnepi beszédében ismertette a kulturális hetek jelentőségét a szocialista kultúra megteremtéséért folyó harcban.

Az ünnepélyes megnyitót hangverseny követte.

Ünnepi hangverseny

— Méltóbb nyitányt, mint Erkel muzsikáját alig lehetett volna választani — mondotta az előadás előtt egy kedves, fehérhajú nénike a társának. Így igaz!

Mielőtt felcsendült volna a zene, *dr. Kollár Endre* tolmácsolásában megismertük *Erkel Ferenc* harcát a magyar zene megteremtéséért. Majd magasba emelkedett *Pécsi István* karnagy pálcája és a *Vasutasok Szakszervezete Szimfónikus Zenekara* előadásában szárnyalt az ünnepi nyitány muzsikája. Aztán *Liszt* Esz-dur zongoraversenye, majd *Schubert* és *Rossini* következett, melyeket vastapssal hálált meg a közönség. Nagy sikere volt *Varsányi László* zongoraművésznek is.

Kamarazene-est

A Vasúttervező ÜV. kicsi, de barátságos kultúrtermében alig volt szabad szék, amikor kialudtak a fények és fellebbent a függöny. *Gál György Sándor* műsorközlő, már az első mondataival megtalálta az utat a közönséghez. *Vivaldi, Händel, Mozart, Bach, Bartók, Weiner* ismertetése közben a XVIII. század muzsikájáról mondott el sok érdekeset. A közönség szinte látta, hallotta a tízéves gyermek *Mozartot*, amint bámulatba ejti a hercegérseket. Majd az olasz körútján ahol egyszeri hallásból kottázza *Allegri Miserére*-jét. Hallottunk arról, hogy a bécsi udvar, mint tánckomponistát kezeli Mozartot s így a „műértők" disszonánsnak, zavarosnak tartották a *Don Juant.* Meg arról, ami a bukás árnyékában kiváltotta Mozartból az *Eine kleine Nachtmusik-ot* (Kis éji zene) az álomból, valóságból, derűből összeszőtt halhatatlan zenei remekművet.

Bach, Bartók ismertetője ugyancsak kimagasló műsorközlői teljesítmény volt, a nagyszerű muzsika mellett.

A bűvészet nem boszorkányság

A ferencvárosi vasutasok *November 7. kultúrotthonában* a Vasúttervező külföldi szerepléséről hazatért bűvészcsoportját láthatta a közönség. Kártyák, fehér golyók tűntek el, vagy kerültek elő a légből. Megmagyarázták a háziasszonyoknak azt is, hogyan lehet konfettiből szemeskávét, vagy vízből rumot, pálinkát esetleg likőrt csinálni. Aranygyűrűk, órák repkedtek. Újságpapírból százforintos lett egy-két bűvös szó elmormolása után. Az ügyes mutatványok alá a *Vasútgépészeti Technikum* tánczenekara festett üde, kellemes muzsikát.

A vasutas gyermekek egyik nap a *„Félelmetes nyuszi"*, másik napon a *„Kis kakas és a róka"* kalandjainak tapsoltak, melyeket a Landler Jj. művészegyüttese adott elő ugyancsak nagy sikerrel.

Június 8-ig csaknem mindennapra jut egy műsor, szórakozási lehetőség, hol a *Halászbástyán*, hol a *Baross téren.* Operák, operettek, táncdalok, népdalok, magyar nóták, népi táncok szerepelnek műsoron. Élvonalbeli művészek: *Házi Erzsébet, Németh Marika, Lehoczki Éva, Szabó Miklós* és mások szórakoztatják a vasutas dolgozókat.

Jó gondolat volt a kulturális hetek kezdeményezése. Elismerés érte a szervezőknek, a hivatásos és vasutas művészeknek és a művészetek iránt érdeklődő közönségnek.

Gergely József

Sport

Hatvanéves a Debreceni VSC

Hatvan évvel ezelőtt, 1902-ben néhány lelkes vagongyári dolgozó *Egyetértés* neven megalakította a debreceni vasutasok sportkörét. A debreceni vasutasok sportkörében éppen úgy, mint a többi egyesületnél ekkor még csupán a labdarúgás jelentette a sportot. Később azonban sorra alakultak a különböző szakosztályok. A labdarúgók után a birkózók következtek, majd az atléták, ökölvívók, kézilabdázók és a többiek.

1912-ben a *Debreceni Vasutas Sportklub* nevet vette fel az akkor már szépen terebélyesedő egyesület. Bár nagyon szerény keretek között tevékenykedtek, mégis több neves sportoló nőtt fel a DVSC-ben. A profibajnokságban szereplő Debreceni Bocskai például a DVSC-ből merítette utánpótlását.

A Debreceni Vagongyár sportszerető dolgozói nagyon sokat áldoztak az egyesületre. A sportpálya-probléma is az ő segítségükkel oldódott meg. A mai sporttelep — persze nem a jelenlegi formában — szintén az ő áldozatkész társadalmi munkájuk és anyagi támogatásuk révén épült meg 1921-re. A pályaavató ünnepségek alkalmából az akkor híres *Törekvés* labdarúgó-csapatát látta vendégül a DVSC.



A Debreceni VSC labdarúgó-bajnokcsapata. Álló sor balról jobbra: Gellér, Kovács, Csekő, Farkas, Zilahi, Lázár. Guggolnak: Puskás, Beck, Jakab, Móré, Juhász

1945 után a DVSC életében is fordulat következett be. A jelentős anyagi támogatásban részesülő egyesületnél egymás után alakulhattak újabb szakosztályok.

Jelenleg 12 szakosztályban mintegy 1000 sportolót foglalkoztatnak,

ugyanakkor az alapfokú bajnokságokban részt vevő vasutasoknak is lehetőséget biztosítanak a sportolásra.

A Debreceni VSC legnépszerűbb szakosztálya ma is a labdarúgóké. De nem sokkal maradnak mögöttük a birkózók sem. A szakosztály nem kisebb hírű versenyzővel büszkélkedhet, mint *Hódos Imre* olimpiai bajnokkal.

Legutóbb a magyar bajnokságban a legjobb vidéki birkózócsapat címet is kiharcolták.

Adtak már versenyzőt a magyar válogatottnak a tornászok és a kerékpárosok is.

Az egykor NB I-es labdarúgó-csapat a jubileumi évben a legszebb ajándékkal örvendeztette meg a debreceni szurkolókat. Az NB II Keleti csoportjában szereplő labdarúgók ugyanis megnyerték a bajnokságot, s ezzel jogot szereztek maguknak ahhoz, hogy a következő bajnoki évadban felsőbb osztályban, az NB I-ben szerepelhessenek.

A Debreceni VSC

július 8-án, XII. vasutasnapon ünnepli fennállásának 60. éves jubileumát.

Délelőtt ünnepi közgyűlést rendeznek a járműjavító kultúrtermében, délután torna- és vívóbemutatóra, kerékpáros-pályaversenyre és nemzetközi labdarúgó-mérkőzésre kerül sor. Az ünnep előestéjén pedig a birkózók a lengyel flotta birkózócsapatát látják vendégül. A nemzetközi verseny után sportbált rendeznek. Ezenkívül az egyesület más időpontokban is szervez jubileumi versenyeket.

A hatévtizedes jubileumát ünneplő Debreceni Vasutas Sportklubnak kívánjuk, hogy az elkövetkezendő években is érjen el újabb sportsikereket és neveljen minél több versenyzőt a vasutas, illetve a magyar sportnak.

V. F.

Mit mutat labdarúgó-csapataink év végi mérlege

A Debreceni VSC és a Szombathelyi Haladás bejutott az NB I-be

Június 17-én a labdarúgó NB II-ben és az NB III-ban is befejeződtek a bajnoki küzdelmek. Az NB II-ben szereplő hét vasutascsapatról a két „félidő" szünetében mérleget készítettünk. Csapataink az őszi idényben a várakozásnak megfelelően szerepeltek. A Keleti csoportban a *Debreceni VSC* az első helyen végzett. Ebben a csoportban megállta a helyét a *Miskolci VSC*, a *Ceglédi VSE* és a *Szolnoki MÁV* is. A Nyugati csoportban akkor még három esélyese is volt a bajnoki címnek. Az első helyett *Székesfehérvár* nyomában ott volt a *Szombathely* és a *BVSC* is.



A Szombathelyi Haladás labdarúgó-bajnok csapata. Álló sor balról jobbra: Tölgyesi József edző, Molnár I., Pém, Győri—Kiss, Varga III., Molnár II., Tóth. Guggolnak: Ekler, Szarka, Nagy Gy., Mester, Iszak.

Az őszi jó szereplés után bíztunk abban, hogy csapataink a tavasszal is megállják a helyüket. Főként abban reménykedünk, hogy a következő bajnoki évben újból két csapat képviseli színeinket az NB I-ben. Ezeket a reményeket a *Debrecen* és a *Szombathely* beváltotta. Ez a két vasutascsapat szerzett jogot ahhoz, hogy magasabb osztályba lépjen. A szép teljesítmény után gratulálunk mindazoknak a játékosoknak és szakvezetőknek, akiknek részük volt a siker kivívásában.

Bár a BVSC a hazai mérkőzésein gyakran okozott csalódást, mégis javított őszi helyezésén. Ez részben annak köszönhető, hogy a Székesfehérvár a tavaszi idényben náluk is gyengébben szerepelt.

Javított őszi helyezésén a *Szolnoki MÁV* is. Ezzel szemben a *Miskolci VSC* az ötödik helyről a hetedikre került. Sajnos, két csapatunk, a *Ceglédi VSE* és a *Soproni VSE* nem bírta a hajrát és a kiesők listájára került.

NB III-as csapataink közül háromnak sikerült bajnokságot nyerni. Az Északnyugati csoportban a *Győri MÁVDAC*, a Délnyugatiban a *Pécsi VSK*, a Délkeletiben pedig a *Szegedi VSE* szerezte meg az NB II-be való feljutás jogát.

A BVSC vívói mérsékelten szerepeltek a magyar bajnokságon

Június második felében napokon keresztül a vívópengék csattogásától volt hangos a Nemzeti Sportcsarnok. Az országos vívóbajnokság küzdelmei során ügyszólván a teljes magyar élgárda pástra lépett. Ott voltak a BVSC legjobbjai is. Ezen a bajnokságon, sajnos, nem sok babér termett a legjobb vasutas férfi és női törvívóknak.

Férfi tőr egyéniben egyedül Kamuti Jenő került be a legjobb nyolc közé. Ott is közepesen szerepelt és csak az ötödik helyen végzett. Ezzel megtört a Kamuti-család bajnoki hegemóniája. Tavaly ugyanis Kamuti László, az előző két évben pedig Jenő szerezte meg a bajnoki címet.

Csapatban sem ment jól a fiúknak. Az első helyet eldöntő BVSC—Ú. Dózsa összecsapáson 7:4-re, majd 8:5-re vezetett a csapat, a Dózsának azonban sikerült egyenlítenie. Végül is a találkozó 8:8 arányú döntetlennel ért véget. Mivel azonban a Dózsának jobb volt a találataránya, ők nyerték el a bajnoki címet.

A nőknél is hasonló volt a helyzet. Az egyéniben Székelyné a harmadik, Kovácsné pedig a nyolcadik helyen végzett. Csapatban az OSC és az Ú. Dózsa mögött a harmadik helyen kötöttek ki.

A szakvezetők a mérsékeltebb szereplést azzal magyarázzák, hogy a versenyzők számára ez az időszak nem a legmegfelelőbb. Többségük egyetemi tanulmányokat folytat és a most zajló vizsgák miatt nem a legjobb idegállapotban léptek pástra.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Telefon: városi: 424—184. üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII. Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

EGY VASUTAS VIT-KÜLDÖTT



Bozsár László, a hatvani fűtőház kocsivizsgálója hosszú évek óta tevékenykedik az ifjúsági mozgalomban. Jelenleg ő a hatvani fűtőház KISZ-titkára. Lelkiismeretes, fáradságos munkájáért már több ízben részesült jutalomban. Tavaly például elnyerte a szakma ifjú mestere jelvény arany fokozatát. Az idén pedig abban a megtiszteltetésben részesült, hogy részt vehet a Helsinkiben megrendezésre kerülő VIII. VIT-en. A VIT-re utazó magyar delegációban, mint a hatvani járás küldötte képviseli a kiszistákat

A SZOCIALISTA BRIGÁDOK ÉS A TANULÁS

Nálunk eleinte sokan nem tulajdonítottak különösebb jelentőséget annak, hogy a szocialista címért versenyző brigádok vállalást tettek a tanulásra, a szakvonali vizsgák mielőbbi letételére is. De a most befejeződött időszaki vizsgáztatások alkalmával megmutatkozott, hogy eredményes volt a szocialista brigádok kezdeményezése. A tavalyihoz képest sokat javultak a vizsgaeredmények.

Az állomás kereskedelmi dolgozói 3,9 százalékos eredménnyel vizsgáztak, a forgalmi személyzet vizsgaeredménye 3,8 százalék volt. Ezek jó eredmények és a tanulási kedv növekedését bizonyítják.

Különösen figyelemre méltó, hogy az idén 20 kocsirendező tett váltóőri és váltókezelői vizsgát, ezáltal könnyebben megoldható lesz az állomás személyzeti problémája.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

HÍREK

Van megoldás

Úgy ugrottak szét a várakozó utasok, mintha a mennykő csapott volna közibük. Egyik erre, a másik arra futott. Többen az álló szerelvényekben kerestek menedéket.

Egy vonat indult, rugaszkodott neki az útnak, és ez okozta a riadalmat. A gép ugyanis nagyokat fújtatott, mint egy haragvó sárkány, a kéményéből kormot, olajos vizet lövellve ki.

Nem ritka jelenség! Különösen gyakori a fejpályaudvarokon. Többször szóvá tettük... Van rá magyarázat! Egyes gépeknél ilyen a füstszűrő, másiknál olyan. Bővebb a kónusz, szűkebb a kónusz. Nagyobb a beömlés, kisebb a beömlés. Azért fordul elő — mondják —, mert a tempósabb indításnál a füstszekrényekből kicsapódik a korom.

Szóval meg lehet ezt magyarázni, a nagyon is kellemetlen, a kulturált utazással össze nem egyeztethető jelenséget. Csak annak nehezen, akinek kormos, olajos lesz a ruhája. Az bizony nem hiszi el, hogy a technika mai fokán ne lehetne valami megoldást találni a probléma megoldására.

—lyf—

— Gyorsasági kísérleteket végeztek villamos gyorsvonatokkal Franciaországban, Strassbourg és Mulhouse között. Átlagosan 160 km/óra sebességet értek el, de rövid ideig a 190 km-es sebességet is tartani tudták.

— MÁV-shampon II. a neve annak az új tisztítószernek, amelyet két évi kísérletezés után állítottak elő az Elida-gyárban. Tökéletesen tisztára lehet mosni ezzel a kocsik belső falait és az ülések műbőr huzatát.

— A szocialista országok vasúti együttműködési szervezetének VII. ülésszaka június 19-én nyílt meg Ulan-Batorban, a Mongol Népköztársaság fővárosában.

A Hivatalos Lapból

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

25. számból: 114 614/1962. I/3. A. Kiegészítő rendelkezések a Vasúti ruházati utasításhoz.

113 923/1962. I/3. C. Az üzemi balesetek bejelentését és nyilvántartását szabályozó rendelet módosítása.

116 046/1962. AI. C. Felhívás a háztartási tüzelőakcióval kapcsolatban.

26. számból: 116 255/1962. I/4. C. Az állomási pénztáraknál köthető biztosítások fejlesztésével kapcsolatos külön jutalmazás feltételei.

102 845/1962. I/8. D. Szállítójegy rendszeresítése kerékpároknak és motorkerékpároknak szolgálati célból történő fuvarozásához.

Lakáscsere

— Elcserélném Miskolc tiszai pu. előtt levő MÁV szolgálati, nagyméretű, kétszobás, összkomfortos lakásomat (külön kis virágos udvar, havi bére 78 forint) budapestiért, esetleg kisebb méretűért. Cím: Bajor Vencel, Miskolc, Baross Gábor u. 26. Érdeklődni bármikor, lehet hármas csere is!

Fellendülés a füzesabonyi sportkörben

Két hónapja sincs, hogy teljesen újjászervezték a Füzesabonyi VSC sportkörét. Kecskés László MÁV főmérnök lett az új sportköri elnök. Az új vezetőség tevékenysége nyomán fellendült a szakosztályok élete, még azoké is, amelyek korábban csak papíron léteztek.

Jelenleg 5 szakosztály működik eredményesen. A már kiesésre álló labdarúgó-csapat jól hajrázott és sikerült „megkapaszkodnia" az I. osztályban. Az ifjúsági csapat jó közepes eredménnyel szerepelt. Az ismét létrehozott férfi kézilabda-csapat a tavaszi mérkőzések után pontvesztesség nélkül áll a járási bajnokság élén.

Több versenyen is részt vettek már az atléták és különösen biztató náluk a szakosztály növekvő létszáma. A sakk-szakosztálynál 5 csapat részvételével most fejezték be a Kilián házibajnokságot. Kilenc asztalitenisz-csapat részvételével házibajnokságot kezdtek ugyancsak a Kilián-pontok megszerzéséért. Júniusban három sikeres kerékpáros túrát rendeztek ugyancsak a Kilián-versenyek keretében.

Nemrég új öltözőhelyiséget kapott a sportkör. Ide társadalmi munkával már be is vezették a vizet és most fürdő szerelésén dolgoznak. Megkezdték egy röplabda-pálya építését is, amelyhez társadalmi munkával segítséget nyújtanak a Villamos Vonalfelügyelőség szocialista brigádjai is.

Szigetvári József

— A balesetek ellen fokozott erővel küzdenek a Dunakeszi Járműjavítóban. A munkavédelmi őrség tagjai Csuti László munkavédelmi felügyelő irányításával naponta ellenőrzik az óvórendszabályok betartását, a védőberendezések használatát.

— Megnyílt a miskolci vasutas-képzőművészek kiállítása Miskolcon, a vasgyári filmszínház kiállítási termében. A tárlatot szép számú közönség nézte meg eddig.

— Motorvonatok és úttörővasúti mozdonyok gyártását készítik elő a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban.

— Műszaki konferenciát tartanak a szegedi igazgatóság minden nagyobb szolgálati helyén a szoláskos termelési tanácskozás előtti napokban. A műszaki konferenciákra a társszolgálati ágak képviselőit is meghívják.

— Tragikus hirtelenséggel meghalt Csomor János, lapunk régi levelezője, a szolnoki járműjavító dolgozója. Halálával egy aktív kommunistát, fáradhatatlan társadalmi munkást, jó levelezőt veszítettünk el.

— Magánjáró automatikus sínhegesztő-gépet mutattak be a Szovjetunióban. Az új gép 50 km-es sebességgel halad és óránként 7 dupla illesztést végez el.

— Kisiklott a London—Edinburgh között közlekedő expressz. A tíz hálókocsiból álló szerelvényen 103 utas tartózkodott, akik közül 3 életét vesztette és 78 megsebesült. Az utasok jó része Lincolnba tartott lakodalmi ünnepségre.

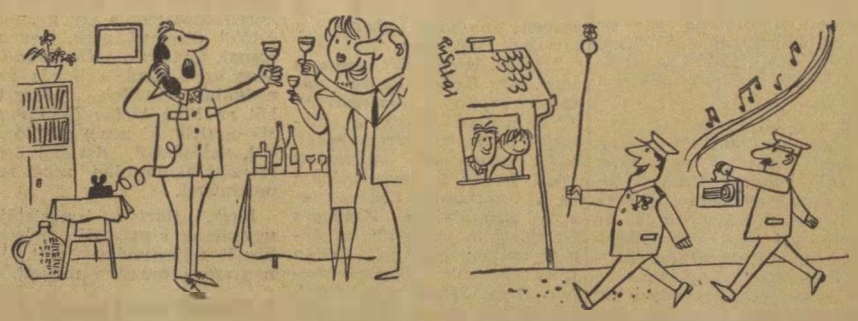
— Életmentő katonákat fogadtak a miskolci igazgatóságon. A katonák Kovács Ferenc százados vezetésével április 10-én a verpeléti vasúti balesetnél életük veszélyeztetésével mentettek meg három vasutast a roncsok közül. Az életmentőknek dr. Pásztor Pál igazgató mondott köszönetet.

A szerkesztőség üzeni

Négyesi Péter, Nemoda János, Vörös József Budapest, Kárpáti Sándor Kál-Kápolna, Szilágyi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula, Cserháti József, Tótka Károly Szeged, Budavári Sándor, Antal József, Papp Tivadar Miskolc, Leiti Ferenc Pécs, Dancs József, Bognár Károly Tapolca, Bódogh Mihály Dombóvár, Cseh Zoltán Szolnok, Murai Gáborné Hatvan, Marosán Pál Debrecen. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Papp Tivadar, Miskolc: Panaszát illetékesekhez továbbítjuk.

VASUTASNAP



— Halló, forgalmi iroda! Itt az állomásvezető beszél. Mostantól kezdve reggelig, ha telefonálnék semmiféle rendelkezésemet sem kell figyelembe venni...

— Kisállomás vagyunk, nekünk csak ilyen zenés ébresztőre telik.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. JÚLIUS 17.

„Kormányunk jelentős összegeket áldoz a közlekedés teljesítőképességének növelésére"

Marosán György elvtárs beszélt a vasutasok parlamenti fogadásán

Július 7-én délután, a XII. vasutasnap előestéjén a Parlament kupolacsarnokában ünnepséget rendeztek, melyre a legkiválóbb vasutasokat hívták meg. Az ünnepségen megjelent *Marosán György*, az Elnöki Tanács elnökhelyettese, *Kiss Károly*, az Elnöki Tanács titkára, az MSZMP Politikai Bizottságának tagjai, *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Szurdi István*, az MSZMP Központi Bizottsága ipari és közlekedési osztályának vezetője, *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Rödönyi Károly* MÁV vezérigazgató-helyettes.

Az ünnepségen megjelent vasutasokat és hozzátartozóikat *Marosán György* köszöntötte az Elnöki Tanács, a párt Központi Bizottsága és a kormány nevében.

— *A vasutasnap olyan ünneppé vált hazánkban, melyen a vasút minden egyes dolgozója érzi munkájának elismerését és az egész dolgozó nép szeretetének kifejezését* — mondotta. — *A vasút 160 ezer dolgozójával olyan üzem, ahol bonyolult, szerteágazó munka folyik és mégis egységes a szolgálata. A gazdaságos, gyors és biztonságos közlekedés a vasutasok munkájának legjellemzőbb sajátossága.*

A szervezettség és a vasúti fegyelem, ez a legfőbb eredője annak, hogy a vasút 1962-ben eddig a legfontosabb gazdasági mutatókban elérte, sőt, túlszárnyalta az elmúlt évi eredményeket. A múlt év azonos időszakához viszonyítva az áruszállítás árutonna teljesítménye 102,6, a személyszállítás utaskilométer teljesítménye 105,9 százalékra emelkedett.

Ebben az évben előreláthatólag 370 millió utast és közel 100 millió tonna árut kell a vasútnak elszállítani. A munka nehezebbik része, az őszi forgalom még hátra van. Meggyőződésünk, hogy a vasutasok odaadó, szívós és becsületes munkával a jövőben is helytállnak a munkában.

Kormányunk jelentős összegeket áldoz a közlekedés teljesítőképességének növelésére. Az idén 130 db négytengelyes személykocsit, mintegy 3300 teherkocsit, 20 hazai gyártmányú Ward—Leonard és 7 db külföldi nagy teljesítményű szilicium egyenirányítós villamosmozdonyt szerzünk be. Népgazdaságunk erejéhez mérten korszerűsítjük a vasutat, javítjuk a vasutasdolgozók munkafeltételeit.

A vasutasnapra elkészült az Északi Járműjavító korszerű Diesel-mozdonyjavító műhelycsarnoka. Ezzel a létesítménnyel hosszú időre megoldódnak a vasút Diesel-motorjavítási gondjai. A Dunántúlon közlekedő Diesel-mozdonyok javító bázisa lesz a Székesfehérvárott építendő vontatási műhely. Az építkezést még ebben az évben megkezdik. Jelentős ütemben halad a miskolci fővonal villamosítása. Az ötéves tervben 20 nagy forgalmú állomást modern biztosítóberendezéssel szerelnek fel. Csupán a záhonyi körzet ez évi fejlesztésére 150 millió forintot fordítunk.

Nem ünnepront ásként, de meg kell említenem, hogy a beruházások és felújítások ütemének fokozásával, a lemaradás felszámolásával mielőbb biztosítani kell, hogy a vasutasok rövidebb idő alatt jussanak jobb munkafeltételekhez.

Külön ki szeretnénk hangsúlyozni, hogy a technikai feltételek szakadatlan javításán túlmenően a növekvő szállítási feladatok sikeres megoldásának legfőbb zálogа a vasutasdolgozók versenylendülete, s minden jel arra mutat, hogy pártunk VIII. kongresszusának tiszteletére a vasúton fellendült versenymozgalom biztosítja a vasút előtt álló feladatok teljesítését.

A kongresszusi munkaverseny segítségével el kell érni, hogy a személyszállító vonatok menetrendszerint közlekedjenek, de a tehervonatok menetrendszerűségének további javítása is igen fontos feladat.

Összegezve az elmondottakat, a vasutasnapi számvetés — az eredmények és hibák összevetése — a vasutasok jó munkáját dicséri. Köszönet és elismerés jár a központi és külszolgálati dolgozóknak egyaránt azért a lelkes odaadó munkáért, amit az előző vasutasnap óta, de azt megelőzően is végeztek.

A mai napon a Magyar Szocialista Munkáspárt és a kormány elismerését nyilvánítjuk azoknak a vasutasdolgozóknak, akik nehéz és felelősségteljes munkájukkal kiemelkedtek társaik közül és jelentősen hozzájárultak gazdasági életünk fellendítéséhez, a nemzeti jövedelem gyarapításához, szocialista társadalmi rendünk erősítéséhez.

A XII. vasutasnapon 88 vasutas dolgozó részesül megtisztelő kormánykitüntetésben, 163-an kapnak Kiváló vasutas, 309-en pedig Érdemes vasutas jelvényt. Ez is fémjelzi, hogy dolgozó népünk elismeri és megbecsüli a vasutasok munkáját.

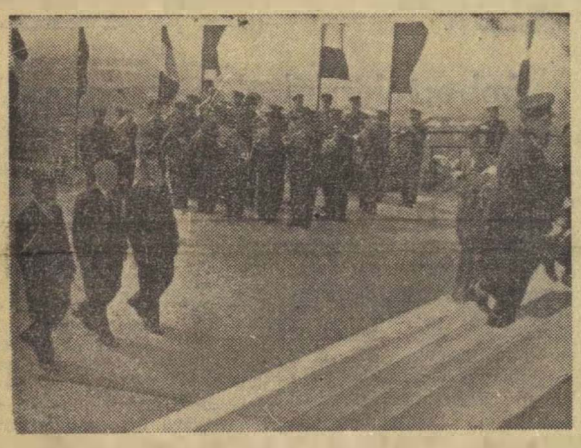
Erről a helyről bátran kijelenthetem, hogy a vasutasdolgozók munkájukkal, erőfeszítéseikkel és gyakran személyes önfeláldozásukkal megszolgálták ezt a gondoskodást.

Ezután a vasutas hivatásról szólott *Marosán György*. Hangsúlyozta, vasutasnak lenni annyit jelent, hogy valaki egész életre szóló hivatást érez olyan pálya iránt, mely szép és változatos, de nem való azoknak, akik kényelmet, egyhangúságot keresnek a munkában. A vasút szeretete legtöbbször apáról fiúra száll. Egész vasutas dinasztiák alakultak ki az idők folyamán. Ezek az emberek jóban és rosszban, hóban és fagyban kitartanak a vasút mellett. Nem csábítja el őket a népgazdaság más területén levő magasabb fizetés, vagy a könnyebb munka.

— *A mai ünnepen engedjék meg — gondolom a sok ezernyi ünneplő vasutas is ezt teszi —, hogy külön megemlékezzek azokról, akik e percben is a mozdonyokon, a fékbódékban, a váltók mellett vagy az irányító központokban végzik felelősségteljes munkájukat.*

A közelgő őszi forgalom sok munkát, fáradságos szolgálatot követel önöktől. Adjon erőt minden vasutasnak az a tudat, hogy egész népünk szeretete és figyelme kíséri minden lépésüket, minden cselekedetüket. Végül engedjék meg, hogy a Népköztársaság Elnöki Tanácsa nevében átnyújtsam a kormánykitüntetéseket és egyúttal köszönetet mondjak minden vasutasdolgozónak munkájáért, fáradozásáért, mellyel hazánkban egy új szocialista vasút felépítését segítik elő.

Az ünnepi beszéd után *Marosán György* átnyújtotta a kormánykitüntetéseket, *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter pedig a Kiváló Vasutas jelvényt és a vele járó pénzjutalmat adta át az arra érdemes vasutasoknak. A kitüntetettek nevében *Török Géza* főintéző mondott köszönetet.



A XII. vasutasnapon koszorúzásl ünnepségre került sor a gellérthegyi Felszabadulási emlékműnél. A képen Szabó Antal, a szakszervezet főtitkára, Rödönyi Károly vezérigazgató-helyettes és Szűcs Zoltán, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára helyez el koszorút az emlékmű talapzatára.
(Németh Gyula felv.)



Marosán György, az Elnöki Tanács elnökhe lyettese köszönti a vasutasokat.
(MTI foto, Vigovszki Ferenc felv.)

A VIII. pártkongresszus tiszteletére

Sikeres volt a vasutasnapi ünnepi műszak

A XII. vasutasnap után arról számolhatunk be, hogy az országszerte megtartott ünnepi műszakok tovább növelték a kongresszusi munkaverseny lendületét. Több szolgálati helyen újabb szocialista brigádok alakultak, javult a menetrendszerűség és a szállítás gazdaságossága.

Pécsbánya-rendező állomáson kéthetes ünnepi műszakot tartottak. Az értékelés szerint tehervonatoknál 90, személyvonatoknál 97,9 százalékos menetrendszerűséget értek el. A tehervonatok átlagos terhelésére tett felajánlásukat 5 tonnával túlteljesítették az első félév folyamán, s ezzel

öt 1000 tonnás vonat indítását takarították meg.

Szentes állomáson a vasutasnap és a pártkongresszus tiszteletére közös

forgalmi-fűtőházi szocialista komplexbrigád alakult.

A brigád tagjai: *Majzik László, Hossó Mátyás* forgalmi szolgálattevők, *Kiss István* és *Babka Tibor* tolatásvezetők, *Bartucz László* kocsirendező, *Szamosközi László* és *Czibulka Ferenc* kocsivizsgálók, *Horváth Imre* mozdonyvezető. Vállalták, hogy eredményeik növelése érdekében tanulmányozzák és alkalmazzák a kiváló szovjet és magyar síktolatási módszereket. Felajánlásukban szakvizsgák letétele és magasabb színvonalú tanulás is szerepel.

A békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói is kiváló eredménnyel köszöntötték a vasutasnapot. A gépesített mozgópályamesteri szakasz

határidő előtt fejezte be Szajol—Mezőtúr között a fenntartási munkálatokat.

A magasépítési szakasz két épület karbantartását végezte el terven felül. Jó munkájuk eredményeként több kitüntetést, 34 soronkívüli előléptetést kaptak a főnökség dolgozói és 46 dolgozót pénzjutalomban részesítettek.

Tapolca fűtőház szocialista brigádjainak tagjai nemcsak munkafelajánlásaikat, hanem kulturális színvonaluk fejlesztésére tett vállalásaikat is teljesítették.

19 dolgozó végezte el sikeresen a gépipari technikum II. osztályát,

amely a fűtőház területén működött az oktatóteremben. Az ősszel induló első osztályba már 80 dolgozó jelentkezett. Az oktatási eredményekért külön dicséretet érdemel *Horváth Ferenc* műszaki főintéző, oktató tiszt, aki fáradhatatlanul buzdítja és segíti a dolgozókat a tanulásban.

Pécs állomáson 97,43 százalékos volt a személyvonatok menetrendszerűsége, a tehervonatoké pedig 92,12 százalékos. A sűrű vonatforgalom lebonyolítását tekintve ez nagyon szép eredmény. A rakodási részleg dolgozói kiváló teljesítményt értek el az ünnepi műszakban. *Gyergyák János* rakodóbrigádja az előírt egyénenkénti 4000 mázsával szemben 4613 mázsát, *Hartman Ádám* brigádjának tagjai egyénenként 4612 mázsát raktak ki és e két brigád párosversenye megrövidítette a kocsitartózkodási időt.

Dombóvár állomáson az ünnepi műszak alatt a napi egy túlsúlyos vonat helyett még egy közlekedett és így átlagosan

naponta 1500 tonnával több árut szállítottak el.

A túlteljesítés négy teljes szerelvény megtakarítását eredményezte. A tehervonatok menetrend szerinti indítását 93,5 százalékra teljesítették, amely már figyelemre méltó eredmény. A pályafenntartás a vágányzárak megszüntetésében ért el jó eredményeket. Dombóvár állomáson például a negyedik vágány ágyazatának rostálását a tervezettnél három órával előbb fejezték be. Baleset, és a személyzet hibájából késés nem fordult elő.

Dunakeszin átadták az ezredik új kocsit

Kedves ünnepség színhelye volt július 11-én, szerda délben a *Dunakeszi Járműjavító* kocsifényező műhelycsarnoka. Itt adták át a vasútnak a Dunakeszin gyártott ezredik új kocsit. Az *„ünnepelt"*, amely körül összegyűltek az üzem dolgozói, a Bahv 4265 számot viseli, s a belföldi forgalomra készített négytengelyes személykocsik közül a 485.

Bakó Mihály igazgató rövid megemlékezésében arról beszélt, hogy 1952 óta, amióta új kocsikat gyártanak jelentős fejlődést értek el. Tervteljesítésük csaknem megháromszorozódott. *1953-ban még 130 nap volt egy új kocsi átfutási ideje, ma a korszerűbb járműveket 56 nap alatt elkészítik.* Az egy új kocsira számított normaóra-szükséglet az utóbbi négy év folyamán mintegy 6000 órával csökkent. Mindez a dolgozók lendületes munkaversenyének, növekvő tapasztaltságának, s az üzem tervszerű fejlesztésének köszönhető. Az igazgató ezután pénzjutalmat adott át a legjobb dolgozóknak.

Az ezredik új kocsit *Koroknai Jenő* főmérnök adta át, igéretet téve a dolgozók nevében arra, hogy a második ezer kocsi elkészítéséhez nem kell majd olyan hosszú idő, mint az elsőhöz.

Egyébként az ünnepélyesen átadott kocsi azért viseli a szokásos Bah-jelzésen kívül még a „v"-betűt is, mert távvezérlési kábellel szerelték fel, így ingajáratú és tolt szerelvényekben is felhasználható.



Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter átadja a kiváló vasutas-jelvényt Lajos Györgynek, a Dunakeszi Járműjavító szertárfőnökének

(MTI foto, Vigovszki Ferenc felv.)

Diplomakiosztó ünnepség a közlekedési üzemmérnöki karon

Bensőséges ünnepség keretében adták át a közlekedési üzemmérnöki karon a mérnöki diplomákat azoknak a most végzett hallgatóknak, akik az egyetem nappali és levelező tagozatán több éves áldozatkész munkával szerezték meg műszaki képesítésüket.

Dr. Kádas Kálmán az egyetem dékánja üdvözlő beszédében kiemelte azt a szívós munkát, amellyel az egyetem oktató gárdája tanította a most végzett mérnököket. Hangsúlyozta, hogy a fiatal végzett hallgatók legyenek a szocialista mérnök típus mintaképei a szocialista építés fáklyavivői.

A közlekedési üzemmérnöki kar nappali szakán 44 fő szerzett diplomát, ebből ketten. *Tóth László* és *Magyar István*, kitűnő eredményükért, *Vörös diplomát* kaptak. Három hallgató jeles, 10 pedig jó rendű diplomát kapott. A levelező tagozaton öten szereztek mérnöki diplomát, a gazdasági mérnökök közül pedig tíz végzett hallgatónak osztottak ki oklevelet.

A fiatal diplomásokat dr *Kovács Ferenc*, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium oktatási osztályának vezetője üdvözölte és felhívta a figyelmüket arra, hogy az egyetem elvégzése után az életben kell helytállniuk és a gyakorlatban kell bebizonyítaniuk elméleti felkészültségüket.

B. I.

Kitüntetések a vasutasnap alkalmából

Szocialista Munkáért Érdemérem kitüntetést kapott:

Szilágyi III. János munkamester, Miskolc Tiszai pu., Győri Kiss István m. vez. főellenőr, Pécs fth., Schvind János munkamester Bicske, Füzesséry Béla m. főtanácsos, KPM I/7., Rozsa Ferenc munkamester, Celldömölk, Hollósi János m. ellenőr, Komárom fth., Szmola János m. intéző, Hódmezővásárhely, pft., Pintér Andor m. főellenőr, Székesfehérvár fth., dr. Farkas László főtan., Pécel Továbbkezelő Kórház, Faragó Flórián vez. főellenőr, Dombóvár, Pósvári Béla m. főintéző Józsefvárosi pft., Császár Ernő m. főtanácsos, KPM I/9., Sügimayer Mihály m. főtanácsos, Ferencváros fth., Mezei László főintéző, Miskolc Tiszai pu., Ignácz Dezső főmunkamester, Záhony, Pozsonyi Sándor m. vez. főellenőr, Szombathely fth., Steer Lajos m. főintéző, Bp. Ig., Gregori István munkamester, Rákosrendező, Kisvárdai István m. felügyelő, Nyíregyháza pft., Sárdi János m. ellenőr, Dombóvár fth., Ács László m. főintéző, KPM 1/6., Tuza Sándor főmunkamester, Dombóvári Ép. Főn., Miklós István felügyelő, Celldömölk, Zentai Béla főintéző, Anyagellátási Ig., Kókai János vez. távirász, Szolnok, Tóth II. Ferenc főmunkamester, Szeged fth., Samu József m. ellenőr, Békéscsaba fth., Szőnyi István főmunkamester, Kaposvár, Juhász Péter főfelügyelő, KPM I/8., Szabó János felügyelő, KPM I. Vasúti Főosztály, Völgyesi János vez. főmunkamester, Kaposvár pft., dr. Bácskai István főtan., KPM I/3., Degaigne Győző főfelügyelő, Bp. Ig. Annus István felügyelő, Szeged Ig., Olasz István főfelügy., Vasútforgalmi Technikum, Krajczovicz János m. tanácsos, KPM I. Vasúti Főosztály, Hais Tasziló m. tanácsos, Építési Főnökség.

Munka Érdemérem kitüntetést kapott:

Horváth Imre felügy. Szeged Ig., Sallai Béla vez. szakmester, Szombathely Jj. ÜV., Erős Sándor munkás Celldömölk, Csongrádi Péter m. főellenőr, Debrecen—Déli pft., Dobos József vez. főellenőr, Szeged-Rókus, Végh Gyula m. főfelügy. Landler J. J. ÜV., Bárdos József főintéző, Székesfehérvár, Repka László m. ellenőr, Miskolc fth., Horváth József, vez. pályamester, Zalaegerszeg pft., Győr Sándorné intéző, Budaörs, Takács II. János mozdonyfűtő, Kaposvár fth., dr. Kőröskényi Kálmán főtan., MÁV Kórház, Pataki András m. felügy., Győr fth., Szikora Sándor főállomáselőljáró, Kiskunhalas, Schvéger István m. felügyelő, Ferencváros fth., Izsó József vez. főellenőr, Bp. Déli pu., Fagygyas Józsefné előmunkás, Dombóvári Fatelítő ÜV., Kaszala Kálmán munkamester, Bp. Ep. Főn., Bánhidi Ferenc m. vez. főellenőr, Eger fth., Csikós Dezső m. főint., Eszaki J. J. ÜV., Mikics Róbert m. tanácsos Szombathely Ig., Török Geza főint. Kelenföld, Besenyei János vez. munkás, Debrecen, Mandola István főmérnök, TBEF, dr. Kabay Ferenc tanácsos, KPM I/4., Györkös István főintéző KPM I/2., Gajda Mátyás vez. raktárnok, szakszervezet Bács megyei bizottsága, Bükki János m. intéző, Dunakeszi J. J. ÜV., Varga II. Ferenc m. ellenőr, Szeged TBEF, Rigó János ellenőr, Magasépítési Főn., Virág Imre vez. szakmester, Miskolc Ép. Főn., Szabó Lajos m. intéző, Pápa pft., Nagy Pál m. főint., Debrecen Ig., Varga Gábor m. főellenőr, Nyíregyháza, fth., Borsos Ferenc főszakmester, Pápa fth., Kókai Sándor m. intéző, Szolnok J. J. ÜV., Szabó Lajos főtiszt Eger, Tóth II. László mozdonyfelvigyázó, Bánréve fth., Csirke László munkamester, Debrecen Északi pft., Németh Imre főintéző, Ferencváros, Baláss József munkamester, Pécs pft., Zoványi Miklós m. főtan., KPM I/1., Lakatos Lajos gépkocsimester, Autófuvarozási Főn. Zubor István intéző, szaksz. közp., Szentesi Mihály vez. főellenőr, Debrecen, Uri József m. intéző, Bp. Ig., Horváth Ernő főintéző, GYSEV, Pödör Sándor m. tanácsos, Magasépítési Főn., Baksa Béla főfelügyelő, KPM I. Vasúti Főosztály, Bocsi József munkamester, Ómiskolci pft.

Kitüntetések az Északi Járműjavító Diesel-javító műhelyének átadása alkalmából

Munka Érdemérem kitüntetésben részesült: Gundel István főmérnök, Vasúttervező ÜV.

Kiváló Vasutas kitüntetést kapott: Fellner Tibor m. tanácsos, Bp. Ig., Ferenczy Jenő vez. mérnök, Vasúttervező ÜV., Gerencsér Ferenc mérnök, Vasúttervező ÜV., Kékesi József főint., Északi Jj. ÜV.

Érdemes Vasutas kitüntetést kapott: Néma Sándor üzemmérnök, Északi Jj. ÜV.

Miniszteri dicséretben részesült: Fröschl Gusztáv m. főtanácsos. Tocsik Károly m. főtanácsos, Tóth Gyula főfelügyelő. Kelecsényi Imre főfelügyelő, Pázmány András m. tanácsos, Északi Jj. ÜV. Rochlitz Tibor szerz. m. dolg., Kézdi Pál m. tanácsos, Kantz Gyula üzemmérnök, Vasúttervező ÜV, Bluszt Ernő m. tanácsos, Horváth Károly m. főintéző, Németh Pál m. főtanácsos, Fenyvesi István főmérnök KPM 1/7., Illés István főmernök KPM I/1.

Vezérigazgatói dicséretben részesült: dr. Soltész József főtanácsos, KPM I/1., Sindler Gusztáv sz. m. dolgozó Vasútépítő ÜV, dr. Faragó Ferenc főtan., KPM I/7., Nagy Ferenc főint., Vasúttervező ÜV. Ignáth Imre m. főintéző, Hidvégi János m. főintéző, Bácz Gyula intéző, Menczel Elekné főirodakezelő, Szíklai János m. főintéző. Vám József m. intéző, Rombányi Géza főellenőr, Görbitz Sándor, m. tanácsos, Nagy István m. intéző, Északi J. ÜV.

Ki tehet róla?

Júniusban felhívást bocsátott ki a MÁV Anyagellátási Igazgatósága, hogy a vasutasok az utalványos és a készpénzfizetéses szeneţ augusztus 31-ig váltsák ki. Igen ám, de a komáromi szertár hónapok óta kevés szeneţ kap.

Az említeţ felhívás kimondja, hogy aki augusztus 31-ig nem viszi el a szenet az öt mázsa hulladékfa helyett csak 3 mázsát kap. De ki tehet arról, ha azért nem vesszük át a szenet, mert nem jut belőle? Komárom állomásra eddig a szükségesnél 100 tonna szénnel kevesebb érkezett.

Szolga Lajos
műhelybizottsági titkár
Komárom

NEMZETKÖZI *élet*

Nemzetközi vasutasmozgalmak

Az Union Francaise d'Information hírügynökség jelentése szerint a spanyol vasutasok az utóbbi időben jelentős eredményeket értek el. A hosszú idő óta folytatott bérharc eredményeként a spanyol kormány kiadott egy rendeletet, mely szerint a spanyol vasutasok bérét jelentékeny mértékben emelik.

Japánban a Szikoku sziget államvasutainak igazgatósága megtorlásokat léptetett életbe a vasutasok helyi szakszervezeteinek vezetői ellen, mert részt vettek a dolgozóknak életkörülményeik megjavításáért vívott tavaszi harcában. Japánban nem az első eset, hogy megtorlással fenyegetik azokat a szakszervezeti vezetőket, akik harcolnak a dolgozók érdekeiért.

Peruban öt napig sztrájkoltak a „Peruvian Corporation" észak-amerikai vállalat szolgálatában álló vasutasok. A sztrájkot azért kezdtek, mert a társaság visszautasította a dolgozóknak béremelésre és a munkafeltételek javítására irányuló követeléseit.

Angliában a szállító és általános munkások szakszervezetének főtitkára, *F. Cousins*, a szakszervezet skóciai szektora konferenciáján elítélte a kormánynak a béremelésekre vonatkozó elutasító magatartását. Cousins a kormánynak azt a határozatát is éles kritika tárgyává tette és „botrányosnak" minősítette, amelylyel az ápolónőknek fizetésemelésre irányuló követeléseit visszautasította.

Súlyos vasúti szerencsétlenség Argentínában

Súlyos áldozatot követelő vasúti szerencsétlenség történt Buenos Aires környékén. A reggeli ködben egy vonat elgázolt egy autóbuszt, amely iskolásokat szállított. A szerencsétlenség a sorompókezelő hibájából történt, aki szinte az utolsó pereben még felengedte a sorompót, hogy átengedjen egy teherautót és az autóbuszt. A sorompókezelőt azonnal letartóztatták.

A szerencsétlenség következtében 41 iskolás gyermek életét vesztette, 83 megsebesült. A gyermekek egy része kórházban halt meg, mert hirtelen nem tudtak számukra elegendő vért, kötszert és orvost biztosítani. Bár a Buenos Aires-i rádió nyomban felhívással fordult a lakossághoz, hogy adjanak vért, kötszereket és a város minden orvosát a kórházba hívták. A lakosság mély együttérzésére vall, hogy a felhívásra 1500 véradó jelentkezett.



Az utasellátó vezetői a közelmúltban többféle zsúrkocsit mutattak be a sajtó munkatársainak. A bemutatott kis kocsikat kísérletképpen már használják a nemzetközi vonalakon. Ha a zsúrkocsik megfelelnek a célnak, akkor a jövőben a belföldi belyjegyes vonatokon és a hálókocsikban is ilyen zsúrkocsikról szolgálják majd ki az utasokat

(MTI foto, Lajos György felvétele)

Új vasút épül Közép-Ázsia és a Kaukázus között

A Szovjetunióban a középázsiai köztársaságokból a Kaukázusba irányított teherszállítmányok eddig mintegy 1000 km-es kerülő úton jutottak el a célállomásokra. A nagy kerülő megszüntetése céljából új vasútvonal építését határozták el.

Az új vonal a Kaspi-tenger északi partvidékén halad és két fontos várost, Guriovot, Asztrahánnal köti össze. A 332 km hosszúra tervezett nyomvonalon már végrehajtották az előzetes geológiai kutatásokat.

Embertelen életkörülmények

A Railway Review című angol vasutas lap cikket közölt a vasúti büfékben és éttermekben dolgozó felszolgáló nők helyzetéről. A cikk szerzője Archibald Kirkwood, az angol vasutasok országos szakszervezetének egyik vezetője.

Kirkwood szerint a nagy vasúti csomópontok vendéglátó üzemeiben dolgozó lányok és asszonyok munkája és életkörülménye a rabszolgákéhoz hasonló. Ezek a nők a vasúti szállókban laknak összezsúfolva és bár a felvételkor teljes ellátást és kényelmes lakást ígérnek nekik, a szállók kosztja szinte ehetetlen. Ha viszont a gyenge kosztot a saját pénzükön vett élelemmel akarják potolni és ennivalót visznek fel a szobájukba, szigorúan megdorgálják és megbírságolják őket.

Heti 48 órát dolgoznak, de fárasztó munkájukért igen minimális bért kapnak. Kirkwood megjegyzi, hogy szavainak igazságáról bárki meggyőződhet, ha személyesen ellátogat egy ilyen vasúti nyomortanyára.

NYUGDÍJASOK KITÜNTETÉSE

Nyugállományba vonulása alkalmából, több évtizedes munkássága elismeréséül, a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

Czeczei Imre m. vezető főellenőrnek (Veszprém-külső fűtőház), Döme Ferenc m. vezető főellenőrnek (Bp. Keleti fűtőház) a

„Munka Érdemérem";

a közlekedés- és postaügyi miniszter

Dávid Ernő vezető főellenőrnek (Sopron Pft. főnökség), Imrek Lajos m. felügyelőnek (Szombathely fűtőház), dr. Kemenes Győző főtanácsosnak (GYSEV Igazgatóság), Moharos János vezető főellenőrnek (Távközlő Fenntartási Főnökség), Osgyáni Mihály felügyelőnek (Bp. Keleti állomás), Somogyi József vezető főmunkamesternek (Pápa. Pft. főnökség), Sóvári József m. vezető főellenőrnek (Celldömölk fűtőház), Varró Antal vezető főmunkamesternek (Sopron Pft főnökség), a

„Kiváló Vasutas";

Bártfai András vezető főellenőrnek (Rákos állomás), Bencze József vezető főellenőrnek (Baja állomas), Dobó Gábor vezető főmunkamesternek (Bp. Józsefváros Pft.), Győri Antal m. főellenőrnek (Távközlő Fenntartási Főnökség), Hüse Sándor vezető főellenőrnek (Debrecen, Járműjavító Üzemi Vállalat), Kiss Ferenc főmunkamesternek (Gyula állomás), Lantos József felügyelőnek (Szeged Igazgatóság), Moldovány János vezető főellenőrnek (Debrecen. Járműjavító Üzemi Vállalat), Szabó Béla m. főintézőnek (Bp. Angyalföldi Pft. Főnökség), Varga Bálint vezető főmunkamesternek (Debrecen állomás), az

„Érdemes Vasutas"

kitüntetést adományozta.

Németh Lajos főellenőrt (Építésfenntartási Főnökség),

„Miniszteri Dicséret"-ben részesítette.

A Központi Szertár 50. éves évfordulója alkalmából Végh Sándor munkásnak (Központi Szertár) az

„Érdemes Vasutas"

kitüntetést adományozta.

Életmentő vasutasok

Életmentő vasutasokat jutalmazott meg a szombathelyi igazgatóság vezetője.

Az 1124. sz. vonat személyzete, Szegvári József mozdonyvezető, Benkő Sándor fűtő és Nagy Ferenc jegyvizsgáló június 1-én egy, a nyílt pályán játszadozó kisfiút pillantott meg. Az éber vasutasoknak sikerült megmentenie a kisfiú életét.

Ezért a cselekedetükért a szombathelyi igazgatóság vezetője a mozdonyvezetőt és a jegyvizsgálót 500—500, a fűtőt 300 forint pénzjutalomban részesítette.

Beszélgetés az üdülésről

Újra itt van a nyár. Néha még hűvös az idő, de a dolgozók között már mind több szó esik a nyári szórakozásokról, főként az üdülésről. Erről beszélgettünk legutóbb Gyüre Gáborral is. Szeged állomás szakszervezeti bizottságának ő az üdülési felelőse.

— *Van-e elegendő üdülési beutaló?*

— Az idén az első félévben valamivel több üdülőjegyet sikerült biztosítani, mint tavaly. Előreláthatólag az év második felében is több beutalót kapunk — válaszolta.

— *Hogyan, milyen elvek szerint osztják szét a beutalásokat?*

— Arra törekszünk, hogy általában a legjobb dolgozók kapják a beutalásokat vagy olyanok, akik régen voltak üdülni. Ennek ellenére mindig lehetnek olyanok, akik nincsenek megelégedve a beutalók elosztásával.

A nászutasoknak, különösen, ha mindketten vasutasok és ezt kérik, feltétlenül biztosítunk üdülési beutalásokat. Az idén már öt ifjú pár kapott így beutalást nálunk. Úgy gondolom, ez ellen senkinek sem lehet kifogása. Tekintetbe vesszük azt is, ha valamelyik dolgozónk egészségi állapota megkívánja a levegőváltozást, a magaslati üdülőhelyet, vagy a fürdőhelyet. Így betegeinknek általában kétévenként juttatunk gyógyüdülő-beutalót. Súlyosabb esetben erre évenként is sor kerülhet. Ezután következnek a jutalomüdülések, melyeket a szolgálati főnökség véleménye alapján osztjuk el.

— *Mennyi beutalót kapnak a fizikai dolgozók?*

— Arra törekszünk, hogy főként állomásunk fizikai dolgozóinak nyújtsunk kellemes pihenést, felüdülést biztosító beutalásokat. Sajnos, fizikai dolgozóink aránylag még kevesen tartanak igényt ezekre a beutalásokra. De akik egyszer már voltak üdülni, azok másodszor is szívesen mennek. Csak az első beutalásnál kell agitálni őket...

A továbbiakban elmondta Gyüre elvtárs, hogy sokan vannak, akik kötik magukat egy időponthoz. Azt az üdülési felelős is tudja, hogy a legkellemesebb üdülési idő a nyári kánikula, de sajnos mindenki nem mehet egyszerre üdülni, erre nincs lehetőség.

Beszélgetésünk végén elégedetten állapíthatjuk meg, hogy tíz év óta az üdülés tekintetében is sokat változott a helyzet. Régebben úgy kellett „lasszóval fogni" az üdülőket, s most, bár évről évre több a beutalási lehetőség, nehéz kielégíteni valamennyi kérelmezőt. Hiába, ebben is gyorsan nőnek az igények.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

Levelezőink írják

„Június óta csak érvényes menetjeggyel vagy pályaudvari belépőjeggyel szabad belépni Szeged-Rókus állomás váróteremeibe és peronjára — írja levelében *Tótka Károly*. — Júniusban 1100 darab pályaudvari belépőt adtunk el. Ez egyben azt is jelenti, hogy a váróterm utaselláto söntése, főleg reggelenként nem olyan zsúfolt, mert csak azok veszik igénybe, akik utaznak. Észrevehetően csökkent itt a *töménypszeszfogyasztás is.*"

★

Várpalotáról kaptunk levelet *Göcze Imrétől*. Arról tudósít, hogy az első félév folyamán az állomás beteglátogatói 64 esetben látogatták meg a betegeket és segítették elő gyógyulásukat oly módon, hogy kiváltották receptjeiket, orvost hívtak hozzájuk, vagy kórházi beutalásukat segítették.

★

Korszerűsítik a miskolci fővonal mentén levő állomások és megállóhelyek világítását — írja *Fekete László* tudósítónk. — A *miskolci fűtőház* villamos műhelyének építési csoportja *Hort—Csány* állomáson kezdte el a higanygőz- és a fémcsöves lámpák felszerelését 1957-ben. Jelenleg *Nyékládházán* tartanak. December 20-ra *Miskolcon* is befejezik a világítás átalakítását.

★

Ujabb szocialista brigádok alakulásában is mutatkozik a szocialista brigádvezetők első országos tanácskozásának hatása a Pest—Nógrád megyei bizottság területén — írja levelében *Pintér Lajos*. — A *szobi gazdasági vasútnál* például négy szocialista brigád alakult és ezek példásan teljesítik a VIII. pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásaikat. *Nagymaros, Zebegény* és *Nógrádverőce* állomásokon összesen 9 brigád kezdett versenyt a szocialista címért.

★

— Minden tag 8 órai társadalmi munkával segíti a *„Honvédelem Háza"* felépítését — erről számol be Szeged állomás MHS-alapszervezetének taggyűléséről szóló levelében *dr. Bánkfalvy Gyula*. — A társadalmi munkát a városi pártbizottság és a megyei MHS által előírt időben fogják elvégezni. További feladatuknak tartják, hogy a sorköteles fiatalokat előkészítsék a katonai szolgálatra.

★

„Csajág-Röcsöge megállóhely nevet viselte jó harminc évvel ezelőtt a balatoni vonalon levő 14. számú őrház. Különös nevét a vicclapok gyakran emlegették. Most nem viccből írok erről a helyről, hanem azért, mert az őrháznak nincs kerítése és emiatt az ott lakó vasutas 4 éves kisfia szüntelen veszélyben van, hiszen a ház egyik oldalánál vezet a vasúti pálya, a másik oldalon a nagyforgalmú országút. Szükséges, hogy a veszprémi pályafenntartási főnökség gondoskodjék végre az őrház bekerítéséről" — írja *Bognár Károly* tudósítónk.

★

Színvonalas szakszervezeti taggyűlés színhelye volt június 29-én *Diósgyőr* állomás oktatóterme. *Bokor László* mb-titkár beszámolója után élénk vita volt. A felszólalók örömmel beszéltek arról, hogy az első félév folyamán tervüket az élüzemszint felett teljesítették és megfogadták, hogy továbbjavítják eredményeiket — írja levelében *Bánhegyi Tibor*.

★

Csodálkozva láttam — írja levelében *Bódogh Mihály Dombóvárról* —, hogy *Pincehely* állomáson a még jó állapotban levő téglából épült raktárat lebontják és újjáépítik. Ez önmagában nem lenne baj, ha nem tudnánk, hogy *Nagylókon* és *Belegen* régi vasúti teherkocsikból áll a raktár. *Döbröközön* és *Kurd-Csibrák* állomásokon deszkából készült raktárak vannak. Előbb talán ezeket kellene átalakítani.

★

„Nyugdíjas társaim nevében köszönöm a Landler Járműjavító kultúrcsoportjának a szép színdarabot, a *Felnőttek a gyerekek* című színmű előadását, amellyel bennünket oly kellemesen elszórakoztattak" — írja levelében *Szabados Oszkár* a Hámán Kató fűtőház nyugdíjas csoportjának elnöke.

★

Igazgatóságunk területén sikeresen szerepeltek a *szakma ifjú mestere* vizsgán részt vevő fiatalok. Tizenhárom fiatal arany, 23 fiatal ezüst és 19 fiatal bronz fokozatú jelvényt kapott. A fiatalok pénz- és könyvjutalmakat is kaptak — írja *Szüládi Sándor* Szegedről.

Egységes nemzetközi díjszabást vezetnek be a szocialista országok vasútjain

Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter nyilatkozata

A szocialista országok közlekedésügyi miniszterei szokásos évi értekezletüket június 18-a és 22-e között *Ulanbatorban, Mongólia* fővárosában tartották. A sorrendben hetedik miniszteri értekezlet munkájáról *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter a következő tájékoztatást adta:

— Az elszámolási rendszerek egységesítése, valamint az országaink közötti forgalom meggyorsítása szerepelt a négynapos értekezlet napirendjén — mondotta *Kossa* elvtárs. — Tárgyalásaink gyümölcsözőek voltak. Az értekezlet kitűnő rendezés mellett folyt le. Ez mindenek előtt mongol barátaink körültekintő munkáját dicséri.

A többi között tárgyaltunk az egységes nemzetközi személydíjszabás bevezetéséről. Mint ismeretes eddig az egyes vasutakon különböző díjtételeket alkalmaztak a nemzetközi személyforgalomban, aszerint, hogy melyik díjszabási csoportba tartozott az adott ország vasútja.

Az egységes személydíjszabási tarifa január elején lép életbe.

Az új díjtételek valamennyi szocialista ország vasútja számára egységesek lesznek. Ez lényegesen megkönnyíti a jegykiadással és a vasutak közötti elszámolással kapcsolatos munkákat. Ez az intézkedés az utazóközönséget is kedvezően érinti, hiszen az egységes díjszabás bevezetésével hazánkban előreláthatólag csökkenni fog a nemzetközi vasúti jegyek ára.

Közös határállomások

Az értekezlet tanácskozott arról is, hogyan lehet a szocialista országok között megrövidíteni az utazási időt. A nemzetközi forgalom gyorsítását segítjük a menetidők további rövidítésével és úgy tervezzük, hogy

a szomszédos szocialista országok közös határállomásokat szerveznek,

így a vám- és határvizsgálatok egész sorát tesszük feleslegessé, de ezzel jelentősen megrövidül a várakozási idő is.

Említést érdemel az új közlekedési technika bevezetése. A nemzetközi együttműködéstől itt csakúgy, mint sok más területen tekintélyes összegű megtakarítások várhatók. Az új közlekedési technika bevezetésének és alkalmazásának költséges útját például nem kell minden országban külön végigjárni, a jó tapasztalatokat át lehet venni egymástól.

Közös erővel nemcsak jobban, hanem gyorsabban, rövidebb idő alatt meg lehet oldani bonyolult műszaki feladatokat is. Itt van például a nyomtávváltó vasútikocsi kerékpárok alkalmazása. Közismert, hogy az európai vasutak zöme a normál, míg a szovjet vasutak a széles nyomtávot alkalmazza. Ez azt jelenti, hogy a Szovjetunió határain keresztül a vasúti szállítás csupán a határállomáson történő átrakással valósítható meg.

Egy üzemi szempontból megfelelő nyomtávváltó kerékpárokkal felszerelt szerelvény rövid átállítás után akadálytalanul haladhat tovább a megváltozott nyomtávú vasútvonalon. Ezzel megtakaríthatók az átrakási költségek, csökken a kocsitartózkodás, növekszik a határállomások átbocsátó képessége.

A nyomtávváltó vasúti kerékpárok szerkezeti megoldásának tökéletesítésén a Szovjetunió és az NDK szakemberei már dolgoznak.

Jelenleg a kialakított szerkezetek üzemi próbái folynak.

Mongólia tegnap és ma

Módunk volt arra is, hogy megismerkedjünk a szovjet technika újdonságával. Bemutattak több óriás mozdonyt. Utaztam a transzszibériai vasútvonalon, amelyet már teljesen villamosítottak. Ezen a fontos főútvonalon az automatizált biztosítóberendezések lehetővé teszik, hogy a szerelvények akár három percenként kövessék egymást.

Mongóliai tartózkodásunk alatt lehetőség nyílott számunkra, hogy bepillantsunk a testvéri mongol nép életébe. Már maga a főváros Ulanbator is nagyon érdekes. A város központja modern város benyomását kelti. Uj, modern épületek, aszfaltozott utcák, gondozott terek tárultak szemünk elé. S mindez zömében az utóbbi három év alatt épült. A városban egyébként sok érdekes látnivaló fogadja a külföldieket. Alkalmunk volt megtekinteni egy korszerű bőrgyárat, tejipari kombinátot, modern postát és vasúti vontatási létesítményeket.

A mongol vasút mindössze egyetlen, a Szovjetuniót a Kínai Népköztársasággal összekötő vasútvonalból áll.

A teherszállítás mintegy 75 százaléka tranzit szállítmány. A szerelvényeket a Szovjetunió által szállított Diesel-mozdonyok vontatják. Gőzmozdony nincs. Nem is nagyon lehetne alkalmazni, mert a sivatagos vidéken a mozdonyok vízellátását nem tudnák biztosítani. A vasútépítésben, a vasút üzemeltetésében éppenúgy mint sok más területen a Szovjetunió segíti a Mongol Népköztársaságot. A mongol elvtársak

többször is elismeréssel nyilatkoztak a Szovjetuniótól és a többi baráti országtól kapott segítségről.

Megemlékeztek a magyar kútfúrók eredményes munkájáról is, akik az állattenyésztés számára nélkülözhetetlen vizet tárják fel a sivatagos vidéken.

Mongóliában rendkívül kicsi a népsűrűség. Emiatt úthálózat sem alakulhatott ki. A fővárost és környékét kivéve úttalan utakon közlekednek a gépkocsik. Amikor ellátogattunk a *Mongol—Magyar Barátság* termelőszövetkezetbe alkalmunk volt látni a Volga személygépkocsik terepjáró képességét és megítélni a gépkocsivezetők páratlan reflexeit.

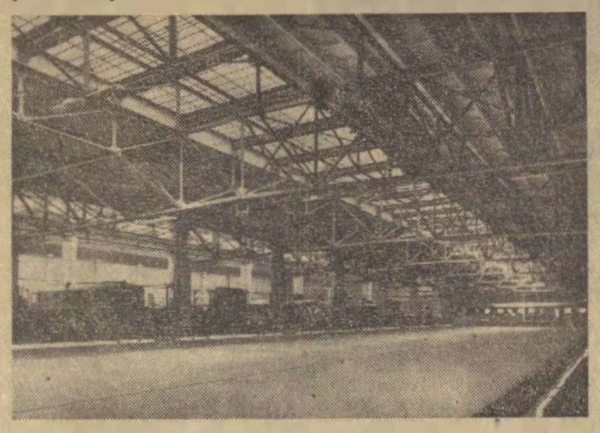
Rendkívül érdekes volt látni a hihetetlenül gyors társadalmi átalakulás különböző megnyilvánulásait. Ott van például a főváros. A város központjában modern épületek, európai öltözet, gépkocsi, az elővárosokban pedig még ott látni a jurtákat és az ősi közlekedési eszközt, a lovat. A technika azonban hamarosan győzedelmeskedik a közlekedésben. *Ulanbatorban* az egyik híd előtt egy lófejet ábrázoló jelzőtáblát pillantottunk meg. Lovas járművel és lóval behajtani tilos.

Különösen kellemes benyomást tett ránk a kulturális élet fejlettsége. Mongóliai tartózkodásunk alatt színvonalas operaelőadást, nagyszerű népi együtteseket és kitűnő vasutas műkedvelő csoportokat láttunk.

Befejezésül csak annyit: sok hasznos tapasztalattal, igen sok kedves emlékkel tértünk haza a baráti Mongol Népköztársaságból, amelynek népe őszinte rokonszenvet érez a magyar nép iránt — fejezte be nyilatkozatát *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter.

Átadták rendeltetésének az Északi Járműjavító új Diesel-javító műhelyét

Hatalmas új létesítménnyel gazdagodott a MÁV járműjavító szolgálata. Három és fél évi munka után, 200 millió forintos beruházással elkészült az új Diesel-javító műhely az Északi Járműjavítóban. Az új műhelyt a vasutasnapon adta át rendeltetésének *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter.



Az Északi Járműjavító új, korszerű Diesel-javítócsarnoka

A létesítmény generál kivitelezője az *ÉM 22. számú Állami Építőipari Vállalata* volt, melynek dolgozói és vezetői joggal lehetnek büszkék alkotásukra. Rajtuk kívül több, mint 25 vállalat vett részt a hatalmas épület megépítésében és felszerelésében.

52 000 tonna beton

Álljon itt mindjárt néhány számadat az építkezés méreteinek illusztrálására:

A beruházással beépített alapterület 22 ezer négyzetméter, a beépített terület térfogata 256 ezer köbméter. A létesítmény *Kőbányai útra* néző fejépületében 82 irodahelyiség és 1030 személyes öltöző található. Az építkezésnél 52 ezer tonna betont használtak fel, amely vasúti kocsikba rakva *Budapesttől Hatvanig* érne. A felhasznált 20 ezer mázsa betonacél pedig 8 mm átmérővel számolva 5100 km hosszú. Bőven elérne az északi sarkig. Még egy szemléletes „hosszútávú" adat: az épületbe beépített csővezeték hossza 30 ezer méter, s ha ezt a sok csövet összeraknánk *Vácig* vezetne. Jelentős tétel a felhasznált 1,5 millió tégla, az 1400 tonna idomacél és lemez, a 18 ezer négyzetméter üveg, a 100 ezer négyzetméter szigetelő lemez és a 3500 db fénycső is.

Korszerű javítási módszerek alkalmazását teszi lehetővé az új létesítmény. Az alkatrészek javításánál a bevált cserejavítási módszert alkalmazzák. A motorszerelés szalagszerű lesz. Az alkatrészek javításánál zártciklusú munkafolyamatokat alakítanak ki, mert ez termelékenyebbé teszi a munkát és így lehetővé válik a kisgépek célszerű alkalmazása is.

— *Új műhelyünkben naponta két Diesel-mozdonyt tudunk megjavítani* — mondotta *Fröschl Gusztáv*, a vállalat igazgatója. — *Legfőbb gondunk, hogy megfelelő mennyiségű munkával lássuk el a Diesel-javító műhelyünket. Arra is lehetőségünk van, hogy szorosabbra fűzzük a kooperációs kapcsolatainkat a Ganz-MÁVAG-gal.*

Az új létesítmény helyiségeiben és tágas csarnokaiban *Néma Sándor* gépészmérnök, a műszaki fejlesztés vezetője kalauzolt végig bennünket. Először a korszerű öltözőket és fürdőket tekintettük meg. Az öltözőket két, elkülönített részre tagolták A „fehér" öltözőkben hagyják a dolgozók az utcai ruhájukat és a „feketében" veszik fel a munkaruhát. A kettő között találhatók a fürdő és a mosdó fehér csempével borított helyiségei. Az öltözőkben sehol sem látni fűtőtesteket.

Padlófűtés

— *Padlófűtés van itt* — magyarázta *Néma Sándor*. — *A kúlapok alatt elhelyezett csövekben kering majd a melegvíz, s az melegíti fel az öltözőt. Ez a legjobb módszer a megfázások elkerülésére.*

Korszerűen oldották meg az öltözők és fürdők szellőztetését is. A harmadik emeleten elhelyezett szellőző gépházból meleg levegőt fújnak a szellőző csatornákon át, s így gőzmentessé teszik a helyiségeket.

Több tágas csarnokból áll az épület. A csarnokok vázát előregyártott vasbeton elemekből állították össze az építők. A bejárattól jobbra elhelyezett csarnokba érkeznek javításra a járművek. A csarnok közepén 165 tonna teherbírású tolópad szállítja a járműveket. A tolópadot *Temesi Gyula*, a *Vasúttervező* mérnöke tervezte. A különleges hegesztéssel készült alacsony építésű tolópadot szabadalomnak is elfogadták. A tolópadjárás és az üzem talajszintje között csak 21 cm különbség van, ami nagyon kedvező az üzemen belüli anyagszállítás szempontjából.

A beérkező mozdonyokat automatikus mosóhelyiségben tisztítják meg. Érdekes, hogy a mosóhelyiség bejáratát forró levegőfüggönnyel védik a hideg időszakban a külső levegő beáramlásától. Automatikus az alvázmosó berendezés is, amelyben 10 perc alatt tisztul meg az olajsártól egy-egy forgóváz. A motorjavító csarnokban speciális olajleeresztő berendezés épült. Hidromatikus alkatrész-lemosót is készítettek. Az egész új üzemet darukkal szerelték fel. Különösen tetszetős az 50 tonna teherbírású futódaru. A mozdonyok emelését 100 tonnás emelővel végzik.

Országos viszonylatban egyedülálló a csarnokok fűtése. Hősugárzó ernyőket szereltek a mennyezetre, amelyek üzemben tartása gazdaságos és mindenütt egyenletes hőmérsékletet biztosítanak. Érdekes az is, hogy a motorok próbapadjain termelt energia jelentős részét



Az új szerelőcsarnok gépi megmunkáló műhelyében a legkorszerűbb esztergagépeken folyik a munka
(MTI foto, Mező Sándor felvételei)

meleg víz előállítására használják, amellyel a fürdőket fogják ellátni. A meleg víz tárolására két 100 köbméteres tartályt készítettek és láttak el megfelelő szigeteléssel. A víztakarékosságot szolgálja az új hűtőtorony, amely a motorpróbákhoz használt hűtővizet teszi újra felhasználhatóvá.

Az építők munkája nyomán olyan korszerű és jó munkakörülményeket biztosító üzem létesült az Északi Járműjavítóban, amelyet méltán illet ez a jelző: *szocialista létesítmény.*

(Lőrincz)

45 évi szolgálat után...

Meghitt ünnepség volt legutóbb a soproni pályafenntartási főnökségnél. 45 évi pályafenntartási személyzeti szolgálat után vonult nyugdíjba Dávid Ernő vezető főellenőr, akit szeretettel búcsúztattak munkatársai.

Kisegítő napszámosként 16 éves korában került a vasúthoz Dávid Ernő. 1920-ban került az akkori osztálymérnökség központjába és azóta személyzeti munkakörben dolgozott. 1959-ben kiváló dolgozó lett, az idén pedig „Kiváló vasutas" kitüntetést kapott.

Amikor nyugdíjba vonulása alkalmával jó egészséget kívántunk Dávid Ernőnek, kívántuk azt is, hogy még tovább hódolhasson szenvedélyének az óragyűjtésnek, amelyről már a napilapok is írtak.

Perlaki Gyula
Sopron

Versenyeztek a légoltalmisták

Befejeződött a kiképzési év a vasút különböző légoltalmi szolgálatainál. Ez alkalomból versenygyakorlatot tartottak 79 egység, közel háromszáz dolgozó részvételével a budapesti légoltalmisták.

A tűzoltóegységek szerelési gyakorlatában a 200-as kismotor-fecskendő szerelésében a *Landler Járműjavító* csapata győzött. A 400-as motorfecskendő szerelését és a mozdonyról való szerelést az *Északi Járműjavító* csapata nyerte. A 22 egészségügyi egység versenyében a *Landler Járműjavító* csapata győzött, míg a gázfelderítő egységek versenyét a *Nyugati pályaudvar* egysége nyerte. Szoros küzdelemben lett első a pályahelyreállító egységek versenyében *Józsefváros* egysége.

Cserháti József

A „szocialista pályamesteri szakasz" címért

Harminc szocialista vagy e címért harcoló brigád vezetője tartott megbeszélést a *Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség* szakszervezeti bizottságának kezdeményezésére július 3-án.

A beszámolóban elhangzott, hogy a főnökség dolgozóinak 40 százaléka már szocialista brigádtag és az a cél, hogy a közeljövőben elérjék a 60—70 százalékos arányt. A lendületes munkaverseny révén 1962 első félévében teljesítették az élüzem-feltételeket és a vasutasnapra 28 ezer forintot kaptak.

A beszámolóhoz 12 brigádvezető szólt hozzá. *Dubois István* a hidász pályamesteri szakasz okleveles szocialista brigádjának vezetője ismertette brigádjának jó módszereit és bejelentette, hogy szakaszában már három brigád harcol a szocialista brigád címért, ezért elhatározták, hogy a *„szocialista pályamesteri szakasz"* címet is megszerzik.

Szabó Tibor

75 éves a szentesi csomópont

Kettős ünnepük volt Szentes csomópont dolgozóinak, mert a vasutasnap alkalmával ünnepelték a csomópont fennállásának 75. évfordulóját is. Az első vonat 1887-ben érkezett Szentesre. *„A szentesi hölgyek az első mozdonyt, amely berobogott, megkoszorúzták"* — írta erről az akkori *Vásárhely és Vidéke* című hírlap.

Az állomás 1910-ben már négy sínpárral rendelkezett és naponta 28 érkező vonata volt. Ma 100—110 vonat fordul meg ezen az állomáson. A vágányhálózatot 1957-ben korszerűsítették. A felszabadulás óta ötszörösére emelkedett Szentes állomás személy- és áruforgalma. Az itt dolgozók munkájukkal többször kiérdemelték az élüzem kitüntetést és a vezérigazgatói elismerést.

A Szentesen megtartott vasutasnapi ünnepség alkalmával 38 dolgozónak adták át az *Érdemes Vasutas* kitüntetést, 16-an *Kiváló Vasutas* kitüntetést kaptak. Egésznapos ünnepség köszöntötte Szentesen a vasutasnapot és a háromnegyedszázados évfordulót.

Sziládi Sándor
Szeged

Kiváló dolgozók búcsúztatása

Szolnokon a járműjavító kultúrházának vörös termében gyűltek össze legutóbb az üzem IX. osztályának dolgozói. Nyugdíjba vonulásuk alkalmából búcsúztatták két társukat: *Imre Mihályt* és *Bánhidai Mihályt.*

Mindkét dolgozó több évtizeden át végzett kiváló munkát a járműjavítóban. Imre Mihály különösen az üzem gépi berendezéseinek fejlesztésében szerzett érdemeket. A két idős dolgozó több száz fiatal szakmunkást nevelt a hosszú évek folyamán.

A fiatal szakmunkások hálás szeretettel vették körül a két Miska bácsit és erőt, egészséget kívánva vettek tőlük búcsút.

Cseh Zoltán
Szolnok

Kösel ezer mázsa vasat gyűjtöttek

Az *Északi Járműjavító* 518 fiatalja, közöttük 408 KISZ-tag vesz részt az *Ifjúság a szocializmusért* mozgalomban. Január óta eddig 8500 társadalmi munkaórát teljesítettek és a VIII. pártkongresszus tiszteletére indított vasgyűjtési versenyük 997,5 mázsa vas gyűjtését eredményezte.

Római-parti üdülőnkben *Kilián* versenyt rendeztünk több sportágban. Volt röplabda, sakk, asztalitenisz, úszás és tenisz. Július 19-én visegrádi hajókirándulásra mennek az Északi Járműjavító fiataljai.

Tavaly üzemünk fiataljai nyerték a járműjavítók között kiírt anyagtakarékossági és tisztasági versenyt. Most is mindent megteszünk, hogy megőrizzük a szép vándorzászlót.

Kancsura György

Szocialista brigádok kirándulása

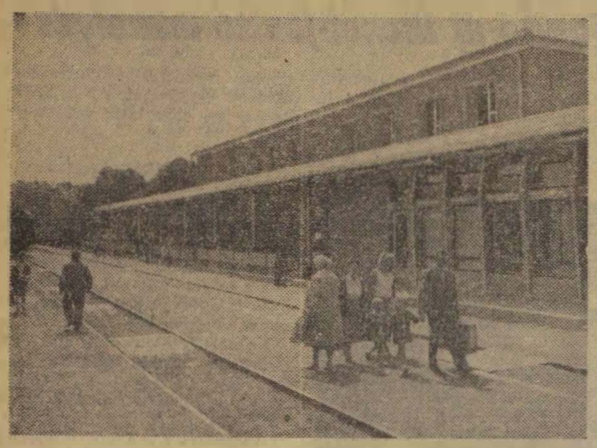
Miskolcon a Tiszai pályaudvar, a fűtőház, a járműjavító, a Gömöri pályaudvar és a TBFF szolgálati helyek szocialista brigádjai tapasztalatcserével egybekötött kirándulást rendeztek július 15-én a festői szépségű Bódva völgyébe.

A kiránduláson a szocialista brigádok tagjai családjaikkal együtt vettek részt. Alkalmuk nyílt a munkában szerzett tapasztalataik kicserélésére és arra, hogy a Kilián-mozgalom keretében rendezett sportversenyen értékes pontokat szerezzenek.

Az öt szolgálati hely szocialista brigádjai a kirándulás tiszta bevételét a gyarmati népek megsegítésére ajánlották fel.

Kisvárdai János
Miskolc

A balatoni forgalom és az utasellátás



Keszthely állomás korszerűsített felvételi épülete (MTI foto, Lajos György felv.)

Gondos előkészítés előzte meg a balatoni főidényt — erről tájékoztatták legutóbb a sajtót a MÁV és az Utasellátó képviselői.

— A vasút arra törekszik, hogy minél kényelmesebbé tegye az üdülők utazását — mondotta a *Keszthelyen* tartott tájékoztatón *Császár László*, a 8. szakosztály helyettes vezetője. — *Budapestről, Győrből, Szombathelyről* és *Pécsről* a legtöbb vonat megállás nélkül robog a *Balaton* partjáig. Már *Miskolcról* is indítunk hétvégi gyorsvonatokat, amelyek egyenesen *Siófokra* viszik az utasokat.

A Balaton partján naponta 130 vonat közlekedik, többségük a somogyi oldalon halad. Az új menetrend szerint néhány gyorsvonat már rövidebb idő alatt érkezik a Balaton partjára, mint a gépkocsi. A *Sió-expressz* útja *Budapesttől Zamárdi-felsőig* 1 óra 49 perc, a *Helikon-expressz* 2 óra 1 perc alatt ér *Balatonlellére*.

A nagy forgalomra felkészült az Utasellátó vállalat is. Amint *Korándi József*, az Utasellátó főosztályvezetője elmondotta, tavaly 3,5 millió forintot, az idén újabb másfél milliót költöttek az éttermek és a büfék korszerűsítésére. Az éttermek másodosztályú árakkal, de elsőrendű kiszolgálással várják a vendégeket. Az étrend mindenütt bőséges választékot tartalmaz és a legjobb szakácsokat foglalkoztatják a Balaton mentén.

Külön is szólni kell a balatonfüredi mólón létesült Utasellátó eszpresszóról, amely kellemes környezetben nyújt frissítő pihenést az üdülőknek és kirándulóknak. A keszthelyi üzemegység szép teraszával és tágas kerthelyiségével, valamint jóhírű konyhájával várja a vendégeket. A külföldiek számára ötletes uticsomagokat készítenek. Siófoki üzemegységük már valóságos ételkombinát, ahol naponta mintegy 1000 menüt szolgálnak fel. Az állomás nagy forgalmának ellátására még egy büfékocsit is beállítottak.

Hasznos volt az átszervezés

Áprilisig az Ómiskolci pályafenntartási főnökség területén, a pályamesteri szakaszon önálló szakszervezeti bizottságok voltak. Ezek a túlzottan kis szervezeti egységek nem tudták megfelelően irányítani a munkát. Ezért került sor az átszervezésre és most a főnökségnél szakszervezeti bizottság van, a pályamesteri szakaszokon pedig műhelybizottságok működnek. Ez az átszervezés hasznos volt. mert a szervezeti élet megjavítását eredményezte.

Új szakszervezeti bizottságunk megalakulása után, nyomban megkezdte a munkaversenyek szervezését. Ennek nyomán több szocialista brigád alakult. A 38 versenyben álló brigád közül eddig 35 teljesítette vállalását. Javult dolgozóink szervezettsége is. A felvilágosító munka eredményeként 54 új tag lépett be szakszervezetünkbe és a tagdíjhátralékokat is felszámoltuk.

Eddig 185 dolgozót, főként fizikai munkásokat vontunk be a különböző társadalmi munkákba. Arról is beszámolhatunk már hogy a dolgozók bizalma növekedett az új szakszervezeti bizottság iránt. Április óta több mint 160 tag kereste fel szakszervezeti bizottságunkat különböző problémákkal, segítséget kérve. Ezeknek a jogos kéréseknek igyekszünk is eleget tenni.

A kongresszusi verseny során főnökségünk dolgozói eddig jó munkát végeztek. Első félévi tervünket a mai napig az élüzem szint előírásai szerint teljesítettük.

Antal József
szb-titkár

Növekvő áruszállítás – Gyorsabb személyforgalom Kulturális fejlődés

Beszámoló a debreceni igazgatóság sajtótájékoztatójáról

Július 5-én sajtótájékoztatót tartottak Debrecenben.

Elsőnek *Magyari István*, az igazgatóság vezetője tájékoztatta az újságírókat.

— Kettős feladatot látnak el a debreceni igazgatóság vasutasai — mondotta. — Egyrészt jelentős tranzitszállítást bonyolítanak le, másrészt a belső szállítási feladatoknak tesznek eleget. Az első félévben 9,2 százalékkal több árut szállítottunk, mint a múlt év hasonló időszakában. A teherkocsik átlagos terhelése 3,3 százalékkal nőtt.

Jobb eredmények, mint tavaly

A továbbiakban elmondotta *Magyari* elvtárs, hogy a kocsiforduló még nem érte el a tavalyi színvonalat. A tehervonatok átlagos terhelésében viszont országosan első helyen áll a debreceni igazgatóság. A bázis időszakhoz képest ebben 2,7 százalékos javulás mutatkozik. A személyvonatok menetrendszerűsége 1961 első félévében 98,3 százalékos volt, az idén ezt 94,9 százalékra teljesítették. Jellemző, hogy a márciusi zord időjárás nyolc legnehezebb napjára esik az összes késés 45,8 százaléka.

— A dolgozók erőfeszítéseket tesznek a menetrendszerűség és a kultúrált utazás javítása érdekében. A pontosság, a kocsik és a várótermek tisztasága, fűtése és világítása olyan tényezők, amelyek alapján az utazóközönség naponta leméri a vasutasok munkáját — állapította meg az igazgatóság vezetője. — Fontos az is, hogy vasutasaink megfelelő udvariassággal kezeljék az utasokat és neveljék őket a népgazdaság, a köz vagyonát képező vasúti berendezések kíméletes használatára.

Ebben a félévben 388 ablakot törtek be, s ezzel több, mint 30 ezer forint kárt okoztak. A kocsikból 162 égő tűnt el, a kár 2 ezer forint. Előfordult, hogy a kocsikról kidobott üvegekkel és más tárgyakkal személyi sérülést okoztak.

Az új menetrend életbelépése óta a gyorsmotorvonat 3 óránál rövidebb idő alatt teszi meg a Debrecen—Budapest közötti utat. Gyorsították a helyi személyforgalmat is. A helyi tanácsokkal egyetértésben nyolc olyan megállót szüntettek meg az igazgatóság területén, melyek forgalma gyenge volt. Illetékes román szervekkel tárgyalásokat folytattak, hogy július 15-től Nyírábrány határállomást a személyforgalom számára is megnyissák. Ez tehermentesíti Biharkeresztest és rövidíti az utat Romániába és Bulgáriába.

Jó eredményeket értek el az önköltség csökkentésében. A többi igazgatóságokénál 4,9 százalékkal alacsonyabb önköltséggel dolgoztak az elmúlt félévben. *Záhony* állomáson 600 személyes öltöző épült, *Nyíregyházán* 400 személyes öltöző és ugyanott 14 millió forintos beruházással üzemi konyhát is építenek. Az idén 29 állomáson és rakodón vezették be a villanyt. A forgalmi nem utazó szolgálatnál 250 új dolgozó munkába állításával, a közbeváltással átlag 200 órára csökkentették a havi munkaidőt. Az utazó szolgálatnál is hasonló intézkedések történtek.

A kongresszusi verseny hatása

Értékelte *Magyari* elvtárs a munkaversenyben elért eredményeket is. A VIII. pártkongresszus tiszteletére indított versenyben a 193 szocialista brigád éri el a legjobb eredményeket és további 277 brigád küzd a kitüntető cím elnyeréséért. A XII. vasutasnapot ünnepi műszakkal köszöntötték. A debreceni igazgatóság dolgozói közül ez alkalommal 8 vasutas kapott kormánykitüntetést, 15 kiváló vasutas és 27 érdemes vasutas kitüntetést. 85 kiváló dolgozó jelvényt és 144 oklevelet adtak át. A kiosztott jutalom összesen 432 ezer forint volt.

Ezután *Lovász Imre* elvtárs, a szakszervezet *Hajdú-Bihar* megyei bizottságának titkára számolt be a szociális és kulturális helyzettről. Elmondotta, hogy 1962-ben 625 vasutas járt általános és középiskolába, 44 felsőbb iskolában tanult. Hajdú-Bihar megyében már 5780 olvasójuk van a vasutas könyvtáraknak. 574 esetben tartottak ismeretterjesztő előadást 45 333 hallgató részvételével. Beszélt a megye sportéletéről is, kiemelve, hogy a Kilián mozgalomban még nem érték el a kívánt eredményeket.

Az utóbbi 12 hónap folyamán közel 39 millió forintot fizettek ki a vasutasoknak társadalombiztosítási szolgáltatások címén. A szakszervezeti aktívák javaslata alapján 1 028 900 forint segélyt kaptak a rászorulók.

L—cz

LÁTOGATÁS A JEGYNYOMDÁBAN

Mintegy 70 éve működik Budapesten a MÁV Jegynyomda. Ez az üzem sajátságosan különbözik minden más nyomdától. Hiszen jórészt készpénzt jelentő menetjegyeket készít, amelyek elosztásáról, s az elosztás nyilvántartásáról is gondoskodik.

Egyedül a MÁV több mint 3000 jegypénztárának 40 millió kéregjegyet és 150 millió puha papírra nyomott jegyet szállít évente. De legnagyobb rendelője a MÁVAUT, amely 230 millió jegyet készíttetett itt az elmúlt évben. A hajózásnak évi 2—3 millió, a MALÉV-nek pedig 100—150 ezer darabot szállít átlagban.

A fentemlített jegyeken kívül a nyomda többszínnyomású prospektusokat, meghívókat és hasonló nyomtatványokat is állít elő a tárca vállalati és intézményei számára. A megrendelők mindig megelégedetten veszik át az itt készült, fzléses, tetszetős kivitelű nyomdatermékeket.

Nem csekély feladatát az üzem mindössze 170 főnyi dolgozóval látja el. Gépi berendezése állandóan fejlődik. Két modern szedőgépe mellett 9 olyan kéregjegynyomó géppel rendelkezik, amelyek egyenként és óránként 10—12 ezer darab jegy előállítására képesek. Két német gyártmányú fotocellás vágógépe · teljesen kiküszöböli a baleseteket. Saját karbantartóműhelye van. Az öntödében maguk készítik a nyomólemezeket és a síklemezeket, a gumi- és a műanyag kliséket. Ez az üzem dolgozóinak saját újítása, velük a korábbiaknál sokkal több sokszorosítás végezhető, mert lassabban kopnak és kevesebb festéket igényelnek.

Persze vannak 40—50 éves gépeik is, sőt, egy rotációs nyomógépük 1896 óta van üzemben. (Igaz, hogy ez az egyik legtermékenyebb gépük és generál javítására ez idő alatt mindössze kétszer volt szükség.)

— *A dolgozók a nem mindenben kielégítő technikai adottságok mellett is állandóan fokozzák munkájuk termelékenységét, emelik termelvényeik mennyiségi és minőségi színvonalát* — jegyzi meg *Szepesi László* elvtárs, a nyomda főnöke, aki maga is régi nyomdai szakember. — *A szakszervezeti bizottság ébren tartja a szocialista versenyszellemet. A kéregjegynyomda-részleg Ady-brigádjának nagy esélyei vannak a szocialista cím elnyerésére. Ez egyben biztosítéka is lesz annak, hogy a kisebb minőségi kifogásokat rövidesen megszüntessék.*

Ahhoz azonban, hogy a Jegynyomda mindenben eleget tehessen kötelezettségeinek, feltétlenül nagyobb működési területre volna szüksége. Látogatásunkkor is nagy mennyiségű nyomtatványt találtunk a folyosókon, aminek tűzveszély miatt sem volna szabad lennie. Tudjuk, hogy az üzem bővítési tervei már 1957-ben elkészültek. Kivitelezésre anyagiak hiányában eddig nem kerülhetett sor. Reméljük, ez sem várat sokáig magára.

Kósa Lajos

Munkavédelmi útjárat

Egy baleset tanulságai

Lapunk elozo számaban tudosítást adtunk arról a súlyos kimenetelű balesetről, mely június hó 28-án a MÁV Magasepitesi Főnökség udvarán történt. Azóta lefolytatott vizsgálat felfedte azokat a mulasztásokat, m lyek a baleset bekövetkezéséhez vezettek. Úgy gondoljuk, nem érdektelen ismertetni a baleset bekövetkezésének okai a tanulsagok levonása végett.

Sorozatos felelőtlenség

A vizsgálat eredménye igen sokoldalúan veti fel a felelősség kérdését. Ezen belül fokozottan kerül előtérbe a műszaki vezetők felelőssége.

Az emelt teher leszakadását az idézte elő, hogy a teher felhuzás közben az egyébként szakképzetlen segédmunkás időben nem kapcsolta ki a gépet, s így a túlhúzás következtében a drótkötél elszakadt és a teher a mélységbe zuhant. A végálláskapcsoló, amely megakadályozhatta volna a teher túlhúzását, nem működött. Helytelenül volt beállítva és egy négyszögletes fa, amelyet az előző gépkezelő tudatlanul a végálláskapcsoló súlykörtéje alá helyezett, akadályozta működését.

A végálláskapcsoló érintkező részén olyan kopási felület volt, ami arra utalt, hogy helytelen beállítása régi eredetű. Ezért a gépügyintézőt és a gépkezelőt egyaránt felelősség terheli. mert elhanyagolták a gép műszakos és szerkezeti vizsgálatának ellenőrzését és a szükséges javítási munkálat elvégzését. A helytelen beállítás következménye az is, hogy a drótkötél elemi szálai erősen szakadozottak voltak — éppen az állandó súrlódás miatt — ami hozzájárult a kötélszakadás bekövetkezéséhez.

Nem vezettek emelőszerkezeti naplót sem, így a fennálló hibákat a gépkezelő nem is tudta naponta rögzíteni, ami szintén a gépügyintéző nem megfelelő munkájára vall.

Ilyen oktatás nem sokat ér

Jellemző a műszaki vezetés munkájára az is, hogy az emelőszerkezet kezelését és az emelt terhek kötözését olyan dolgozók végezték, akik a szükséges vizsgával nem rendelkeztek *Terjék János* segédmunkás, aki a baleset bekövetkezésénél az emelőszerkezetet kezelte, elmondotta, hogy nem először kezel gépet, így jogosnak érezte magát annak kezelésére.

Ezt támasztja alá Németh József gépügyintéző azon kijelentése — aki egyébként biztonságtechnikai vizsgát tett —, hogy ő nem tud olyan előírásról, ami meghatározza, hogy ki illetékes emelőszerkezet kezelésére. Amikor megmutattuk neki az óvórendszabályt, kijelentette, hogy annak létezéséről nem tudott. Ezek után jogosan merül fel a kérdés, vajon az az oktatás, amit az emelőszerkezetek kezeléséről tartanak a dolgozóknak, ténylegesen a dolgozók ismereteinek kibővítését szolgálja-e, vagy csupán önigazolás egyes műszaki vezetők részére egy esetleges baleset bekövetkezésénél.

A dolgozók felelősségéről sem hallgathatunk. Milyen nagyfokú felelőtlenség kell ahhoz, hogy emelt teher alá álljon valaki, amikor annak veszélyességére nap mint nap figyelmüket felhívják, sőt, erre a célra figyelmeztető táblát is helyeznek el. Azok, akik jelen voltak a szerencsétlenségnél a sors furcsa játékának lehettek tanúi, amit a legjobb plakátfestő sem tudott volna megörökíteni. Az udvaron figyelmeztető tábla, mely arra hívja fel a figyelmet, hogy emelt tárgy alá állni tilos, s alatta valóságban vérbe fagyva ott feküdt holtan *P. Szabó Gábor*.

Úgy gondoljuk, emlékezetes marad ez a főnökség valamennyi dolgozója számára. Emlékezetes marad *Füzes István* kőműves csoportvezetőnek is akinek utasítására mentek lengő teher alá a beosztott dolgozók, akik csak a szerencsének köszönhetik életüket. De emlékezni kell a szakszervezeti bizottság mindenegyes tagjának is, hogy fokozott gonddal kell ellenőrizni a szabályok betartatását.

Meg kell torolni a szabálytalanságokat

Tanulság legyen az is, hogy nem az a jó vezető, aki elnézi a szabálytalan munkavégzést aki mellőzi az óvórendszabályok megszegőivel szemben a felelősségrevonást — azzal a hamis meggyőződéssel, hogy ezzel megnyeri a dolgozók szimpátiáját —, hanem az jár el helyesen, aki időben megfelelő mértékű felősségrevonással távoltartja a dolgozókat hasonló szabálytalanságok elkövetésétől

Ha a műszaki vezetők fokozott gondot fordítottak volna az óvórendszabályok előírásainak betartatására. a daru állapotának ellenőrzésére, a gép kezelésére, arra, hogy a dolgozók ne tartózkodjanak emelt teher alatt és időben felelősségre vonják már kezdetben az előírások megszegőit. ez a baleset nem történt volna meg.

Munkásvédelmi és munkásellátási osztály

Szovjet film nyerte a vasutas filmfesztivál első díját

Érdekes kulturális és egyben vasutas szakmai eseménysorozat színhelye volt július 2—5-ig a MÁV Vezérigazgatóság kultúrterme. A szocialista vasutak együttműködési szervezete, az OSZZSD egyik bizottsága itt rendezte az V. nemzetközi vasutas filmfesztivált.

Csehszlovák, lengyel, magyar, német, román és szovjet vasutas tárgyú filmeket mutattak be a nemzetközi zsüri és a szakértő közönség előtt. A versenyszerű bemutatón mind a hat részt vevő ország 3—3 filmet „indított", de számos versenyen kívüli vetítés is volt.

A bíráló bizottság egybehangzó döntés alapján az első díjat az *„Elbeszélés a tiszteletbeli mozdonyvezetőről"* című szovjet filmnek ítélte, amely Lenin elvtársnak és a szovjet vasutak fejlődésének állít emléket. A film magyarra szinkronizálva rövidesen bemutatásra kerül.

Kár, hogy ez a fesztivál nem kapott olyan nagy nyilvánosságot, mint amilyent szakmai értékeiért megérdemelt volna. Nagyon érdekes és tanulságos volt például a *„Moszkva—Bajkál fővonalon"* című színes szovjet film, amely az SZKP XXII. kongresszusa tiszteletére határidő előtt elkészített 5500 km-es villamosított fővonalat mutatta be.

Két második és három harmadik díjat is kiadtak. Második díjat kapott a *„KMV—4 koaxiális kábel"* című csehszlovák film, amely operatőri bravúrral mutatta be a kábelépítés bonyolult munkáját. Műszaki csemege volt a *„Tehercsik be- és kirakásának gépesítése a német vasutakon"* című NDK-film is, mely ugyancsak második díjat kapott.

Harmadik díjjal tüntették ki a *„Moszkva—Bajkál fővonalon"* című szovjet, a *„Műszaki előrehaladás a lengyel vasutakon"* című lengyel és *„Az M—44-es Diesel elektromosmozdony szerkezete és üzeme"* című magyar filmeket.

Nem kapott ugyan díjat, de nagyon tanulságos volt a *„Milliókról van szó"* című színes német film is, amely a kocsik helyes tolatásának, rendezésének módszereit mutatta be ügyes történet keretében. Maradandó élmény a szocialista rendezőbrigád ötletes és pontos munkája. Ugyancsak színes német film volt a *„Vonatok indítási módja"* című. A magyar vasutasok számára ez is nagyon tanulságos. Bemutatta a különböző vonatindítási módszereket, a vonatvezető nélküli és a jegyvizsgáló nélküli vonatok továbbítását. Tanulságos volt az a csehszlovák film is, amely a mozdonyvezetők munkáját ellenőrző készülékek működését szemléltette.

A fesztiválon hallottuk, hogy a tagországok közös filmeket is készítenek. Magyar irányítással készül a *„Vasbetonalj"*, csehszlovák irányítással a *„Hézag nélküli felépítmény"*, szovjet irányítással a *„Vasútvillamosítás gépesítése"* című film. Ezeket a filmeket mindegyik tagország a saját nyelvére hangosítja. Remélhetőleg sor kerül a budapesti fesztiválon bemutatott érdekesebb filmek cseréjére is.

Lőrincz

Befejeződtek a kulturális hetek

Megkezdődött a felnőtt oktatás szervezése a budapesti szolgálati helyeken

Befejeződtek a vasutas kulturális hetek. Tegyünk még néhány észrevételt az utolsó hét műsorszámaihoz.

Az öt vasutas kórus hangversenye a *Landler Járműjavító Művelődési Házában* kellemes estet jelentett a résztvevőknek. A több mint 300 rendszeresen éneklő kórustag magas színvonalú, változatos műfajú és gazdag hangkultúráról tanúskodó hangversenyén gyakran felcsattant az elismerést nyugtázó taps.

A részvevő kórusok — az Északi Járműjavító kórusát kivéve — fejlődésről, magas művészi színvonalról adtak számot a művek tolmácsolásakor. Különösen nagy fejlődésen ment keresztül a ceglédi vasutasok vegyeskara.

Hogyan születik a regény

A budapesti szolgálati helyeken és több vidéki építésvezetőségnél mintegy 150 vasutas folytatott bensőséges, baráti beszélgetést *Szabó Magda, Veres Péter, Molnár Gábor, Thurzó Gábor* és *Rideg Sándor* íróval, az író—olvasó, valamint a könyvtárosok és szocialista brigádvezetők találkozása keretében. Ezeken a beszélgetéseken mindenütt szóba került az olvasás, a könyvterjesztés, sőt, az olvasók arra is kíváncsiak voltak, hogyan születik meg egy-egy regény.

A *Halászbástyán* sem volt még annyi hallgatója a hangversenyeknek, mint a kulturális hetek alatt megrendezett hangversenynek. A muzsika, a dal, a szokatlanul hüvös idő ellenére is odacsalogatta az embereket. A hallgatók között meglepően sok vasutas és hozzátartozója foglalt helyet.

Nagy sikere van a vasutasok tehetségéről számot adó képzőművészeti kiállításnak is. A *Nyugati pályaudvaron* megrendezett kiállítás iránt igen nagy az érdeklődés. Naponta több ezer ember fordul meg a kultúrváróteremben és tekinti meg a kiállított képeket.

Közepesnél jobb tanulmányi eredmény

Már a kulturális hetek elején kezdetét vette a vizsgáztatás az általános- és középiskolákban. Budapesten mintegy 1300 vasutas öreg diák vizsgázott az általános iskolák különböző osztályaiban és több mint kettőezren középiskolákban, technikumokban, főiskolákon és egyetemeken. Az átlagos tanulmányi eredmény a közepesnél jobb.

Az elmúlt tanév tapasztalatai azt bizonyítják, hogy az üzemeknél, a szolgálati helyeken szervezett iskolai oktatás formái beváltak. A Nyugati pályaudvaron például 90 dolgozó kezdte el a tanulást és most mindannyian vizsgáztak. A többi között jelesre vizsgázott a 45 éves *Kiss Gyula*, jóra az 50 éves *Kesztyüs Antal, Varga Ferenc* és *Ubrankovics János*. Az *Épületelemgyártó Főnökség*, az *Építési Géptelep*, a *Józsefvárosi pályaudvar*, a *MÁV Gépjavító ÜV*, a *Déli pályaudvar*, a *MÁV Kórház* és *Ferencváros* állomás dolgozói is eredményesen vizsgáztak.

Alig fejeződtek be az általános iskolákban a vizsgák, a budapesti szolgálati helyeken már is megkezdődött a szervezés a következő tanévre. A szakszervezet budapesti bizottsága a felnőtt oktatás hatékonyabb szervezésére a múlt év tapasztalatai alapján tervet dolgozott ki.

A következő hetekben különösen nagy munka vár a bizalmiakra. Az általános iskolai felnőtt oktatás szervezői ugyanis a szakszervezeti bizottságok irányításával ezentúl is a bizalmiak lesznek. Nekik kell felkeresni azokat a dolgozókat, akiknek hiányzik a nyolc általános iskolája.

Több szolgálati helyen máris serény munka folyik. Készülnek a tervek, szb-ülések és bizalmi értekezletek követik egymást, közoktatási bizottságok alakulnak. Napirenden: a dolgozók általános iskoláinak szervezése. Ez méltó folytatása a kulturális heteknek, jelentős népművelési munka és fontos szakszervezeti feladat.

Kovács János



A vasutas kulturális hetek keretében író—olvasó találkozót rendeztek a Nyugati-pályaudvaron. A képen Veres Péter író Oláh Gyula előmunkással beszélget

Nemcsak a művészet szeretete...

A Nyugati pályaudvar kultúrvárótermében nyílt meg július 6-án a XII. vasutas képzőművészeti kiállítás. Fővárosunk egyik legforgalmasabb pontja ez a hely, így méltán elmondhatjuk, hogy vasutas képzőművészeink ország-világ szeme előtt mutatják be tudásukat, alkotásaikat.

A kiállított festmények, szobrok, népművészeti tárgyak alkotói nem hivatásos művészek. Hivatásuk a felelősségteljes vasúti szolgálat, az üzemi munka vagy a tanulás. A művekből mégis nemcsak a művészet szeretete árad, hanem az alkotókészség, a tehetség is.

498 pályamű

Méltán állapította meg a kiállítás megnyitása alkalmával mondott beszédében *Szabó Antal* elvtárs, szakszervezetünk főtitkára:

— *A több mint évtizedes múltra visszatekintő vasutas amatőr képzőművészeti mozgalomnak mindenkor egy-egy állomása az évente megrendezett kiállítás. A régiek mellett új tehetségek jelentkezése, új ábrázolási formák bemutatása is jellemzi a kiállítást.*

Az idei kiállításra 498 pályamű érkezett be. Ebből az anyagból válogatta ki a zsüri a kiállított 97 olajfestményt, 28 grafikát, 15 szobrot és 22 népművészeti tárgyat. Az itt kiállított 162 alkotáson kívül 60 festményt és grafikát küldtek el a zsüri ajánlatára a Szentesen megrendezett képzőművészeti kiállításra. A vasutas képzőművészek alkotó vágyát tükrözi az is, hogy a budapesti és a szentesi kiállításon kívül az ország több nagy vasúti gócpontján rendeztek képzőművészeti bemutatókat a vasutasnap alkalmából.

A legjobbak

A festmények közül *Kecskeméti István* budapesti vasutas „*Vasalónő*" című képe kapta az első díjat. Egyszerű, de mégis erőteljes kifejezésmód, izzó színek jellemzik ezt az olajfestményt. Hivatásos művészek kiállításán is megállná a helyét. *Tóth János* kalauz „*Zárfékező*" című festménye a nehéz, de mégis szép vasutas élet egy pillanatát villantja fel a tél színeiben. Méltán kapta a második díjat. A díjazott képeken kívül is sok avatott kézre valló képet láttunk a kiállításon.

Líraiságával tűnik ki *Botytyán János „Találkozások"* című képe. „*Kazánjavítók*" című olajfestménye reális munkaábrázolás. Éles szemre és alapos kidolgozási készségre vall *Kerényi István* önarcképe és a miskolci *Nagy Lajos „Házak"* című első díjas krétarajza. Romantikus ábrázolást mutat különös fényeivel *Horváth István „Váratlan hír"* című képe és tájképei is jók, bár merészen egyéniek, modernek.

Szobrászatban is láthatunk néhány sikeres emberábrázolást. Ilyenek elsősorban *Kovács Béla* alkotásai, különösen az első díjas „*Kocsirendező*" című szobra. Különösen tetszett a nyíregyházi *Tar István „Asztalos"* című szobra, amely egy jellemző mozdulat megragadásával hitelesen ábrázolja a dolgozó embert, s a néző szinte látja előtte a munkadarabot, amelyet ez az asztalos szakértelemmel vizsgál.

Gazdagítja a kiállítást a népművészeti tárgyak bemutatása. A kaposvári *Dőry János* faldísze méltán kapta az első díjat. A debreceni *Ács Erzsébet* szűrrátétesét, amely második díjat kapott, percekig csodálják a látogatók. Nagyon szép az ugyancsak debreceni *Simon Péter* díszdoboza, amely valóságos fa mozaik és még az új debreceni állomásépület képe is látható rajta. Nagyon ízléses alkotás, megérdemelte a harmadik díjat.

Érdemes megnézni ezt az augusztus 5-ig nyitvatartó szép kiállítást.

L. J.

Ficzere László a Szaktanács 1962. évi művészeti díjának nyertese



Ficzere László átveszi a művészeti díjat Somogyi Miklóstól, a SZOT elnökétől

Július 7-én ünnepség keretében kiosztották a SZOT 1962. évi művészeti díjait. Az idén a díjjal négy festőművészt jutalmaztak. Közöttük *Ficzere László* miskolci mozdonyirányítót *Pályamunkások* című képéért, valamint a miskolci vasutasok körében végzett nevelő tevékenységéért.

Az ünnepségen megjelent *Darabos Iván*, az MSZMP Központi Bizottsága tudományos és kulturális osztályának vezetője, *Aczél György* és *Hadnagy László* művelődésügyi miniszterhelyettesek. *Bugár Jánosné* a Szaktanács titkárának üdvözlő szavai után *Somogyi Miklós*, a Szaktanács elnöke mondott beszédet.

Hangsúlyozta, hogy a díjat 1956-ban alapították a munkásság mai életét leghűségesebben, legművészlesebben tükröző irodalmi alkotások szerzőinek kitüntetésére. Azóta tizenkét írót és költőt jutalmaztak a Szaktanács-díjjal. 1962-től azonban már nemcsak az irodalom, hanem a művészet bármelyik területének kiemelkedő munkása megkaphatja a Szaktanács művészeti díját.

— *Azt várjuk tőlük, hogy mai témájú, a ma emberének életét bemutató műveket alkossanak. De elvárjuk azt is, hogy a művészek tartsanak rendszeres kapcsolatot az üzemek munkásaival. Neveljék, tanítsák a dolgozókat, ismertessék meg velük a művészetek szépségeit. Azt várjuk, hogy a legnemesebb értelemben vett népművelő tevékenységet fejtsenek ki a munkások között* — mondotta *Somogyi* elvtárs.

A kitüntetettek nevében *Ficzere* elvtárs mondott köszönetet.

FELHÍVÁS

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a vasutasok szakszervezete közös rendezésében *július 21-én 11 órakor balesetelhárítási kiállítás nyílik a vasutas főosztály kultúrtermében* (Bp., VI., Népköztársaság útja 73—75).

A kiállítás valamennyi csomóponton bemutatásra kerül.

A kiállítás megtekintése után munkásvédelmi filmeket vetítenek.

A Felsőfokú Vasútforgalmi Technikumba való jelentkezés módja és feltételei

A magyar forradalmi munkás-paraszt kormány 12/1962. (V. 5.) számú rendelete értelmében

Szegeden a Marx tér 14. szám alatti nappali és levelező tagozattal Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum létesült.

A felsőfokú technikum célja a vasút forgalmi és kereskedelmi szakszolgálata területére olyan magasfokú szakismeretekkel, műszaki szemlélettel, általános műveltséggel rendelkező szaktechnikusok képzése, akik megfelelő marxista—leninista ismeretekkel rendelkeznek és az alábbi munkakörök betöltésére alkalmasak:

Nagyforgalmú állomásokon térfőnöki, menetirányítói, áruirányítói, állomásirányítói, oktatótiszti, forgalmi szolgálattevői, állomásvezetői, állomásvezető-helyettesi, igazgatósági, vasúti főosztályi főelőadói és előadói; jó irányító és szervező képességgel rendelkező dolgozók esetében központi vezetői és a felsoroltakkal azonos elbírálás alá eső egyéb beosztások.

A kormányrendelet alapján a nappali tagozat tanulmányi ideje 3 év, a tanév kezdete 1962. szeptember 15. A levelező tagozat tanulmányi ideje 3 és fél év, a tanév kezdete 1963. február 15.

Az iskola nappali tagozatára a középiskolák utolsóéves tanulói; illetve azok az érettségivel (középiskolai képesítő oklevéllel) rendelkező dolgozók jelentkezhetnek, akik 35. életévüket még nem töltötték be, továbbá olyan 35 évnél nem idősebb dolgozók, akik a képzés szakirányának megfelelő szakmunkás-bizonyítvánnyal rendelkeznek. Előnyben részesülnek a felvételnél azok, akik a vasútüzemnél hosszabb gyakorlattal és szakvizsgával rendelkeznek.

A levelező tagozatra azok a dolgozók jelentkezhetnek, akik legalább két évi munkaviszonnyal rendelkeznek, 22. életévüket már betöltötték, de 45 évnél fiatalabbak, középiskolai érettségi bizonyítványuk, illetve képesítő oklevelük, vagy szakmunkás-bizonyítványuk van és felvételüket munkaadójuk javasolja.

A levelező tagozatra való felvételnél előnyben részesülnek azok a MÁV dolgozók, akik a forgalmi és kereskedelmi szolgálat területén jelen rendelet második bekezdésében ismertetett munkakörökben dolgoznak.

A Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum nappali tagozatára a Tü. 820. R számú, levelező tagozatára a Tü. 821. R. számú nyomtatványon lehet jelentkezni.

A nyomtatványokat a MÁV igazgatóságok személyzeti és munkaügyi osztályainál lehet beszerezni.

(A rendelet a Hivatalos Lap 27. számában jelent meg.)

Több mint 12 ezer aktivista vett részt tanfolyamon

Az 1961—1962-es oktatási évben is eredményesen folyt a szakszervezet funkcionáriusainak, aktivistáinak továbbképzése: 1050 esti tanfolyamon 11 500 aktivista oktatását szervezték meg. A szakszervezet megyei tanácsai által szervezett 2—4 hetes bentlakásos tanfolyamokon 490 elvtárs — közöttük 190 szb-titkár — részesült továbbképzésben. Központunk társadalombiztosítási osztálya 4—6 napos tanfolyamokon 271 aktivista, a főkönyvelőség háromnapos tanfolyamokon 480 társadalmi aktíva továbbképzését szervezte meg. Összesen tehát 12 741 aktivista bővítette az elmúlt oktatási év során ismereteit.

A szervezési és káderosztály irányításával a megyei bizottságok szervezték a tanfolyamokat. A központban, az MB-oknál és a nagyobb szakszervezeti bizottságok mellett állandó jelleggel 5—7 tagú oktatási operatív bizottságok alakultak. Az oktatási tervek alapján ezek szervezték meg a tanfolyamokat és gondoskodtak irányításukról. Valamennyi megyei bizottságnál szb-titkári értekezleten külön napirendi pont keretében foglalkoztak az esti tanfolyamok szervezésével. Az előkészületi munkákban főként Baranya és Hajdú-Bihar megye mutatott jó példát.

A megfelelő előkészítés alapján gondosan válogatták ki az előadókat, a szakszervezeti bizottságok pedig gondoskodtak arról, hogy a tanfolyamok számára megfelelő helyiségek álljanak rendelkezésre.

Több megyei bizottságnál gondot okozott az előadások elkészítése. Az előadások színvonalának emelése céljából kívánatos, hogy a jövőben a központ osztályai is részt vegyenek az előadások kidolgozásában. A tavalyihoz hasonlóan a fordaszolgálatos helyeken egymás után következő két napon tartották meg az előadásokat, s így elkerülték a hiányzást.

Eredményesek voltak a bizalmitanfolyamok, de néhol hibák is előfordultak. Bács-Kiskun megyében például 27 szb közül csak 9-nél képeztek ki összesen 106 bizalmit. Kalocsán és Kiskunfélegyházán a megyei bizottságtól kapott előadás anyagát kiadták a bizalmiaknak azzal, hogy olvassák el és adják tovább.

Az elmúlt évihez viszonyítva sokat javult a reszorttanfolyamok színvonala. Bevált az a módszer, hogy a megyei bizottságok a tanfolyamok kezdete előtt 2—3 héttel konzultációkat szerveztek az előadók részére. Az előadókat közös megbeszéléseken készítették fel az elvi és gyakorlati kérdésekre. Ismertették a legújabb rendeleteket, párt- és kormányhatározatokat. Helyesen alkalmazta ezt a módszert a Hajdú-Bihar és a Csongrád megyei, valamint a budapesti bizottság.

Eredményes oktatás folyt a Heves megyei bizottság területén. Az előző oktatási évben 419 aktivistát oktattak, az idén 79 tanfolyamon 809 aktivistát képeztek tovább.

Közép- és alapszervezeteink az esti tanfolyamokat eredményesen használták fel az aktívák politikai nevelésére, a szakszervezetek XIX. kongresszusa határozatából adódó elvi és gyakorlati feladatok ismertetésére. A tanfolyamok segítették egyes vitás kérdések tisztázását. Arról is beszámolhatunk, hogy a helyi pártszervezetek, a szolgálati vezetők jól segítették szakszervezeti aktíváink továbbképzését. Nemcsak az esti tanfolyamok tartalma és színvonala javult, hanem az is tapasztalható, hogy aktíváink többsége mozgalmi munkájában megfelelően hasznosítja a tanultakat.

A szakszervezetek megyei tanácsai által szervezett tanfolyamokon az idén 150 vasutas szb-titkárt és 340 reszortfelelőst képeztek tovább. Az igényekhez képest ez kevésnek bizonyult. Budapesti bizottságunk a választások után úgy igyekezett pótolni ezt a hiányosságot, hogy az új szb-titkárok részére hat héten keresztül 1—1 napos továbbképzést szervezett.

A bentlakásos tanfolyamok és az esti oktatások elérték céljukat. Aktivistáink, reszortosaink megismerték feladataikat és a tanultakat igyeknek a gyakorlatban hasznosítani.

A vasutas képzőművészeti kiállítás díjainak nyertesei

A XII. országos vasutas képzőművészeti kiállításra beküldött pályaművek közül a zsüri döntése alapján az alábbiak nyertek díjakat:

FESTÉSZET: I. Kecskeméti István, *Vasalónő*, II. Tóth János, *Zárfékező*, III. Nagy János, *Pályamunkások*, Gomola József, *Parasztkonyha*, Bottyán János, *Napsütésben*, IV. Baloghné, Szentmiklósi Erzsébet, *Felépült az új pályaudvar*, Swierkiewicz Róbert, *Leányportré* című festménye.

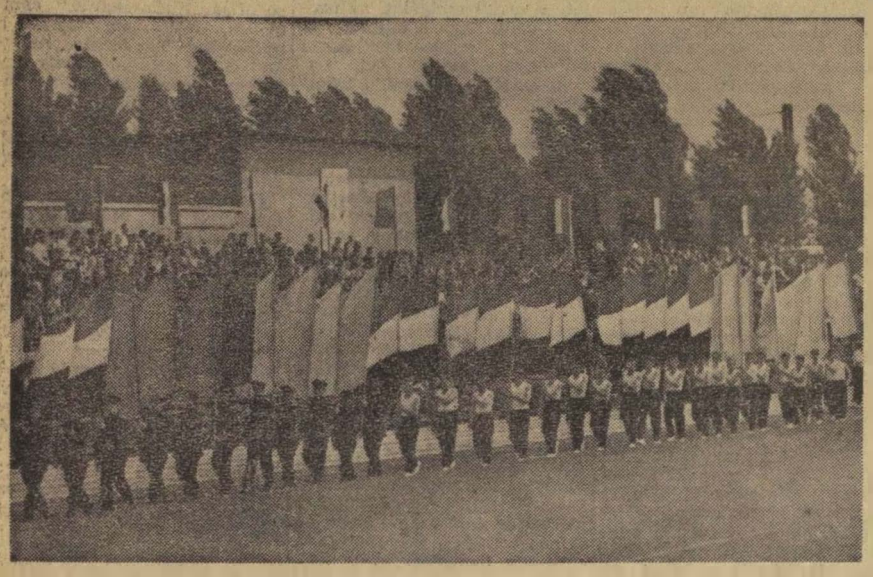
SZOBRÁSZAT: I. Kovács Béla, *Kocsirendező*, II. Vörös Lajos, *Akt*, III. Sommer József, *Formázó*, Sziklai Gyula, *Vonalgondozó* című szobra.

GRAFIKA: I. Nagy Lajos, *Házak*, II. Bede István, *Pályaépítés* című grafikája.

NÉPMŰVÉSZET: I. Dőry János, *fafaragása*, II. Ács Erzsébet, *szürrátétese*, III. Simon Péter, *emlékdoboza*.

GYERMEKMUNKA:: I. Pintér Eszter. *Tóparti tájkép*, II. Sáfár Pál, *Cséplés*, III. Bankovits Ibolya, *Csendélet* című festménye.

Sport



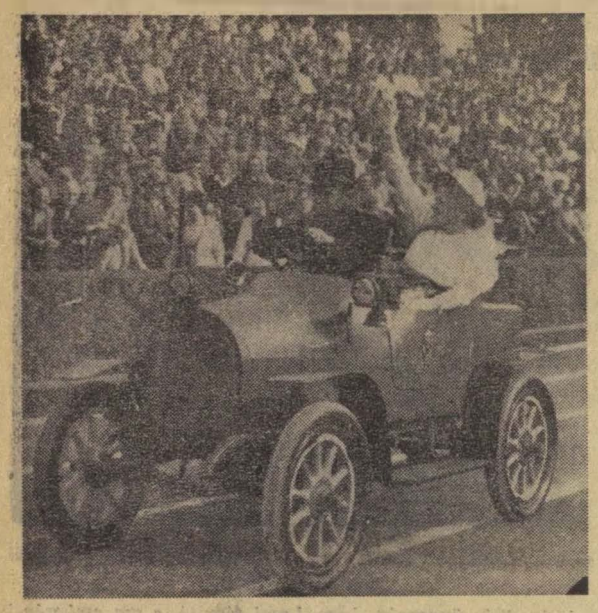
Sportünnepély a Szőnyi úton

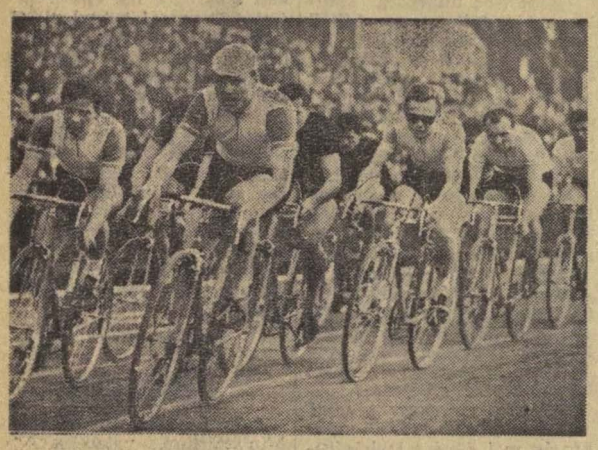
A vasutasnapon, mint minden évben, az idén is ünnepélyes külsőt öltött a BVSC Szőnyi úti sporttelepe. Délelőtt az üzemi sportolók vették birtokukba a sportlétesítményeket. Délután pedig a legjobbak adtak számot tudásukról. Két órakor Parti József, a szakszervezet budapesti bizottságának titkára köszöntötte a sportolókat és a lelátókon helyet foglaló vendégeket, nézőket, majd az üzemi bajnokságon győztes csapatoknak átadta a tiszteletdijakat.

A rövid ünnepség után kezdetét vették a sportbemutatók. Az atléták kezdték, utánuk felvonultak a régi kerékpárok, autók. Ezután kerékpáros pályaverseny, majd tornabemutató következett.

Nem sokkal később változott a kép. A pálya két bejárata felől kezükben indítótárcsával és zászlókkal bevonultak a MÁV Tisztképző Intézet hallgatói. Bemutatójukat nagy taps köszöntötte.

A változatos sportbemutatót barátságos labdarúgó-mérkőzés követte. Az NB II. keleti és nyugati csoportjának második helyezettjei, a BVSC és a Láng Gépgyár csapata játszott. Este ünnepi hangversennyel folytatódott a műsor.





ELSŐ KÉP:

A megnyitó ünnepséghez felvonulnak a tisztképzősök.

MÁSODIK KÉP:

Egy régi autó, utasai korabeli öltözetben.

HARMADIK KÉP:

Itt még együtt halad a kerékpárosok mezőnye.

Diszközgyűlésen ünnepelték a Debreceni VSC 60 és a győri MÁV DAC 50 éves jubileumát

Az idén két vasutas sportegyesület jubilál. A Debreceni VSC fennállásának 60. a győri MÁV DAC pedig 50 éves jubileumát ünnepelte a XII. vasutasnapon.

Debrecenben vasárnap délelőtt a járműjavító kulturtermében került sor a DVSC diszközgyűlésére. Németi Gyula, az egyesület elnöke, ünnepi beszédében méltatta a Debreceni VSC hat évtizedes múltját. Az 1902-ben létre hozott egyesületnek jelenleg 17 szakosztálya van. A szakosztályokban mintegy 1000 vasutas és diák sportol.

Az ünnepi közgyűlés végén kitüntették és megjutalmazták azokat, akik fennállása óta sokat tettek a debreceni vasutasok népszerű sportegyesületéért. Igen sokan részesültek például soron kívüli előléptetésben, jutalomtárgyakat, emlékplaketteket kaptak régi és jelenlegi vezetők, idősebb és fiatalabb sportolók.

A jubileum alkalmával a DVSC több versenyt is rendezett. Ezek közül kiemelkedik a DVSC—Gdyniai flotta válogatott birkózóverseny, amelyet a hazai csapat 5:3 arányban nyert meg.

★

Győrben július 7-én, délután, a vasutasok Arany János kultúrotthonában került sor az ünnepi közgyűlésre. A beszámolót dr. Ujlaky Géza, a MÁV DAC alapító tagja tartotta. Ünnepi beszédében ismertette, hogy a félévszázados sportkör milyen utat tett meg megalakulásától napjainkig. A MÁV DAC-nak jelenleg öt — labdarúgó, kerékpáros, teke, asztalitenisz és sakk — szakosztálya van. Ebből három az NB II-ben, kettő pedig területi bajnokságban szerepel. A sportkör tehetséges fiatalokból álló labdarúgócsapata például az idén harcolta ki magának az NB II-be való bejutás jogát.

Az ünnepi közgyűlés után az arra érdemes sportolókat és sportvezetőket emlékplakettel és oklevéllel jutalmazták, majd reggelig tartó sportbálra került sor.

Teniszezőink negyedik helyen végeztek az USIC-bajnokságon

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) július 2 és 6 között a svédországi Norrköpingben rendezte meg a nemzetközi vasutas teniszbajnokságot. A bajnokságon 12 ország legjobb vasutas teniszezői vettek részt. A csapatversenyt sorrendben harmadszor a csehszlovák vasutas teniszezők nyerték. A magyar csapat a negyedik helyen végzett.

A magyar csapat tagjai végig sportszerűen küzdöttek. Az erős mezőnyben megszerzett negyedik helyezéssel elégedettek lehetünk. A jövőre nézve azonban nagyobb gondot kell fordítani a fiatalításra, mert csapatunk zöme idősebb játékosokból került ki.

HÍREK

— Határidő előtt. A szentesi építési főnökség szegedi építésvezetőségének két szocialista címért küzdő brigádja Kardoskút állomáson a vasutasnap tiszteletére határidő előtt két nappal kötötte be az állomás vágányait.

— 25 évig mozdonyon. Molnár Lajos, a pápai fűtőház dolgozója 25 évi utazószolgálat után a napokban vonult nyugállományba. Az idős mozdonyvezetőtől családias légkörben vettek búcsút a fűtőház dolgozói.

A szerkesztőség üzeni

Bognár Károly Tapolca, Pintér Lajos Vácrátót, Bódogh Mihály Dombóvár, Fekete László, Kisvárdai János Miskolc, Tótka Károly, dr. Bánkfalvy Gyula, Cserháti József, Sziládi Sándor Szeged, Kancsura György, Szabados Oszkár, Szabó Tibor Budapest, Gőcze Imre Várpalota, Lekvinczki Béla Szentes, Várnai László, Leiti Ferenc Pécs, Bánhegyi Tibor Diósgyőr, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Perlaki Gyula Sopron, Cseh Zoltán Szolnok, Szolga Lajos Komárom: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Szórád László Lajosmizse: **Jelentkezzen a budapesti igazgatóság személyzeti és munkaügyi osztályán.**

Szalma Mária Szeged: **Verseit megkaptuk, levélben küldünk értékelést.**

A legújabb szakszervezeti kiadványok

A SZOT kiadója, a Táncsics Könyvkiadó a II. negyedévben több, a szakszervezeti munka különböző területein jól felhasználható kézikönyvet jelentetett meg. Ezek közül — a SZOT elnökségi határozat értelmében, s a szakszervezeti központtal folytatott megbeszélés alapján — az alábbit kapják meg a szakszervezeti bizottságok:

Sötér Edit: A szakszervezeti nőbizottságok munkája (ára 3.20 Ft).

Számos üzemben, munkahelyen szerzett tapasztalatok feldolgozása alapján készült a könyv. A szerző sok oldalról mutatja be a nőbizottságok munkáját, és hasznos útmutatást nyújt ahhoz, hogy a bizottságok eredményesebben foglalkozhassanak a nők problémáival, a nőket foglalkoztató kérdésekkel.

— Fesztiválexpressz. Helsinkiben július végén kezdődik a VIII. VIT. A küldöttségek nagy része a Szovjetunión át utazik Finnországba. A szovjet vasút különvonatokon biztosítja az utazást. Minden szerelvény tiz — köztük három étkező — kocsiból áll.

— Jó eredmények születtek a vasutasnapi ünnepi műszakban Miskolc tiszai pályaudvaron. A túrok közötti versenyben a Kossuth-túr érte el a legjobb eredményt.

— A szegedi igazgatóság területén július elsejével 41 szolgálati főnökségnél kezdték meg működésüket az első fokú egyeztető bizottságok.

— A Német Szövetségi Köztársaság Frankfurt am Main kerületi szakszervezeti értekezletén a vasutasok elutasították a bonni kormány szükségállapot törvényeit. Kijelentették, hogy ezek a demokratikus alapjogok megsemmisítését jelentik.

Beiktatták hivatalába Miskolc tiszai pályaudvar első vezető mérnökét, Jobbágy Endrét. A beiktatáson dr. Pásztor Pál, az igazgatóság vezetője is jelen volt.

— Az első félévben jelentős társadalmi munkát végeztek a füzesabonyi villamos vonalfelügyelőség szocialista brigádjai. Legutóbb az alállomás területét parkosították.

— A legforgalmasabb csehszlovák vasútvonalon, Prága és Kassa között több állomást önműködő központi váltóállító-berendezéssel szereltek fel.

— A szolnoki járműjavító kocsiosztályán a szalagszerű javítás bevezetése óta sokat javult a minőségi munka, csökkent a kocsik átfutási ideje is. Az üzem dolgozói takarékosabban bánnak az anyaggal, mint a korábbi években.

A kiváló ifjú mérnök és technikus címért

A MÁV Vasúttervező ÜV-nél a múlt év júniusában új mozgalom indult útjára. A vállalat KISZ-szervezetének kezdeményezésére 49 mérnök és 37 technikus jelentkezett, hogy megszerzi a kiváló mérnök, illetve technikus címet. A mozgalom célja az volt, hogy növeljék a fiatal műszakiak szakmai és politikai tudását. A mérnökök és technikusok nagy lelkesedéssel tanulmányozták a munkájukkal összefüggő kérdéseket, hogy megállják helyüket a vizsgán.

A tanulás, a szorgalom nem volt hiábavaló. *A vizsgákon 65 fiatal jelent meg. Ebből 21 mérnöknek és 9 technikusnak sikerült megszereznie a kiváló címet.* A kiváló eredményt elért fiatalokat *Németh József* igazgató 600, illetve 500 forint pénzjutalomban részesítette. Ezenkívül négy mérnök és egy technikus *Kiváló Dolgozó* jelvényt kapott.

A mozgalom egyéves tapasztalataiból levontuk a tanulságot és elhatároztuk, hogy most a vasutasnap után ismét beindítjuk.

Lévay Zsigmond
szb-titkár

Megoldatlan problémák

Jelentős munkát végez a gazdasági vasút dombóvári javítóműhelye. Javító munkájával szinte az egész Dunántúl gazdasági vasútját kiszolgálja, sőt, új kocsikat is készít. A termelés, amint arról *Tallósi Dezső*, a javítóműhely vezetője tájékoztatott, eredményesen folyik náluk. A hat szocialista címért versenyző brigád közül két brigád már elnyerte a kitüntető címet, egy brigád oklevelet is kapott.

Csak az okoz gondot náluk hogy nagyon mostoha körülmények között kell dolgozniok. A szűk munkahelyeken alig férnek el a sok alkatrésszel. A dolgozók szociális ellátottsága sem megfelelő. Mindössze egy vízcsap van, ahol a munka befejezése után csak egyenként tudnak mosakodni a dolgozók. Étkezőhelyiségük nincsen. Oktatás, vagy rendezvények megtartására sincs helyiségük.

Bódogh Mihály

A hivatalos lapból

A hivatalos lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

27. számból: 116 342/1962. I./2. C. A Felsőfokú Vasútforgalmi Technikumba való jelentkezés módja és feltételei.

117 674/1962. I./3. B A MÁV lakóépületek és lakások fenntartására vonatkozó rendeletek maradék nélküli alkalmazása.

28. számból: 118 169/1962. I./2. Vasútigazgatóságok munkaversenye.

Lakáscsere

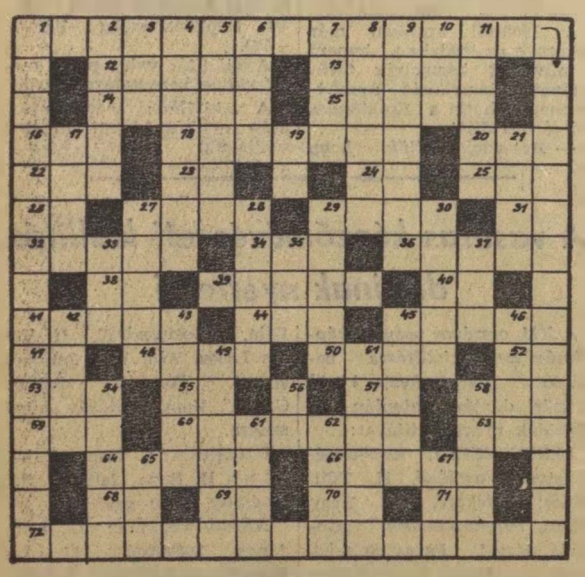
Két vagy háromszobás, összkomfortos távfűtéses, gázos, erkélyes lakásom elcserélném budapesti kétszobás, vagy egy nagyszobás lakásért Pintér Imréné, Dunaújváros, Liszt Ferenc krt. 2. III. 3. Érdeklődni levélben is.

Nyugdíjassal elcserélném Felsőgöd nyaralóhelyen levő, 1 szoba alkovos, konyha, kamra kertes lakásomat Budapest belterületén nagyméretű szoba-konyha, éléskamrás lakásra, megegyezéssel. (Érdeklődni lehet: Nagyné, 220—660, 14-ös melléki, munkanapokon 9—17 óráig.)

MAGYAR VASUTAS

Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Telefon: városi: 424—184. üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII. Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Összel induló oktatási forma. (5. kockába kettősbetű.) 12. A Lakihegy ilyen állomás. 13. Magas ember tréfás jelzője. 14. Vissza: evőeszköz. 15. Ez a veteményes. 16. ... avion. 18. Madár, névelővel 20. Nyugat. németül. 22. Római számok. 23. Ételízesítő. 24. Kimondott betű. 25. N-nel bibliai név. 26. Idősebb, rövidebben. 27. Esőn állni. 29. Szövetfajta. 31. Makk közepe. 32. Egy égitestet. 34. Ararátban van. 36. Pápai korona. 38. Értékjelző. 39. Kína része. 40. Arany vegyjele. 41. Illatos növény. 44. Híres moszkvai áruház. 45. Az Állatkert igazgatója (y = i). 47. Állati lak. 48. Angol hadsereg. 50. Ady szerelme. 52. Csont latinul. 53. Német névelő. 55. Libahang. 57. Igás állat. 58. Zárka belseje! 59. Dunántúli csatorna. 60. Az egyik hónap. 63. Majdnem ártó. 64. Becézett férfi név. 66. Ilyen császár a négus. 68. Kertben szorgoskodik. 69. Szovjet repülőgépmárka. 70. Szörnyű halál. 71. N. Á. 72. Tömegáruk deponására is szolgálnak.

Függőleges: 1. Reprezentatív megfigyelés. 2. Vészték idegen nyelven 3. Káposztaféle. 4. A síktolatás egyik fajtáját alkalmazza. 5. Híres feltaláló. 6. Rosszabb, mint az intő. 7. Betűpótlással Gárdonyi regényalak. 8. Síró. 9. Egy férfit. 10. Lakoma. 11. Petőfi-hős egyik neve. 17. Verdi-opera. 18. Vadász teszi. 21. Híres európai iparvidék. 27. Gyűjtőér. 28. Önző. 29. Moszkva büszkesége. 30. Görög istennő. 33. Mondai alak. 35. Keleti név. 37. Hónap rövidítés. 42. Ősei. 43. Nemes gáz. 45. vissza: hivatal. 46. Heves megyei község. 49. Két tészta töltelék. 51. Nagyon hasonlít. 54. Mezőségek. 56. Állóvíz. 58. Gabonát. 61. Nem enged. 62. Utolér. 65. Kerti szerszám. 67. Német nélkül. fonetikusan.

Beküldendő: Vízszintes 1., 72., függőleges 1.

Beküldési határidő: augusztus 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Kongresszusi munkaverseny. Vasutasnap.

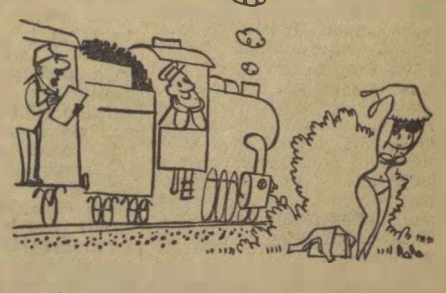
Könyvet nyertek: Körmendi Ferenc, Szentes, Marx tér 24/a. Steiner Lajos, Győr, Bacsó B. u. 28/c. II. 1. Prém Elek, Méntőcsanak, Árpád utca 2.

TEKINTÉLY



— Vigyázat! Jön a főnök!

PRECÍZ VONATVEZETŐ



— Vetkőző nő a 365/366. sz. szelvényben (Pusztai Pál rajzai.)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. AUGUSZTUS 1.

Budapesti vasutasok a kongresszusi zászló elnyeréséért

A budapesti szolgálati helyeken néhány hónapja vette kezdetét pártunk VIII. kongresszusa tiszteletére kezdeményezett szocialista munkaverseny. A dolgozók egyénileg, brigádok és szolgálati helyek kollektívái közösen is felmérték a munka javításának lehetőségeit, a tartalékokat. A dolgozók a vonatok menetrendszerűségének javítására, a kocsik jobb kihasználására az olcsóbb áruszállításra, az anyagtakarékosságra, az elfekvő anyagok felhasználására és az éves terv határidő előtti teljesítésére tettek vállalást.

A megélénkült versenymozgalomban a brigádok fokozott aktivitása, a dolgozók megnövekedett felelősségérzete már az első hetekben mutatkozott. Növekedett a szocialista brigád címért küzdő kollektívák száma. A *Landler Jenő Járműjavítóban* 63 brigád küzd a címért, az *Északi Járműjavítóban* még egyszer annyian versenyeznek, dolgoznak, segítenek egymáson, mint az év első heteiben. Budapesten közel 20 ezren dolgoznak brigádokban. 905 brigádban közel 8 ezer dolgozó küzd a cím elnyeréséért. 229 brigád több, mint 2 ezer dolgozója már a kitüntető cím tulajdonosa. 5 szolgálati hely dolgozói lelkesen munkálkodnak a szocialista szolgálati hely, szocialista üzem cím elnyeréséért.

Kiterjedt a szakma ifjú mestere cím elnyeréséért indult mozgalom is. Ifjú mérnökök és technikusok lelkesen munkálkodnak, hogy magasabb műszaki ismeretekkel segítsék a gazdaságos termelést, csökkentsék az építkezések és szállítások költségeit.

Több millió forintos vállalások

A *ferencvárosi fűtőház* dolgozói vállalásából több mint 100 ezer forint önköltségcsökkentés ered. Az *Északi Járműjavító* fiataljai egy hét alatt 997 mázsa ócskavasat gyűjtöttek. *Ferencváros állomás* dolgozói az idegen kocsik napi átlagtartózkodását áprilisban 9,9, májusban 5, júniusban 11,1 órával csökkentették a múlt év hasonló hónapjaihoz viszonyítva. *A Hídépítési Főnökség* dolgozói az évi termelékenységi terv 2 százalékos, a *Landler Járműjavító* dolgozói fél%-os túlteljesítését vállalták.

A *Keleti pályaudvaron* példásan csatlakoztatják és látják el a nemzetközi vonatokat, önköltségi mutatójukat 103,4, termelékenységi tervüket pedig 114,2%-ra teljesítették júniusban. *Rákos állomás* dolgozói a tehervonati géptartózkodást a II. negyedévben 15 perccel csökkentették. *Kőbánya teher* dolgozói a kocsitartózkodási normák teljesítéséért küzdöttek sikerrel.

A *ferencvárosi pályafenntartási főnökségnél* a kongresszusra vállalt 59 ezer forint helyett már 80 ezer forintot takarítottak meg.

Elsők a versenyben

A lelkes verseny eredményeként az igazgatóságok egymásközti versenyében a budapesti igazgatóság dolgozói a II. negyedévi eredményeikkel az első helyre kerültek.

Az év első felében 99,5%-ra teljesítették a személyvonatok menetrendszerűségét a múlt évi 94,5%-kal szemben, a tehervonatok menetrendszerűségét 2 tizeddel növelték, a statikus terhelésnél az egy kocsira eső súly ez évben 0,12 tonnával növekedett a múlt év hasonló időszakához viszonyítva a tehervonatok terhelésénél a fél évben 5 tonnás növekedést értek el.

Most alkotmányunk évfordulójára készülnek a budapesti vasutasok. Számos szolgálati helyen már elhatározták, hogy egyhetes alkotmányi műszakot tartanak, előbbre hozzák kongresszusi felajánlásuk teljesítésének határidejét, csinosítják szolgálati helyeiket, tovább csökkentik az önköltséget és javítják a menetrendszerűséget.

Kovács János

A VIII. pártkongresszus tiszteletére

Sok kiemelkedő eredményről adnak számot az I. féléves terv teljesítéséről érkező jelentések. A kongresszusi versenyben részt vevő vasutasok valamennyi szolgálati ágnál a hetekben megindult a nagyobb arányú terményfelvásárlás, ami a vasút számára újabb feladatok, szállítási igények kielégítését jelenti. Szükséges tehát, hogy a kongresszusi verseny elősegítésére valamennyi igazgatóság megtegye a szükséges intézkedéseket.

Ezúton gratulálunk a budapesti igazgatósághoz tartozó vasutasoknak abból az alkalomból, hogy az igazgatóságok közötti verseny második negyedévi szakaszában az első helyen végeztek.

A szolnoki járműjavító teherkocsi osztálya jó eredményekkel fejezte be az első félévet. Júniusi termelékenységük 102 százalékos volt. Ez az eredmény azért is jelentős, mert 3 ezer jelenléti órával kevesebb állt az üzem rendelkezésére a tervezettnél. A kongresszusi verseny további részében jelentős feladataik vannak, hiszen növelniök kell a javított kocsik darabszámát és javítani munkájuk minőségét.

•

Békéscsaba állomáson a második félévben nehéz volt a munka, hiszen megkezdődött a vágányok korszerűsítése. A szentesi építési főnökség dolgozói augusztus 3-ra ígérték, hogy befejezik az állomás Szolnok felőli oldalán a hármas vágány felső részének átépítését. Az építkezés ellenére több jó eredményt értek el a kongresszusi versenyben.

A személyvonati menetrendszerűségben 98 százalékot vállaltak és 98,41 százalékos teljesítést értek el. Tavaly az első félévben 87 százalékos volt a tehervonatok menetrendszerűsége. A VIII. pártkongresszus tiszteletére 90 százalékos tehervonati menetrendszerűséget vállaltak és 91,40 százalékot teljesítettek.

•

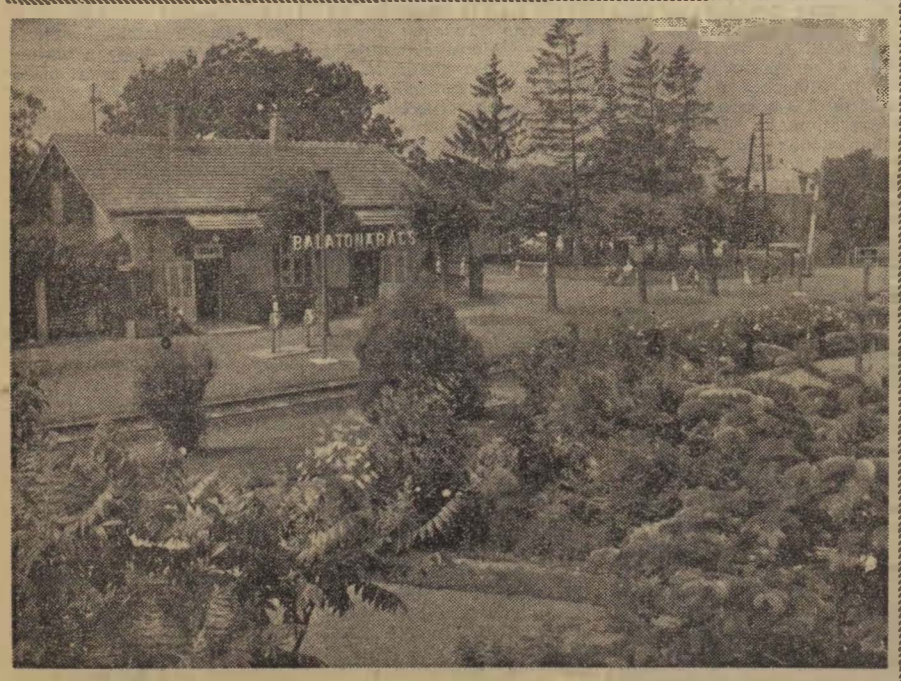
Pécs csomópont dolgozói számára is nagy lendületet adott a kongresszusi munkaversenyben való részvétel. Az első félévi eredmények alapján örömmel állapíthatjuk meg, hogy a fűtőház és az állomás dolgozói egyaránt az élüzem szint felett teljesítették tervüket. A kocsitartózkodást 93,67 százalékra, a személyvonati indítást 97,43 százalékra, a tehervonati indítást 92,12 százalékra, a vonatközlekedési tervet 80,36 százalékra, a kereskedelmi tervet 100 százalékon felül teljesítették.

•

Szeged állomáson a személypályaudvar és a rendezőpályaudvar egyidőben szolgálatot teljesítő dolgozói szocialista brigádokba tömörülve vesznek részt a kongresszusi versenyben. Váltott vezetéssel folyik a verseny a három túr között. A félévi értékelés alapján Ambrus János brigádja vezet 94,16 százalékos teljesítménnyel, de Balogh Mihály brigádja is ott van a nyomukban 93,92 százalékos átlaggal.

•

Dombóvár állomás dolgozói sok tekintetben túlteljesítették első félévi tervüket, illetőleg a pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásukat. A vonatok terhelését és menetrendszerűséget még tovább kell javítani, bár ez utóbbi a múlt év hasonló időszakához képest már elismerésre méltó. Dicséretet érdemelnek az állomás dolgozói a kocsi kihasználásában elért 104,2 százalékos és a kocsitartózkodás 107,7 százalékos eredményéért. A kongresszusi verseny folyamán 211 923 forintos megtakarítást értek el a raktári és rakodási munkák jobb megszervezése és a kocsik megfelelő kihasználása révén.



A balatoni vasútállomások és megállóhelyek szépítésére az idén is nagy gondot fordítottak a MÁV kertészetek dolgozói. A Balaton északi partján a sok szépen gondozott állomás közül is kiválik Balatonarács megálló. *(MTI Foto, Lajos György felv.)*

Ahol a vasúti kerékpárok készülnek



Diósgyőrben, a Lenin Kohászati Művek nagykovács-műhelyébe látogattunk el a közelmúltban. Ez az üzemrész úgyszólván teljes kapacitással a MÁV részére termel. Itt készülnek a keréktárcsák, kerékabroncsok, vasúti kocsitengelyek, és mozdonyhajtódaruk. A hatalmas izzító kemencékből kikerülő acélpogácsákat előbb egy 15 tonnás gőzkalapáccsal formálják megfelelő méretűre, majd kilyukasszák és a „kerék" tovább jut a tágító sajtolóba, az abroncsgurító kemencébe, onnan pedig az abroncshengerlő gépre. A megmunkált és kihűlt abroncsok, illetve keréktárcsák minőségi vizsgálaton mennek keresztül. A fényképezőgép lencséjével a nehéz munkafolyamatokból igyekeztünk néhány mozzanatot megörökíteni.

(Riport a 3. oldalon)

Tatarozzák a Köröndön a MÁV műemlék épületét

Budapesten, a *Körönön* áll a MÁV legnagyobb műemléképülete. A háromemeletes, négy homlokzatos, 4200 négyzetméter alapterületen fekvő épülettömböt *Petschacher Gusztáv* műépítész tervei alapján 1880—82-ig építették.

Az épület a háború alatt megrongálódott. Háború után csak a legszükségesebb helyreállítási munkákat végezték el rajta. Felújításra most kerül sor. A 80 éves épület szigetelése rossz.

A hagyományos utólagos szigetelési eljárás lehetetlen. Ezért a szigetelést elektroozmotikus eljárással oldják meg. Ehhez az eljáráshoz 3x5 centiméter széles horony vésése és 12 milliméteres betonvas elektródák részére 30 centiméterenként 10—15 centiméter mélységű furatok készítése szükséges. Ezzel az eljárással — amely *Horváth Zoltán* és *Biczó Imre* építészmérnök szabadalma —, az épület állékonysága nem veszélyeztetett.

A tatarozás során a födém korhadt részeit vasbeton födémmel pótolják. A Körönd felöli oldalakon levő erkélyek faragott köballusztereit újakkal cserélik ki.

Az épület három homlokzatán *Rauscher Lajos* és *Székely Bertalan* sgraffitoi láthatók. Ennek helyreállítására a *Képzőművészeti Alap* kapott megbízást. A sgraffito alaparany díszítését az *ÉM Épületfestő, Mázoló és Üvegezési Vállalat* végzi el.

Felújításra kerül az épület Körönd felöli oldalán húzódó kovácsoltvas-kerítés is, amelynek díszes kapuzatát *Jungfert Gyula* tervezte. Az épület víz, csatorna, gáz és elektromos vezetékeit a szükség szerint szintén felújítják.

A mintegy 85 ezer légköbméteres műemléképület felújítási terveit a *MÁV Vasúttervező* készítette. A közel 10 millió forintos felújítási munkálatokat az *ÉM 45. számú Építőipari Vállalat* végzi.

(o. j.)

Szocialista brigádvezetők tanácskozása

A debreceni fűtőház szakszervezeti bizottsága az elmúlt napokban tanácskozásra hívta össze a szocialista brigádok vezetőit. Az szb-titkár bevezető szavai után Bukvai Lajos műszaki felügyelő, fűtőházfőnök-helyettes értékelte a brigádok első félévi munkáját.

Elmondotta, hogy a szocialista brigádok többsége vállalását teljesítette, elősegítette a fűtőház munkájának javulását. Csak a brigádok kis része — a vezetés és a saját hibájukból — nem teljesítette a szerződésben előírt feladatokat, s ezért a termelési tanácskozás nem adta meg nekik a szocialista brigád címet.

A szocialista brigádok 211 tagja közül 85 vett részt politikai iskolán. Sokan közülük a dolgozók általános iskolájába jártak. Jelentős részük hallgatta a munkásakadémia előadásait is.

Van még javítani való is. A szakmai vezetésnek hatékonyabban kell foglalkozni a brigádok munkájának segítésével. Arra is vigyázni kell, hogy szocialista brigádokból csak inkodolt esetben vezényeljenek dolgozókat más beosztásba.

Marosán Pál
Debrecen

Szépítik állomásukat

Fegyvernek állomásra új főnök került, s azóta megváltozott a szellem — írja levelében *Marsi Lajos* szb-titkár —, aki most állomásunkon jár, a szolgálati idő után is serényen tevékenykedő vasutasokat láthat. Társadalmi munkát végeznek. A dudvák eltűntek az állomás környékéről, szép virágoskert, gyermek játszótér és röplabda-pálya létesült.

Kitüntetések a vasutasnapon

Kiváló vasutas kitüntetésben részesültek:

Fodor István ellenőr, Keleti pu., Kert Sándor főtiszt, Kaposvár, Széles János mozd. felvigy., Debrecen fth., Beke Sándor cs. előmunkás, Debrecen-Északi Pft., Csonka József v. főellenőr, Szeged, Fenyvesi János m. ellenőr, Szombathely TBFF, Tóth Béla főtiszt. Záhony, Hortobágyi József főmunkamester, Ujmiskolci Pft., Kóvári Ferenc főszakmester. Építési Géptelep Főn., Ványai Miklós. v. szakmester, Miskolc fth., Borbás József v. pályaőr, Szekszárd Pft., Dári Gyula m. vez. főellenőr, Keleti fth., Vass József főint., Celldömölk, Szilágyi Imre főellenőr, Debrecen, Pápai Benedek v. kocsirendező. Füzesabony, Garamvölgyi Albert m. tan., Landler Jj. ÜV., Gulyás Endre v. főmunkamester. Szentes Ép. Főn., Unger László főállomáselőljáró, GYSEV Sopron, Orosz József v. szakmester. Hídépítési Főn., Dányi János v. váltókezelő, Miskolc. Tiszai pu., Kovács János m. ellenőr. Balassagyarmat fth., dr. Tóth József főorvos. főtanácsos, MÁV Kórház. Fenyvesi (Francz) Jenő m. főtiszt. Gépjavító ÜV., Pintér János v. főellenőr, Székesfehérvár. Hamar Pál főint., Győr, Nagy Miklós v. mozd. fűtő. Kazincbarcika fth., Szalmás István v. állomáskezelő. Záhony, Kovács József főmunkamester, Békéscsaba Pft. Vass László v. szakmester. Szombathely Jj. ÜV. Papp László m. ellenőr, Békéscsaba fth., Bella Lajos cs. előmunkás. Sopron Pft., Vincze János ell., Bátaszék, Kiss I. Ferenc m. főellenőr. Ferencváros fth., Ukler István ellenőr. Celldömölk Ép Főn., Grúber Andor m. főtan. KPM I/1., Szentesi Győző v. szakmest., Szolnok. Jj. ÜV., Földvári Miklós főfelügy., Déli fth., Kovács László főint., Zalaegerszeg. Marjai Lajos főmunkamest., Gyoma. Várhidi József főfelügy., KPM I/3., Németh Jenő főint., Szolnok, Matók István m. tan., Bp. Ig., Ferenczi István mozd. felvigy., Zalaegerszeg fth., Horváth László főint., KPM I/1., Karkus István munkamest., Krisztinavárosi Pft., Nagy Sándor v. kocsirendező, Vámosgyörk, Murányi István m. tan., Székesfehérvári Pft., Török Lajos m. felügy., Debrecen Ép. Főn., dr. Rajnai Ervin főtan., KPM I/3., Tóth Gábor ell., Ferencváros. szertár. Mocsári Mihály üzemmérnök. Miskolc Jj. ÜV., Fodor Ferenc m. ellenőr, Ferencváros fth., Palencsár István mozd. felvigy., Mike János v. pályamester, Dombóvár Ép Főn., dr. Varga Gyula tan., KPM I/8., Erdei Imréné tan., MÁV BVKH, Hozánk Károly m. ellenőr. Dunakeszi Jj. ÜV., Madarász Miklós m. felügy., KPM I/9., Aradi József m. főfelügy., Hídépítési Főnökség, Zsiga Mihályné irodavezető, Szentes Fth., Lőrincz József v. főellenőr, Nyugati pu., Fenyvesi Károly ellenőr. Északi Jj. ÜV., Váradi István m. fint., KKPM 1/2., Surugli József főmozd. vez., Kaposvár fth., Szeli Lajos főint., Kecskemét, Andrási Jenő főfelügy., Bp. IX., Karakai György m. főell., Celldömölk fth., Balogh Mihály ellenőr, Debreceni Jj. ÜV., Auer János titkár. KPM I/8., Weinwurm Józsefné ir. vez. Bp. Ig., Kindrusz András főint., Nyíregyháza. Balogh Mátyas ellenőr. Rákospalota-Újpest, Hugai János v. főellenőr. Gyöngyös, Székely Tibor m. főint., pécsi ig., Németh Árpád int. Nagykanizsa, Kuti István m. főint., Székesfehérvár Jj. ÜV., Somogyvári Mihály főint., KPM I/2., Dancz Ferenc munkafelvigy., Ferencváros Pft., Bálint László v. titkár., KMP I/7., Bozsó József v. főmunkamester. Szolnok Pft., Ferenczi Gyula ellenőr, Utasellátó. Simon Péter v. főellenőr, Kiskunhalas Pft., Daczó Ernő m. v. főellenőr. Pécs fth., Mincsik Dezső főfelügy., KMP I/8., Újvári József ellenőr, Pécsbányarendező. dr. Pánti Gyula tan., KPM I/3., Molnár Miklósné főtiszt. Debrecen, Gyarmati Lajos m. főint., Hídépítési Főn., Szabó Imre intéző. Szolnok, dr. Nagy Elek tan., Szombathelyi Ig., Tobi János m. fomunkamester. Keleti fth., Sári Antal m. intéző, KPM I/6., Csizmás Pál főszakmester. Utasellátó, Tóth III. András v. főellenőr. Keleti pu. szakszerv. titkár. Greschi Jenő főfelügy., Anyagellátási Ig., Zentai Mihály m. főmunkamester, Békéscsaba fth., Kiss István m. tan., MSZMP Nagybudapesti Pártbizottság. Botos László m. főtan., Pécsi Ig., Kotormán Mihály ellenőr, Mezőhegyes, Pósfai Albin főfelügy., Szombathely szertár, Mirovcsák József főfelügy., szakszervezeti központ, Lajos Gyula v. főellenőr, Dunakeszi Jj. ÜV., Gyenke Károly m. tan., Felépítményi Vizsgáló Főn., Baranyi István intéző, Miskolci Ig., Szántó Lajos m. ellenőr, Szeged TBFF, Józsa István intéző, Cegléd, Hantos Tamásné előmunkás, Utasellátó, Ládonyi János főint., Nyugati Műszak, Báló Márton főmozdonyvezető, Szeged fth. Békési János felügy., KPM I/8., Borivó József intéző. Nyíregyháza Pft., dr. Eszes Ferenc tanácsos, Vasútforgalmi Technikum, Sebestyén János intéző, szakszervezeti központ, Buczkó István m. tan., KPM I/7., Farkas Pál ellenőr, Keleti Műszak, Kiss Imre m. főint., Ép. Főn., Karf József főtan., Székesfehérvár Csomóponti Pártbizottság, Erdőhegyi György v. főmérnök, Debrecen Ép. Főn., dr. Pethes Imre titkár. KPM I 3., Ungi József m. intéző, Budapesti Ig., Hegedüs Balázs v. főmérnök, Kecskemét Pft., Kovács Sándor intéző, Nyíregyháza fth., Pintér János cs. előmunkás, Dunakeszi Jj. ÜV. szakszerv. titkár, Bese János tanácsos, Budapesti Ig., Kapitány Lajos m. főint., Dunakeszi Jj. ÜV., Balogh Sándor főint., Budapesti Ig., Rendes Péter főint., Pécs TBFF, Hontvári József főáll. elöljáró, Pest-Nógrád megyei szakszerv. biz. titkára, Sebők Lászlóné intéző, Bpesti Ig., Mélykuti István főtan., Vasútgépészeti Technikum, Varga Lajos m. ellenőr, TBKF, özv. Münz Jenőné v. főellenőr, MÁV Kórház, Juhász József v. szakmester, Magasépítési Főn., Román Ferenc m. főint., Ép. Főn., Vámos János felügy., Épületfenntartási Főnökség, Villányi Ferencné tan.; KPM I/4., Gomány Béla m. főint. Miskolc fth., Kakuszi János főmunkamest., Szeged Pft., Loncsár László főint.; KPM I/8., Timár Zoltán ellenőr. Debrecen Ép. Főn., Steigerwald János főellenőr, Utasellátó, Seres Albert főtan., Beszerzési Főn., Erczbrukker Ferenc m. főint., Székesfehérvar Pft., Sipos József munkamester, Békéscsaba. Ötvös Zoltán m. főellenőr, Debrecen fth., Tirpák József cs. előmunkás. Miskolci Pft., ifj. Kassai Dénes főmérnök, KPM I/7., Verba Ferenc intéző, Biharkeresztes, Oravecz Sándor v. szakmester, Miskolc Jj. ÜV., Müller József m. v. főellenőr, Pécs fth., Szabó János ellenőr. Debrecen Déli Pft., Rehus Gyula v. főellenőr. Autófuvarozási Főn., Gyalog Sándor főmozd. fűtő, Mezőhegyes fth., Juhász Lajos intéző. Pécsi Ig., Mészáros Sándor főintéző, Veszprém-külső. Horváth Sándor m. ellenőr. Veszprém-külső fth., Kaszás Gyula főellenőr, Börgönd, Tóth Ferenc felügy., KPM I. Katonai Szállítási O., Pálfi István intéző, KPM I/8.

(Folytatjuk)

Csajági panasz

Csaják állomáson az I. szolgálati helyen nincs villany. A térség megvilágításának hiánya éjszakánként állandó balesetveszélyt jelent.

Könnyen meg lehetne oldani ezt a problémát egy oszlop elhelyezésével és 50 méter vezeték segítségével.

Kérjük az illetékeseket, hogy mielőbb segítsék e probléma megoldását, hiszen a csajági vasutasok is megérdemlik, hogy villanyfény mellett dolgozzanak.

Kiss Lajos
Alsóörs

Helyes intézkedés

Az utóbbi hónapokban rendkívül megszaporodtak a panaszok, hogy sokan úton-útfélen bömbölteti a táskarádiókat. Gyakran a villamosokon, autóbuszokon, különösen pedig a HÉV és a MÁV szerelvényein rendeztek koncerteket a táskarádió vagy a magnó tulajdonosok. A panaszok nyomán a közlekedési vállalatok hozzáláttak az ügy rendezéséhez. A Fővárosi Autóbusz Üzem és a Fővárosi Villamos Vasút már intézkedett. A HÉV-en is érvényben van az a rendelkezés, amely tiltja a hangoskodást, zenélést és éneklést a kocsikban. A MÁV-nál eddig nem volt ilyen rendelkezés, az életbelépő új díjszabás azonban már megtiltja a rádió használatát abban az esetben, ha az utasok többsége ezt követeli.

Csak helyeselni lehet, hogy végre rendet teremtettek ebben a „hangzavaros" ügyben. Reméljük az intézkedésnek a vonatokon érvényt szereznek a jegyvizsgálók is.

NEMZETKÖZI *élet*

Az algériai dolgozók és a nép iránti szolidaritási nemzetközi szakszervezeti bizottság felhívása

Dolgozók, Szakszervezetek!

Az Algériai Dolgozók és Nép Iránti Szolidaritás Nemzetközi Szakszervezeti Bizottsága, az összes kontinensek dolgozóinak tízmilliót képviselő 30 szakszervezeti szervezet részvételével, 1962. június 28-tól július 1-ig abban az időpontban ült össze 4. ülésszakára Casablancában, amikor a hét és fél évig tartó kegyetlen gyarmati háború befejeztével a nemzeti függetlenség hajnala hasad Algériában, amely egész népének hősies harcával és felmérhetetlen áldozatok árán rázta le a több mint egy évszázados gyarmati igát.

Az algériai dolgozók és a nép harcukban mindvégig melegen érezték a nemzetközi szolidaritás hatásait, amelyet a Nemzetközi Szakszervezeti Szolidaritási Bizottság felhívására a dolgozók állandóan és a legkülönbözőbb formákban juttattak kifejezésre irányukban. Nem kétséges, hogy e proletárszolidaritás hatalmasan hozzájárult győzelmükhöz.

A Nemzetközi Szakszervezeti Szolidaritási Bizottság köszönti mindazokat a dolgozókat és szakszervezeteket, amelyek állhatatos egységakciókkal hozzájárultak az algériai dolgozók és a nép szenvedéseinek enyhítéséhez, s megkönnyítették az ország függetlenségéért és szabadságáért vívott harcukat.

Az első győzelem máris óriási hatással volt a még elnyomott népek harcaira, s egyidejűleg az egész világ demokratikus és békés erőinek sikerét is jelenti.

De a gyarmatosítás nem ereszti el egykönnyen zsákmányait. Ha legyőzik, a kizsákmányolás új formáinak leple alatt igyekszik fenntartani uralmát.

A dolgozóknak tehát nem szabad lemondaniuk a legnagyobb éberségről, hogy meghiúsíthassák a gyarmatosítás és az imperializmus üzelmeit.

Dolgozók, Szakszervezetek!

Azzal a lelkes felhívással fordulunk hozzátok, hogy az újjászületőben levő Algéria mellett lépjenek mozgásba minden ország dolgozó tömegeinek összes erői.

Világ dolgozói és szakszervezetei, ismételten felszólítunk benneteket, hogy

a) erősítsétek politikai, erkölcsi és anyagi szolidaritásotokat az algériai dolgozók és szakszervezeti szervezetük, az UGTA iránt;

b) mindent vessetek latba, hogy megvalósuljon a nemzetközi szolidaritás lehető legszélesebb frontja Algériával, s hogy bizottságunk erősödjék és bővüljön;

c) sokszorozzátok meg erőtöket, hogy segítsétek az algériai népet függetlenségének megszilárdításában és az algériai forradalom győzelemre vitelében;

Éljen az algériai dolgozók és nép nemzeti függetlensége!

Éljen az algériai dolgozók általános szövetsége!

Éljen a dolgozók egységfrontja!

Éljen a nemzetközi munkásszolidaritás!

Casablanca, 1962. július 1.

TECHNIKAI ÚJDONSÁGOK

Elektromos gyorsvonatok Olaszországban

Olaszországban a villamosított vonalakon nemrég új, kényelmes ETR—250 típusú elektromos vonatokat helyeztek üzembe. Ezek a három személy- és egy étkezőkocsiból álló szerelvények 180 kilométer/óra sebesség kifejtésére is képesek. Az ülőhelyek száma 146, a szolgálati helyiségeket az étkezőkocsiban helyezték el.

A vonat elején és végén különleges kilátó szalonokat képeztek ki. A szerelvényt ellátták telefonnal és rádióval, modern világítással, légkondicionáló- és padlómelegítő berendezéssel. A szerelvény súlya 181 tonna, hosszúsága 97 méter. A vonóerőt hat, egyenként 250 kilowatt erősségű elektromos motor szolgáltatja.

Vasúti kocsik műanyagból

Japánban, a *Tokió—Oszaka* vonalon közlekedő *Kodama* és *Cubame* expresszvonatok kocsijainak tetejét polichorvintől lapok fedik. Ezekre a műanyagokra vékony réteg anodizált alumíniumot illesztenek. Ez a műanyagburkolat a legszélsőségesebb klimatikus feltételek között is jól bírja az üzemet.

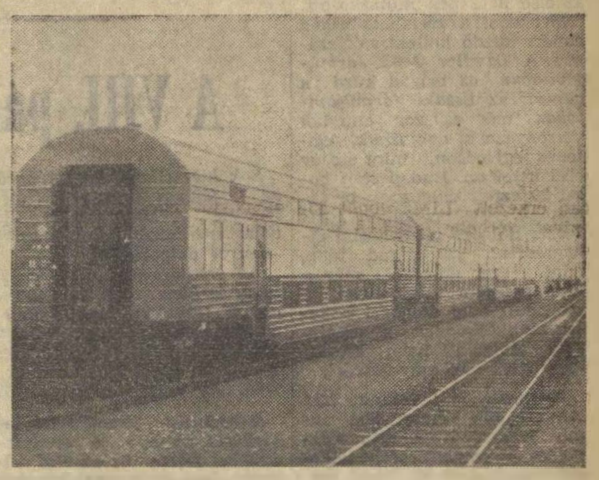
A kocsik külseje is vonzó, ugyanakkor nagy szilárdságú, belső részüket szintén dekoratív műanyaggal, mozaikminnal vonták be. Hőszigetelőként poliuretán porózus anyagot és üvegféleségeket alkalmaznak.

Eladó vagongyár

Több mint egy évszázados fennállása után a *birminghami Cammel Vagongyár* kapujára a napokban kiakasztották az „Eladó" táblát. Angliának ez a legnagyobb vagongyára 47 hektárnyi területen fekszik. A gyár még 1958-ban 2000 emberrel dolgozott és a világ minden részébe szállította a vasúti kocsikat, Dieselmotorokat, motorvonatokat. A hatalmas üzem elnéptelenedett, a gyárat eladják, ha akad rá vevő.

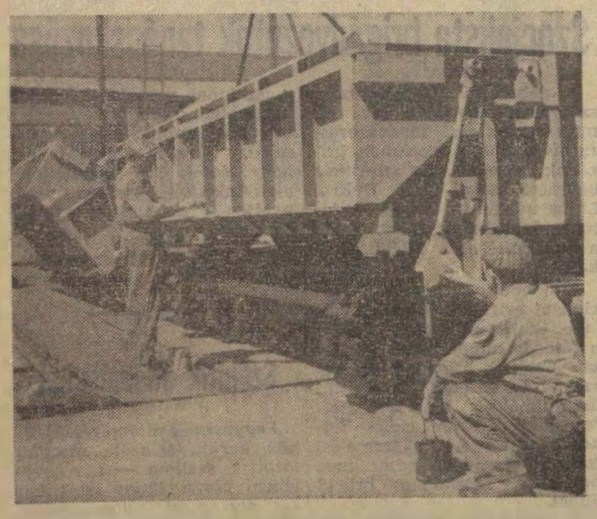
A leállás oka, hogy a *Cammel művek* az utóbbi időben alig kapott rendelést. A történet természetes velejárója, hogy a gyár munkásait elbocsátották. Ezek most arra kényszerülnek, hogy más foglalkozást válasszanak, mert meglevő szaktudásuk lényegében hasznavehetetlenné vált Angliában. Nem is beszélve az idősebb szakmunkásokról, akik semmi nyugdíjat vagy végkielégítést nem kaptak és nem valószínű, hogy koruk miatt bárhol is munkába állítsák őket.

A vasutaknál és a vasúti üzemeknél végbement elbocsátások nagymértékben közrejátszanak abban, hogy *Közép-Angliában* 1961. júniusától napjainkig 11 300-ról 24 ezerre növekedett a munkanélküliek száma.



A Santung tartomány Cigtao cufang mozdonygyár készítette el az első kínai gyártmányú emeletes személyvonatot. A vonat 12 kocsiból áll

(MTI Külföldi Képszolgálat)



A Székesfehérvári Járműjavítóban sorozatban gyártják a billenős és önürítős vasúti vagonokat. A 8 köbméter befogadóképességű kocsikat mezőgazdasági vidékeken és kőbányáknál kőszállításra használják. Képünkön az új kocsik festését végzik a kocsiosztály festői

(MTI Foto: Lajos György felv.)

Partvédelem a Fekete tenger mentén

A Fekete-tenger kaukázusi partjánál, ott, ahol az északkaukázusi és transzkaukázusi fővonalak haladnak, folytatódnak a viharok és nagy hullámverések következtében megrongálódott part védelmi munkálatai.

Az utóbbi három év alatt mintegy 8 kilométernyi partszelvényt erősítettek meg előfeszített vasbeton sarkantyúkkal és hullámtörőkkel, valamint parti halmok mesterséges létesítésével. Különösen figyelemre méltó eredményt értek el a lépcsőzetes típusú lejtős falak alkalmazásával. Eltérően a szokásos hullámtörő falaktól, az új, lejtős berendezés a partot az elmosástól nem a tengeri hullámverés közvetlen elhárításával, hanem a lépcsőkre gördülő víztömegek erejének csökkentésével védi meg.

Levelezőink írják

„Szegfűcsokorral köszöntötték az úttörők a XII. vasutasnap reggelén az állomásra érkező vonatok személyzetét. A szovjet hősi emlékmű megkoszorúzása után tartott ünnepségen a városi tanács VB-titkára mondott beszédet, majd *Varga József* állomásfőnök négy dolgozónak kiváló dolgozó oklevelet adott át. Állomásunk egy dolgozója érdemes vasutas kitüntetést kapott, hat rendkívüli előléptetés volt és többen pénzjutalomban részesültek. A szakszervezeti bizottság több bizalminak adott szép tárgyjutalmat" — írta levelében *Gőcze Imre Várpalota állomásról.*

★

Kapitányság a 700-as vonalon a szegedi igazgatóság egyik legszebb és legtisztább megállóhelye — olvassuk *Cserháti József* levelében. — A megállóhely tisztaságáért elsősorban *Molnár Péter* és *Szalkai Mihály* pályaőröket, valamint a pályafenntartási főnökség illetékes vonalbiztosát dicsérhetjük. *Kormány I. Mihály* pályaőr nemrég került ide, de munkatársai bíznak abban, hogy a megállóhely csinosítását is segíteni fogja. Megállójuk rendbentartásával jó példát mutatnak a megállóhelyek dolgozóinak.

„Hat hónapja választottuk újjá szakszervezeti bizottságunkat — írja levelében *Varga László Taksony* állomásról. — Alapszervezetünkhöz tartoznak *Dunaharaszti, Dunavarsány és Délegyháza* állomások szakszervezeti tagjai is. Az új vezetőség bebizonyította, hogy méltó a tagság bizalmára. Megszervezték a munkaversenyt, törődnek a dolgozók ügyeivel. Eddig hét tagot küldtek üdülni. Gazdasági szempontból is rendbejött az alapszervezet. Kollektív vezetésük meghozta az eredményeket.

★

Baráth István jegyvizsgáló köszönetét tolmácsolja levelében *dr. Bánkfalvy Gyula* szegedi tudósítónk. Amint írja Baráth István tíz évvel ezelőtt *Szeged—Rókus* állomáson váltóőrként teljesített szolgálatot és részben az ő hibájából történt baleset. Börtönbüntetést kapott. Később büntetésének egy részét elengedték, de a büntetést megelőzően szolgálatban töltött 11 esztendejét nem lehetett beszámítani szolgálati idejébe. Kérelemmel fordult a MÁV vezérigazgatójához, hiszen a régi hibát kifogástalan munkával igyekezett jóvátenni. Most azért mond köszönetet, mert visszakapta az elvesztett 11 évi szolgálati időt.

A celldömölki fűtőház Asztalos János KISZ-szervezete megállapodott a *kemenessömjéni Előre* Termelőszövetkezet vezetőségével, hogy a vasutas fiatalok segítik a nyári mezőgazdasági munkák elvégzését. *Dénes Ernő* titkár vezetésével az alapszervezet hat tagja vesz részt az aratási munkában — írja levelében *Kismihók Róbert.*

★

A dombóvári jegyvizsgálók véleményét írja meg a Bah kocsikról *Ferencz Mihály* jegyvizsgáló. „A kocsi középfolyosójáról a kocsivizsgáló nehezen éri el a villanykapcsolót, hiszen az utasok közé nem mindig tud belépni. A hangulatlámpák világításánál pedig nem lehet jegyet kezelni. A szakaszok villanykapcsolóit az ajtók mellé kellene szerelni. Nem tudjuk miért nem szeretik fel fogast a szolgálati fülkébe."

★

„Szakszervezeti bizottságunk a nyári időszakban sem feledkezett meg az oktatás szervezéséről — olvassuk *Leiti Ferenc Pécs állomásról* küldött levelében. — A dolgozók iskolájának ősszel kezdődő évfolyamaira a VII. osztályba 10, VIII.-ba 17 vasutas jelentkezett már."

LIM-VONATTAL BÉKÉSCSABÁTÓL—SZOBIG

A nyári idényben különösen fontos összeköttetést jelentenek az európai országok közötti áruforgalomban a nemzetközi gyorstehervonatok, az úgynevezett LIM vonatok. Ez a jelzés az európai tehervonati egyesülés (*Liorelindicateur International Marchandises*) rövidítése. A MÁV vonalain többfelé közlekednek menetrendszerű LIM vonatok. *Romániából* és *Bulgáriából Csehszlovákia* és az *NDK* felé irányuló tranzit szállítások szempontjából rendkívül fontosak a *Curticitől Szobig* a MÁV által továbbított LIM vonatok.

Ezeknél a szerelvényeknél döntő szempont a gyorsaság, hiszen a nyári idényben főként zöldségfélét, gyümölcsöt és friss húst szállítanak, elsősorban hűtővagonokban. Az említett vonalon naponta átlag nyolc vonat közlekedik, de vasutunk felkészült napi 12 LIM vonat menetrendszerű továbbítására is.

Nem könnyű feladat a LIM vonatok gyors és pontos továbbítása. Erről győződtünk meg, amikor július 24-én éjjel elkísértük útján az 5651/a számú LIM vonatot.

Gépre várunk

Békéscsabán az állomás forgalmi irodájában vártuk a vonat beérkezését éjjel 1 órára.

— *Jelezték már Curticiből, hogy korábban küldik a vonatot* — tájékoztatott bennünket *Horányi István* forgalmi szolgálattevő.

Valóban nem kellett sokáig várnunk. A vonat 53 kocsival 0 óra 10 perckor befutott Békéscsabára. Innen gépcsere és vonatkísérő személyzet váltása után indult tovább 1,10 órakor. Miért volt szükség az egy órás várakozásra? Csak 1 órára várták a szerelvényt, s a fűtőház nem tudott előbb gépet adni. Nem csoda, hogy panaszkodott emiatt a forgalmi szolgálattevő, hisz a korábban érkezett LIM vonat 53 órával terhelte *Békéscsaba* kocsiállási számláját... Igyekeztek is mielőbb indítani a szerelvényt.

Meleg, igazi nyári éjszaka volt. A 424—312-es gép *Solti Béla* mozdonyvezető vezetésével a jelzés vétele után elindult az állomás kijárata felé, hogy *Szolnok* irányában folytassa útját. A menetrendhez képest ekkor 20 perc előnye volt a vonatnak. *Priskin István* vonatvezetővel együtt, a poggyászkocsiban foglaltunk helyet. A vonatvezető figyelte a jelzéseket, s észleléseit feljegyezte a menetigazolványba. Közben beszélgettünk.

— *Kilenc éve vagyok a vasútnál, s három éve, mint vonatkísérő teljesítek szolgálatot* — mondotta a vonatvezető. Arcának markáns vonásai még élesebben tűntek a kézilámpa vibráló gyér fényénél.

Zöld úton — de nem mindenütt

— *Ilyenkor jó ez a szolgálat, de télen... Az nehéz nekünk is, meg a gépeseknek is* — jegyezte meg az előttünk robogó mozdony felé intve.

Ekkor már valóban robogtunk. *Gyomáig* zöldútunk volt. Itt meg kellett állni. A szerelvény fékezett, már egészen lelassult, amikor újra szabad lett az út. Késve kezelték a jelzőt. A fékek nehezen oldottak fel. Mozdonyunk erőlködött, a kocsik kerekei „sírtak". A vonatvezető le is lépett a töltésre és meghúzta az utánunk következő hűtőkocsi fékoldóját. A töltésen szaladt a gyorsuló vonat mellett, s csak veszélyes ugrással tudott újra feljutni a poggyászkocsi lépcsőjére.

Kétpóra érve már csak 2 perc előnye volt a vonatnak. Ezután lassult az iram. 1350 tonnás vonatunk a 18 hűtőkocsival és a 21 vagon paradicsommal, meg a többi áruval átlag 40 km-es sebességgel haladt *Szolnok* felé.

„Szaladós" vonat

Szolnokon gépcsere volt, s a vonatkíséret is váltást kapott. A 424—298-as mozdonyra szálltunk át, hogy megismerjük azok munkáját is, akik a LIM-vonat továbbításához az erőt adják. *Rontó László*, a tapasztalt mozdonyvezető készségesen mutatta be munkatársait: *Bede III. János* és *Sólyom Ottó* szolnoki fűtőket. Amikor elindultunk, a mozdonyvezető a szorgalmas fűtőket dicsérte meg a gépet, amelyet azóta ő vezet, amióta kihozták a gyárból.

— *Szeretik-e a LIM-vonatokat továbbítani?* — kérdeztük.

— *Igen, mert jó, „szaladós" vonat ez. Az utóbbi hetekben gyakran megyünk Szobra* — mondta *Rontó László*.

Hamarosan elértük *Ceglédet* és megállás nélkül haladtunk át az állomáson, fel a *Budai út* felé. *Bede* fűtő szaporábban nyitogatta a kazánajtót, kezelte a rövidnyelű lapátot. A 4,2-es, majd a 4,9 ezrelékes emelkedő alaposan próbára tette a gépet.

— *Gyenge szenünk van* — jegyezte meg a fűtő. — *Ebből 70 mázsánál több elfogy, mire a határig érünk.*

A monori erdőnél jártunk, amikor a mozdonyvezető egy terebélyes diófára mutatva megjegyezte:

— *Látja, ez a „hálisten fája".*

— *Miért?*

— *Ha az emelkedő után idáig eljut a szerelvény, akkor a fűtők már megkönnyebbülve sóhajtanak fel.*

A fűtők nevettek ezen, de valóban megkönnyebbültek egy kissé. *Vecsésen* 6,53-kor álltunk meg. Tűztisztítás, szénrámolás és vízvétel volt.

Szobra 10,17-kor érkeztünk a szállítmánnyal. Az 5651/a számú LIM-vonat személyzete becsülettel teljesítette feladatát. Szól ez az elismerés a vonal mentén dolgozó vasutasoknak is, akik csakúgy, mint a többinek, az általunk kísért LIM-vonatnak is igyekeztek zöld utat biztosítani.

(L—cz)

Tíz órával csökkent a kocsi-tartózkodási idő Hort-Csány állomáson

A ládahegy még érintetlen az állomás rakodóján. Az első vágányon gyenge spárgatököt raknak a vagonokba a MÉK emberei.

Lehetséges, hogy Hort-Csányban, a dinnye hazájában, július 20-án egy darab dinnyét sem látni az állomáson?

— *Igen, lehetséges* — válaszol *Szőke József* intéző, állomásfőnök. — *A kedvezőtlen időjárás miatt az idén nemcsak az aratás késett, hanem a dinnye is. Máskor július közepén vagon tételekben szállítottuk a zamatos cukor-, sárga- és görögdinnyét, valamint a paradicsomot.*

Persze, ez nem jelenti azt, hogy eddig tétlenkedtünk. A környező termelőszövetkezetek és állami gazdaságok adnak munkát bőven. A zöldség- és gyümölcsfélék szállítása már április végén megkezdődött a primőrökkel és eltart novemberig. Az elmúlt hetekben és ezekben a napokban is káposztát, tököt és uborkát szállítunk. A jövő héttől pedig kezdetét veszi a paradicsom- és a dinnyeszezon.

Napi 25 kocsi

Szállítási feladataink évről évre nagyobbak — folytatta az állomásfőnök. — *Tavaly a fő szezonban napi 25 vagon zöldáru feladása már rekordot jelentett. Most, július 17-én, paradicsom és dinnye nélkül raktunk meg 25 kocsit, ebből három exportra ment. A szállíttató felek jelzése szerint, minden árunál 40—50 százalékos felfutás várható. Ezt máris érezzük. A múlt év júniusában feladott 112 kocsival szemben, az idén 198 kocsit továbbítottunk.*

— Hogyan készültek fel az idei zöldáru-szállításra? Nem okoz-e zavart a többletszállítás?

— *Eddig rendben mennek a dolgok. Reméljük, ezután sem lesz különösebb problémánk. Bár munkánkat neheziti a rakterület átépítése. A 600 méter hosszú rakterületből jelenleg mindössze 200 métert használhatunk, a többi kövezése még nem fejeződött be. Emiatt a kocsikat naponta többször kell rakodáshoz mozgatni. Sőt, gyakran igénybe kell vennünk az V. vágányt is, amely tulajdonképpen megelőző forgalmi vágány.*

A szállíttató felekkel, különösen a MÉK-kel, igen jó a kapcsolatunk. A tavasszal komplexbrigád-értekezleten beszéltük meg a tennivalókat.

Történtek egyéb változások is Hort-Csány állomáson. Korábban 20 óráig folyt a rakodás és éjfél tájban a 459-es teher vitte el az elegyet. Július 16-a óta a rakodást 18 óráig be kell fejezni és az elegyet a 451/a. számú teher viszi Hatvanba. Így 2—3 órával előbb, már kora hajnalban megérkezik a Hort-Csány állomáson feladott zöldáru a Nagyvásártelepre.

230-cal kevesebb vagon kellett

Annak ellenére, hogy ez a változás a késő délutáni órákban hajtással és többletmunkával jár, az állomás dolgozói szívesen vállalták. Hogy a mérlegelés és az elszámolás időben megtörténjen, a 19 órakor lelépő nappalos raktárnok mindig ott marad segíteni az éjszakásnak, ugyancsak ott segédkezik az árupénztáros és az állomásfőnök is. A főnök jobbára a tolatási és a vonatösszeállítási munkákat segíti. Nagy könnyebbséget jelent az állomáson az is, hogy a délutáni órákban tartalék végzi a tolatást. Azelőtt ezt a munkát a vonatgépek végezték.

— *A jobb munkafeltételek révén, eredményeink is fokozatosan javulnak. 1959-ben még 23,8 órát tartózkodtak állomásunkon a kocsik. Azóta 10 órával csökkentettük a kocsik tartózkodási idejét. A kocsikihasználás pedig több mint 3 tonnával emelkedett. Állomásunkon az első félévben is rendben haladt a munka, az élüzemszintet teljesítettük. Fél év alatt a kocsitartózkodási idő csökkentésével közel 150, a kocsikihasználás megjavításával pedig mintegy 80 kocsit takarítottunk meg.*

Egy kis állomás életében ez valóban figyelemre méltó eredmény. Arra pedig joggal büszkék lehetnek a hort-csányi vasutasok, hogy az állomás dolgozóinak hibájából 1960 óta nem fordult elő baleset, még kocsikiesésük sem volt.

Visi Ferenc

„Menjen haza és aludja ki magát!"

Megjegyzések Óbuda állomás női brigádjának felbomlásához

Június elsejéig *Gál Magdolna* intéző, forgalmi szolgálattevő vezette *Óbuda* állomás „C"-turját. A szocialista cím elnyeréséért folytatott versenyük során a legjobb eredményeket érték el. Már a férfiak által vezetett brigádokat is megelőzték, amikor felbomlott a brigád. *Gál Magdolna* és *Botka Mária* külsős forgalmi szolgálattevő azóta már el is kerültek Óbudáról. Távozásuk körülményei mégis néhány hasznos tanulsággal szolgálnak.

Varga Károly állomásfőnök ez év elején foglalta el helyét Óbudán. Mivel korábban sok baj volt ezen az állomáson, az új főnöknek az volt az egyik legfőbb feladata, hogy rendet csináljon. Ebbeli törekvése mindaddig helyes volt, amíg nem vált a dolgozók önérzetét sértő önkényeskedéssé.

Amikor a történtekről beszélgettünk Varga Károly állomásfőnökkel, megjegyezte: *„Még olyan rendeletet nem hoztak, hogy intézkedésemet meg kell beszélni a beosztottakkal".*

Ebben csak részben van igaza, hisz az egyszemélyi vezetés szocialista elveibe az is beletartozik hogy a vezető meghallgassa beosztottainak véleményét.

A két nődolgozó, amikor kért, vagy javasolt valami fontosat, többször ilyen választ kapott az állomásfőnöktől: *„Menjen haza és aludja ki magát!"* — Van-e olyan vasutas, aki elfogadja ezt a választ?

Így volt ez június elsején is, amikor szabadságra ment az I. váltókezelője. Helyére K. J. forgalmi szolgálattevőt osztotta be az állomásfőnök. Annak ellenére tette ezt, hogy szóltak neki, baj lesz a munkával. Az állomás I. tornya felőli oldalon végzik a tolatásokat, oda gyakorlott váltókezelő kell.

— *Ha az 5-ös vigányra vártuk a kocsit, a 3-asra gurult, ha a 7-esre kértük, az 5-re kaptuk* — mondja erről *Kóbor István* kocsirendező. — *Kapkodás volt az egész munkánk. Állandóan balesettől rettegtünk.*

Visszaesett a „C"-tur teljesítménye. Az egyik éjszaka, amikor K. J. teljesített szolgálatot az I. toronyban, a jelzőállítás elmulasztása miatt 35 percet késett a személyvonat. Reggel *Szikulai István* vonalbiztosnak panaszkodtak erről a „C"-tur dolgozói, s ezt hallotta az állomásfőnök is. Ezután már kénytelen volt leváltani K. J.-t, de félreérthetetlenül sértő módon *Gál Magdolna* és *Botka Mária* tudtára adta, hogy nem ad igazat nekik. Sőt elhatározta Botka Mária leváltását is. — Ezután fordult panasszal a két forgalmista a budapesti igazgatósághoz. (A panasz nyomán történt vizsgálattal nem tudunk egyet érteni.)

A vizsgálat csak a felületen mozgott és mellőzte a tanulságok levonását. Ezt igyekszünk pótolni e sorokkal, amikor megállapítjuk, hogy Varga Károly állomásfőnök nem adott megfelelő segítséget a „C"-tur munkájához, sőt, téves intézkedéséhez való makacs ragaszkodásával hátráltatta azt.

Megjegyezzük továbbá, hogy az emberekkel való törődés egyébként sem megfelelő Óbuda állomáson. Az állomás vágányainak jelentős része elhanyagolt állapotban van, így a kocsirendezők — főleg éjjel — rendkívül balesetveszélyes körülmények között dolgoznak. Mégis megtörtént, hogy vágányhiba miatt kisiklott kocsiért a kocsirendezőket büntette meg az állomásfőnök.

Sok még a baj, a panasz az óbudai állomáson. Nem megfelelő mederben folyt eddig az oly kívánatos „rendcsinálás". Mielőbb változtassanak ezen, akik felelősek az állomás munkájáért.

Lőrincz János

Ingyenes különvonatok a vasút népszerűsítésére

Az angol vasutak londoni igazgatósága június 18-án *West Ruislip és Marylebone* (London) között két különvonatot állított be a vonalon a közelmúltban megnyílt diesel szolgálat népszerűsítésére. A vonatokon 650 ember utazhatott teljesen ingyenesen, mindössze egy 3 pennybe kerülő kis menetrendet kellett bemutatni. A különvonatok reggel indultak és délben visszairányították őket. Az igazgatóságnak ezzel a reklámötlettel az volt a célja, hogy visszacsalogassa az utasokat a vasutakra.

Veszélyes kocsitúlterhelések

Évek óta húzódó probléma, hogy *Záhony* állomáson az *Ózd* és *Diósgyőr* részére átrakott érc- és kokszküldeményeket nem mérlegelik. A mérlegelést forgalmi nehézségekre hivatkozva tagadják meg. A kohászati művek sem *Diósgyőrben*, sem *Ózdon* nem hajlandók átvenni a küldeményeket, mert állandóan hiányok mutatkoznak. Szinte naponta küldik a kimutatásokat Záhony állomásnak, hogy megtehessék a súlyeltérések megszüntetésére a szükséges intézkedéseket.

Jelentős probléma, hogy az Ózd állomás tapasztalatai szerint naponta érkeznek kocsik túlterheléssel Záhonyból. A túlterhelés veszélyes baleset forrása lehet. Persze, nem néhány kilogrammról van szó...

Július első tizenkét napján *Ózdon* mérlegelt 276 kocsinál csak két kocsi esetében egyezett a mért súly a bevallott súllyal. 122 kocsi volt túlterhelve, egytől hetvenkettő mázsáig. A többi kocsiban kevesebb volt a kelleténél. A július 6-án feladott 274 408. számú kocsinál 67 mázsával, a 237 466. számú kocsinál 72 mázsával volt több a terhelés a megengedettnél. Nem kedvezőbb a helyzet a Diósgyör-Vasgyár állomásra érkező kocsiknál sem. Itt július 11-én a 324 737. számú kocsinál például 77 mázsa túlsúly mutatkozott.

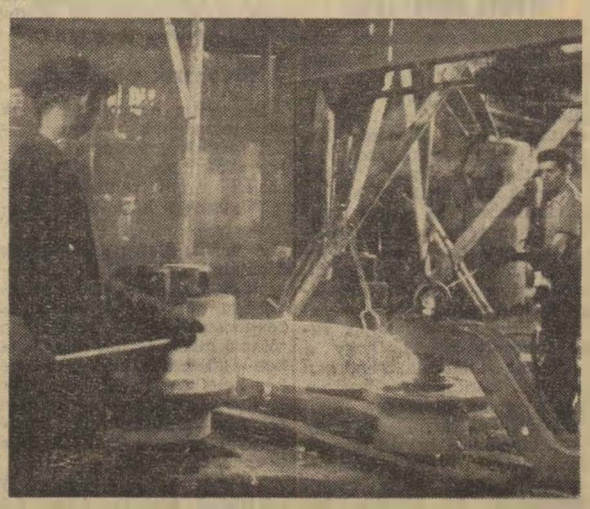
A súlyhatár betartása sürgős intézkedést követel, amíg nem késő!

Bakó János
Miskolc

A LENIN KOHÁSZATI MŰVEKBEN



A megmunkálásra kerülő keréktárcsák berajzolása még a kovácsműhelyben megtörténik. Simkó Géza rajzoló méretet készít



Az abroncshengerlő gépen formálják a vörösen izzó kerékabroncsot



A 15 tonnás gőzkalapács játszi könnyedséggel lyukasztja ki az izzó acélpogácsát

Csak a növekedés nehézségei?

Beszélgetés a Keleti villamosmozdony-szín gondjairól

Az utóbbi másfél év folyamán csaknem felével növekedett a MÁV által üzemben tartott villamosmozdonyok száma. Az idén még újabb 10 *Ward-Leonard* rendszerű villanymozdonyt szállít a vasútnak a magyar ipar. Szükség is van erre a fejlesztésre, hiszen rövidesen befejezést nyer a miskolci fővonal villamosítása is.

Hogyan tükröződik ez a fejlődés a villanymozdonyok üzembentartóinál, a Keleti fűtőház villamosmozdony színében? — erről tájékozódtunk a mozdonyszínben tett látogatásunk alkalmával.

Régmódi épület, tetőszerkezetét oszlopok tartják. Négy vágányon fogadják itt a kezelésre, javításra érkező villanymozdonyokat. Daru csak az egyik vágány fölött van, rövid szakaszon. A vágányokon álló gépek között kevés a hely.

— Műhelyünk ma már nem felel meg a követelményeknek — mondotta *Hevesi Jenő* főmérnök, a mozdonyszín vezetője. — A gépek karbantartásának folyamatosságát nagyon megnehezíti, hogy csak egy vágánynál van daru és egynél szerelőakna. Kerékpár süllyesztőnk nincs. Új gép csak akkor kerülhet daru alá, ha az előtte állót előbb kivisszük. Ez a tologatás sok időveszteséget okoz.

Gyorsabb szakemberképzést

— *Milyen megoldás várható?* — kérdeztük.

— Csak ideiglenes. A gőzmozdony fűtőház területén még az idén elkészítenek egy 30 méteres hosszúságú szerelőcsatornát. Ott is javíthatunk majd BOCO-kat és WL-mozdonyokat.

Ez a megoldás újabb problémákat vet fel. Hol tárolják a tartalék alkatrészeket? — A fűtőház és a mozdonyszín között egy kilométer a távolság. A dolgozók egy részét ott kell foglalkoztatni. A munka felügyeletéről is gondoskodniuk kell.

— *Hogyan válnak be az új mozdonyok, a Ward-Leonard gépek?*

— Üzemi tulajdonságaik nagyon jók. Alkatrészeik tartóssága és kezelhetőségük szempontjából még sok a kívánni való — hangzott a főmérnök válasza. — Automatikus berendezéseik javításához elektroműszerészeket kellene felvennünk, de ilyen szakembereket nem kapunk.

Miért nem? Azért, mert a béralapból nem futja magasabb órabérek kifizetésére. Még szerencse, hogy az egyéves garancia lejártáig itt dolgoznak a *Klement Gottwald Villamossági Gyár* szerelői is. De mi lesz azután? — Erre is gondoltak. Tanfolyamon oktatják a szerelőket és a mozdonyok személyzetét. A szerelők tanítása azonban nehéz, mert számukra nem kötelező az oktatás. Pedig az új villanymozdonyok hibáinak kijavítását már a személyzet nem tudja elvégezni. Már a legcsekélyebb hiba megállapítása is körülményes és műszerek nélkül szinte lehetetlen.

Nagyobb lehetőséget kell adni a mai lakatosok és szerelők elektrotechnikai képzésére. Külföldön is az az irányzat, hogy a modern villanymozdonyok személyzete csak utazik gépével. Biztosíték kiégést meghaladó hibákat már a szerelők javítják. A hangsúly a megelőző karbantartáson van, mert így elkerülhető, hogy „fekve" maradion a mozdony.

Nehéz lépést tartani

Különös gonddal kezelik a villamosmozdony-színben a *Ward-Leonard* mozdonyokat. Erről beszélt Balogh H. János brigádvezető is.

— A Kandók elmennek egy hónapig is, anélkül, hogy hozzájuk kellene nyúlni, de a „Leókat" állandóan dédelgetni kell...

A dédelgetés azt jelenti, hogy hetenként átnézik, megtisztogatják a Ward-Leonard mozdonyokat, mert a kényes műszerekben a legcsekélyebb szennyeződés is zavarokat okoz.

Nemrég készült el a villamosmozdony-szín új öltözője és fürdője. Ez jó, bár máris szűknek bizonyul.

Összegezve a tapasztaltakat megállapíthatjuk, hogy a villamsomozdony-szín nincs felkészülve a megnövekedett feladatok ellátására. Az újabb mozdonyok érkezésével a karbantartási és javítási feladatok is növekedni fognak, s kisebb hibák esetén nem küldhetik őket az *Északi Járműjavítóba*. Többszáz millió forintot költünk villamosmozdonyok beszerzésére. Ám mindez kétes értékűvé válhat, ha nem gondoskodunk a karbantartó üzemegység erőteljesebb fejlesztéséről.

(Lőrincz)

Munkavédelmi őrjárat

Hogyan foglalkoznak Miskolcon a munkásvédelemmel?

Központi vezetőségünk munkásvédelemre és a munkavédelmi őrségek megalakítására vonatkozó határozatának végrehajtását ellenőriztem a *Miskolc tiszai* és a *rendezőpályaudvaron*. Tapasztalataimat az alábbiakban foglalhatom össze.

Miskolc rendezőpályaudvaron a központi vezetőség határozata értelmében jól megszervezték a munkavédelmi őrséget, s az eredményesen működik. A munkavédelmi őrök a kiadott könyvecskébe jegyzik fel tapasztalataikat.

Az egyik könyvben például ezt olvashatjuk: *„1962. július 6-án 14.15 órakor Gy. Tóth János sarus a vágányok között fekve napozott..."* Egy másik könyv bejegyzései arról számolnak be, hogy a 12. vágányon a sinen ült *Z. Farkas János, Balajti Imre, Sárafi Imre*. Más alkalommal *Zagyi Jánost* és *Sárafi Imrét* találta sinen ülve a munkásvédelmi őr. Figyelmeztette őket a munkavédelmi szabályok betartására, tekintve, hogy a sín ülésre tilos és veszélyes. Sárafi az ismételt fegyelmezetlenség miatt nyomatékos figyelmeztetést kapott fegyelmi eljárás kilátásba helyezésével.

A rendező pályaudvar főnökének 79. számú parancskönyvi rendelete kizárólag a munkásvédelmi előírásokkal foglalkozott. Ezt valamennyi dolgozó elolvasta és aláírta. Az óvórendszabályok megszegésének káros következményeit ismertető utasítás néhány helytelen gyakorlatot is ismertet. *Sári Benjamin* kocsirendező például például gyorsanmozgó járműről ugrott le. *Németh István* kocsirendező a sínre ülve pihent, *Tóth János* sarus testi épségét veszélyeztetve dolgozott.

Jól foglalkozik a munkásvédelemmel a rendezőpályaudvar műhelybizottságának munkavédelmi felügyelője, *Kiss János* elvtárs. A munkásvédelmi őrségnek náluk 22 tagja van.

A rendezői sarusok panaszkodtak amiatt, hogy még mindig nem szerelték fel a kért hangosbemondót. A vezetőség figyelmét felhívtam erre a hiányosságra.

Miskolc tiszai pályaudvaron folyamatban van a munkásvédelmi őrség szervezése. Eddig 42 őrt választottak a rakodási részlegeknél, a vonatkísérőknél és a személyvonati szakaszoknál.

A vonatkísérők műhelybizottságánál tartott munkavédelmi értekezleten kifogásolták, hogy a vezetőség még nem szervezte meg a középvezetők munkavédelmi patronálását, amelynek célja a munkavédelmi oktatás és ellenőrzés színvonalának fejlesztése.

Kovács Károly

A szocialista brigádok lendületével

RIPORT A MAKÓI ÁLLOMÁSRÓL

Nemcsak a hagymáról híres *Makó*. A szegedi igazgatóság területén az állomás neve is jó márka. Nem a véletlen műve, de az itt dolgozó vasutasok jó munkáját dicséri, hogy élüzem-jelvény ragyog az állomás bejárata felett.

— *A tavalyi második félév eredményei alapján először nyerte el állomásunk az élüzem kitüntetést* — mondotta *Major József* állomásfőnök. — *Most minden erőnkkel e kitüntetés megtartására törekszünk.*

Mielőtt erre kitérnénk, előre bocsátjuk, hogy Makó II. csoportba sorolt vonatindító állomás. A zöldségidény kezdetétől naponta indítják innen a 8552 és a 7754 számú gyorsteher-vonatokat. Ugyancsak naponta indul *Makóról* a 8460. számú vegyes tolatós tehervonat, amely *Szegedre* szállítja a vidék termányeit. Az állomás kocsirendező csapata *Ujszeged* és *Mezőhegyes* irányába indítandó elegy rendezését végzi.

— *Első félévi eredményeinkkel nem dicsekedhetünk, de nem rajtunk múlott* — kaptuk a tájékoztatást a forgalmi irodában.

Azt is elmondották, hogy miért. A kocsikihasználás az első negyedévben 103,7 százalék volt, a másodikban csak 93,9. A *MEZÖKER* ugyanis *Makón* tárolt a télen több mint száz vagonra való üres ládát. Ezeket a tavasz folyamán szállították ki a felvásárlóhelyekre. Üres ládából pedig a legjobb akarattal sem fért több három tonnánál egy kocsiba. A kocsitartózkodás tényezőjének romlását a kocsiintézőség rendelkezése alapján történt kocsitárolás okozta. Remélik, hogy az igazgatóság az állomás munkájának értékelésekor figyelembe veszi majd ezeket az objektív nehézségeket.

Nemes versenyben

Az állomás mindhárom turja szocialista brigádba szervezve dolgozik. Tavaly novemberben nyerték el a kitüntető címet. A legjobb munkát *Vajda Ferenc* forgalmi szolgálattevő szocialista brigádja végzi. Tagjai nemcsak a munkában, hanem a tanulásban is elsők. Valamennyien részt vettek a politikai oktatásban és a különböző rendezvényeken. Segítik egymást a magánélet problémáinak megoldásában is. A többi brigádok munkáját azzal mozdítják elő, hogy a szolgálat átadását gondosan végzik, mindig rendezetten adják át az állomást.

Szólni kell arról is, hogy — a szocialista brigád mozgalom hatására — jól megbarátkoztak a tanulással a makói vasutasok. Az állomás két dolgozója, Rózsavölgyi Károly és Bányai János, az idén érettségizett. A dolgozók általános iskolájának VIII. osztályát Lányi József kocsirendező, Kerekes János váltóőr, Tóth Lajos áruértesítő és Lengyel István végezte el. Valamennyien 35—40 év körüli férfiak. Az őszre már újabb négy dolgozó jelentkezett a dolgozók általános iskolájába.

Kapcsolat a szállító felekkel

— *Készülünk már a termények betakarításakor várható nagyobb forgalomra* — mondják a makói vasutasok. — *Reméljük, az idén a hagymatermés is jobb lesz...*

Szoros kapcsolatuk van a város három legnagyobb termelőszövetkezetével: a *Lenin*, a *Kossuth* és az *Úttörő* tsz-szel. A Lenin Termelőszövetkezetet az állomás dolgozói patronálják. Jó kapcsolatot tartanak a többi szállító felekkel is. Irányvonatokat is megrak a *Marosi Homokkitermelő Vállalat*, ami elősegíti az állomás kocsikihasználási tervének teljesítését. A *Mezőgazdasági Gépgyár* több száz vagon igénybevételével a napokban fejezte be a kazalrakó és szalmagyűjtő gépek elküldését. A konzervgyár az őszi forgalomban jelentkezik majd nagyobb szállítási igénnyel.

Makó állomás dolgozóinak fegyelmezett munkájára vall, hogy sem tavaly, sem az idei első félévben nem volt balesetük. De ahhoz, hogy megőrizhessék az állomás bejáratát díszítő élüzem-jelvényt, az is szükséges, hogy szervezettebbé, eredményesebbé tegyék munkájukat. Érjenek el szebb eredményeket a VIII. pártkongresszus tiszteletére indított versenyben.

L. J.



Mezőkövesd állomáson április végén kötötték be az új tológombos berendezést. Ezzel minden irányban, minden vágányra lehet bejáratot adni. A képen Botka Béla főintéző, tartalékos forgalmi szolgálattevő munka közben

Miért ez a közömbösség?

Hogyan lehetne kihasználni a két jegynyomó automatát?

A MÁV négy évvel ezelőtt két jegynyomó automatát vásárolt a *Német Szövetségi Köztársaságban*. A gépeket a *Keleti pályaudvar* jegypénztáraiban állították munkába. Akkor sokan úgy gondolták, hogy a vasút hozzálátott a jegyeladás automatizálásához. Érthető, hiszen a jegynyomó gép

pillanatok alatt kiszolgál egy-egy utast és a szolgálat befejeztével mentesíti a jegypénztárost a hosszadalmas zárlatkészítés alól.

Azóta újabb jegynyomó automatát nem szereztek be. Sőt a meglevő két géppel is keveset törődtek. Ha a gépek meghibásodnak, hónapokig állnak kihasználatlanul, mert nincs olyan ember, aki értene a javításukhoz.

— Két évig semmi baj nem volt a gépekkel — mondotta *Fábián Géza*, a Keleti pályaudvar pénztárfőnöke. — De amint a kartonsalaktól, portól, piszoktól eldugultak — megállt a tudomány. Nem akadt olyan ember, aki vállalkozott volna a tisztításukra. A gyártó cég küldött egy műszerészt, aki a tisztítás mellett a generáljavítást is elvégezte.

A karbantartott gépek újabb egy évig voltak üzemben. De ahogy megteltek kartonsalakkal, megint leálltak. Mivel a gyártól nem kérhettek műszerészt, a pénztárfőnök és *Mezei János*, a MÁV Jegynyomda fiatal műszerésze látott munkához. Műszaki leírás hiányában nehezen boldogultak. Fáradozásuk mégis sikerrel járt. Azóta ők végzik a karbantartást. Mezei már a kisebb műszaki akadályokat is el tudja hárítani. Ha azonban komplikáltabb hiba adódik, az automaták hónapokig nem működnek.

— Hogyan lehetne jobban kihasználni a két jegynyomó automatát? — tettük fel a kérdést a pénztárfőnöknek.

— Egyszerű a dolog — hangzott a válasz. — Ezek a gépek a nyugati országokban, ahol már automatizálták a jegyeladást, 40—50 évig üzemelnek. Persze ennek az a feltétele, hogy hozzáértő műszerészek kezeljék. Nálunk is

feltétlenül szükség lenne legalább 2—3 műszerészt kiképezni karbantartásukra, javításukra.

Ezenkívül elengedhetetlenül szükséges, hogy a vasút jobb minőségi kartonokat szerezzen be. Az üres kéregkarton anyagra porzik, hogy a gépeket tíz naponként tisztítani kell. *(Jelenleg mind a két gép üzemel.)*

Érdemes lenne megszívlelni ezeket a tanácsokat. Annál is inkább, mivel nem lehet közömbös, hogy a drágán beszerzett gépeket hogyan használják ki.

(visl)

Meddig halogatják a kazánjavítást?

— Ezt kérdezik a vasutas munkásszálló lakói a berentei szénpályaudvaron. Amikor felépítették a szállót, mindenki örült, hogy vasutasaink kényelmes otthonban pihenhetik ki a munka fáradalmait. Örültünk annak is, hogy gondoskodtak központi fűtésről, hideg-meleg vízről, amelyet minden dolgozó igénybe vett szolgálat után.

Annál nagyobb a bosszúságuk most, hogy hónapok óta nincs meleg víz a szállóban, sőt, gyakran hideg vízért is az őrhelyekre kell menni. Négy hónapja megrepedt a szálló kazánja. Javításáról senki sem intézkedik.

Behán Rózsa

Baleseti vándorkiállítás nyílt Budapesten

A KPM Vasúti Főosztályán *Rödönyi Károly* vezérigazgatóhelyettes július 21-én nyitotta meg a vasúti balesetekről összeállított vándorkiállítást. A 21 darab színes, nagyméretű tabló vasúti baleseteket és azok okait mutatja be szemléltető módon.

Növekszik a kárösszeg

Bizonyítja a kiállítás, hogy népgazdaságunk szempontjából rendkívül fontos a balesetek elkerülése. A vasúti balesetek ugyanis rendszerint jelentős anyagi károkat is okoznak.

A vasút, illetve a vasutasok hibájából bekövetkezett balesetek következtében járművekben, pályában és egyéb berendezésekben 1960-ban több mint 5 millió forint, míg 1961-ben csaknem 8 millió forint kár keletkezett. A balesetek számának csökkenése ellenére tehát a társadalmi tulajdonban okozott kár összege emelkedést mutat.

Az 1961. évi kárstatisztikai adatokból kitűnik, hogy 5,5 millió forinttal többet fizetett ki a MÁV kártérítésre, mint 1960-ban. A kárkifizetések kedvezőtlen alakulását jórészt annak terhére kell írni, hogy a vasutas dolgozók egy része nem tartja be a forgalmi utasítások vonatkozó rendelkezéseit a tolatások, vonatösszeállítások, és gurítások alkalmával.

Rendkívüli árukár következett be például 1960. április 7-én Nyíregyháza állomáson, ahol az egyik kényes áruval megrakott kocsit a tilalom ellenére gurítódombra vitték, és 10 km-es sebességgel álló kocsisornak ütköztették. Ezért több, mint 3 millió forint kártérítést fizetett a MÁV.

Az egyén is kárát vallja

A balesetek vasutasainknak és családtagjainknak is rengeteg fájdalmat, kárt okoznak. A sérülések miatt jelentős munkakiesés is bekövetkezik. 1961-ben például forgalmi balesetek következtében 70 ezer munkanap veszett kárba. Ennek értéke meghaladja a 3,4 millió forintot. Ezen az összegen egy 300 személyes öltözőmosdó épületet lehetett volna építeni.

Érdemes megemlíteni, hogy 1961-ben 712 dolgozót büntettek meg az utasítások be nem tartása miatt, és 3117 vasutast köteleztek összesen 315 400 forint kártérítés megfizetésére. A forgalmi balesetek túlnyomó részénél a bíróságok büntetéseket is kiszabnak a balesetet okozókkal szemben. A csór-nádasladányi baleset miatt például a székesfehérvári megyei bíróság a balesetet okozókkal szemben 1 évtől 3 évig terjedő börtönbüntetéseket, különböző mértékű kártérítéseket szabott ki, és az egyik mozdonyvezetőt eltiltotta foglalkozásától.

Élő emlékeztető ez a kiállítás. Rámutat a vasút társadalmunkban elfoglalt szerepére, jelentőségére és hangsúlyozza a vasutasok felelősségét a balesetmentes forgalomért. Jól érzékelteti, milyen súlyos következményekkel járhat a legkisebb felületesség is.

A vándorkiállítást bemutatják az igazgatóságok székhelyein, valamint a vasúti csomópontokon és a nagyobb állomásokon is.

Csaknem minden második nap hangverseny

Látogatás a MÁV szimfonikusoknál

A vasutas kulturális szervek között az egyik legjelentősebb helyet tölti be a *MÁV Szimfonikusok Zenekari Főnöksége*. A zenekar, amely megalakulása óta országos hírnévre tett szert, a vasutas szakszervezet központi fúvós zenekarából fejlődött fel a mai színvonalára.

Az első szabad május elsején szerepelt először a nagy nyilvánosság előtt, s túlnyomórészt vasutasokból állott. Időközben a zenekarból kiváló tagokat hivatásos zenészekkel pótolták, s az átalakult zenekar véglegesen átállt a szimfonikus vonalra. A gyors fejlődésre jellemző, hogy 1948-ban első nyilvános hangversenyét megtarthatta a zeneakadémia.

A főnökség létszáma 80 fő. Ebből 73 a muzsikus. Vezető karnagyok: *Lukács Miklós* és *Pécsi István*. A létszám hovatovább kevés lesz a zenekar hónapról hónapra növekvő feladatainak ellátására. Létszám-kiegészítésre azonban egyelőre nincs kilátás. A zenekar munkájának mennyiségét és tartalmát illetően egyaránt tekintélyes utat tett meg a tömegek zenei nevelése, művelése, fejlesztése érdekében.

Zenei misszió

Erről az eredményekben, sikerekben bővelkedő munkáról az alábbi összefoglaló tájékoztatást adták szerkesztőségünknek a főnökségen:

— Szerénytelenség nélkül mondhatjuk, hogy ma már annyi a munkánk, hogy alig győzzük, s úgy látszik egyre több lesz. Különösen sok feladattal lát el bennünket a *Filharmóniai Vállalat*, amelyvel szorosan együttműködünk. Egy-egy vidéki városban évenként 2—3 hangversenyt adunk, a harmadik évben már rendszerint bérletes közönségnek. Ez számunkra általában hathetenként ismétlődő munkát jelent.

Havonta 2—3 hangversenyt adunk az ifjúságnak a Zeneakadémián, amelyeken összekötő, magyarázó szövegekkel igyekszünk mélyíteni a fiatalok zenei ismereteit. Akárcsak a vidéki, ez a tevékenységünk is állandóan szélesedik. Először a középiskolásoknak nyújtott hangversenyekkel kezdtük. Most már az egyetemistáknak, de az általános iskolásoknak és az ipari tanulóknak is rendezünk hangversenyeket, amelyek olyan lelkes fogadtatásra találnak, hogy nem egyet meg kell ismételnünk.

Ezeken kívül itt vannak a szokásos kéthetenkénti bérleti hangversenyeink a fővárosban. Amióta az *Állami Hangversenyzenekar* egyre többet szerepel külföldön, hangversenyeinek egy részét is mi vettük át. Emellett átlag hathetenként, de nemegyszer havonta fellépünk a rádióban, s néha a televízióban is. Havonta tehát 12—14 hangversenyt adunk.

127 hangverseny

Különösen büszkék vagyunk a vidéken teljesített kultúrmunkánkra. Az elmúlt évadban 127 hangversenyt adtunk. Ebből 65-öt Pesten, 62-t vidéken. *(Ebbe nem számítottuk bele a vasutas üzemi hangversenyeket.)* Ha a követelmények ilyen ütemben fokozódnak, akkor az elkövetkező szezonra kb. 138 hangversenyt kell vállalnunk.

Vidéki misszlónk állandó fejlődését mutatja, hogy 1958-ban 72 budapesti hangverseny mellett még csak 33, 1959-ben 87 budapesti mellett 39 volt a vidéki fellépések száma. 1960-ban a fővárosban 73, vidéken 45, 1961-ben már 68 volt a vidéki és 65 a pesti fellépés.

De az igazi változás nem itt van a vidéki fejlődésben. Pár évvel ezelőtt vidéken inkább csak operett-esteket, esetleg népszerű opera-esteket és balettzenét igényeltek. Az idén már az egyik dunántúli városban, ahova nem is olyan régóta járunk *Brahms*-hangversenyt adtunk, és *Liszt* Esz-dur zongora hangversenyét játszottuk. Egy másik városban oratórium és Bartók-estet tartottunk. Már 8—10 olyan vidéki város van, ahol bérleti hangversenyen lépünk fel.

Persze, a zenekar kapacitása is véges. Érthető, hogy gondot okoznak ma már a főnökségnek a próbák is, amelyekre igen kevés idő áll rendelkezésre.

Már összeállítottuk az 1962/63-as évad bérleti hangversenyeinek műsorát. *(A részletes műsort a következő számunkban közöljük A szerk.)* Ebben arra törekedtünk, hogy a legszélesebb érdeklődést kielégítsük, ugyanakkor a tőlünk joggal elvárható színvonalat is megtartsuk. Hangversenyeinken vendégkarmesterek is szerepelni fognak. Több jeles hazai és külföldi művész közreműködését is biztosítjuk.

Megragadjuk az alkalmat, és ezúton is felhívjuk a bérlettulajdonosokat, hogy amennyiben bérletüket a következő évadra is meg akarják tartani, a régit sürgősen adják le a Zenekari Főnökségen (Bp. VIII., Múzeum utca 11.) Új bérletek az 1962/63-as évadra ugyanott válthatók szeptember 17-től 22-ig.

K. L.



Mióta a villamosmozdonyok Füzesabonyig járnak, megnőtt a forgalmi szolgálattevők munkája. Farkas István főtiszt is nagy gondban van, hogy melyik vágányra fogadja a bejárásra engedélyt kért vonatokat. A probléma hamar megoldódik. Farkas Istvánt nem olyan fából faragták, hogy ne tudná elhárítani az akadályokat. Nem véletlenül kapott május elsején kiváló vasutas jelvényt

(Hemző Károly felv.)

KÖSZÖNJÜK A SZAKSZERVEZET GONDOSKODÁSÁT

Vasutas veteránok üdülnek Balatonfenyvesen

Balatonfenyvesen, a Kölcsey utca 18. szám alatt van szakszervezetünk üdülője. Dél felé járt az idő, amikor beléptem a szépen gondozott kis üdülő vaskapuján. Ezen a napon igazi nyárias idő volt. A delelőn tanyázó nap bőkezűen ontotta sugarait. Árnyékban 30 fok fölé szökött a hőmérő higanyszála. Nem csoda, hogy az udvaron egy árva lelket sem láttam. Már-már azt hittem, potyára jöttem, senkit sem találok az üdülőben, Forgács gróf egykori rezidenciájában. *Buzgó Jánosné* gondnok azonban csakhamar megnyugtatott.

— *Szerencséje van az elvtársnak, ma a vendégek mind itthon tartózkodnak* — mondotta és már kalauzolt is az épületbe. — *Ilyen melegben nem volt kedvük a kiránduláshoz. Az előző napokban ugyanis majdnem mindennap szerepelt a programban kirándulás. Legutóbb például Hévizen voltak. Tudja, ebben a korban már nem „izlik" a Balaton vize.*

— *Hány vendégük van Buzgó néni?* — kérdezem.

— *Nyolcan vannak, de úgy élnek itt, mint egy család. Együtt járnak mindenhova. Alkonyatkor pedig kiülnek a szomorúfűz alá és ott tereferélnek.*

A társalgón keresztül jutunk be az épületbe. Először a földszint 2-es számú szobába kopogtatunk be. Buzgó néni visszasiet lakásába, én pedig beléptem a kellemes, hűvös szobába. Két veterán, a 83 éves *Vándori Kálmán* és a 67 éves *Berta Sándor* pihent ott. A többi szobákban is nyugdíjasok vannak. Valamennyien olyan emberek, akik nyugállományba vonulásuk után is hűséges katonái, társadalmi munkásai maradtak a szakszervezetnek. Szakszervezetünk elnöksége most azzal viszonozza fáradságos munkájukat, hogy lehetővé tette számukra a gondtalan pihenést. Egy-egy kéthetes turnusban nyolcan pihenhetnek az üdülőben. A költségeket a szakszervezet fedezi.

— *Hogy telnek napjaik, Vándori bácsi?* — érdeklődtem az Istvántelki Főműhely egykori szervezett munkásától. Vándori bácsi 1900 óta szervezett munkás.

— *Jól érezzük magunkat. Nagyon meg vagyunk elégedve mindennel* — hangzott az elismerő válasz. — *Én például otthon nem nagyon tudtam aludni. Mióta itt vagyunk, nyugodtan átalszom az éjszakát. Sőt néha napközben is alszom.*

— *Nekünk már csendre, nyugalomra van szükségünk. Mi nem szórakozásra, hanem pihenésre vágyunk* — vette át a szót Berta Sándor. — *Esténként elbeszélgetünk a régmúlt időkről, bérmozgalmakról, sztrájkról, tréfálkozunk, anekdótákat mesélünk.*

Miközben beszélgetünk, egyenként előkerülnek a többiek is, *Soós Józsefné*, a dunaföldvári vasutas nyugdíjas csoport vezetője, *Aradi Sándor* és felesége. Alig győzöm hallgatni a sok hálálkodást, s köszönő szavakat.

— *Szavakban ki sem tudom fejezni, milyen jó érzés számunkra, hogy szakszervezetünk jóvoltából két hetet tölthetünk a Balaton partján* — hálálkodik *Aradi Sándor*.

Fél kettőig beszélgettünk, utána a kis kollektíva felkerekedett és együtt indultak el a Vigadó-étterembe ebédelni. Az ő részükre 2 órakor kezdődik az ebédidő s ők ott sem akarják a rendet megbontani...

(visi)

Októberben kezdődnek a szakszervezeti politikai iskolák

A dolgozók nevelése, ezen belül a politikai nevelés, mindig fontos feladata volt a szakszervezeti mozgalomnak. A rendszeresen folytatott politikai propaganda, a marxizmus—leninizmus terjesztése azonban tevékenységünkben még ma sincs olyan fokon, hogy biztosítsa a tagság széles alapokon nyugvó politikai képzését.

Ezt kívánjuk pótolni azzal, hogy a SZOT elnökségének határozata értelmében

az 1962—63. oktatási évtől kezdődően rendszeresítjük a szakszervezeti tagság alapfokú politikai képzését,

az úgynevezett szakszervezeti politikai iskolákon. Az iskolák szervezését az teszi szükségessé, hogy a pártoktatás a párttagokon kívül a szervezett dolgozóknak csak kis részére terjed ki. A szakszervezeti tagok tekintélyes része semminemű marxista—leninista oktatásban nem részesül. A szocialista tudat kialakítása, a kommunista világnézet elterjesztése — mint legfontosabb társadalmi feladat — szükségessé teszi, hogy a szakszervezeti mozgalomban is bevezessük a tagság rendszeres politikai oktatását.

Az iskolák hatásának elsősorban a következőkben kell érvényesülnie:

1. Elősegíteni a marxista tudat és világnézet térhódítását, az emberek gondolkodásának szocialista irányba való fejlesztését, a szocialista erkölcs és ezen belül a munkamorál kialakítását.

2. A párt politikájának ideológiai alapjainak és lényegének fokozatos megértetése. A résztvevőket ezzel is aktív politikai tevékenységre, jobb eredményekre serkenteni, erősíteni a szocializmus építése iránti felelősségérzetet.

3. Megismertetni a hallgatókkal a szakszervezet múltját, jelenét, céljait, a társadalomban elfoglalt szerepét.

A politikai iskolákba elsősorban azokat a szervezett dolgozókat vonják be, akik marxista—leninista képzésében eddig nem vettek részt, de kezdő színvonalon szívesen ismerkednének a marxizmussal.

Egy-egy politikai iskola 15—25 hallgatóból áll. Részükre havonta egy foglalkozást tartanak. A foglalkozáson a könnyen érthető, lehetőleg szemléltetett előadást beszélgetés követi. Az iskola eredményes elvégzését a szakszervezeti bizottság a tagsági könyvbe bejegyzi.

A hallgatók kiválasztását a szakszervezeti bizottságok a bizalmiak bevonásával végzik. Itt is nyomatékosan felhívjuk a figyelmet a propagandisták helyes megválasztására.

Csak ott szervezzenek iskolákat, ahol megfelelő propagandista áll rendelkezésre, s emellett a technikai feltételek is biztosítottak.

Az előadásokat a SZOT és a szakszervezeti központ készíti el. Ugyanezek a szervek gondoskodnak a propagandisták kiképzéséről is.

REGECS KÉT NAPJA

Regecs ült az asztalnál. Bal kezével feltámasztotta az állát, s jobbjával tarkóját simogatta, mintha masszírozná. Fénytelen szemekkel nézett ki az ablakon. A tolató mozdony kocsikat rángatott. Régen nyírt parókája, mint mókusszőr-ecsetek simultak fülcimpái fölé. Fásultan figyelte a tolatókat... Majd abbahagyta tarkójának dörzsölését és zsebébe nyult. Olyan mozdulattal, mint amikor mélybe ereszkedik az ember. Egy húsz és egy tíz fillérest kotort elő. Egy ideig hosszan, csodálkozóan nézte a vagyonát és hitetlenkedően olvasta a fillér szót... Ma még nem reggelizett. Torkában érezte egy elképzelt cigaretta zamatát. Két Kossuth kikerül belőle. Tizenhárom nap telt el a fizetéstől. Akkor úgy határozott, hogy vesz egy pár durábert bakancsot. A csatakos éjszakai szolgálatoktól hidegelősen megborzongott. S amikor már nem volt meg a bakancs ára, cipőt akart venni. Tegnap kérdezte tőle Jászai:

— Jenő, mi lesz a bakanccsal? — Mit felelhetett? Most nem vesz sem bakancsot, sem cipőt, de a glasszéit megtalpaltatja. Ezen egy pillanatra eltöprengett...

Egy legyet vett észre az asztalon. Apró morzsán járt körbe, mint egy szélütött. Teljes figyelmével nézte a legyet, majd óvatosan előhúzott zsebéből egy gumit. Amolyan beröntes gumit. Szemeit összehúzva mint a vadászok, s megcélozta. Csett!... A késő-őszi légy elnyúlt, mintha ravatalon lenne. Regecs finom mozdulattal vette fel az ételmaradékot és rágni kezdte.

Egy álmosképű fékező lépett be a forgalmi iroda ajtaján.

— Van egy cigid számomra — csapott rá, mint a héja.

Az álmosképű, gyűrött kossuthos papírt tartott eléje szótlanul...

— Megengeded még kettőt kiveszek, otthon maradt a pénzem.

— No várj csak, adj már tüzet is... — Rágyújtott, szemei nedvesen csillogtak. Ajkai közül bodrozva gomolygott ki a szürkéskék füst...

A távirász leány asztalától a zsírpapír zörgésének édes muzsikáját hallotta. Éppen telefonált. Szemei szinte kiugrottak a helyükről. Hangja futott a mezőkön át az őrhelyek felé, szapora szóval intézkedett, de szemei már rabjai lettek az ízes falatoknak. Úgy dobta le a telefont.

— Igazán, adj már egy katonát — szólt természetes közvetlenséggel. — No ne őrvezetőt, legalább őrmestert!

Mint a húsdaráló nyelte el a kövér falatot.

— Te, hisz ez kitűnő! Ajkai most már üres járatban mozogtak, mintha rágóizmait tréningeztetné.

— No, adj még egy falásnyit... — mondotta kedveskedően.

— Ez a legényélet... nincs mese fiúkáim! Az igazi, az izgalmas, a feledhetetlen! — Kezeivel cicerói mozdulatokat tett. Könnyednek érezte az életet, a munkát. Ismét intézkedett, teljesen elmerülve a munkába. Az óramutatók egymásután találkoztak. Miközben előbb Csikós, aztán Gacs, végül Kövér étkezését izgulta végig. Kellő időben elhangzó, dicsérő jelzőkkel elhalmozva kenyerezte le őket.

Szolgálat lejártakor vett két Kossuthot. Rágyújtva nem érezte a nappali potyolinók finom aromáját.

Regecs másnap korán ébredt. Kínzó éhség gyötörte. Egy pillanatra mindenről megfeledkezve csak éhségre gondolt. S aztán hirtelen mozdulattal dobta le magáról a takarót. Ott állt a dermesztő szobában egy fehér alsóban... Cigarettacsikk után nézelődött...

— Hihetetlen..., hogy én ilyen ökör vagyok! Hiszen nem tegnap van, hanem ma! Fizetés! Tizennegyedike! Hurrá, legényemberek napja!

Lefutott a fizető pénztárhoz. Nevét odabiggyesztette a lajstrom szélére, s máris áramlott zsebébe a pénz. Az ő megdolgozott jogos bére.

Regecs megnőtt, hatalmasnak, óriásnak érezte magát.

A pénz hatalmának súlyával lépett be az állomási utasellátó étterembe. A nyúlánk, sovány pincért nyomban magához intette.

— Mesterkém a megszokottat!...

— Lángos???

— Eh, ne csináljon ízetlen tréfát...

— De kérem a megszokottat tetszett — védekezett a pincér.

— Majd én emlékeztetem a megszokottra — szólt fölénnyel Regecs —, ha csak ennyire tud emlékezni.

— Bécsiszelet, zsírbansült burgonyával és rizzsel, utána erdélyi szűzérmék, mindegyikből két adag. Savanyúság: káposztás paprika, egy flaska „kéknyelű". Utóétel: túróscsusza és kompót.

A pincér indulna.

— Még nem végeztem! Szólt feddőleg Regecs. — Nyugi, nyugi, őrizze meg a nyugalmát. Maga igyon meg egy hubertuszt az egészségemre, aztán lépjen át ide az IBUSZ-pavilonba. Tíz doboz gyógy Kossuthot, napilapokból egy-egy darabot, 30 deka pralinét. Jegyezze, mert úgyis elfelejti.

— De kérem, én nem küldönc...

— Ne gyerekeskedjen, a rezsijét fizetem. Tehát — hol is tartottunk? Igen: még egy tábla mogyorós csokit. Igyekezzen, igyekezzen öregem!

A pincér meggyűrt ábrázattal indul az IBUSZ felé...

— Ember, az isten szerelmére — kiált utána Regecs —, mit akar? Előbb az ételt, aż ételt, a többi ráér...

Alacsony termetű fiatal ember lép be az étteremben.

— Hé Pedró — kiált a belépő felé. Ülj már ide, vendégem vagy, öreg fiú. Mit parancsolsz?... — kérdi nem titkolt nagyvonalúsággal.

— Amit te Regikém, csak azt, amit te...

— Helyes!

— Fő úr! — Süvít át hangja a termen. — Duplázzon meg mindent... vendégem van!

Límánd (Pedró) lassan leereszkedik az asztalhoz. Csöves nadrágja megfeszül a lábszárán. Hegyes, olaszos cipőjének orra, majdhogy a szomszéd asztal alá nem ér.

Megkezdődik a tálalás. Karjuk roskadásig megrakva; csészék, tányérok, tálkák, kenyérkosár, kanalak, kések, villák, kompótok, savanyúság árad, egyre árad... Két asztalt kell összetenni. Aztán boros flaskók, újságok, cigaretta garmadája, praliné, mogyorós... az asztalt ellepi a fizetésnapi bőség!

— Te, hogy mit álltam ki tegnap — fordult Límándhoz Regecs. — Alig ettem valamit. Pedig, hogy mennyire kínáltak, egyik is... másik is. Nem utasíthattam vissza, igazán sértő lenne — magyarázta meggyőző hévvel. Fiam, nézd ez a legényélet — s az asztalra mutatott — tündöklő mozdulattal. Ha van, akkor van... ha nincs, akkor...

Nem fejezte be. Szája már zsírosan fénylett. Szemeiben megint az a nedves ragyogás csillogott.

S csak ettek, ettek. Eszegették fiatalos mohósággal a bécsiszeletet, a szűzérméket, a kompótot... Mint egy szénbuktatóban tűnt el minden a torkukon. Közben teltek az órák s ők jóllakottan bontattak meg egy-egy újabb flaskát...

— Most igazán veszek egy pár bakancsot — kezdte el Regecs — tudod azt a meggyszínűt... Jól kerestem fiúkám, nagyon jól, egy bakancsot csak megérdemelnek a lábaim?!

Csevegtek, szellemeskedtek, egyre homályosodó értelemmel.

— Fizetni! Motyogta csendesen, mikor már mindketten elteltek.

— 274 forint — mondta be a számla összegét a pincér.

— Mennyi?

— 274 — ismételte.

— Ah, értem, értem. Itt van három kiló, lássa kivel van dolga. A többi borravaló.

— Öregem, hogy mennyire nem egyformák a napok — hajolt Límánd füléhez. — Holnap már nem veszek bakancsot. Nekem csak a 14 és a 28 a számom. A többi ami közte van az khiffli... Éhted? — mondta, mint aknek gombóc van a szájában.

Szabó Béla

Sport

Budapesten kerül sor a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség XII. kongresszusára

A nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) 1946-ban alakult hat ország részvételével. Célja az volt, hogy a sportkapcsolatok útján erősítse a különböző országok vasutasainak barátságát. Az USIC-nak jelenleg 25 tagja van, köztük a Szovjetunió és valamennyi népi demokratikus ország. A sportszövetségnek két állandó szerve van, az elnökség és az állandó technikai bizottság. Az utóbinak mi is tagja vagyunk.

A kongresszust évente rendezi meg az USIC. Ennek napirendjén a sportkapcsolatok alakulása, a tagfelvételek, a költségvetés, a vezető szervek megválasztása és egyéb kérdések szerepelnek.

A XVII. kongresszusra szeptember 5 és 10-e között Budapesten kerül sor. A kongresszusra minden tagállam három sportvezetőt küldhet. Így előreláthatólag mintegy 75 külföldi vendég érkezésére számíthatunk. A kultúrnevelési és sportosztály, szakszervezetünk elnöksége, valamint a SZOT és az MTST segítségével a szükséges előkészületeket már megtette. A tanácskozásokat a Vasúti Főosztály kultúrtermében és a Royal Szálló kistermében tartják.

Augusztus 18-án és 19-én rendezik meg a vasutas atlétikai bajnokságot

A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya augusztus 18-án és 19-én Budapesten, a BVSC Szőnyi úti sporttelepén rendezi meg az országos vasutas férfi és női felnőtt és ifjúsági atlétikai pályabajnokságot. A váltóbajnokságra október 28-án ugyancsak Budapesten kerül sor.

A vasutas atléták összecsapása mindig felszínre hozott néhány tehetséges fiatal versenyzőt. Reméljük, a már ismert versenyzők mellett ezúttal is találkozunk néhány tehetséges fiatallal.

Kétnapos kulturális és sportseregszemlét rendeztek Celldömölkön

A celldömölki Építési Főnökség 10 építésvezetősége részvételével kétnapos kulturális és sport seregszemlét rendeztek a XII. vasutasnap alkalmából. A seregszemle változatos műsora méltán nyerte meg a dolgozók tetszését és vonzott sok érdeklődőt. Az ez évi seregszemle a moszkvai leszerelési és békevilágkongresszus jegyében a celldömölki vasutasok béketalálkozója is volt.

A kulturális program keretében a színjátszók rövid jeleneteket mutattak be. „A sofőr álma" című jelenet a 12-es építésvezetőség előadásában, az „Amnézia" című jelenet a 4-es építésvezetőség II. szakaszának előadásában, valamint az előbbiek által bemutatott „Csak próbaidőre" című jelenetek kapták az első díjakat. A szavalók versenyében Pető Rózsa, a főnökség központjának dolgozója győzött. Smedák Hajnal a második, Nagy László a harmadik helyen végzett. Érdekes volt a tánczenekarok versenye is.

A sportverseny küzdelem sorozatát a labdarúgók nyitották meg. A hét csapat küzdelmében a 4-es építésvezetőség II. szakaszának csapata győzött. Asztaliteniszben ugyancsak ők szerezték meg az első helyet és az asztalitenisz egyéni bajnoka is közülük került ki Bodnár László személyében. A sakkcsapatbajnokságot a 12-es építésvezetőség nyerte, az egyéni versenyben Cseh Ernő győzött. Hatalmas küzdelem folyt a tekepályán is. A 40 dobásos versenyben a 12-es építésvezetőség csapata, egyéniben pedig Svedics Károly győzött. A háztömbkörüli kerékpárversenyt Nagy György, az 5-ös építésvezetőség dolgozója nyerte.

Kovács József
Celldömölk

Vasutasok és határőrök együttműködése

Szob állomáson beszélgettünk *Takács József* határőrszázadossal, a helyi forgalmi ellenőrző pont parancsnokával. Elmondotta, hogy a szobi vasutasok és a határőrség között igen jó, baráti kapcsolat alakult ki. A vasutasok tevékenyen segítik a határőrök munkáját.

— *A szobi vasutasok közül a múltban már többen kaptak „Kiváló határőr" kitüntetést, amelyet határsértők elfogásával, vagy gyanus esetek gyors jelentésével érdemeltek ki. Rövidesen sor kerül újabb vasutasok megjutalmazására* — mondotta.

Említett néhány esetet is a szökésre készülők elfogásáról. Az egyik személyvonat beérkezése után *Farkas Béla* kocsifelíró észrevett egy fiút, aki a kocsik között lopakodott. Kiderült, hogy a fiú 2 ezer forintot lopott és külföldre akart szökni. *Krizsán János* kocsilakatos két fiatalkorút fedezett fel, akik az egyik külföldre induló teherkocsiban bújtak meg. *Podonyi Béla* jegyvizsgáló olyan személyekről tett jelentést a határőrségnek, akik feltűnően érdeklődtek tőle a határ felől. Kihallgatásukkor bevallották, hogy *Csehszlovákián* keresztül akarták elhagyni az országot.

A figyelmes vasutasok ébersége is hozzájárul ahhoz, hogy Szobnál senkisem lépheti át a határt engedély nélkül.

A SZERELVÉNY KÉSZ, VISZONTLÁTÁSRA!



Gregori István Rákosrendező pályaudvar egyik legjobb kocsimestere. Szolgálatát mindig pontosan látja el. A szocialista brigád címért küzdő brigádja 1961 második felében túlteljesítette tervét. Eredményes munkát végeztek az év első felében is. Gregori István szorgalmas munkájával kivívta a szolgálati felsőbbség elismerését. A XII. vasutasnapon a Parlament kupolacsarnokában a „Szocialista Munkáért Érdeméremmel" tüntették ki

(MTI foto, Lajos György felv.)

A szerkesztőség üzeni

Marosán Pál Debrecen, Cseh Zoltán Szolnok, Gőcze Imre Várpalota, Kovács József, Kismihók Róbert Celldömölk, Bakó János, Uglyai Sándor Miskolc, dr. Bánkfalvy Gyula, Cserháti József Szeged, Behán Rózsa Kazincbarcika, Kiss Lajos Alsóőrs, Marsi Lajos Fegyvernek, Leiti Ferenc Pécs, Bódogh Mihály, Ferencz Mihály Dombóvár, Varga László Taksony, Bognár Károly Tapolca: *Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.*

Fekete István Győr: Levelét illetékeshez továbbítottuk.

Kiss Lajos Alsóőrs: A kért rendeletet postára adtuk.

Remekművek az új vasutas operabérlet műsorában

Az országszerte megnyilvánuló zenei érdeklődés hatására, a dolgozók szakszervezetünk kultúrnevelési és sportosztálya megállapodott az Állami Operaház igazgatóságával új vasutas operabérletek kibocsátásáról. A múlt évadban több mint 1500 dolgozó vásárolt operabérletet, s most várható az igények növekedése.

Nem lesz baj a művészi színvonallal az 1962/63-as színházi évad folyamán sem. A műsorban öt bérleti előadás szerepel: Erkel: Hunyadi László, Csajkovszkij: Hattyúk tava (balett), Bizet: Carmen, Puccini: Bohémélet és Verdi: Rigoletto című operája.

Az előadások 1962 szeptemberében és novemberében, valamint 1963 január, március és május havában mindenkor a hónap harmadik vasárnapján délelőtt 11 órai kezdettel kerülnek bemutatásra Budapesten az Erkel Színházban. A bérleti árak 10 százalékkal olcsóbbak a napi pénztári áraknál. A bérletek ára négy részletben postán fizethető be a bérletekhez mellékelt befizetési lapon.

A régi bérlettulajdonosok az Operaház szervezési osztálya által kiküldött bérleti kötelezvénnyel újíthatják meg bérleteiket. Az új jelentkezéseket a szakszervezeti bizottságok gyűjtik össze augusztus elején. A kultúrnevelési és sportosztály tervezi, hogy a tavaly bevált kezdeményezéshez hasonlóan az előadási napok délutánján egy-egy ismeretterjesztő előadással egybekötött városnézés, múzeum- vagy tárlatlátogatás gazdagítja a nap kulturális élményét.

HIREK

Szolgálatteljesítés – fürdőnadrágban

Felhőszakadás volt Miskolcon július 23-án. A sűrű eső a 9348 számú munkásvonat indulása előtt 20 perccel megeredt és több mint 40 percig esett. Veszélyben volt a munkásvonat indulása, mert a vágányok között mindenütt állt a víz. A kocsivizsgálók, akiknek a munkásvonat indítását kellett volna előkészíteniök, hiába várták az eső végét. Kincses József kocsivizsgáló nem sokat tétovázott, hanem fürdőnadrágra vetkőzött és haladéktalanul elvégezte a szerelvény fékpróbáját.

Amikor Kincses József a fékpróba-bárcát vitte a vonatvezetőnek, az utasok csodálkozva nézték a csuromvizes vasutast. Arra a kérdésre, fázik-e, így válaszolt: „az eső kellemes volt, de amikor jég kezdett esni, az nagyon csipkedte a bőrömet".

A diósgyőri munkások forrón kezet szorítottak a lelkes kocsivizsgálóval, aki nem félt az esőtől, amikor arról volt szó, hogy pontosan kell indítani a vonatot.

Uglyai Sándor
Miskolc

— A harmadik negyedévben megkezdi 50 vasúti személykocsi szállítását a MÁV-nak a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár. Ugyancsak a második félévben adják át az úttörővasútnak a hat darab keskenynyomközű 270 lóerős Diesel hidraulikus mozdonyt.

A dolgozók egyharmada vesz részt a szocialista brigádmozgalomban Nagykanizsa állomáson. Jelenleg 38 kollektíva küzd a megtisztelő cím elnyeréséért.

— *Közel 1200 dolgozó kapott törzsgárda jelvényt a XII. vasutasnapon a debreceni járműjavítóban. A törzsgárda tagjai között hetven olyan dolgozót tartanak nyilván, aki már 30 éve dolgozik az üzemben.*

A HIVATALOS LAPBÓL

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

29. számból: Kitüntetések adományozása.

118 407/1962. I/3. A. Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum szervezése.

111 364/1962. I/6. B. Gyűrűcsfakivágási engedélyek megszerzésénél követendő eljárás.

30. számból:

119 483/1962. I/3. B. Egyetemi és főiskolai hallgatók gyakorlati munkájával kapcsolatos kérdések.

116 463/1962. I/3. C. Az ipari tanulók munkavédelmével, baleseti nyilvántartásával és adatszolgáltatásával kapcsolatos feladatok.

— Mintegy 15 százalékkal emelték a vasúti személydíjszabási tarifákat Norvégiában. A teherárufuvarozási díjtételeinek emelkedése is 10—15 százalék közötti mozog.

— Tokaj és Rakamaz között éjjel nappal dolgoznak a meglazult vasúti töltés helyreállításán, megjavításán. A régi támfalat robbantással távolították el s helyébe újat építettek.

— *Nyílt pályán összeütközött egy személy és egy tehervonat az indiai Bihar államban. A szerencsétlenségnek 40 halálos áldozata van.*

— Első féléves tervüket 109,4 százalékra teljesítették a pécsi fűtőház kocsijavító részlegének dolgozói. A VII. pártkongresszus tiszteletére tett vállalásaik maradéktalan teljesítésével csökkentették a kocsik javítási és átfutási idejét.

— A hétéves terv első három évében 25 százalékkal emelték a teherároforgalmat a Kazah Szovjet Szocialista Köztársaság vasútain. Az érc, vas, cement és műtrágya szállítmányok megháromszorozódtak.

— *600 000 tonna terven felüli árut továbbítottak az év első felében a moszkvai fővonal tulai fűtőházának villamos mozdonyvezetői.*

EGY SZEGEDI KÉRÉS

Szeged állomáson a felszabadulás óta nem épültek új szociális létesítmények, csak a régieket újították fel. Jelenleg különösen nehéz helyzetben dolgoznak a külsős raktárnokok, akik egy szűk kis szolgálati helyiségben egy időben hatan teljesítenek szolgálatot. Ez a helyiség kőpadlójával, szabadba nyíló szimpla ajtajával és egy szűk ablakával szomorú látványt nyújt. Mosdó és öltöző nincs, tisztálkodási lehetőség egy szabadban levő vízcsap.

Évek óta szóba kerül ez a probléma a termelési tanácskozásokon, a munkavédelmi előadó már javaslatot készített megoldására, az igazgatósági szakcsoport pedig felvette a beruházási programba. Csakhogy változás nem történt, mert nem volt rá hitel. A jövő esztendőre azonban — amint erről értesültünk, megvan a remény arra, hogy megoldják a külső raktárnokok problémáját.

Arra kérjük az illetékeseket, hogy a tervkészítés közben ne feledkezzenek meg erről.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Telefon: városi: 424—184
Üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII. Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

Vélemények a képzőművészeti kiállításról

— *Kinek a pap, kinek a papné* — mondja jó debreceni tájszólással egy nagy darab férfiember a kiállítást nézők társaság többi tagjának.

— *Ugyan, Balázs! Balázs!* — szól egy fejkendős asszonyság rendreutasítólag. — *Vajon mi nem tetszik neked ezen a képen?* — és mutat rá *Kecskeméti István Vasalónő* című első díjat nyert képére.

Mintha élne

— *Látod, Juli, milyen vagy! Én nem azt mondtam, hogy ez a kép nem jó, vagy nem tetszik, hanem azt, hogy az, aki amott a Portré című képet festette, az aztán tud festeni.*

Ezzel már szaladt is vissza a képhez. Megállt előtte. Hátrált, hunyorgatott. — *Igen...! Beszélhettek nekem.. Szinte mozdul ez a fej. Csupa élet a szem. Mintha élne ez a kalapos ember!*

A többiek — vagy öten, hatan — összekacsintottak, aztán egyenként közeledtek a „*nagy műbíráló*" felé. Az asszony odakiáltott: — *Ugyan nézd már meg, hogy ki festette azt a képet* —, és ő is összenézett a többiekkel. A bácsi közelebb ment a képhez. Drótkeretes pápaszemet vett elő a zsebéből. Felillesztette és odakiáltott:

— *Kecskeméti István.*

— *Na most gyere ide* — mondta derűsen az asszony. — *Olvasd!* — és mutatott a vitás kép alá. Csend lett. A társaság jól mulatott. Az öreg csak ennyit válaszolt: — *Tud ez a Kecskeméti ember is megaszszonyt is pingálni.*

Amott egy német társaság járja körbe-körbe a Nyugati nagy kultúrtermét. *Kecskeméti, Bede, Gomola, Horváth, Csiki, Nagy* képeit, *Kovács* és *Vörös* szobrait dicsérték. A többi között azt írták a vendégkönyvbe, hogy: „*Es spiegelt zuruck die Ungarische Volks Art.*" (Ez visszatükrözi a magyar nép művészetét.)

Se szeri, se száma a néhány nap alatt történt sok-sok bejegyzésnek, melyeket a sok ezer látogató tett — kifejezve megelégedését, tetszését a kiállítással kapcsolatban.

Kecskeméti 54, *Bede* 40, *Tóth* 39, *Horváth* 25 dicsérő bejegyzést kapott a többi között. Sok orosz, bulgár és más nemzetiségű bejegyzés is olvasható

Mozgás van benne

Még egy érdekes vitát lestünk el. Vidám fiatalok voltak a látogatók. Valószínűleg szakmabeliek. *Tóth János* „*Zárfékező*" című képét boncolgatták.

— *Merész ez a kék szín!*

— *De szép és jól kifejezi a téli hajnalt, a hideget, a vasutasmunkát.*

— *Nagy az alak!*

— *Nem számít! Csupa élet a kép, van benne mozgás* — volt a válasz. Végül megegyeztek abban, hogy jól döntött a zsüri, amikor a II. díjjal jutalmazta a képet.

Hosszan időztek *Horváth István „Váratlan hír"* című képénél is. Itt már nem volt vita, egyértelműen dicsérték a képet és a mellette levő — ugyancsak Horváth — csupa élet, színes és nagyon jó érzékkel megfestett „*Bélatelep*" című képet. Nekik és sok más látogatónak is, az volt a véleménye, hogy Horváth díjat érdemelt volna. Egy középkorú fiatalember a művész címét kérte. „*Meg szeretném venni a képet*" — mondta.

Az utánpótlással nincs baj! *Bankovits Ibolya, Pintér Eszter, Sáfár Pál* is ügyesen kezelik az ecsetet.

Talán a legnagyobb elismerést a vasutas művészek egy bihari asszonytól nyerték el, aki ezt jegyezte a könyvbe: „*Köszönöm, hogy érdemesnek találták megörökíteni a dolgos parasztot.*"

— gergely —

Idegenforgalom Értesítő



— *Tessék már megmagyarázni ennek az angolnak, hogy inkább a Déli-pályaudvaron szálljon le, az sokkal szebb.*



— *Pedig csak azt akartam megmondani, hogy aludj nyugodtan, nem foglak vonathoz kiértesíteni az éjjel.*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. AUGUSZTUS 15.



Immár 13 esztendeje, hogy népi demokratikus forradalmunk vívmányainak eredményeként a Parlamentben megszületett népköztársaságunk alkotmánya, amely a szocializmus építését társadalmunk fejlődésének alaptörvényévé tette

(MTI Foto Pálfai Gábor felv.)

A VIII. pártkongresszus tiszteletére

A szegedi igazgatóság pályafenntartási és építési szakszolgálatának dolgozói újabb felajánlást tettek a VIII. pártkongresszus tiszteletére: tovább rövidítik az egyes munkálatok határidejét. *Tiszatenyő, Lökösháza, Murony, Kétpó* és *Csugar* állomásokon a mellékvágányok kiszedését markolóval, illetve kotrógéppel végzik.

A kongresszus tiszteletére történt felajánlások közül a *Murony—Szabadkígyósi tanyák* közötti vonalrész utómunkáit a *Kecskemét—Lakitelek* közötti vonalrész vágánycseréjét és *Lökösháza* állomás vágánycseréjét utómunkák nélkül már befejezték.

A beruházási és felújítási munkák határidőre történő befejezését az első félévben 105%-ra teljesítették. Az önköltségnél is jelentős a megtakarítás.

Határidő előtt

A *kisteleki* pályafenntartási dolgozók a kongresszus tiszteletére tett vállalásukat — *Csengele* és *Balástya* között vágányzár nélkül vonatmentes időben — teljesítették. A *Szeged—Tisza Pályaudvar* XVII-es pályamesteri szakaszának dolgozói *Szeged—Átrakó pft.* raktár építésének határidő előtti befejezését vállalták. A határidőt sikerült megrövidíteniök. Kemény munka folyik *Békéscsaba* állomás vágányainak teljes aljazat cseréjénél, mégis minden jel arra mutat, hogy sikerül teljesíteniök vállalásukat.

•

Miskolc—tiszai pályaudvar dolgozói 1962 első féléves tervüket globálisan teljesítették. A tehervonatok átlagos terhelésénél azonban 3,6, a személyvonatok menetrend szerinti indításánál 1,9%-os a lemaradás, ami az első negyedév gyengébb teljesítményének tudható be.

A második negyedévben már javult a teljesítmény. A tehervonatok menetrend szerinti indításánál 6, az egy szolgálati órára eső vonatkilométer növelésénél pedig 12,5%-kal teljesítették túl az élüzem szintet. A turok közötti versenyben a *Gagarin-tur* lett az első, a szocialista brigádok közül *Zsámba László, Benő Gyula, Szilágyi III. János* és *Istvánkó Károly* brigádjai érték el a legjobb eredményt.

Alkotmánynapi műszak

Pécs állomás dolgozói túlteljesítették első félévi tervüket. Az alkotmány ünnepére a kongresszusi verseny keretében ünnepi műszakot szerveznek. Az állomás szakszervezeti bizottsága kéthetes jutalomüdülésben részesíti azokat a dolgozókat, akik a munkaversenyben a legjobb eredményt érik el.

•

A szakszervezet *Csongrád megyei bizottságának* legutóbbi ülésén úgy határoztak, hogy a termelési bizottság tagjai a kongresszusi verseny sikere érdekében gyakrabban látogatnak el a szolgálati helyekre és segítséget nyújtanak a dolgozóknak a VIII. pártkongresszus tiszteletére tett vállalásaik teljesítéséhez.

A *Székesfehérvári Járműjavító* dolgozói évek óta élüzemszinten teljesítik a tervet, tehát jobban, olcsóbban dolgoznak, mint ahogy azt tervelőirányzatuk meghatározza. A VIII. pártkongresszus tiszteletére az önköltségi terv további 1,6%-os csökkentését vállalták a dolgozók. Ezt a vállalásukat a félév végéig túlteljesítették. Az üzemrészek közötti versenyben a kocsiosztály dolgozói járnak az élen.

Menetrend szerint

Békéscsaba állomás és a pályafenntartási főnökség dolgozói ünnepi műszakot kezdeményeztek az alkotmány tiszteletére. A műszakot azzal a céllal szervezték meg, hogy még jobb eredményeket érjenek el a kongresszus tiszteletére indított munkaversenyben. A pályamesteri szakaszok egymásközötti versenyében a *sarkadi VI-os pályamesteri szakasz* vezet a *vésztői VIII-as pályamesteri szakasz* előtt. Az állomáson a KISZ-brigádok járnak élen a munkaversenyben. *Börcsök János* és brigádja a személyvonatok menetrend szerinti indításánál 100%-os, a tehervonatoknál 96%-os eredményt ért el.

Példamutatóan dolgoznak

A szegedi igazgatóság területén minden szolgálati ág munkájában előtérbe kerül a szocialista brigádok tevékenysége. Ahol törődnek ezzel az új versenymozgalommal ott az eredmény nem marad el. Ismeretes előttünk a makói XVI-os pályamesteri szakaszon dolgozó szocialista brigádok élete és munkája. A korábbi néggyel szemben most öt brigád, 55 fővel végzi a szerződésben vállalt feladatokat. A négy régi brigád már másodszor nyerte el az oklevelet. Az ötödik most harcol érte első ízben.

Tóth Mihály *József Attila* brigádja elsőként egészítette ki a brigádszerződést a VIII. pártkongresszus tiszteletére újabb vállalásokkal. Az ő kezdeményezésükhöz csatlakozott a többi brigád is. Rendszeresen értékelik eredményeiket és ahol a szükség megkívánja intézkednek, hogy a munkát gátló akadályok mielőbb elhárul-janak.

A szerződésben vállalt kötelezettségek között megtalálható a társadalmi munkára tett vállalás is. A *Béke-brigád* tagjai például 160 óra társadalmi munkát vállaltak. A brigádtagoknak a kollektív vállalás mellett egyéni vállalásuk is van.

Sziládi Sándor Szeged

Vasútigazgatóságok versenye

1962. *év* II. negyedévének eredményei alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett teljesítménye a következők szerint alakult:

(Az elérhető legjobb eredmény — a célkitűzések maximális teljesítése esetén — — 100 százalék.)

1. Budapest	*90,15%*
2. Miskolc	*88,64"*
3. Szombathely	*87,12"*
4. Pécs	*85,61"*
5. Debrecen	*79,55"*
6. Szeged	*54,55"*

A budapesti igazgatóság, — mint első helyezett — elnyerte a Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége vörös vándorzászlaját és az ezzel járó 200 000 forint háromszoros összegét, azaz, 600 000 forint pénzjutalmat.

Jobb eredmények, mint az első negyedben

A második helyezett miskolci igazgatóság 150 000 forint, a harmadik helyezett szombathelyi igazgatóság pedig 100 000 forint pénzjutalomban részesült.

Az eredmények, mint ahogy az a fentiekből is kitűnik, lényegesen kedvezőbben alakultak, mint az első negyedévben. A terveket a tehervonatok menetrendszerűségének kivételével, a verseny keretében előírt valamennyi tényezőnél teljesítettük. A tehervonatok menetrendszerűségénél jelentkező elmaradás elsősorban a debreceni igazgatóság 64,89 százalékos kedvezőtlen eredményének következménye. Ha ez utóbbi tényezőnél is teljesítjük a hálózatra előírt 75 százalékos célkitűzést, akkor nemcsak az élenjáró igazgatóságok, hanem még a negyedik helyezett pécsi igazgatóság teljesítménye is elérte, illetve meghaladta volna a 90 százalékot. Ennél a tényezőnél ugyanis a hálózat tervének nem teljesítése esetén — a vasút munkájának összefonódása következtében — a kiérdemelt teljesítményi értéknek csak 50 százaléka illette meg az igazgatóságokat.

A teherkocsik átlagos kihasználásánál a tervet 100,17 százalékra teljesítettük. Ez az eredmény jónak értékelhető, bár a 101 százalékos célkitűzést hálózati szinten nem sikerült teljes egészében elérni. Hasonló a helyzet a mozdonyok gazdaságos felhasználásánál, ahol a 103,47 százalékos hálózati eredmény a bázissal azonos értékű tervet jóval meghaladja, de kisebb mérvben elmarad a 104 százalékos célkitűzéstől.

Segítsük a dolgozók kezdeményezését

Az ötödik helyezett debreceni igazgatóság mindenek előtt a tehervonatok menetrendszerűségénél jelentkező elmaradásnak megszüntetésére törekedjen, mert a többi tényezőnél elért eredményei részben meghaladták, részben megközelítették a maximális célkitűzéseket. A szegedi igazgatóságnak a többi igazgatósághoz viszonyított kedvezőtlen összteljesítménye annak következménye, hogy a tehervonatok átlagos terhelésére vonatkozó tervüket mindössze 95,45 százalékra teljesítették, amellett az egy mozdonyra eső 100 etkm teljesítményük is lehetett volna jobb az elértnél és ezen felül az egyedüliek voltak, ahol az áruszállítás egységköltsége a bázishoz mérten emelekedett. Ennek a három tényezőnek nem kielégítő alakulása egymagában 36,4 százalékos teljesítményromlást eredményezett. Ezzel szemben ki kell emelni, hogy a tehervonatok menetrendszerű közlekedtetésénél valamennyi igazgatóság között — 84,17 százalékkal — a szegedi igazgatóság teljesítménye volt a legkedvezőbb.

Ezúton is felhívjuk az érdekelt szolgálati vezetőket, hogy az igazgatóságok munkaversenyének II. félévi célkitűzéseivel, azok jelentőségével és munkaterületekre lebontva a végrehajtás megfelelő módozataival behatóan foglalkozzanak. Biztosítsák az egyéni és kollektív mozgalmak széleskörű kibontakozásához szükséges műszaki és gazdasági feltételeket, mert összességükben ezek segítik az igazgatóságok teljesítményeinek és ezen keresztül az egész vasút munkájának további javulását.

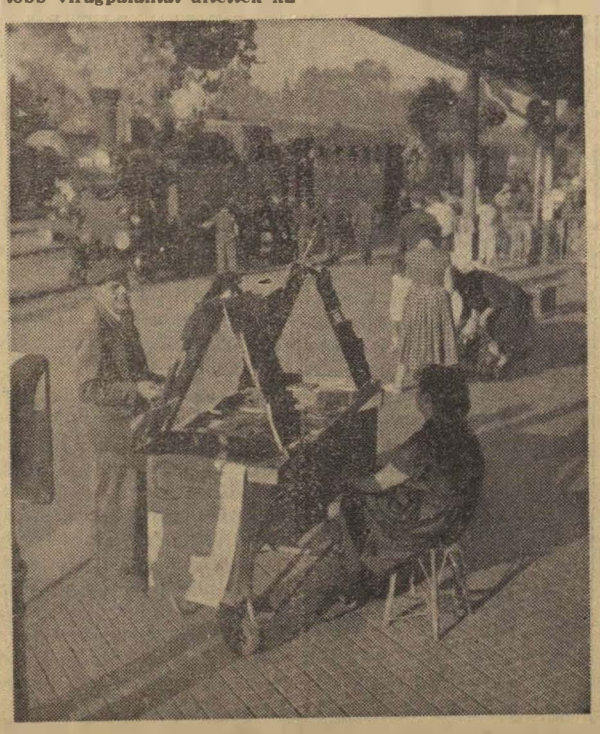
„Utas"-automaták a vonatokon

Angliában már a vonatokon is megjelentek az automata eladógépek. A kísérletképpen bevezetett utas automaták beváltak. Ezért a szigetország nyugati része után most az észak-keleti részen is bevezetik az önkiszolgálás új formáját. Az úgynevezett büfé kocsikat módosították. Hat automatát helyeztek el bennük. Egy automata karton pohárakba üdítőitalokat, három különböző hideg ételeket, kettő pedig cigarettát szolgáltat ki. A szerelvény kocsijainak fülkéiben hirdetések útján hívják fel az utazóközönség figyelmét az „utas" automatákra.

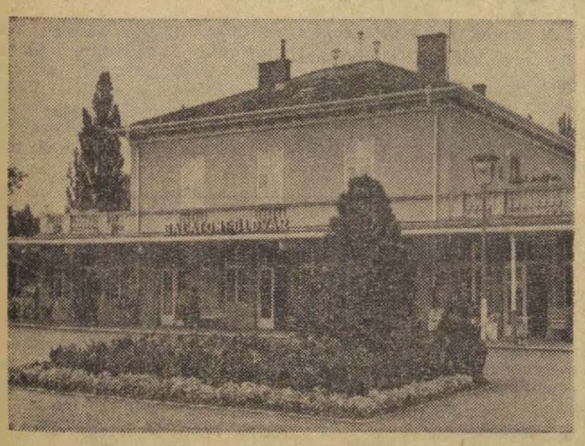
Tiszta, virágos állomások a Balaton déli partján

A nyári üdülési szezonra nemcsak az üdülők, a vendéglátóipar, hanem a MÁV is alaposan felkészült. Az új menetrend életbelépése után szinte egymást érik a Balatonra induló vonatok. Különösen jól bevált a szakaszos megállók bevezetése.

Az állomások is szebbek, csinosabbak, mint az előző években. A déli part mentén levő szolgálati helyeket a balatonboglári kertészet dolgozói virágosították. Az idén 210 ezernél több virágpalántát ültettek ki.



Siófok is évről évre szépül. A mozgó hírlapárusító kis kocsik mellett az idén először bevezették a boyszolgálatot. Az állomás Budapest felőli végén befejezés előtt áll egy szökőkút építése



A déli part egyik legszebb, leggondozottabb állomása a nagyforgalmú Balatonföldvár. Tavaly korszerű bisztrót, az idén új „gomba" pavilont létesített itt az Utasellátó



A balatonboglári MÁV-kertészet két dolgozója gyomtalanítást végez. Ilyenkor mindössze néhányan tartózkodnak a kertészet területén. A dolgozók hétharmada az állomásokon gondozza a virágokat

(Hemző Károly képriportja)

KITÜNTETÉSEK A VASUTASNAPON

Érdemes vasutas kitüntetésben részesültek:

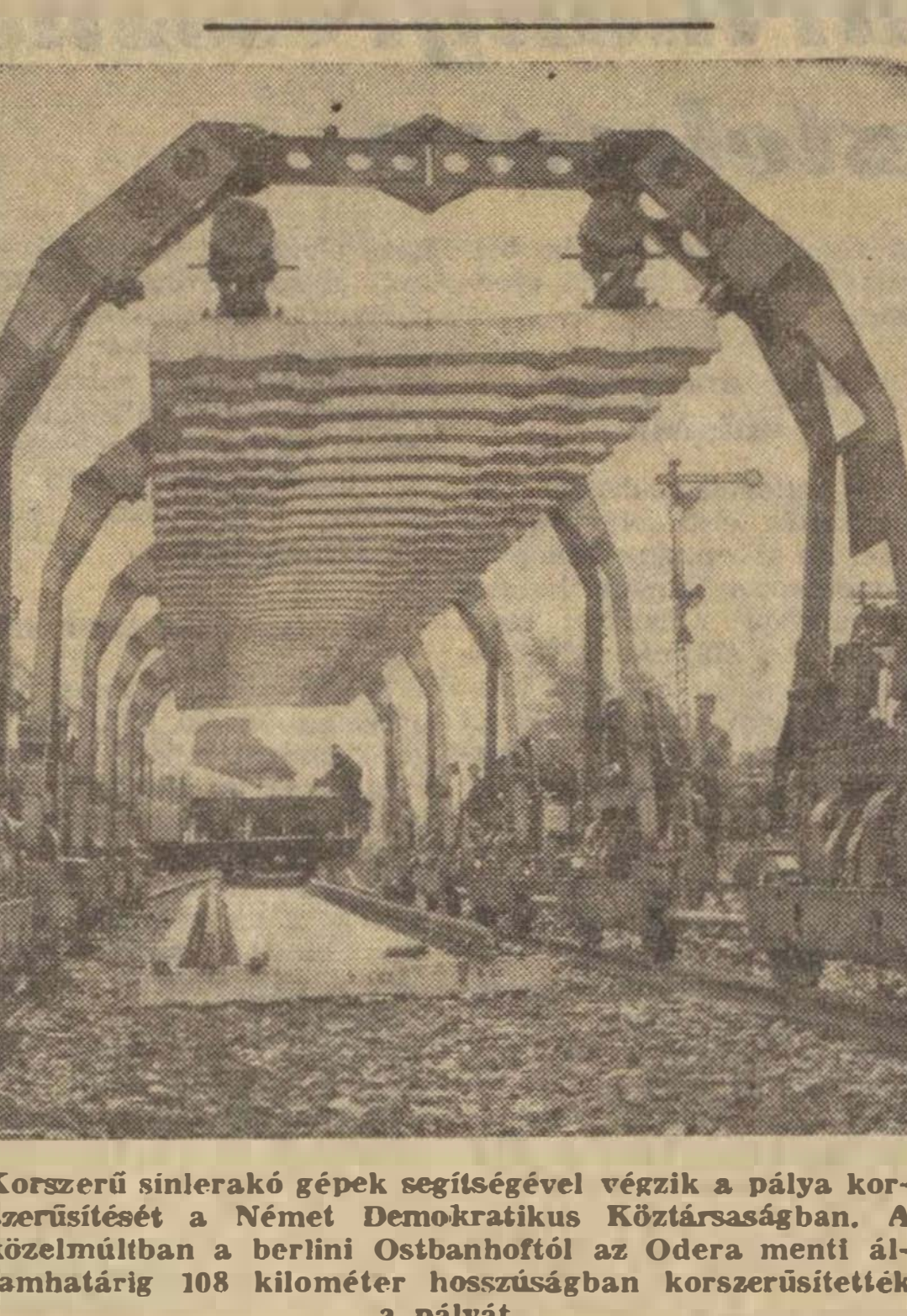
Turi János mozdonyfelvigyázó, Hatvan fth, Paradi István főmunkamesterö Maklár Bódi Sándor v. kocsirendezo, Záhony, Kiss Antal főintéző, Dunaujváros, Csekei Lajos ellenőr, Kőbánya-felső, Haraszgozó Antal mozdonyfűtő, Komárom, fth., Baján József intéző, Zalaegerszeg, Nagy János v. főmunkamester, Fertődszentmik[illegible] Benkő Mihály v. munkás, Kecskemét Pft., Szeles István, m. főtanácsos, Vasuti Tudományos Kutató Intézet, Bödei Kálmán m. főintéző Szombathely, fth., Dobossy Elek cs. előmunkás, Dombóvár [illegible]. Főn., Csernatoni János főin[illegible]. Záhony, Vizi János m. tan. Vasúttervező ÜV., Csóti János főmun[illegible]mester Szeged, Kotlász Jenő intéző, Anyagellátási Ig., Kelinger Mihály mun[illegible]vezető, Hámán Kató Szertár, Csanádi József m. v. főellenőr, Szombathely Pft Főn., Mándi Istvánné segédmunkás. Budapesti Ig., Buzádi Lajos ellenőr, Pécs, Hack József főint. Békéscsaba, Kozula István főmunkamester, Székesfehérvár, Bagi Miklós v. szakmester. Szolnok Jj ÜV., Lencse Ernőné állomáselőljáró, Kopáncs, M. Balogh Bertalan v. munkás, Debrecen Ép. Főn., Pintér György irodavezető. MÁV Egészségügyi Kutató, Mukli Sándorne v. munkás, Nyugati Műszak, Fellner Jenő m. intéző, Szombathely TBFF, Rejtő Ferenc felügy. KPM I/2., Szilágyi András kocsirendező, Záhony, Bunkóczi József m. v. főmunkamester, Szolnok fth., Selmeci János v. főmunkamester, Tatabánya-felső, Lukács István főintéző. Pécsi Ig.. Fülöp András v. főmunkamester. Tapolca Pft. Főn., özv. Gyarmati Jánosné ir. vez. Bátaszék fth., Kiss II. János v. munkás, Józsefváros, Siklós András v. főmunkamester, Nyíregyháza Pft. Főn., Galbács István v. szakmester, Landler Jj. ÜV., Nyári István v. szakmester Dombóvár fth., Havrán András munkamester, Békéscsaba, Antal Lajos főellenőr, Autófuvarozási Főn., Kocsis József m. ellenőr. Veszprém Pft. Főn, Gál László v. mozd. fűtő, Nyíregyháza fth., Bede István főint. Szegedi Ig., Hilbert Antal ellenőr, Veszprém-külső. Dankó Pál v. kocsirend. Nyíregyháza, Motika Ferenc m. v. főellenőr, Szeged TBFF, Király Lajos ellenőr, Debrecen Jj. ÜV., Kertesi István v. pályaőr, Vác Pft. Ikládi András m. főellenőr, Szentes fth., Hevessy János főint., a szakszervezet Győr-Sopron megyei bizottságának titkára. Sinka István munkamester. Nyíregyháza, Ónódi János főtiszt. Kiskunfélegyháza, Ádám József munkamester. Balassagyarmat, Berecz Lajos főint. Miskolci Ig, Ádám Ferenc v. mozdonyfűtő. Kiskunhalas fth. Eckl Béla főint. KPM I/4., Garamszegi Pál főellenőr, BVKH, Pascariu János munkás. Budapesti Mozgó Pft. C[illegible]pe Pálné v. munkás, Kisterenye fth.. Marton József főintéző, Veszprém-külső, Funer János m. felügyelő Budapesti Ig.. Imre Terézia ellenőr. Hatvan, Viola Ferenc főint. Budapesti Ig., Tóth Ferenc v. szakmester. Magasépítési Főn., Dávid Imre m. ellenőr. Miskolci fth. Apáti Dániel munkamester, Mátészalka Pft, dr. Hasznos József v. titkár, Gödöllő, Kiss István m. főellenőr. Szombathely TBFF., Demeter János főir. kez. Miskolc fth., Lemberger Lajos m. főellenor. Kecskemét fth., dr. Dubois László tan., Jogügyi Hivatal, Magyari András főellenőr. Központi Számviteli Főn., Balogh Tivadar munkamester, Kisújszállás Pft.. Szegfű József ellenőr. Déli Műszak, Lekrinczki László munkamester, Szeged, Pimbor Illés v. szakmester, Kiskunhalas fth., Horgos Ferenc m. főtiszt, Budapesti Ig.. Herbst János int. Pécsi Ig., Bánhegyi Károly m. felügy. KPM I/2. Benei József ir. vez. Gyöngyös Kitérőgyártó ÜV., Nagy Gyorgy int. Budapesti Ig., Kiss Károly főmérnök. Győr Pft.. Farkas Imréné főir. kez. Kazincbarcika, Asztalos Sándor m int. Kisújszállás Pft., Gilián Pál főint. Baja. Kalmár Miklós v. főmérnök, Bp. Ig, Mátrai Dezső főellenőr, Szombathely. Paróczi Nagy Ferenc m. főellenőr, Hódmezővásárhely Pft.. Kalmár Károly m. felügy. Hatvan—Füzesabony Pft., dr. Horvath Lehel tan. Vasútgépészeti Technikum, Bóna László üzemmérnök. Bp. Ig.. Markó Ignácz főellenor. Keleti Vill. Vonalfelügy. Lövey József főint. Szegedi Ig., Fenyvesi János ellenőr, Pécs Pft. Főn.. Kárpati Ernő főint. Szerencs. Seffer József v. kocsirend. Tapolca. Szeibert István főint Kőbánya-teher pu.. Erdei János ellenőr. Mátészalka. Fazekas Miklós m. főint. Épületfenntart. Fon.. Aikai József munkamester, Ajka. Cserhalmi László főint. Szegedi Ig.. Joó Irén ir. vez Dunaújváros fth . Ocskai Béla m. int. Győr Pft.. Dénes István m. v. főellenőr. Celldömölk fth.. Jakab István ellenőr. Murakeresztúr. Kiss Ferdinánd v. szakmester. Miskolc fth. Békési Mátyás főmérnök. Bp. Ig. Molnár Gyula ellenőr. Petneháza. Andor Ferenc m. ellenőr. Tapolca fth.. Farkas Jenő ellenőr. Pécs TBFF. Tánczos Sándor m. főint. Kiskunhalas Pft., Kovács II. Gyula ellenőr. Sátoraljaújhely fth.. Bodor László üzemmérnök Keleti fth. Németh József főellenőr. Celldömölk Ép. Főn.. Cser László intéző. Pécsi Ig.. Farkas János v. mozd fűtő. Záhony fth.. Kovács Sándor int. Miskolc Ép Főn. Bugár Győző m. főellenőr. Békéscsaba fth. dr Dóra Béla v. titkár. KPM I 6.. Keébe Béla m. főellenőr Budapesti Ig.. Borus Jenő m. főint. Szegedi Ig.. Csokona János v. pályamester. Pécs Pft Főn. Magyar János m. főint Eger fth.. Miszori Jenő ellenőr. Zalaegerszeg Pft. Szalados Emil m. ellenőr M[illegible]ó fth., Molnar Pál v. főmérnök. Bp Ig.. Zilahi József főszakmester, Hatvan Vill. Vonalfelügy.. Csizmadia Márk v. szakmester. Győr Pft.. dr. Szirányi Cirill főtan.. Bp. Ig., Mihály István v. főmérnök, Tatabánya-alsó Vill. Vonalfelügy., Z. Kovács Kálmán munkamester, Fatelítő ÜV., Cservári Vilmosné int. Anyagvizsg. Főn., Székely Ignacz m. ellenőr, Jegynyomda, Petrovits Jenőné cs. előmunkás, Utasellátó ÜV., Béres Domonkos v. mozd. fűtő, Veszprém-külső fth.. Szücs József v. raktárnok, Záhony, Sinka Mátyás ellenőr, Szeged Ig., Fekete János m. főint. Közp. Felépítményvizsgáló Fon.. Pável Mihály m. ellenőr, Komárom fth., Vasicza Józsefné ir. vez Keleti Muszak, Nagy Sándor főint. Szob. Börcsök Dezső m. főfelügy. Kaposvár Pft., dr. Scultéty Sándorne titkár, Szeged fth., Tatai Lajos v. szakmester, Nyugati Műszak, Kiss II. Ferenc főint. Szombathely, Magyar József v. főmunkamester, Ujmiskolci Pft. Főn., Chemez Dénes m. főtiszt. Angyalföldi Pft Főn., Papp Irén munkás, Dunakeszi Jj. ÜV., Kovács István m. v. főellenőr. Mátészalka Pft. Főn., Dénes Imre v. kalauz, Pusztaszabolcs, Alberti Lajos m. felügy. Budapesti Ig., Tóth Hugó ellenor, Bp. Nyugati pu., Vattamány Gyula főfelügy., Bp. Ig., Bodó Ernő főint. Szob. Tóth Ferenc v. főellenőr, Dombóvár. Kókai Ferenc főint. Szegedi Ig., Lieb Ottó int. Dorog. Ács János ir. vez. Bp. Józsefváros Pft., Erdei Antal v. főellenőr, Bp. Ig., dr. Jankovich Antal m. főtan. KPM I/7., Borbély Béla m. főtiszt, Dunakeszi Jj. ÜV., Varga László főint. KMP I/8., Gödöny László főszakmester, TB., Ép. Főn., Jenei Jánosné cs. előmunkás. Adatfeldolgozo Főn.. Jakus János üzemmérnök, KPM I. K. Sz. O., Szücsi Janos munkamester, Északi Osztószertár. Pere József főtiszt. Vasutas Szakszervezeti Központ, Ebneth Sandor m. tan. KPM I 7., Szabó Józsefné főint. Utasellátó, Ujvari István v. főellenőr. Vasutas Szakszervezet Bp. Biz., Tamás József v. raktárnok. Kaposvár, Érdi Péter m. ellenőr, Ferencváros Pft. Főn., Hullay Károly m. v. főellenőr. Bp. Ig., Esztergomi András főint. Hatvan—Salgótarjáni Pft. Főn, Majoros István mozd. felvigy. Szerencs fth., B. Kiss Albert mozd. felvigy. Püspökladány fth., dr. Ágotai Lajos főtan. Bp. Ig., L. Szabó Imre ellenőr, Dunakeszi Jj. ÜV., Kasza Péter főell. Szegedi Ig., Bodzai Lajos m. főellenőr, Nagykanizsa fth.. Bukta Rudolf főmunkamester. Székesfehérvár Pft. Főn.. Palmai Ferenc m. v. főellenőr. Bp. Ig., Szórád István m. tiszt. TFF., Siklósi László v. szakmest. Miskolc Jj., ÜV., Holczer Márton ellenőr, Jobbparti BBFF, Darazs Ferencné főáll. elöljáro Vasvár. Gabori Géza ellenőr, Szombathely Jj., ÜV., Barkász Imréné ir. vez. Orosháza áll. dr. Montovai Tibor v. titkár, Miskolci Ig., Kiss János ellenőr, Szolnok, Vona József v. szakmester. Vasutas Szakszervezeti Központ. Csánki István munkafelvigy. Landler Jj. ÜV., Balázs Mihály főint. Budapesti Ig.. Debrei József főmunkamest. Hatvan. Szilágyi Gábor munkamest. Budapesti Ép. Főn., Réti Sándor v. főmunkamest. Szob, Magyari Gyuláné int. Debrecen Jj. ÜV.. Csanyi József m. főellenőr. Püspökladány fth., B. Nagy Lajos cs. elömunkás. Sátoraljaujhely Pft., Főn., Pozsonyi Lajos főellenőr, Szolnok szertárfon., Borsos Sándor m. főtiszt, Szentes Ép. Főn., Dencz Konrád v. szakmest. Pécs fth., Bognár Ferenc főint. Budapesti Ig., Sándor József m. főellenőr. Debrecen-Déli Pft.. Főn., Németh II. József munkamest. Miskolc Tiszai pu.. Marton László felügy. Szombathelyi Ig., Ötvos Ferenc cs. előmunkás. Hatvan—Füzesabonyi Pft., Főn.. Deme József v. kalauz. Kelenföld áll., Gal Imre v. raktárnok Debrecen., Szabó Pál ellenőr Várpalota., Tanyi Ferenc int. Miskolc Jj. ÜV., Marosi József felügy. BVKH.. Szakasits Ferenc főint. Budapesti Ig.. Marton Ferenc v. főellenőr, Szombathelyi Jj. ÜV. Perge György v. munkás, Miskolc TBFF. Kovács Pal ellenőr, Békéscsaba fth, szakszervezeti titkár, Szabó József munkavezető, Sopron fth., Orgován László v. szakmester, Északi Jj. ÜV., Takács Ferenc cs. előmunkás. Békéscsaba Pft. Főn., Hargitai Rezső felügy. Budapesti Ig., Bodó Jenő főint. Budapesti Ig.. Walcz József m. főint. Tatabánya-alsó vill. vonalfelügy., Petrovics Imre v. kocsirendező. Diósgyőr—Vasgyár. Brassó Sándor ell. Budapest Soroksári út., Héja Gyula felügy. Autófuv. Főn., Ligeti Vilmos v. főell. Északi Jj. ÜV., Kovács K. István v. főellenőr, Kecskemét., Siklósi Béla m. főtiszt. Miskolc TBFF. Cs. Sebestyén László v. főellenőr, Szolnok Jj., ÜV. dr. Szabó Sándor titkár, Utasellátó ÜV., Varga Béla v. szakmester, Jászapáti fth., Kádár II. János m ellenőr, Debrecen fth., Szabados István munkamester, Szeged TBFF., Varga Ferenc főellenőr Bp. Ig., Hágen Bertalan ellenőr, Miskolc Jj., ÜV., Mózer József főmunkamester, Kőbányateher pu., Konka István irodakezelő, Budapesti Ig., Szabó György Péter m. főmunkamester, Debrecen fth., Zombori Lajos főint. Miskolci Ig. szakszervezeti titkár, Gara István m. főint. Északi Jj. ÜV., Oláh László főszakmester, Nyugati Muszak, Varga Kálmán v. kalauz, Eger, P. Tóth Károly munkafelvigyázó, Debrecen, dr. Tarnay Endre főtan. BVKH., Kántor Gyula m. főint. Székesfehérvár Jj., ÜV. Bánki Kálmán v. szakmest. TB. Ép Főn., Anka Béla főint. Budapesti Ig., Halmai Béla főmunkamester. Nagykanizsa Pft. Főn., Tar Gyula főellenőr, Nyugati pu., Veres Barna főint. Miskolci Ig., Kiss III. Sándor szakmester. Debrecen fth., Csányi László v. szakmest. Nagykanizsa fth.. Csontos Mihály m. int. Szolnok Jj, ÜV., Kőhalmi József ellenőr, Szombathely TBFF, Ujvári János főint. Sárospatak., Aradi Antal m. vez. főell. Pécs TBFF. Léránth Imréné főtiszt, Szakszervezeti Központ, Cdor Margit főint. KPM I.8., Éles Albert m. vez. főell. Hámán Kató fth., Tóth Gyula m. int. KPM I/1., Jovánczai István főmunkavezető. Dombóvár Osztószertár, Petri István m főellenőn, Székesfehérvár Jj. ÜV., Szilágyi János felügy. Vasútforgalmi Technikum, Bán Lajosné m. főtiszt, Debrecen Északi Pft. Ball Ferenc int. Rákosrendező. szakszervezeti titkár. Góczán József ellenőr Nagykanizsa Pft. Főn., Zajtai Mihály m. v főellenőr, Debrecen TBFF. Farkas Aurél főint. BVKH. R[illegible]des István ellenőr, Keszőhidegkút—Gyönk, Horváth Ferenc főint. Szombathely, Issekutz Györgyné segédtitkár, Pályafennt. Technikum Ugrai Imre főraktárnok Nyugati pu., függetlenített termelési felelős. Szabados Mátyás ellenőr Debrecen Jj. ÜV., dr. Sorger Tiborné ir. vez. Utasellátó, Bálint Szilárd felügy. Budapesti Ig.. V[illegible]ígyi Mátyás tiszt, Szakszervezeti Központ. Csóra Simon főraktárnok. Nyugati pu.. Füzér József m. felügy. KPM I 9., Korsos Lajos v. főellenőr, Hódmezővásárhely. Sárkány Károlyné v. hivatalsegéd, TB. Közp. Főn. Kövesdi József v. szakmester. Landler Jj ÜV., Keserű József mérnök, Magasépítési Főn., Billege Béla, v. főmérnök, Hídépítési Főn., Papp Károly v. szakmunkas, Hídépítési Főn., Néma Sándor üzemmérnök. Északi Jj. ÜV., Nyári István ellenőr, Gépjavító ÜV., Som János ellenőr, Keleti TBFF., Czifrusz Ferenc munkamester, Miskolc Tiszai pu., Rózsahegyi Béla v. kalauz. Kecskemét, Dubois Istvan ellenőr. Terézvárosi Pft. Főn., Bauman Jenő v. szakmester, Debrecen Jj. ÜV., Vass Imre v. főellenőr, Kiskunhalas. Horváth II. Imre mozd. felvigy. Szeged fth., Vincze Lajos főell. Szeged, Dömötör József int., Józsefvárosi Pft. Főn.. Buzál Ferenc üzemmérnok, Ferencváros fth., Kirchner Ferenc v. főellenőr, Autófuv. Főn., Kovács József v. munkás, Mezőhegyes fth.. György László főállomáselöljáró, Záhony, Németh József v. kocsirendező, Sárbogárd. Majer János kezelőmunkás. Dunaújváros Pft. Főn., Tóth Ferenc főint., Petfürdő, Pintér Lajos int.. Székesfehérvár, Csabai Imre m. vez. főellenőr, Szolnok fth., Lovász Lázár üzemmernök, Szegedi Ig.. Becze János fővonatfe[illegible]ző, Veszprém-külső, Csernus Tibor int., Ferencváros.

NEMZETKÖZI *élet*

Összpontosított rakodás az NDK-ban

A *Német Birodalmi Vasút* teljesítménye évről évre növekszik. 1960-ban 9 millió, 1961-ben 11 millió tonnával több árut szállítottak az előzo evinél. Az 1962-es terv további 11 millió tonna emelkedéssel számol. Ezt a munkát lényegében ugyanazzal a kocsiparkkal kell elvégezni. Nem csoda tehát, hogy minden nagyobb állomáson előtérbe kerül a tartalékok feltárása.

A kocsiforduló meggyorsulasa a belső forgalomban már igen magas fokot ért el. Ezt tovább fokozni csak úgy lehet, ha szorosabb együttműködésre lépünk a szállíttató felekkel és az irányító szervekkel. A *Frankfurt-Odera* körzet egyike az NDK 13 nagy kiterjedésű körzeteinek — példát mutatott erre.



Korszerű sinlerakó gépek segítségével végzik a pálya korszerűsítését a Német Demokratikus Köztársaságban. A közelmúltban a berlini Ostbanhoftól az Odera menti államhatárig 108 kilométer hosszúságban korszerűsítették a pályát

(MTI Külföldi Képszolgálat)

Egy bizottság megvizsgálta a közlekedési viszonyokat és tapasztalatait a közelmúltban egy körzeti közlekedési konferencián ismertette. A konferencián az összes közlekedési ágak, a nagyobb üzemek és az államapparátus képviselői vettek részt. A bizottság abból indult ki, hogy a *Német Birodalmi Vasút* hálózatán 1000 állomáson bonyolódik le az áruforgalom 90 %-a és további 2000 állomáson csak 10 %-át rakják át naponta.

A vizsgálat eredményeként elhatározták, hogy a kirakást a jövőben csak 37 pályaudvarra összpontosítják. Amint elegendő gépi átrakó berendezés lesz. további összpontosítás válik lehetővé.

A tudományos vizsgálat keresztfuvarozásokat is felfedett. A *Frankfurt—Odera* körzetből kavicsot fuvaroztak el, hogy oda egy másik körzetből ugyancsak kavicsot fuvarozzanak vissza. Ugyanezt tapasztalták cementnél is. A jövőben a *Népgazdasági Tanács* gondoskodni fog arról, hogy az ilyen fuvarozások elmaradjanak.

Miután ebben a körzetben hajózható folyók és csatornák is vannak, ezek kiterhelését is megvizsgálták. A vizsgálat kimutatta, hogy a DR-vasút és a belső hajózási vállalatok közötti szoros együttműködés mellett *Eisenhüttenstadt* kohókombinát és *Althüttendorf* között havonta hajónként 4000 tonna salakot lehet fuvarozni. Ezáltal 193 teherkocsit takarítanak meg.

Ezek az érdekes eredmények felkeltették a figyelmet és arra vezettek, hogy más körzetekben is hasonlóképpen járjanak el.

Karl Heinz Gummich
Berlin

Névtelen levelek és ami mögöttük van

A névtelen levél általában valamit takar. Legtöbbször némi igazság fellelhető benne.

Több esetben került kezembe olyan aláírás nélküli level, amely a jutalmazások körüli visszásságokat teszi szóvá. A közelmúltban Józsefvárosról írják, hogy náluk évről-évre ugyanazok a kivételes személyek kapjak a jutalmakat. *„Az egyik elvtárs 10, a másik 21 éves becsületes vasúti szolgálat alatt még nem kapott jutalmat* — olvassuk. — *Persze a jutalom nem törvényszerű, azt jó munkával ki kell érdemelni. Úgy érezzük, ezek az vezetők egy kicsit gondolkozzanak és alapos önvizsgálat elvtársak megérdemelnék. A után teremtsenek rendet a jutalmazásokat illetően."*

*

Megvizsgáltuk a tényeket. Abban igaza van a levélnek, hogy a gazdasági és mozgalmi szervek vezetőinek egyaránt többet kellene foglalkozniuk a dolgozók ügyes-bajos dolgaival. különösen a kereskedelmi szolgálatnál. Sajnos, ez a probléma nemcsak Józsefvárosra áll.

Kedves névtelen levélírók! A jövőben a szólasszabadságot ne csak névtelen levélen keresztül gyakorolják, hanem szavakban is, munkahelyükön. Akkor nem fog meghalni az igazság, mint ahogyan a levélben olvassuk. Ezzel azt is elérjük, hogy gyorsabban elintéződnek az ügyek, nem kell a névtelen levelek kivizsgálásával foglalkoznunk, s a sajtó hasábjaiban a részbeni igazságokra választ adni.

Szabó József
közgazdasági osztály

Szabadságnapok kiadása huzamosabb betegség esetén

Többen fordultak osztályunkhoz azzal a kéréssel, hogy a huzamosabb ideig betegállományban levő dolgozó — különösen az, akinek betegsége az egyik évről a másikra áthúzódik — mennyi szabadságnapra jogosult és a fel nem használt szabadságnapot a felgyógyulást követően igénybe veheti-e.

A kérdéssel kapcsolatosan az alábbiakat közöljük: A Munka Törvénykönyv 55. §. C. bekezdése egyértelműen rögzíti, hogy *a beteg dolgozó szabadságát betegség miatt csökkenteni nem szabad*, vagyis a szabadság szempontjából olyannak kell tekinteni, mint aki a betegség időtartama alatt is dolgozott. Ez a szabály vonatkozik a szoptatás, valamint a beteg gyermek ápolása érdekében fizetésnélküli szabadságon volt dolgozó nő szabadságára is.

Ugyancsak a Munka Törvénykönyv Végrehajtási Utasítás 101. §. 2. bekezdése szabályozza a huzamosabb betegállományban levő dolgozó szabadságának kiadását. A rendelkezés idézett bekezdése szerint *biztosítani kell a szabadság kiadását annak a dolgozónak is, aki huzamosabb ideig tartó betegállománya miatt a szabadságát az év végéig nem vette ki.* Ilyen dolgozó részére a szabadságot az akadályoztatás megszűnésétől számítva 30 napon belül ki kell adni.

Munkásvédelmi és munkásellátási osztály

Milyen lesz a jövő mozdonya

Az utóbbi időben mind gyakrabban vetődik fel a kérdés: *milyen lesz a jövő mozdonya?* Számos ország tudósait foglalkoztatja ez a kérdés. A legnagyobb figyelmet azoknak a problémáknak a vizsgálatára fordítják, milyen legyen a leggazdaságosabb, a mozdonyt mozgásba hozó erőforrás.

A *„General Elektric"* amerikai cég szakértői azon a véleményen vannak, hogy a legjobb eredményt egymással sorozatosan összekapcsolt hőelemekből álló akkumulátorokkal lehet elérni. Ez a berendezés, összehasonlítva a gázturbinás. Dieselmotoros és atommeghajtású módszerekkel magasabbfokú gazdaságosságot biztosít, jobb feltételeket teremt a vezérlés automatizálására és mindenkor üzemre kész.

Alagút a pályaudvar alatt

Az elmúlt években kezdték meg a *rigai* főpályaudvar korszerűsítését. A munkálatok egyik legjelentősebb eseménye a felvételi épület alatt húzódó alagút megépítése volt. Az alagútnak kijárata van a pályaudvar főcsarnokába, a város felé és természetesen valamennyi peronra.

Világitása is kitűnő. Ebben a korszerű vilagitótestek felszerelése mellett annak is része van, hogy a széles, tágas alagút burkolásához fényezett műanyaglapokat és üvegblokkokat használtak fel az építők. A padlózat szépen kirakott mozaikos mezői, valamint a bordázott famennyezet harmóniában van az egész berendezéssel.

Modern vasúti kocsik készülnek a kalinyini vagongyárban

A szovjet *kalinyini vagongyárban* könnyű alumíniumöntvényből gyártják a legújabb vasúti személykocsikat. Az új kocsik berendezésében nagy szerepet játszanak a különféle műanyagok. A kocsikban 72 utas részére biztosítottak kényelmes ülőhelyet. A berendezést selyembársonyból készült függönyök és futószőnyegek egészítik ki. A világítás korszerű, a fűtés elektromos úton történik.

Fél év alatt négy vasúti szerencsétlenség

Torino közelében kisiklott egy tehervonat és a szomszédos vágányon veszteglő személyvonatot is letaszította a sínekről. Az összeütközés következtében két utas meghalt, 15 megsebesült.

Mint a későbbi vizsgálat megállapította, a balesetet tengelytörés okozta. Az elmúlt hat hónap alatt egyébként több súlyos vasúti szerencsétlenség történt *Olaszországban*. Még karácsony előtt 70 halottja volt a *catanzaroi* vasúti katasztrófának, ez év május 31-én 63 utas vesztette életét, amikor a *Milánó* közelében levő *Vogheranál* egy tehervonat és egy személyvonat összeütközött. Az elmúlt hat hónap alatt négy nagyobb vasúti szerencsétlenségnél 150 ember vesztette életét.

Javított helyezésén a szombathelyi igazgatóság

Látogatás a szombathelyi csomóponton

A szombathelyi igazgatóság vezetői július 31-én sajtótájékoztatót tartottak az igazgatóság tevékenységéről. *Székely József*, az igazgatóság helyettes vezetője elmondotta, hogyan oldották meg feladataikat az első félévben.

Mint ismeretes a szombathelyi igazgatóság az igazgatóságok versenyében legutóbb a harmadik helyen végzett. Ha figyelembe vesszük, hogy az előző évben a szombathelyiek általában sereghajtók voltak, mostani helyezésük jó eredménynek számít. 1962 első felében operatív szállítási tonnatervüket 102,8, kocsiberakási tervüket 102,1, a tehervonatok átlagos kihasználását 100,9, a statikus kocsikihasználási tervet 100,6 százalékra teljesítették. A tehervonatok átlagos utazási sebessége a múlt év első feléhez viszonyítva 4,2 százalékkal javult.

Új rakodási rendszer

Ezután a szállítóvállalatok kiszolgálásáról beszélt az igazgatóhelyettes. Április 1-től az igazgatóság területén új rakodási rendszert vezettek be. Ezzel egyidejűleg az árukezelési helyek kiszolgálását is átszervezték.

— *Az elmúlt időszakban igazgatóságunk területén jelentős műszaki és szociális beruházásokra került sor* — mondotta. — *Celldömölk személy- és rendezőpályaudvaron például befejeződött egy mélyfúratú kút építése, Zalaegerszegen sorompóőrhelyet létesítettek, Győrszabadhegy és Pápa között a pálya korszerűsítésével egy időben, megkezdték a térközbiztosító berendezések szerelését. Befejezés előtt áll a Győr és Celldömölk közötti vonal felújítása, ugyanakkor megkezdték Szabadbattyán és Tapolca között a vonal átépítését. A felépítményi munkák keretében Szombathely személy- és rendezőpályaudvaron felújításra került az összes kitérő, s az állomáson modern biztosítóberendezést szereltek fel. Hamarosan Celldömölk is dominórendszerű biztosítóberendezést kap.*

A szociális beruházásokat illetően 18 őrház és lakóépület felújítását, 1 millió forintos költséggel már részben befejeztük. Ugyancsak befejeződött az igazgatóság 20 kisebb állomásának, illetve megállóhelyének villamosítása. Magyarszerdahely, Oszkó, Tarjánpuszta és még számos kis állomás, megállóhely kapott villanyt.

203 szocialista brigád

A szocialista munkaverseny alakulásáról szólva, az igazgatóság vezetői elmondották, hogy a versenyben fontos szerep jut a szocialista brigádoknak. Az igazgatóság területén összesen 203 szocialista brigád működik 1961 fővel. A VIII. kongresszus tiszteletére indított munkaversenyben, a vállalások teljesítésében is élenjárnak a szocialista brigádok.

A sajtótájékoztató után felkerestük a szombathelyi csomópont néhány nagyobb szolgálati helyét. Az állomáson és a fűtőháznál is arra a kérdésre kerestük a választ, hogyan állnak helyt a munkában.

Szombathely állomáson már a megérkezéskor feltűnt néhány változás. Az állomás területén például a karos jelzőket fényjelzők váltották fel. A modern biztosítóberendezés mellett kitérőcserére és a rendező korszerűsítésére 17 millió forintot költöttek.

Mit jelent ez a gyakorlatban?

A tolópombos biztosítóberendezés helyett felszerelt fényjelzős félautomata berendezés jelentősen megkönnyíti a munkát — mondotta *Kiss Ferenc* főintéző, állomásfőnök-helyettes. — *Azelőtt csak bizonyos irányból, bizonyos vágányokra lehetett vonatot fogadni. Most minden irányból, minden vágányra lehet be- és kijáratot adni. A rendezőben is sokat javult a helyzet. A korszerűsítés befejezése óta nem kell már leállni a tolatással, ha bevagy kijár egy szerelvény. Kár, hogy a személypályaudvaron csak VI—XIII. vágány vízteleníté sét, az aljazat és a talpfacserét végezték el, s a legforgalmasabb I—V. vágányt hagyták utoljára. Ezt azért tartjuk sérelmesnek, mert ezeken a vágányokon bonyolódik le a személyforgalomnak mintegy kétharmada. Örömmel értesültünk arról is, hogy hamarosan sor kerül a felvételi épület felújítására.*

Ezután a termelési eredményekre terelődött a szó. Szombathely állomás azok közé a szolgálati helyek közé tartozik, amelyek az elmúlt években sorozatosan teljesítették az élüzem szintet. A sikersorozat ugyan a múlt évben — az átépítés miatt — megszakadt. Az év elején azonban rákapcsoltak az állomás dolgozói és az első félévben a megnövekedett forgalom ellenére is, teljesítették a tervet.

„Nem felejtettünk el jól dolgozni"

— *Az év elején az volt nálunk a jelszó* — folytatta a helyettes főnök — *mutassuk meg, hogy nem felejtettünk el jól dolgozni. Dolgozóink megmutatták. A szakszervezeti bizottságtól is megkaptunk minden segítséget. Így az első félévben az élüzem szintet minden tényezőnél sikerült teljesítenünk. Pedig júniusban, a korábbi, napi 60—65 vonattal szemben, nem volt ritka a 120—125 tehervonat. Az eredményes munka jutalma sem maradt el. Állomásunk a második negyedévre 43 ezer forint jutalmat kapott. A brigádok közül a Hunyadi-brigád érte el a legjobb eredményt.*

Amikor az állomásfőnök-helyettes a munkaversenyről beszélt, a szakszervezeti bizottságról többször is említést tett. Elmondotta a többi között, hogy az állomásvezetés és az szb között gyümölcsöző a kapcsolat. *Horváth IX. József* szbtitkárt például mindennap tájékoztatják a vezetők az eseményekről. Az őszi forgalomra is együttes erővel készülnek. Július 30-án műszaki konferenciát tartottak. augusztus 2-án, 3-án és 4-én termelési tanácskozásokon beszélték meg a tennivalókat.

— *Ha nem lesz géprevárás, mi megoldjuk a feladatokat. Erre biztosíték dolgozóink lelkesedése, munkaszeretete és az a 23 szocialista címért küzdő brigád, amely eddig is lendítője volt a munkaversenynek.*

Van pótolni való

A vasút legnagyobb fűtőházai közé tartozik a Szombathelyi Fűtőház. Az élüzem kitüntetést eddig még egyszer sem tudták elnyerni, vezérigazgatói elismerést két ízben kaptak.

— *Javuló eredményeink alapján bizunk abban, hogy az idén teljesíteni fogjuk az élüzem feltételeket* — mondotta *Ádám Ferenc* fűtőházfőnök. — *Az első negyedévben nálunk is volt bizonyos visszaesés, de a kongresszusi verseny lendületével javítottuk eredményeinket a második negyedév folyamán. Júliusi teljesítményeink is biztatók.*

Az első félév során a fűtőház mozdonyainak százelegytonna kilométerre eső teljesítménye, 95,83 százalék volt, s ezen belül a második negyedévben már 100 százalékon felüli eredményt értek el. A haszonkilométer tervet 106,6 százalékra teljesítették. A fajlagos szénfogyasztás egy 100 etkm-re tervezett mértékét 72 dkg szénnel túlhaladták. Összességében ez a túlfogyasztás több mint 2,7 millió forint többletkiadást jelentett az első félév folyamán. Ezt részben a vonatok nem megfelelő terhelése, részben a hazai, olcsó keverő szenek időszakos hiánya okozta. A tél folyamán gyakran voltak műszaki hibák is.

A kongresszusi munkaverseny hátralévő részében a Szombathelyi Fűtőház dolgozói, élükön a 20 szocialista brigáddal, arra törekszenek, hogy pótolják az első félévi lemaradásokat. Példás munkát végez *Takács János* mozdonyszerelő szocialista brigádja a futójavítások gyors elvégzésével, a géprevárások csökkentésével. A legjobbak közé tartozik *Bucsi Ferenc* motorvezető és *Takács Károly* mozdonyvezető brigádja. A fűtőházi dolgozók az anyagtakarékosság fokozásával, különösen a szén- és olajtakarékossággal, a munkaidő helyes kihasználásával, és a gépek gondos karbantartásával igyekeznek javítani munkájuk eredményeit. Nem hiába teszik ezt, hiszen a VIII. pártkongresszus tiszteletére indított munkaverseny júliusi szakaszában önköltségüket 1,5 millió forinttal csökkentették. Ha ilyen jó szellemben folytatják a munkát, nem lesz alaptalan a fűtőházfőnök bizakodása.

Az Utasellátó tervei

Az Utasellátó szombathelyi kirendeltségének vezetőjével, *Csiszár Imrével* a *Vas és Zala* megyei utasellátás fejlesztéséről beszélgettünk. A kirendeltség létrehozása óta, ebben jelentős fejlődés tapasztalható. Azelőtt nehezen tudták teljesíteni a tervet, de most már, például a második negyedévben a saját készítésű ételek eladási tervét 124,1 százalékra, globális forgalmi tervüket pedig 109,6 százalékra teljesítették. Étszolgálatuk a *Szombathely—Pécs* közötti vonalon jól teljesíti feladatát. Az üzemegységek áruellátása megfelelő. A szombathelyi üzemegységben jól bevált a diákétkeztetés bevezetése. Július folyamán 2000 Szombathelyre látogató diák kedvezményes étkeztetését látták el.

— *Terveink szerint 1963-ban sor kerül valamennyi üzemegységünk felújítására* — mondotta *Csiszár* elvtárs. — *Erre a célra 3,5 millió forintot kapunk. Bük állomáson a jelenlegi söntés helyett kisvendéglőt létesítünk. Ott ugyanis nagyobb forgalomra van kilátás, mert az alkotmány ünnepén új melegvizű fürdőt nyitnak meg a községben. Kőmárváros, Türje, Zalalövő, Zalaszentiván és más állomások söntése bisztrósítva lesz.*

Visi—Lőrincz

Termelési tanácskozás a guruló munkásszálláson

Kecskeméten a műkerti csonkavágányon sorakoznak a *Szentesi Építési Főnökség Á/VI. mozgó építésvezetőségének* zöld színű vagonjai. Nemcsak a negyven lakókocsi áll a síneken, hanem a raktár- és irodakocsik, sőt, a kultúrkocsi is a televíziós antennával. A lakókocsik padozatát parkettával borították, s mindegyik 6 embernek nyújt otthont.

Amikor megérkeztünk erre a tengelyre rakott településre, a kocsik konyhájából ínycsiklandozó illatok áradtak. Lakóik éppen a vacsorájukat főzték. No lám, ezek a kemény kezű férfiak milyen jól bánnak a főzőkanállal is. Nem bográcsban, mint valamikor, de zománcos tűzhelyen, labasban fő a vacsora.

Határidő előtt hat nappal

Feleki Pálné, a műhelybizottság tagja nyitotta meg a termelési tanácskozást, majd *Juhász József* építésvezető lépett a mikrofon elé. A napbarnított arcú férfiak, közöttük néhány nő, élénk figyelemmel hallgatták szavait.

Az építésvezető először a nemzetközi helyzetről beszélt, majd a második negyedévi munkát értékelte. A tervezett munkát a határidő előtt 6 nappal teljesítették. Termelési eredményük 113 százalék volt. Az első negyedévi 5 millió forintos lemaradásuk felét sikerült pótolni. Kár, hogy ezt az eredményt 15 százalékkal több munkaléstszámmal és 10 százalékkal több bér felhasználásával érték csak el. Az egy munkaórára jutó termelési érték a tervezett 118 Ft helyett 122 Ft volt. Rövid hat hónap alatt 26 km vonalat és öt állomást építettek át modern munkaeszközök segítségével *Kecskemét* és *Lakitelek* között.

Dicsérte a beszámoló a *H. Tóth-, a Pencz-, a Kiss M-.* a *Tóth*, a *Vastag*, a *Karácsonyi* és a *Süveges-brigádokat* derekas munkájukért, s bírálta azokat — például a *Trungel-brigádot* —, akik többször fittyet hánytak a minőségre. Mert a minőség a pályaépítésben nagyon fontos követelmény!

Tizenhárom baleset

A harmadik negyedévi feladatok felsorolása után a kongresszusi versenyről, s a kilenc szocialista brigád működéséről szólt az építésvezető. Aláhúzta a szocialista brigádok fontos nevelő feladatait. Felhívta a dolgozók figyelmét az újításra, majd a balesetekről adott számot. A második negyedévi 13 baleset 406 munkanap elvesztését okozta. Leginkább a nemtörődömség, a játszás, az óvórendszabályok mellőzése okozott fájdalmas sérüléseket. Bírálatot kaptak azok is, akik igazolatlan távolmaradással rontották az építésvezetőség eredményeit. Végül a „házirend" hiányosságai kerültek terítékre.

Meleg, söt. forró volt a levegő a kocsiban. Az emberek homlokán veríték gyöngyözött. A tanácskozás vitája nehezen indult. Hiába, meg kell gondolni a szót. — Ez ült a munkások tekintetén, amikor elhangzott a szokásos „*Szóljunk hozzá elvtársak!*". S a szó meg is indult szépen, ízes magyar dialektussal. Elsőnek *Baranyi István* szb-titkár beszélt. A beszámoló legfontosabb részeihez fűzött tanulságos megjegyzéseket.

Pencz Antal előmunkás arra hívta fel a brigádokat, hogy jobban segítsék egymást. Köszönetet mondott *Farkas* elvtársnak, a teherszállító vágánygépkocsi vezetőjének, gondos munkájáért. Kérte, hogy javítsák meg a ruhaellátást. Ne akkor adják a kabátot, amikor a nadrág már elszakadt... Szót emelt a kicsorbult lapátok kicseréléséért is. A fiatal *Németh Kati*, a munkaügyi előadó az igazolatlanul mulasztókat hívta fel felelőtlenségük következményeire. Közölte, hogy megalakult az építésvezetőség KISZ-szervezete és kérte a fiatalokat, hogy vegyenek részt a KISZ munkájában.

Dunai K. István az ágyazatkő kirakásának hibáiról szólt. Ezzel sok felesleges munkát okoztak maguknak a dolgozók. Az ágyazat minőségének fogyatékosságait bírálta *Kocsis B. József* brigádvezető is. A beszámolóban megbírált *Trungel András* előmunkás elmondta, hogy brigádjának tagjai könnyelműen vették utasításait. Kifogásolta, hogy a vezetőség menet közben nem végzett elég szigorú ellenőrzést.

Miért részletezzük tovább? A felszólalások a dolgozók felelősségérzetét, munkaszeretetüket tükrözték. Eredményes volt a tanácskozás.

Lőrincz János

Mostoha körülmények között a szocialista üzemrész címért

Hatvanöt lakatos, kovács és segédmunkás üli körül *Szabó Sándor* művezetőt, a debreceni járműjavító rúgóműhelyében.

— *Emberek! A mozdonyosztálynak sürgösen kell a rúgó, ezért a jövő héttől két műszakban dolgozunk, most el kell döntenünk, ki lesz a délutános.*

A kollektíva gyorsan eldöntötte, hogy ki jön be a következő naptól kezdve délutáni műszakra. De ennél fontosabb mondanivalónk van erről a brigádról.

Az év elején négy brigád egyesült a *Debreceni Járműjavító* rúgóműhelyében, s elhatározták, hogy 1962 végére megszerzik a szocialista műhely címet.

Sok minden történt azóta az egyesített brigádban. Tavaly *Vida János, Szabó Sándor, Nyilas Miklós, Nagy László* elvégezték a VII—VIII. általános iskolát. Most ősszel *Lőrincz Ferenc* és *Harsányi Antal* iratkozik be.

Néhány hónappal ezelőtt ünnepséget rendezett a brigád: *Virág István* brigádvezető kisfiának névadóünnepségét tartották. A kollektíva kedves ajándékokat és egy takarékbetétkönyvet vásárolt 100 forinttal a kis Virág-gyereknek.

Sokat krónikázhatnánk még ezekről a szorgalmas, törekvő emberekről, de talán többet segítünk nekik, ha arról is megemlékezünk, milyen munkakörülmények között dolgozik ez a kollektíva. Esett az eső kint és bent, amikor a műhelyben jártunk. A tető ugyanis enyhénszólva, hézagos.

— *Hátha télen járt volna itt, hófúváskor. Volt úgy, hogy a műhelyben vastagabb volt a hótakaró, mint odakünn* — panaszkodik a brigádvezető.

Az elmúlt évek során a szakszervezeti taggyűléseknek szinte állandó témája volt a szóbanforgó tető kijavítása. Ez a helyzetkép bizony ellentétes. Adva van egy szocialista brigád, amely egyre inkább méltóvá válik nevéhez. A műhely — amelynek kormos falára ki akarják tenni a címet —, viszont nemigen hirdeti ezt az elvet és az elért eredményeket. A szocialista módon dolgozni, elvben nemcsak a munkások érintettek, hanem a munkakörülmények is, amelyek a fenti esetben egyáltalán nem mondhatók szocialisnak

Bérces György

Levelezőink írják

Az igazgatóságok egymás közötti versenyében — a második negyedévi teljesítmények alapján — a miskolci igazgatóság második helyen végzett a budapesti igazgatóság mögött. Ez arra figyelmeztet, hogy az elkövetkezendő időben még jobban kell dolgoznunk. A *miskolci fűtőháznak* a gazdaságos mozdonykihasználáson, a *tiszai pályaudvarnak* pedig az átlagos terhelésen kell javítani. Természetesen az igazgatóság többi szolgálati helyén is arra kell törekedni, hogy tovább fokozzák eredményeiket.

A miskolci csomópont dolgozói az alkotmány ünnepe tiszteletére szervezendő ünnepi műszakkal is azt szeretnék elérni, hogy elért eredményeiket növelve hozzásegítsük igazgatóságunkat az első hely visszaszerzéséhez — olvastuk *Kisvárdai János* miskolci tudósítónk leveléből.

*

Magyarfalva állomáson évtizedek óta problémát okozott az ivóvíz biztosítása — írja *Sopronból Perlaki Gyula* vonalkezelő. — A felszabadulás után létesült egy mélyfúratú kút, abból azonban ivásra alkalmatlan, kénes ízű gyógyvizet kaptak. Az ivóvizet tehát továbbra is tartálykocsiban kellett szállítani az állomásra.

A sok próbálkozás után végre megoldódik Magyarfalva állomás ivóvízellátása.

Az állomástól mintegy két kilométerre levő község vízvezeték hálózatát veszik majd igénybe. A celldömölki építési főnökség magasépítési tervezőcsoportjának tervei alapján a kivitelezést a soproni vízművek már megkezdték.

*

Dorogi és székesfehérvári

szocialista brigádok baráti találkozójára került sor

Esztergomban. Először a dorogiak jártak Székesfehérvárott, majd viszonzásul Esztergomban fogadták kollégáikat. A második találkozó a város nevezetességeinek megtekintése után vidám hangulatban és rögtönzött műsorok mellett zajlott le — olvastuk *Csontos László* dorogi levelezőnk leveléből.

*

A *szolnoki járműjavító* színjátszó csoportja az utóbbi időben szemmel láthatóan minőségi változáson ment át — írja *Cseh Zoltán* tudósítónk. — Legutóbb nagy sikerrel játszották a járműjavító művelődési házában a *Tavaszi keringő* három felvonásos zenés vígjátékot, amelyet *Juhász János*, a szolnoki Szigligeti Színház művésze rendezett.

*

Szob állomás dolgozói viszszaszerezték a vándorzászlót

— írja *Pintér Lajos* vácrátóti levelezőnk. — A Szob—Sturovo határállomások közötti páros verseny évek óta jobb eredmények elérésére ösztönzi a magyar és csehszlovák vasutasokat. Az idén az első félévi teljesítményeket figyelembe véve a szobiak dolgoztak jobban, ami azt jelenti, hogy *Sturovóról* visszakerült a vándorzászló *Szobra*.

Irány a Balaton!



A nyári hónapokban sok ezer üdülő, kiránduló, iskolás gyermek indul útnak a korszerűsített Déli pályaudvarról a Balaton északi és déli partjára. A képen úttörőcsapat indul nyári táborozásra

(MTI Foto Lajos György felv.)

Szocialista brigádvezetők tanácskozása az Anyagellátási Igazgatóságon

Az Anyagellátási Igazgatóság vezetősége a part- és szakszervezeti szervekkel karöltve július 30-án az igazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szertárak és főnökségek szocialista brigádvezetői részére tanácskozást hívott össze.

Az anyagszerkezelési szakszolgálatnál 1960-ban alakultak az első szocialista brigádok. Jelenleg 105 brigád 761 főt számlál. Közülük a megtisztelő címet 24, az oklevelet 11 brigád nyerte el. Az Anyagellátási Igazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyeken 26 brigád 280 fővel küzd a megtisztelő címért. Közülük 5 szocialista brigád címet, 3 oklevelet kapott.

Pozitív és negatív vonások

A brigádok vállalásaiban a munka jobb szervezését, a készletgazdálkodás javítását, a nagymérvű takarékosságot, az elfekvő készletek felszámolását, a szakmai és politikai továbbképzést és a közös kulturális tevékenységet vállalták.

Az eredmények mellett ma még megtalálhatók a mozgalom fejlődését gátló körülmények is. Általános tapasztatat. hogy a mozgalmi szervek és a gazdasági vezetők nem adnak kellő segítséget a brigádoknak. Ezek megszüntetése kell legyen az elkövetkezendő időben a mozgalmi és gazdasági vezetők legfontosabb feladata.

A munka megjavítására irányelvként az alabbiakat terjesztették a brigádértekezlet elé:

1. A mozgalom szélesítése, a követelmények helyes kialakítása és elbírálása, a színvonal egyidejű emelésével. Növelni a mozgalom iránti felelősséget és meggyőző szóval leküzdeni a helytelen nézeteket.

2. A gazdasági vezetés rendszeresen igényelje a mozgalomban részt vevők segítségét, támaszkodjon rájuk a munka közbeni nehézségek leküzdésében. Az eddiginél lényegesebb és rendszeresebb segítséget nyújtson a szocialista brigádoknak.

3. A brigádok tagjai mutassanak példát a termelésben, az új technika terjesztésében, gyarapítsák politikai és szakmai ismereteiket, emeljék műveltségi színvonalukat. Adják át dolgozótársaiknak gazdag tapasztalataikat, neveljék, tanítsák a fiatalokat és az arra rászorulókat.

4. Erősítsék, fejlesszék a mozgalom tudatformáló, nevelő szerepét, biztosítsanak nagyobb nyilvánosságot a brigádok munkájának. Gondoskodni kell megfelelő anyagi és erkölcsi elismerésről.

5. A párt, a KISZ- és szakszervezet, a főnökségek tevékenyen segítsék a szocialista brigádokat, a mozgalom szélesítését.

6. A szocialista brigádok értekezletét szükség szerint, de legalább évente egyszer az Anyagellátási Igazgatóság szervezze meg.

Az együttműködés meghozza a gyümölcsét

Az értekezlet hozzászólói egyöntetűen elfogadták a javaslatot. A gépjavító szakszertárból *Slezák* elvtárs, a fiatalokkal való foglalkozás problémáival foglalkozott. Elmondotta, hogyan lehet olyan nevelő hatást kifejteni, hogy a fiatalok beleilleszkedjenek a dolgozó közösségbe. Kifogásolta, hogy a mozgalmi szervektől segítség helyett gyakran csak ígéretet kapnak.

Bucsányi elvtárs, a Landler Osztószertár dolgozója arról szólt, hogyan élnek, dolgoznak brigádjaik, miként veszik ki részüket a közösségi munkából. Mint említette, a mozgalom kifejlődése óta késett kocsikirakás náluk nem fordul elő, mert a brigádok kölcsönösen segítik egymást. Elmondotta, hogy bevezették a becsületbüfét, s az eredményesen működik.

Bánki elvtárs, a Központi szertár brigádvezetője taglalta, hogy a ponyvaüzem és a szabóműhely dolgozói miként segítenek a kocsikirakásoknál, s mennyiben segítik a kocsitartózkodási idők csökkentését. Több hozzászóló a közeljövő feladataival foglalkozott. Elmondották, hogyan kapcsolják össze az őszi és téli forgalomra való készülődést a pártkongresszus tiszteletére kezdeményezett vállalások teljesítésével.

A vita után az Anyagellátási Igazgatóság vezetősége ígéretet tett, hogy minden segítséget megad a szocialista brigádmozgalom fejlődéséhez, a soron levő feladatok maradéktalan teljesítéséhez.

Tudnivalók a tagkönyvcsere előkészítéséről

A SZOT elnökségének 1961. február 25-én hozott határozata alapján 1962. IV. negyedében sor kerül a szakszervezeti tagkönyvek cseréjére.

A SZOT elnöksége felhívja a szakszervezeti tisztségviselőket, hogy a tagkönyvcserét kapcsolják össze a dolgozók körében végzendő nevelőmunkával. Ismertessék a szakszervezeteknek a dolgozók érdekében kifejtett munkáját. Minden taggal beszéljenek, hogy a tagság érezze a vele való törődést, tudja, hogy problémái megoldásában a szakszervezet segítségére van.

Operatív bizottságok

A tagkönyvcserét előkészítő időszak szeptember végéig tart. A munka csak akkor lesz sikeres, ha a tagkönyvcsere előkészítésében és lebonyolításában a szakszervezeti bizottság minden tagja és minden bizalmi tevékenyen részt vesz. A szakszervezeti bizottság saját tagjai és az aktívák sorából 3—5 tagú operatív bizottságot alakítson, melynek vezetője a szakszervezeti bizottság titkára. Ő irányítja a bizottság munkáját és közvetlenül számoltatja be a bizottság tagjait.

Az operatív bizottság tevékenysége két fő területre terjed ki:

1. Meghatározza, hogy a bizottság tagjai közül ki és melyik műhelybizottság, illetőleg bizalmi csoport munkájáért felelős.

2. Gondoskodik megfelelő számú — adminisztratív munkához jól értő — aktíva beszervezéséről, akikkel együtt a tagkönyvcsere technikai feladatait lebonyolítja.

Ahol műhelybizottságok, osztálybizottságok működnek, minden műhelybizottságnál, illetve osztálybizottságnál operatív bizottságot kell alakítani.

Tagdíjhátralékok rendezése

A tagkönyvcsere során a szakszervezeti bizottságnak áttekintést kell nyernie a tagdíjfizetésről és a tagnyilvántartásról. Állapítsák meg, hogy kik azok, akiknek tagdíj elmaradásuk van, egyeztessék a tagdíjnyilvántartások adatait a tagkönyvekkel. A gazdasági felelős bizalmi csoportonként összeállítja a tagdíjhátralékosok kimutatását, amelyet a szakszervezeti bizottság a taggyűlés elé terjeszt.

A gazdasági felelős megfelelő címletű és mennyiségű bélyegekről gondoskodjék a hátralékok rendezéséhez. Fontos feladat, hogy a tagdíjhátralékosokkal beszéljenek és megfelelő agitációval érjék el, hogy az elmaradások rendezését a tagság a szakszervezethez kapcsolódó kötelességének tekintse. *(A tagdíjhátralékok rendezésének módjáról a szakszervezeti bizottságok a főkönyvelőségtől részletes tájékoztatást kapnak.)*

A SZOT elnökségének határozata kimondja, hogy azoknak, akiknek tagsága a 25, 40, 50 évet eléri, illetve meghaladja, jubileumok alkalmával tagkönyvükhöz díszes kivitelű borítólapot kell adni. Az operatív bizottság írja össze, hogy hány olyan szakszervezeti tag van, akik részére ilyen borítólapot kell adni.

Meg kell állapítani azt is, hogy kik azok, akiknek 1945 előtti tagságuk a felsőbb szervek által nincs igazolva. A szakszervezeti bizottság vizsgálja felül a rendelkezésre álló okmányokat és ha azokat elfogadhatónak találja, terjessze fel javaslatát a megyei bizottságok útján a szakszervezet elnökségéhez a tagság folyamatos elismerése iránt. Felszabadulás előtti szakszervezeti tagságot csak a felsőbb szerv által jóváhagyott igazolás, vagy eredeti okmány alapján lehet a tagkönyvbe beírni.

Csúcsforgalom Szegeden

Július végén *Szeged* valamennyi állomáson megélénkült a személyforgalom. A szabadtéri játékokra az ország különböző részéből, sőt külföldről is számos látogató érkezik Szegedre.

Az állomások dolgozói felkészültek a nagy forgalomra.

Szeged-Tisza pályaudvaron az építkezés ellenére is zökkenőmentesen, kultúráltan fogadják az utasokat. *Szeged-Rókus* pályaudvaron, *Szeged-Átrakón* és *Újszeged* állomáson is tisztaság, rend uralkodik. A helyből induló vonatok kocsiainak tisztaságára is fokozott gondot fordítanak az állomások dolgozói — írja Tótka Károly tudósítónk.

munkavédelmi őrjárat

Tettre készek a munkásvédelmi őrség tagjai a Landler Járműjavítóban

Nehéz formába önteni a vasat. Nehéz egy sérült mozdonyból vagy kocsiból újat varázsolni. Mindezek mellett egymás egészségére, testi épségére is vigyázni kell. Erre csak tettre kész munkásvédelmi őrök képesek. Olyan emberek, akik szívükön viselik embertársaik sorsát, őrködnek egymás testi épsége felett.

1961-ben a Landler Jenő Járműjavító szakszervezeti bizottsága és az üzem gazdasági vezetői nagy erőfeszítéseket tettek a balesetek csökkentésére. Az eredmény nem maradt el. A balesetek növekedésének emelkedő tendenciáját — amely az előző két évet jellemezte — nemcsak megállítottuk, hanem a balesetek és a kiesett munkanapok számát mintegy 30 százalékkal csökkentettük.

Az üzem 1962. első félévi statisztikai kimutatása arról tesz tanúságot, hogy

25 dolgozóval kevesebbet ért sérülés, mint az előző évben.

Ugyanakkor ez idő alatt 286 munkanappal kevesebb veszett el a termelésből balesetek miatt. Ehhez az eredményhez jelentősen hozzájárultak a munkásvédelmi őrség tagjai.

Az őrség tagjait baleseti oktatásokon — volt, ahol termelési tanácskozásokon — választották meg. Olyan emberekre esett a választás, akik nem tehernek, hanem igazolványnyal rendelkeznek, s brigádnaplójuk van. A naplókba jegyzik be a részlegükben tapasztalt baleseti veszélyeket, majd a munkavédelmi kiírásokat aláíratják az illetékes műszaki vezetőkkel.

Az észlelt hiányosságok megszüntetésére a műszaki vezetőkkel közösen határidőket szabnak meg.

Az elmúlt évben a munkásvédelmi őrök javaslatára több száz olyan intézkedés született az üzemben, amelyekkel számos baleseti veszélyforrást szüntethettünk meg. Egészségesebbé váltak a munkahelyek, biztonságosabbá vált a munka.

Társadalmi üggyé vált a munkásvédelem

Vasöntödénkben nincs olyan munkás, aki ne foglalkozna a munkásvédelemmel. Ehhez hozzátehetjük azt is, hogy nincs olyan jogos követelés, melynek a műszaki vezetők ne tennének eleget. Ebben az üzemegységben a munkásvédelem valóban társadalmi üggyé vált. Minden ember úgy vigyáz egymás testi épségére, mintha testvérek lennének.

A munkásvédelmi őröknek tekintélyük van.

Ehhez sok jó javaslat, ötlet járult hozzá. Az egyik munkásvédelmi őr például arra lett figyelmes, hogy a vastörő helyiségében akkor is be lehet menni, amikor közvetlenül a vasat törik. Ez balesetveszélyes, Hogy a balesetet megelőzzék, Urbán József munkásvédelmi őr javasolta az üzemszemle bizottságnak, hogy egy elektromos zárókészüléket szereljenek fel a vastörőhelyiség ajtajára, hogy oda üzem közben még véletlenül se lépjen be senki. Az üzemszemle bizottság e hiányosságot azonnal jegyzőkönyvbe vette és a vállalat intézkedésére a napokban elkészül a zár.

Az öntés utáni forró homok az öntöde belső területén volt. Több dolgozó szenvedett már ettől balesetet. Csizmadia Vince munkásvédelmi őr javaslatára az öntöde területéről a forró homokot eltávolítják és így igen sok balesetet előzünk meg.

Sok fáradságos munkába került, amíg rájöttek a munkások, hogy az ő érdekükben szólnak.

Volt olyan négy hónap, amikor egyetlen sérülés sem fordult elő. Ma már a munkások keresik fel a munkásvédelmi őrség tagjait. Ha rossz a kéziszerszám, vagy más baleseti veszélyt, egészségügyi mulasztást tapasztalnak, maguk kérik hogy intézkedjünk. Ilyen eset volt például az ivóvíz vezeték kicserélése, amivel megszüntették a víz szennyezettségét. Ehhez a munkához mind a munkavédelmi őrség tagjai, mind pedig a munkások társadalmi munkával is hozzájárultak.

Előfordul olyan eset is, mikor a munkásvédelmi őrök intézkedési hatáskörét meghaladja egy-egy esemény. Ilyenkor a szakszervezeti bizottsághoz fordulnak segítségért.

Harc a védőszemüveg használatáért

Bizonyára minden műhelyben nagy problémát okoz a védőszemüveg használata. Nem azért, mintha nem nyújtana kellő védelmet a dolgozóknak, a hiba ott van, hogy sokan feleslegesnek tartják a védőszemüveg használatát. Főleg a fiatalabb dolgozókkal vannak problémák. Nem akarják megérteni, sőt hiúsági kérdést csinálnak abból, ha kötelezik őket a védőszemüvegek használatára. Ezen a területen még van tennivalójuk a munkavédelmi őrség tagjainak.

A jó munka jutalma sem marad el

Az üzem vezetői értékelik a a munkásvédelmi őrség tagjainak munkáját. Szakszervezeti bizottságunk például Kázmér Rezső munkásvédelmi őrt jutalomüdültetésben részesítette. Többen kaptak színházjegyet. Németh Ferenc gyalust, aki munkatársát mentette meg egy vészetes balesettől pénzjutalomban részesítette a vállalatvezetőség.

A leírtakból úgy tűnik, hogy a Landler Járműjavítóban jól mennek a dolgok. Ez korántsem így van. Akad még tennivaló bőven.

A munkásvédelmi őrség tagjainak többet kell foglalkozniuk az új dolgozókkal.

Nagy feladat vár ránk a fiatalok nevelésében is. Igazságos és helyes döntést kell hozni a balesetek kivizsgálásánál, mert az eddigi példák azt mutatják, hogy egyes műszaki vezetők igyekeznek a felelősséget a sérültre hárítani. A szakszervezet munkavédelmi bizottságának is tervszerűbb munkát kell folytatnia.

Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a munkásvédelmi őrség tagjait felelősségérzet hatja át. Ha e felelősségérzetből adódó tevékenység lelkiismeretes munkával párosul, akkor elmondhatjuk, hogy az üzem műszaki vezetői a szakszervezeti tisztséget betöltő dolgozók megtesznek mindent a munkások egészségéért, testi épségük védelméért.

Kis László
munkásvédelmi felügyelő

Halálos kimenetelű balesetet okozott az italozás

Május 7-én 21 óra 45 perckor Tuzsér állomáson egy 40—45 kilométeres sebességgel haladó pályamesteri motoros kiskocsi beleszaladt egy álló kocsisor végébe. A kiskocsin ülő 3 pályamester, közül, az, aki a motort vezette, meghalt, a másik kettő megsérült. Ez olvasható a balesettel kapcsolatosan készített vizsgálati iratokból.

Hogy mi volt az előzmény, milyen szabálytalanságok fordultak elő és ki a felelős ezért a tragikus szerencsétlenségért? Megtudhatjuk a következő rövid kis történetből:

Utasítás ellenes menet

A baleset napján, 18 óra 50 perckor Tuzsér állomás szakaszkezelő pályamestere azzal ment be a forgalmi irodába, hogy a részére vonalbejárás céljából rendszeresített motoros kiskocsi közlekedésére *Tuzsér* állomástól *Tiszabezdéd* megállóhelyig engedélyt kérjen. Közölte a forgalmi szolgálattevővel, hogy a kiskocsival a vonatról lekésett pályamester társát — aki Záhonyban lakik — szeretné elvinni. *A forgalmi szolgálattevő annak ellenére, hogy az utasítás a motoros kiskocsinak magáncélból történő közlekedtetését nem engedélyezi, mégis engedélyt adott közlekedésre.* Bevallása szerint csak azért, hogy szabaduljon tőle.

A két pályamester az engedély megadása után a kocsit a vágányra helyezte és a menetigazolványba beírt 18 óra 55 perckor útnak indult. Ekkor ért oda egy harmadik pályamester, akit nehezen bár, de rászedtek, hogy tartson velük. Amikor *Tiszabezdéden* a kocsit a vágányból kitették, egyikük javasolta, hogy a községben egy-két liter bort igyanak meg.

Az italozás után visszaindultak a megállóhelyre. Ott úgy határoztak, hogy visszatérnek *Tuzsér* állomásra. A motort vezető pályamester utasította a megállóhelyen szolgálatot teljesítő térközőrt — akinek szolgálati főnöke volt —, hogy a motoros kiskocsi közlekedésére *Tuzsér* állomásig kérjen engedélyt. A forgalmi szolgálattevő — utasítás ellenesen ismét — engedélyt adott a kocsi közlekedésére.

Figyelmeztetés ellenére

A pályán a megengedettnél jóval nagyobb sebességgel haladtak. Menetközben a hátsó ülésen ülő pályamesterek közül az egyik — mivel a motorvezető már eléggé ittas állapotban volt — kérte, hogy hadd vezesse ő a kocsit. Társa azonban ezt visszautasította.

Tuzsér állomás bejáratánál a váltóőr a kocsit megállította és közölte, hogy foglalt vágányra járnak, tehát óvatosan haladjanak. Ezt tudomásul vették, s elindultak. *És a figyelmeztetést semmibe véve óvatos behalacás helyett 40—50 kilométeres sebességgel belerohantak a vágányon álló középütközős szovjet kocsik végébe.*

A segítségükre érkező dolgozók a három pályamester közül csak kettőt találtak életben, a kocsit vezető már halott volt.

•

Ilyen következménye lett a mértéktelen szeszesital-fogyasztásnak. A vizsgálat során megállapították, hogy már napközben is több ízben fogyasztottak szeszesitalt.

E tragikus szerencsétlenség okulásul szolgál mindazoknak, akik fennhéjázva utasítják vissza a figyelmeztető szót, óvakodj a szeszesital túlzott fogyasztásától!

Kiss Pál



A Miskolci Építési Főnökség 3-as mozgó építésvezetősége Füzesabony és Miskole között gyors ütemben végzi a jobbvágány átépítését. Képünkön Kalmár Áron előmunkás 27 tagú brigádja Szihalom állomáson kézi ágyazatrostálást végez

(Hemző Károly felv.)

Növeljük az újítómozgalom hatékonyságát

A második ötéves terv feladatainak sikeres megoldásában, az újítóknak és feltalálóknak jelentős szerep jut. Az újítók és feltalálók már eddig is bebizonyították, hogy méltán nevezhetők a technika úttörőinek. Az újítómozgalom fontos tartaléka lett a vasút műszaki fejlesztésének. Újítóink leleményessége sokszáz millióval gazdagította a népvagyont.

Tevékenységük során átalakultak gondolkodásban, szélesedett látókörük, bővült műszaki ismeretük, egyre jobban megismerkedtek az új technikával. Újításaikkal segítik a gyártási eljárások tökéletesítését, a gazdaságosabb üzemvitelt, a termelékenység fokozását és ezzel a tervek teljesítését.

Mit mutatnak a számok

A vasutasszakszervezet az elmúlt években sokat tett a mozgalom erősítése, fejlődése, az újítók munkájának megbecsülése, anyagi és erkölcsi elismerése érdekében. Szakszervezeti szerveink minden szinten rendszeresen foglalkoznak az újítások elbírálásának meggyorsításával, általában: az ekörül fennálló huzavona megszüntetésével. Ezt a munkát a jövőben fokozni fogjuk.

Hogy ez mennyire szükséges, azt az alábbi néhány jellemző számadattal támasztjuk alá:

év	beadott	elfogadott	bevezetett újítások
1957	7127	2917	2617
1958	8213	3104	2946
1959	8683	2749	2546
1960	8677	2785	2745
1961	7883	2714	2564

Az ellenforradalom utáni nehézségek miatt az 1957. évi visszaesést indokoltnak tarthatjuk és kárpótlást találhatunk az azt követő 1958—1960. évi, a mozgalom új lendületét jelentő, aránylag egyenletesen emelkedő újítási javaslatok számában.

Nem indokolható azonban elfogadhatóan az a visszaesés, amely 1961-ben volt tapasztalható. Az, hogy a beadott javaslatok száma az 1960. évihez képest közel 800-zal (9,2 százalékkal) csökkent — és vele a többi, a mozgalom minőségi mutatóját jelentő számok is — figyelmeztet arra, hogy az újítómozgalom egészséges fejlődését 1961-ben olyan hibák gátolták, amelyeket a második ötéves terv célkitűzései nem tűrnek.

Nem tűrhető az sem, hogy míg 1960-ban az elfogadott javaslatok 98,5 százalékát vezették be, addig 1961-ben és 1962 első negyedében ez a szám „94,4 százalékra" csökkent, a mezőgazdasági megtakarításban pedig 15,5 százalékos csökkenés jelentkezik 1960. évhez képest. A beadott javaslatok száma is csökkenést mutat. 1961 I. negyedévében 2240-re, majd 1962. év azonos időszakában 1987-re csökkent ez a szám. Az elfogadott újítások száma ugyanebben az időszakban 722, 654, illetve 523 volt.

Az újítómozgalom akkor tölti be szerepét, ha olyan feladatokat old meg, amelyek napirenden vannak. Ahhoz, hogy újítóink tisztában legyenek azzal, hogy mik a megoldandó feladatok, jól átgondolt, részletekre kiterjedő, világos feladattervekre van szükség. Hogy a vasutas újítók megismerhessék ezeket, eléjük kell tárni a termelés, a termelékenység emelését gátló okokat.

A gyakorlat azt bizonyítja, hogy a dolgozók szívesen vesznek részt olyan beszélgetéseken, ahol véleményüket kikérik. Ha az újítók figyelmét nem általános feladatokra irányítjuk, hanem olyan kérdésekre, amelyekre a feleletet az élet követeli, akkor a feladatterv betölti a szerepét, ellenkező esetben merő formalitás lesz, amiből nem sok haszon származik.

Konkrét segítséget az újítóknak

Mindent egybevetve a vasútnál is éppen úgy, mint más üzemben a gyorsabb előrehaladásnak megvan minden alapvető feltétele. Van reális feladatot tartalmazó tervünk, a párt programjait támogató másfél százezres dolgozó táborunk. Csak meg kell mutatni a helyes utat, fel kell tárni a helyes módszereket, hogy a vasutas dolgozók alkotó készsége, az újítások ugrásszerű emelkedésében is megnyilvánuljon.

Nem elég az újítók mozgalmának általános, elvi — úgynevezett globális — támogatása. Az igazi segítséget az újítóknak és a népgazdaságnak egyaránt az jelenti, ha a jó újításokat huzavona nélkül elfogadják, bevezetik, hasznosítják, az újítási díjat a kormányrendeletben leírtak szerint kifizetik. Ehhez pedig az kell, hogy az újítási mozgalmat az eddiginél még határozottabban vezessük és olyan légkört teremtsünk, amelyben a maradiságnak, közömbösségnek létjogosultsága nem lehet.

Közgazdasági osztály

ÚJ KÖNYVEK

Hetedhétországon

Ismét egy a közkedvelt sportútleírások közül. Medicina kiadásban, a Népsport-kiskönyvtár mára népszerűvé vált sorozatában megjelent tetszetős formájú és gazdagon illusztrált riportkötet változatos és színes módon számol be a magyar sportolók tavalyi, tengerentúli „kirándulásairól".

A sportolók élményeit — Matura Mihály, Körmöczi Zsuzsa és Rózsavölgyi István elbeszélése nyomán — Peterdi Pál és Vad Dezső öntötte színes és élvezetes formába.

Az élet első éve

Dr. Fischer Klára szakavatott tollából látott napvilágot ez a kis könyv, melynek elhivatottságát a bevezetés egy idézete jellemzi legjobban.

Comenius Ámos tanítását idézi: „A gyermek drágább kincs az aranynál, gyémántnál, de törékenyebb a cserépnél, üvegnél."

A könyv utolsó oldalain a csecsemő ápolásában megengedhetetlen naplót nyújt át az édesanyáknak. (Medicina).

Magyarország gyógyfürdői, gyógyhelyei és üdülőhelyei

Szerkesztették: Dr. Farkas Károly, Dr. Frank Miklós, Dr. Schulhof Ödön és Dr. Székely Miklós.

A nagyon szép kiállítású könyv bemutatja Magyarország gyógyfürdőit, gyógy- és üdülőhelyeit. Külföldi barátainknak, ismerőseinknek aligha kedveskedhetünk szebb ajándékkal. Alkalmassá teszik erre az angol, német, orosz, nyelvű rövid összefoglalók, képaláírások.

Ára: 64.— Ft. (Medicina).

Modern kozmetika

A tudományos igényességgel, közérthető, könnyű stílusban megírt kozmetikai szakkönyv második kiadásban jelent meg. A szerző: Pongrácz Árpád megvilágítja az anatómia, a biokémia, a hormonok és a vitaminok szerepét a kozmetikában.

A könyv mindenkit érdekel, aki a kozmetikával mélyrehatóbban kíván foglalkozni. (Medicina).

A bőr ápolása

Melyik nő (és valljuk meg: melyik férfi) ne szeretne ápolt és sokáig fiatalos maradni? Dr. Kovács Lajos bőrgyógyász nekik nyújtotta át könyvét a bőr helyes ápolásáról (Medicina).

Sötér Edit:

A szakszervezeti nőbizottságok munkája

56 old., füzve 3.20 Ft.

Számos üzemben, munkahelyen szerzett tapasztalatok feldolgozása alapján készült a könyv. Sok oldalról mutatja be a nőbizottságok munkáját és hasznos útmutatást nyújt ahhoz, hogy e bizottságok eredményesebben foglalkozhassanak a nők problémáival, a nőket foglalkoztató kérdésekkel.

Felvétel a szakszervezet központi zeneiskolájába

A vasutasszakszervezet központi zeneiskolája az 1962/63. tanévben is folytatja munkáját.

Az iskola a következő tanszakokon nyújt gyakorlati és elméleti oktatást: *zongora, hegedű, gordonka, klarinét, trombita, harsona, harmonika, ének, szolfézs, zeneszerzés, zeneesztétika, zenetörténet.*

Az iskola rendes és továbbképző osztályai teljes jogot adnak a tanulóknak mind zenei szakiskolákra, mind Zeneművészeti Főiskolára való felvételre és továbbtanulásra.

A vasutas dolgozók és hozzátartozóik havi 20, a nem vasutas dolgozók és családtagjaik havi 40 forint tandíjat fizetnek. A beiratkozáskor két hónapi tandíjat kell befizetni, ami egyrészt a szeptemberi, másrészt a tanév utolsó havi tandíját képezi.

Az újonnan beiratkozó tanulóknak indexért 3 forintot, okmánybélyegre pedig 1 forintot kell fizetniük.

A beiratás a régi növendékek részére augusztus 28—30-ig, az új növendékek részére pedig szeptember hó 1—5-ig lesz, a központi zeneiskolában (Budapest, VII., Rózsa Ferenc utca 22.), *9—13 és 15—19 óra között.*



Augusztus elején mintegy 20 napos franciaországi vendégszereplésre utazott a szolnoki fűtőház Tisza táncegyüttese. A szolnoki táncosok szorgalmasan készültek a külföldi vendégszereplésre. Új műsorukat a Budapesti Vasutas Kulturális hetek műsorában is bemutatták az Északi Járműjavító Művelődési Házában. A képen a pásztorbotoló látható.

Emberségből kitűnő

Május 3-ra virradó éjjel, *Berta Imre* tapolcai forgalmi szolgálattevő egyik lábát csaknem tőből levágta egy behaladó tehervonat. *Berta Imre* még fiatal ember. Harminc éves, családos, egy kislánya van. Nemrég került ki a kórházból, s most mankó segítségével jár. Amikor beszélgettem vele, elmondta, minden vágya, hogy mielőbb dolgozhasson.

Berta Imre nem tagja a KISZ-nek. Egyik napon mégis felkereste *Salamon Ferenc* kocsivizsgáló lakatost, a tapolcai csomópont KISZ-titkárát, és arra kérte segítsen neki. A KISZ-titkár levelet írt *a KISZ központi bizottságának*, ahonnan a kérelem az *Egészségügyi Minisztériumhoz* került.

Hamarosan megérkezett a válaszlevél, amelyben közölték, hogy előbb *Budapesten* meg kell jelennie egy vizsgálaton, majd elküldik a *Német Demokratikus Köztársaságba*, ahol készítenek számára egy különleges műlábat.

Mindez meglehetősen rövid idő alatt zajlott le. Nem ültek rá sehol a kérvényre, nem labdáztak az üggyel, hanem gyorsan, bürokrácia mentesen segítséget nyújtottak, egy, a vasút nehéz éjjeli szolgálatában megcsonkult, de mindenáron dolgozni akaró fiatal embernek.

Bognár Károly
Tapolca

Hasznos ésszerűsítések

A vasúti raktárakban mindenütt nehéz a munka. Ilyen helyen jól jön a munkát könnyítő ésszerűsítés. Tapolca állomás raktárában például óriási erőfeszítéssel kellett eddig felhúzni a kontinereket, a hordókat, a padlónál magasabb szinten álló mérlegre. A mérlegről való levétel is balesetveszélyes volt.

Úgy segítettek ezen a problémán, hogy a mérleget kibetonozott aknában süllyesztették és szintje most megegyezik a raktár padozatának szintjével. A mérlegelés már nem kíván különösebb erőfeszítést a dolgozóktól.

A raktár nyílt raktárterülete azelőtt hepe-hupás volt. Ha esett az eső, bokáig ért a sár. Nehéz volt itt közlekedni a kézi targoncákkal. A raktári dolgozók és az áruk egyaránt ki voltak téve a sérülés veszélyének. Ez a baleseti veszély is a múlté. Elegyengették a területet és széles betonlapokal fedték be.

Ezt a két ésszerűsítő munkát a tapolcai pályafenntartási főnökség dolgozói a VIII. pártkongresszus tiszteletére vállalták és *Halmai Imre* műszaki főintéző vezetésével terven felül végezték el.

B. K.

A világ legmagasabban fekvő vasútja

— *Üzembe helyezték a Szovjetunió legmagasabban fekvő vasútvonalát a Kaukázusban. Ez a vonal Jerevánt köti össze Sevantóval. Hossza 84 kilométer, nyomvonalának magassága a tenger szintje felett 900 és 2400 méter között váltakozik.*

Csehszlovákiai útijegyzetek

Rohamos léptekkel halad a csehszlovák vasutak rekonstrukciója

I.

A vonat ismerős tájakon robog. Nem először utazom vonattal Csehszlovákiába, mégsem tudok nyugodtan ülni, pedig a szerelvény egyik párnás kocsijában kényelmes helyem van. Be kell vallanom, hogy rossz utas vagyok. Nálam a cél nem szentesíti a távolságot. No és a robogó vonat mellett elvillanó tájak szépsége, változatossága is nyugtalanít. Gyakran járokkelek, hosszú perceket állok a peronon és szimatolok, mint egy vadászvizsla, akit gazdája vadlesre visz magával.

Nagyon szeretem a természetet, a lankás, erdős tájat, a hegyeket, a meredek sziklák között csörgedező patakokat. Ezúttal azonban a táj szépsége mellett jobban érdekelt: hogyan halad, merre tart a csehszlovák vasutak korszerűsítése? Meddig jutottak csehszlovák barátaink a vasútvonalak villamosításával?

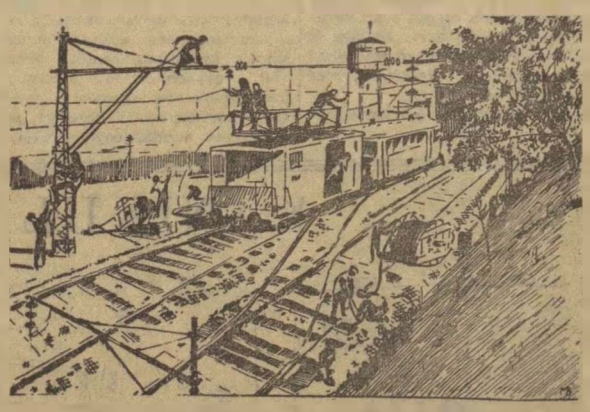
Ezekre a kérdésekre egy mondatban is meg lehet adni a választ. Csehszlovákiában rohamos léptekkel halad előre a vasút technikai rekonstrukciója. Ugy gondolom azonban, hogy az olvasó is úgy van, mint jómagam voltam, ennél sokkal többet szeretne tudni a csehszlovák vasutakról.

Ám, ha ez így van, akkor azzal kell kezdenem, hogy a Csehszlovák Szocialista Köztársaság teherforgalmának mintegy 91 százaléka a vasútakon bonyolódik le. A vasútvonalak hossza 13 139 kilométer. A legfontosabb fővonal Usti nad Labemtől Csierna nad Tisou-ig, a csehszlovák—szovjet határállomásig vezet. Ezen a nemzetközi fővonalon bonyolódik le az ország teherforgalmának a fele.

Ennek megfelelően elsősorban a fővonalak korszerűsítésére fektették a fősúlyt. Sturovóban, a közös csehszlovák—magyar határállomáson például modern rendezőpályaudvar épül. Az új létesítményt a legkorszerűbb biztosító berendezéssel szerelik fel. A Sturovo—Bratislava—

A terv szerint az elkövetkezendő években Nové Zámky is új felvételi épületet kap. Ezzel egyidőben a kézi állítású váltókat is kicserélik. A bratislavai rendezőpályaudvar korszerűsítésére is sor kerül a jövőben.

A pályák korszerűsítésére is nagy gondot fordítanak. Csupán a bratislavai igazgatóság területén eddig 500 kilométer hézagnélküli felépítményt létesítettek. A Sturovo—Prága közötti fővonalon a határtól Kúty-ig már nem zakatol a vonat. Nagyszabású pályafelújítási munkálatok folynak a Prága—Kassa közötti kettősvágányú nemzetközi fővonal Bohumin és Zsolna közötti szakaszán is. Erre a nagyforgalmú vonalra bizony ráfér a felújítás, mert a pálya igen rossz állapotban van.



Munkában a felsővezeték építők

(Mrnous Bedrich állomásfőnök rajza)

Prága közötti fővonalon egymás után tűnnek el a mechanikus jelzők, helyettük fényjelzők teszik biztonságosabbá a közlekedést. Karos jelzőket egyébként már a mellékvonalak részére sem gyártanak.

Ugyancsak ezen a vonalon tűnt szemembe a lázas ütemben folyó villamosítás. Prágától Prerovig villamosmozdony továbbította gyorsvonatunkat. Ott azonban, meglepetésre gőzmozdonyt kaptunk és lettünk a villamosított vonalról. Mint később megtudtam, a vonal túlzsúfoltsága miatt ez a gyorsvonat Olomuc, Moraska-Ostrava és Bohuminon át nagy kerülővel teszi meg a Prága—Kassa közötti távolságot.

Nem sokáig. A fővonalak villamosítását ugyanis tervszerűen végzik Csehszlovákiában. A felsővezeték-építők már Bohumin és Zsolna között is megszállták a vonalat.

Brno és Ceska Trebova között is megkezdték az előkészületeket a villamosításra. Az alagutakban már folynak az átalakítási munkálatok. Ezeket az alagutakat úgy képezik ki, hogy mire sor kerül a vonal villamosítására, már ne okozzon gondot a szük keresztmetszet.

Egyébként mint csehszlovák barátaimtól értesültem, jelenleg 860 kilométer a villamosított vasútvonalak hossza. Ez a szám 1965-ig 1044 kilométerre növekszik. 1968-ig pedig a személyforgalomból teljesen kivonják a gőzvontatást. A szerelvényeket villamos- és Diesel-mozdonyokkal továbbítják.

Visi Ferenc
(Folytatjuk.)

A MÁV szimfonikusok bérleti hangversenyének programja

I. Október 12: Sosztakovics: Ünnepi nyitány. — Petrovics: Fuvola verseny. — Mahler: Da a földről. Vez.: **Lukács Miklós.** Közr.: Szarka József.

II. November 2: Händel: Concerto grosso. — Grieg: a-moll zongoraverseny. — Ravel: Pavane. — Stravinszkij: Tűzmadár, szvit. Vez.: Pécsi István. Közr.: Varsányi László.

III. November 16: Mozart-est. Kis éji zene. — Symfonia concertana. — Requiem. Vez.: **Lukács Miklós.** Közr.: **Fővárosi Énekkar.**

IV. December 7: Sáral: János vitéz-szvit. — Prokofjev: Zongoraverseny. — Brahms: I. szimfónia. Vez: **Lukács Miklós.** Közr.: **Juszbaseva** (Szovjetunió).

V. December 21: Kodály-est. A szerző 80 éves születésnapja alkalmából. Galántai táncok. Kádár Kata. Páva variációk. Te Deum. Vez.: **Lehel György.** Közr.: **Fővárosi Énekkar.**

VI. 1963. január 4: Bach: h-moll szvit. — Bartók: III. zongora verseny. — Brahms: II. szimfónia. Vez.: **Dőry Dénes.** Közr.: **István Kovács** (USA).

VII. Január 18: Haydn: C-dur szimfónia No. 97. — Beethoven: C-dur zongoraverseny. — Weiner: Magyar népi táncok szvit. Op. 18. Vez.: **Pécsi István.** Közr.: **Antal Imre.**

VIII. Február 1: Debussy: Tékozló fiú. — Lendvai: Concertino. — Respighi: Róma fenyői. Közr.: **Almassáy László.**

IX. Február 15: Mozart Jupiter szimfónia. — Bach: F-dur hegedűverseny. — Mendelssohn: Hegedűverseny. — Constantinescu: 2. román rapszódia. — Wagner: Tannhäuser nyitány. Vez.: **Lukácsy András Brassó).** Közr.: **Belcik** (Csehszlovákia).

X. Március 1: Debussy: Két Nocturne. — Vass: Három fantázia (Bemutató). — Dukas: Búvészinas. — Musszorgszkij: Egy kiállítás képei. Vez.: **Lukács Miklós.**

XI. Március 15: Sibelius: Hegedűverseny. — Debussy: Kis szvit. — R. Strauss: Till Eulenspiegel. Vez.: **Rubányi Vilmos.** Közr.: **Kubinyi Attila.**

XII. Április 5: Szabó: Líral-szvit. — Brahms: Kettős verseny. — Beethoven: VIII. szimfónia. Vez.: **Pécsi István.** Közr.: **Szász József, Szász Árpád.**

XIII. Április 19: Farkas: Cantus Pannonicus. — Honegger: Dávid király. Vez.: **Forray Miklós.** Közr.: **Budapesti Kórus.**

XIV. Május 3: Beethoven: II. szimfónia. — Ravel: Raphnis és Cloe II. szvit. — Bartók: Csodálatos mandarin szvit. Vez.: **Tolmácsy László.**

XV. Május 17: Ribáry: I. szimfónia. (Bemutató). — Saint-Saens: Csellóverseny. — Csajkovszkij: V. szimfónia. Vez.: **Pécsi István.** Közr.: **Rácz Zoltán.**

XVI. Május 31: Bach: IV. Brandenburgi verseny. — Haydn: Oboa verseny. — Händel: Alexanderfest. Vez.: **Lukács Miklós.** Közr.: **Kranzl Engelbert.**

Ismételten felhívjuk a bérlettulajdonosokat, hogy a régi bérletek meguljtása végett keressék fel a Zenekari Főnökséget. (Bp., VIII., Múzeum utca 11.) Az 1962—63-as hangversenyévadra új bérletek ugyanott válthatók szeptember 17-től 22-ig.

Sport

„A matematika mindig kedvenc tantárgyam volt"

„A szem a lélek tükre" — tartja a közmondás. Talán igaz, talán nem! Egy azonban biztosnak látszik: a gondolkodó ember tekintete más, élénkebb, alaposabban látó, mélyre nézőbb, mint azé, aki nem érdeklődik megannyi más után, kielégíti a véletlen vagy magaválasztotta mindennapi élete.

A *Budapesti Nyugati pályaudvar* rakszerjavító műhelyében dolgozó *Kardos Ernő* jól igazolja a közmondást.

Alig hiszem, hogy 54 esztendős. Kicsit szomorúan beszél a múltjáról. Inasévekről, küzdelemről, családról, asszonyról, gyermekekről, munkanélküliségről.

— 1930-ban kezdtem foglalkozni a sakkal. Bizony, sokszor üres gyomorral, egy-egy tér viselt padján tologattuk a figurákat. 1938-ban mesterjelölt és 47-ben mester lettem. A vasút százéves jubileuma alkalmából rendezett versenyen díjat nyertem. Aradon, Temesvárott, Varsóban, Várnában válogatott játékosként képviseltem a vasutas színeket. A BVSC csapatának, a megalakulástól kezdve tagja vagyok. 1959-ben Münchenben is ott voltam az Európa-bajnokságot nyert vasutas válogatott csapatban.

— És a gimnázium? — szakítottam meg kedvenc témáját.

— Kitől hallotta, hogy tanulok? — Nehezen, de beszélni kezdett erről is.

— Pilisen valaki említette, hogy a monori gimnáziumban a levelező tagozaton tanulni lehet. Beiratkoztam. A jó pap is holtig tanul! — teszi hozzá derűsen. *— Először bizony nem volt könnyű a tanulás. A gyermekkori négy polgáriban tanultak ugyancsak mélyre süppedtek. De megbarátkoztam a könyvekkel, hiszen régi ismerőseim voltak. A matematika pedig mindig kedvenc tárgyam volt, ma is az megy a legjobban. Az első és második évfolyamot jó rendű eredménnyel végeztem. Röpke két esztendő, és itt az érettségi. Mindössze 55 éves leszek és maturus. Inkább később, mint soha!*

Amióta tanulok, talán egy kicsit nélkülöznek a figurák. Bár csábítgatnak. Egyszer ők, egyszer a könyvek erősebbek. Csitítgatom magamban a sakkszenvedélyt: Türelem! Türelem! Csak még egy kicsit, aztán tudással gazdagodva, minden percem a koppanó figuráké lesz.

★

Nézem ezt az érdekes embert, egy elrejtett vasúti műhely munkását, a belőle áradó életkedvet, optimizmust, az életbe, a jövőbe vetett hitét, bizalmát, és arra kellett gondolnom, hogy ilyen akarattal, kitartással, szívvel lehet csak sakk-mattot adni az életnek.

— gergely —

Lenkei Feri öt bajnoksága



Lenkei Ferenc, a BVSC fiatal mellúszó rekordere

Július utolsó napjaiban a *Nemzeti Sportuszodában* rendezték meg az országos ifjúsági úszóbajnokságot. A háromnapos bajnokságon az idén is nagyszerűen szerepeltek a BVSC fiataljai. *Lenkei* például öt egyéni számban nyert bajnokságot. Ezenkívül néhány váltószámban is hozzásegítette csapatát a bajnoki cím megszerzéséhez. A tehetséges fiatal versenyző, aki ebben az évben a 200 méteres mellúszásban kétszer is megjavította az országos felnőtt rekordot, a 200 méteres vegyesúszásban is országos csúcsot javított.

Nagyszerűen megállták a helyüket a többiek is. A fiúknál például *Muskovszki, Balássy* és *Oswald*, a lányoknál *Gágyor Vera, Túróczy, Jacsó, Tölgyesi* és *Nagy* érdemel elsősorban dicséretet.

A pontversenyt fölényesen nyerték a BVSC úszói, akik a három napos bajnokságon 328 ponot értek el, a második helyezett FTC 263, a harmadik Ú. Dózsa pedig 156 pontot szerzett.

A Kilián-pontokért

Székesfehérvár állomás kereskedelmi szolgálata és a MÁV Autófuvarozási Főnökség székesfehérvári kirendeltségének dolgozói 2x 30 perces labdarúgómérkőzést rendeztek a Kilián-mozgalom jegyében. A mérkőzés, amelyet mindkét szolgálati helyről több dolgozó szurkolt végig, 1:1 arányú döntetlennel ért véget. Az állomáson egyébként 114 vasutas vesz részt a Kilián-mozgalomban.

A két csapat játékosai a mérkőzés után a családtagokkal együtt soláig együtt maradtak és fehér asztal mellett, beszélgetéssel, pörzagatással töltötték el az időt.

Fellendült a sportélet

A korábbi hónapokban a MÁV Épületelemgyártó Főnökségnél meglehetősen keveset törődtek a dolgozók tömegsportjával. Ez az állapot azonban már a múlté. Az utóbbi hetekben fellendült a főnökség élénk a sportélet. Öt sportágban csapatbajnokságot, három sportágban pedig egyéni bajnokságot írtak ki. A Kilián-mozgalom is szélesedik. A jelek szerint mintegy 100—110 dolgozó részvételére lehet számítani.

A VIT Kupáért

Az Északi Járműjavítóban két évvel ezelőtt alakult egy női röplabdacsapat. Az első évben a szakszervezet budapesti bizottsága által kiírt bajnokságot veretlenül nyerték.

Az együttes, amelyben azóta tovább mélyült a kollektív szellem, az idén is sikeresen szerepel. *A X. kerületi TST* által a VIT tiszteletére kiírt kétfordulós röplabdabajnokság első fordulójában veretlenül végeztek az első helyen. A lányok bíznak abban, hogy a második fordulóban is helyállnak és megnyerik a VIT-kupát.

Kancsura György

Nyelvtanfolyam, jegyvizsgálók részére

Hazánk különböző tájait évről évre több külföldi keresi fel. A mi gyönyörű vidékünket, a *Bükköt, Miskolc-Tapolcát* és *Lillafüredet* is sokan látogatják. A vendégek útbaigazítása, érdeklődéseik kielégítése a vonaton nehézségbe ütközik. Hiszen még kevés olyan jegyvizsgálónk van, aki beszél valamilyen idegen nyelvet.

A miskolc-tiszai pályaudvar szakszervezeti bizottsága éppen ezért határozta el, hogy a Vörösmarty Klubban német nyelvtanfolyamot szervez a jegyvizsgálók részére. A tanfolyamon 85 vasutas dolgozó vesz részt. A részt vevők között akadnak más beosztású vasutasok is.

A tanfolyam vezetését a miskolci Nehézipari Egyetem német nyelvű tanszékének vezetője, *dr. Vith Józsefné* és helyettese, *Marcsán Gyula* vállalta. A szervezésért *Vécsei Józsefet*, az szb kultúrfelelősét illeti dicséret. Megfelelő érdeklődés esetén orosz nyelvtanfolyamot is indítanak. a klubban.

K. J.

A Hivatalos Lapból

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

31. számból: U17670/1962. I/3. A. Az 1/. és az I/9. Szakosztály felügyelete alá rendelt anyagkezelői szolgálati helyeknek az Anyagellátási Igazgatóság felügyelete alá történő áthelyezése.

U190393/1960. I/3. A. A Villamos Felsővezeték Építésvezetőség anyagrészlegének átcsoportosítása az anyagszerkezelési szakszolgálathoz, a villamosvonalfelügyelőség anyagkezelésének módosítása.

119307/1962. I/3. C. A nők és fiatalkorúak életének és testi épségének védelméről szóló 11/1962. (IV. 5.) sz. Korm. rendelet végrehajtása.

HIREK

Van nyári ruha, csak éppen nem szabad viselni

Igen. Van ilyen rendelkezés.

Valaki, vagy valakik megtiltották a nyári ruha és az ingkabát viselését a nemzetközi vonatokon szolgálatot teljesítő jegyvizsgálóknak — mondván az nem szép, azaz kedvezőtlen gondolatot kelthet az utazóközönségben, főleg a nemzetközi utasokban.

Hát ebben sok igazság van!

Nem mindegy az, hogy a hazánkban talán először járt idegen, vagy hazai utas, hogyan vélekedik, hogyan, milyen öltözetben látja a vasutas dolgozókat.

Csak éppen egy a bökkenő! Az, hogy évszázadok óta, a kamgárn szövet sokkal sűrűbb rostú, vastagabb, s így a napsugarakat, a meleget, rossz vezetőként jobban őrzi mint a vászon anyag. Tehát meleg.

— Olyan meleg — mondja Szabó Dávid jegyvizsgáló —, hogy ájulás környékez ezeken a szörnyű meleg napokon.

Hátha finnyás ember ez a Szabó Dávid, olyan aki begyullad egy kis melegtől és a külcsín érdekében nem akar ennyi áldozatot sem meghozni — gondoltam — és megkérdeztem jó néhány érdeklettet.

Abban valahányan megegyeztek, hogy fontos, nagyon fontos a külcsín! De miért van nyári ruha, meg ingkabát, ha nem szabad viselni?

— lyf —

— Automata hídmérleget adtak át Záhonyban. Az új hídmérleg, amely már a próbaméréseknél is kitűnően működött, menetközben méri a vagonokat.

— Az angol vasutak személyforgalma június közepe és szeptember eleje között éri el csúcsforgalmát. Ezalatt az idő alatt mintegy 850 étkezőkocsi áll az utasok rendelkezésére. A múlt évben a vonatokon 11 millió utas étkezését biztosították a főszezonban.

— Megkezdték a vasút építését a visontai külszíni szénbánya és a miskolci fővonal között. Ezzel egyidőben korszerűsítik Nagyút állomást is.

— Légkondicionáló berendezéssel, hideg-meleg vizzel, rádióval és fénycső berendezéssel felszerelt 40 hálókocsit szállít az Egyesült Arab Köztársaságnak a Győri Wilhelm Pieck Vagon és Gépgyár.

304 társadalmi órát dolgozott a lágymányosi vásárváros területén az Északi Járműjavító 76 dolgozója.

— Balesetelhárítási vándorkiállítást rendezett a Debreceni Járműjavítóban a megyei balesetvédelmi tanács és a megyei rendőrkapitányság közlekedés-rendészeti osztálya.

— Újfehértó és Császárszállás között a nyílt pályán kigyulladt egy tehervonat, két préselt lenszalmával és fűzfavesszővel megrakott kocsija. A tüzet a vonat személyzete vette észre. Az égő kocsikat azonnal lekapcsolták, a többit távolabbra vontatták. A tűz feltehetően mozdonyszikrától keletkezett.

— 15 fiatal kapta meg a szakma ifjú mestere jelvényt a celldömölki fűtőházban. A fiatalok közül hárman arany, hárman ezüst, kilencen pedig bronz jelvényt szereztek.

— 150 ezer vasutast fenyeget az elbocsátás veszélye Angliában, mert a kormány számos kisebb vasútvonal forgalmának beszüntetésére készül.

— Infravörös sugárlapok felhasználásával propán váltófűtőberendezést konstruált egy nyugatnémet vállalat. A készülék megóvja a váltót a fagyástól és nagy hóesés idején is lehetővé teszi a váltóállítást.

Az utóbbi 10 év alatt a Német Szövetségi Köztársaságba 53 ezerrel csökkentették a vasutasok létszámát. Hírügynökségi jelentések szerint 1963-ban újabb 7000 vasutas elbocsátására kerül sor.

— Poggyászőrző automaták Lipcsében. A Német Demokratikus Köztársaságban július elseje óta állnak a közönség rendelkezésére poggyászőrző automaták, az első automatákat a lipcsei központi pályaudvaron állították fel.

A Dunakanyar sakk-csapatbajnoka

A *szobi járási TST* minden évben megrendezi a *Dunakanyar* sakk-csapatbajnokságot. Az idei bajnokságra *Nógrádverőcén*, a község kultúrotthonában került sor augusztus 5-én. A bajnokságban 23 csapat vett részt.

Az előző években egymás után kétszer a Kistext csapata szerezte meg a bajnoki címet. *A Nyugati pályaudvar* sakkozói először indultak — két csapattal — a Dunakanyar bajnokcsapata címért. Az első csapat kitűnő játékkal, imponáló fölénnyel nyerte a bajnokságot.

Egy jegyvizsgáló dicsérete

Július 9-én a Wiener Walzer expresszel utazott el a kislányom, nagybátyjához Bécsbe. Az utazást sok izgalom előzte meg. Részben azért, mert kislányom ezúttal kísérő nélkül utazott. A Keleti pályaudvaron az egyik jegyvizsgálót kértem meg, hogy legyen a gyerek segítségére.

Aznap este fél tizenegykor lakásomon csengett a telefon. Szabó IV. József jegyvizsgáló hívott fel és közölte velem, hogy kislányom a határig jól utazott és bizonyára Bécsig sem lesz különösebb probléma az utazással. Őszintén szólva meglepődtem, amikor meghallottam a jegyvizsgáló hangját. Nem reméltem, hogy ilyen lelkiismeretesen eleget tesz kérésemnek. Éppen ezért ezúton is szeretnék köszönetet mondani az udvarias, lelkiismeretes Szabó IV. Józsefnek.

Schön Tibor okl. gépészmérnök
Budapest

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula Békéscsaba, Leiti Ferenc Pécs, Bognár Károly Tapolca, Szentgáli István Gyöngyös, Pintér Lajos Vácrátót, Cseh Zoltán Szolnok, Kisvárdai János Miskolc, Sziládi Sándor, Tótka Károly Szeged, Csontos László Dorog, Perlaki Gyula Sopron, Kancsura György, Hámor Mátyás Budapest. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

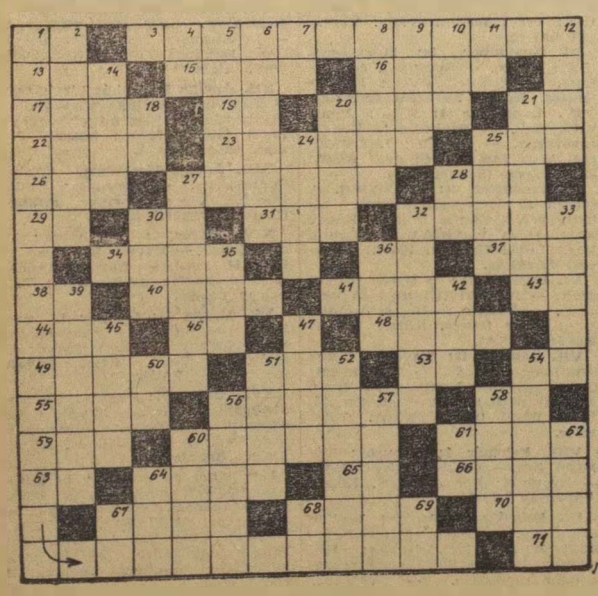
Pintér Lajos Vácrátót, Pongrácz József Táplánszentkereszt, Fazekas László Csépa, Sugatagi Béla Nyékládháza. **Panaszukat illetékes helyre továbbítottuk.**

Csontos László Dorog: „Brigádok, ha találkoznak" és „Hatodik brigád" című verse közlése nem alkalmas.

Bognár Károly Tapolca: A szolgálati menetrendkönyv 10. sz. rovatára tett észrevételével kapcsolatban a 8/C menetrendi osztálya közölte, hogy megszüntették a 10. sz. rovatot, mert a tapasztalatok szerint gyakorlati haszna nem volt, ugyanakkor a szolgálati menetrendkönyv nyomdai előkészítő munkálatait nehezítette, feleslegesen munkaigényessé tette.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI. Benczur u 41.
Telefon: városi: 124—184
üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Igekötő. 3. A pályafenntartási munkát könnyítik. 13. Visszaszó! 15. Kivá ó. 16. . . . se fel. 17. Szomszéd nép. 19. Hangtalanul les. 20. Nyers, fehéritetlen. 21. Kutya. 22. A szabcusok városa. 23. Román elemekkel keveredett kelta nép. 25. Az egyik sülő. 26 Eisenhower beceneve. 27. Kotrógép. 28. Érinti. 29. Személyes névmás. 30. Háziállat. 31. Ilyen hal is van. 32 Japán város. 34. Bács megyei község. 36. Betűt vet. 37. Szomorú. 38. Részvénytársaság. 40. Hüllőféle. 41. Afrikai tó. 43. Sötét szélek! 44. Igy, oroszul. 46. Névelő. 48. Nagyon fontos fém. 49. Afrikai városba való. 51. Viszsza: ülőhely. 53. Rag. 54. Csontot köt össze. 55. Zálogház, pestiesen. 56. Kocsirendező. 58. Könnyű fém. 59. Kocsi mássalhangzói. 60. Ázsiai templom. 61. A ták hazája. 63. Okozat szülője. 64. Rerreg a föld. 65. R. L. 66. Nemcsak szép. 67. Határfolyó. 68. Francia kártyafigura. 70. Tör.

Függőleges: 1. A munkaverseny értékelésének egyik tényezője. 2. Bács megyei községbe való. 4. Igekötő. 5 Nem ülve. 6. Arc franciául. 7. Latin és. 8. Régi idő. 9. Szívesen, németül. 10. Pengéjű. 11. Fél pete. 12. A mohamedánok szent köve. 14. Hege. 18. Ellentétes kötőszó. 20. Ősei. 21. A költészet egyik ágának művelője. 24. Hangtalanul a légben. 25. Keleti nép. 27. Híres matematikus család. 28. Kötőszó. 30. Logaritmus. 32. Latin szónoklat. 33. Nóbel-díjas angol fizikus. 35. Kerek szám. 36. Régi bizony. 39. Mozsárágyú. 42. Község Veszprém megyében. 45. Ez meg Borsodban van. 47. Színművészünk. 50 Mutatószó. 51. Kutyafajta. 52. Még egy Veszprém megyei község. 54. A 49. rendszámú elem. 56. Híres színművész volt. 57. Nem sokat érő. 58. Lop. 60. A dob teszi. 61. Indulatszó. 62. Nem távaszi. 64. Francia utca. 67. Személyes névmás. 68. Kimondott betű. 69. Juttat.

Beküldendő: vízszintes 3. és függőleges 1 sorok. Beküldési határidő: szeptember 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Szakszervezeti politikai iskolák. Rakodó területek. Sampling módszer. Könyvet nyert: Pintér Istvánné, Bpest.

KÁNIKULA



— Na, komám, ma nem savanyodik meg az ebédünk.

— Kellemes zárfék
(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. SZEPTEMBER 1.

Milyen feladatok várnak a vasútra az őszi hónapokban?

Beszélgetés Lindner József vezérigazgató helyettessel

Az őszi forgalom minden évben nagy erőpróbát jelent a vasutasoknak. Fejlődő iparunk és szocialista mezőgazdaságunk évről évre több árut kínál fel elszállításra. Magától értetődik, hogy a szállítási feladatok állandóan nőnek.

— *Milyen feladatok hárulnak a vasútra az idei őszi forgalom alatt? Sikerül-e maradéktalanul eleget tenni a követelményeknek?* — Ezekre a kérdésekre kértünk választ *Lindner József* vezérigazgató-helyettestől.

— A vasút idei őszi szállítási teendői nagyok, nagyobbak mint valaha voltak — mondotta. — Hozzá kell azonban tennem, hogy a feladatok ennek ellenére megoldhatók. Hiszen azok a feltételek, melyek lehetővé teszik a vasút zavartalan üzemét és a népgazdasági igények kielégítését mind biztosíthatók.

Legmesszebbmenő tervszerűséget

Ebben az évben az őszi forgalom idejére esik a VIII. pártkongresszus — folytatta rövid szünet után. — Az egész országban folyó kongresszusi verseny sikere nagymértékben függ a vasúti közlekedés hatékonyságától. Éppen ezért a vasutasoknak nemcsak kötelességük a szállítási feladatok elvégzése, hanem becsületbeli úgy a kongresszusi verseny sikerének biztosítása is.

Természetesen nagy szállítási feladatainkat csak úgy tudjuk maradéktalanul megoldani, ha minden mennyiségi, minőségi, gazdasági mutató optimális teljesítését biztosítjuk. Ennek legfőbb feltétele a vasúti üzemi munka, a forgalom legmesszebbmenő tervszerűsége. Csak így válik lehetővé, hogy állomásainkon, rendezőpályaudvarainkon, vonalainkon, fűtőházainkban egyenletes leterhelés mellett ütemes munka folyjon és a végrehajtó szolgálat fizikai igénybevételének nagymértékű növelése nélkül a fokozott követelményeket kielégíthessük.

A vezérigazgatóhelyettes ezután arról beszélt, hogy a nagy volumenű áruszállítás mellett elsősorban a személyszállító vonatok menetrendszerűségét és a kulturált utazást kell biztosítani. Erre annál is inkább szükség van, mert 1962 első fél évében a személyszállító vonatok 96,1 százaléka közlekedett csupán menetrendszerint.

— Sajnos személyszállító vonataink menetrendszerinti közlekedésének a jelenlegi helyzete sem biztosíték arra, hogy éves átlagban elérjük a 97.5 százalékos vállalást. Augusztus 16-án például hálózati viszonylatban 95.2 százalékos eredményt értünk el. Feltűnő a lemaradás a budapesti igazgatóságnál, ahol 92.2, a szegedi igazgatóságnál pedig 93 százalékos eredményt értek el, de nem sokkal jobb a helyzet a többi igazgatóságnál sem.

— *Hogyan alakul a teherszállítás? Milyen mérvű növekedésre lehet számítani az őszi hónapokban?*

— Az első fél évben 46,1 millió tonna árut szállítottunk el — hangzott a válasz. — A második fél évben 53,5 millió tonnát, tehát 7.4 millió tonnával több árut kell elszállítani, mint az első fél évben. Ez havonta mintegy 800 ezer tonna többlet áru elszállítását követeli meg a bázishoz viszonyítva. Ez a többlet lehetővé teszi pénzügyi eredményterveink teljesítését, az egész vasúti közlekedés fajlagos ráfordításainak csökkentését és a bevételek növekedését, ami tulajdonképpen alapját képezi az üzemi jutaléknak is. Mindez azonban csak akkor érhető el, ha a népgazdaság által felkínált árumennyiséget zökkenő nélkül, gazdaságos üzemvitel megvalósításával elszállítjuk.

Hasznosítsuk a tartalékokat

A megjelenő őszi forgalmi rendelet szinte minden ténykedést szabályoz. Persze nem csupán arról van szó, hogy a rendeletben foglaltakat mechanikusan végrehajtsuk. Nagy szükség van arra is, hogy a vezetők, középvezetők, irányító szervek és a végrehajtó szolgálat dolgozói minden szolgálati helyen kivétel nélkül keressék azokat a lehetőségeket, melyek biztosítják nagy tartalékaink hasznosítását.

Ilyen tartalék elsősorban a tervszerű közlekedésben rejlik. A vonatközlekedési terv betartása, a kijelölt vonatoknak a kijelölt eleggyel való menetrendszerinti közlekedése biztosítja az egész hálózat munkájának tervszerűségét. A vonatközlekedési terv alapja a szervezett elegyáramlás. Itt döntő feladat a kocsiforduló csökkentése érdekében a legkisebb kocsióraráfordítással és minimális tolatási munka igénybevételével közlekedő vonatok szervezése.

A vonatközlekedési tervre kell építeni a mozdonyfordulókat. A mozdonyforduló tervek készítésénél a naponta rendesen közlekedő vonatokat kell figyelembe venni és mind a forgalomnak, mind a vontatásnak biztosítani kell a fordulók maradéktalan betartását. A vonatközlekedési terv havi helyesbítése során a mozdonyfordulókat is helyesbíteni kell. Ez a legelső feltétele a gépek jobb kihasználásának, az egy mozdonyra jutó hasznos teljesítmény növelésének.

Az új menetrend életbeléptetésekor elkészültek az új mozdonyfordulók is. A mozdonyfordulók alapján megkezdődött a mozdonyok foglalkoztatása. Ennek kedvező eredménye meg is mutatkozott. A mozdonyhaszon-kilométer a múlt évi 145-ről 150 km-re emelkedett. Mivel azonban a mozdonyfordulók teljesítését nem értékelték, olyan furcsa helyzet állt elő, hogy volt egy tervünk, amit senki sem értékelt. Bár vannak mozdonyfordulóink, de azokat nem tartják be. Ennek következményeképpen az egy mozdonyra jutó hasznos teljesítmény is visszaesett.

Jobban ki kell használni a vonóerőt

— *Milyen a vonóerőhelyzet? Meglevő mozdonyparkunkkal sikerül-e lebonyolítani az előttünk álló szállítási feladatokat?*

— Az elmúlt őszi forgalomban a legtöbb gondot, a legnagyobb problémát a vonóerő helyzete és állapota okozta. Ez az idén nem ismétlődhet meg. A forgalmi szolgálatnak fel kell számolnia a mozdonyácsorgásokat, mind a vonalon, mind a honos és forduló állomásokon. A vontatási szolgálatnak csökkenteni kell a fűtőházi tartózkodásokat. A teljes mozdonyfordulóból a még mindig 50 százalék körüli fűtőházi tartózkodás megengedhetetlenül sok.

Az utóbbi időben ismét növekedett a gépre várások száma. Augusztus első dekádjában nem egy esetben 40—50 gépreváras volt.. Sok a vonali hosszabb menet, a túlkezelés, a műszaki okok miatti nehézmények. A szolgálatképtelenségek száma a múlt hónapban 50 volt. A jelenlegi 7—8 százalékos fűtőházi javítás is magas.

Biztosítani kell a délutáni csoportokban érkező mozdonyok futójavítását az éjjeli műszakban. Nem tűrhető, hogy egy és fél órás javítási munkák miatt a mozdonyok egész éjjel a fűtőházban várakozzanak és csak másnap kerüljenek javításra. Ha a felsorolt problémákon sikerül változtatni, akkor a rendelkezésre álló mozdonyparkkal eleget tudunk tenni az előttünk álló feladatoknak.

A forgalmi szolgálatnál is nagy tartalékok felszabadítására van még lehetőség. Ilyen például a módszeres elegyrendezési eljárás, a tolató tehervonatok utazási sebességének növelése, a tervszerű tolatási munka. Az árukezelési helyek kiszolgálásának megszervezése, a rakodási idők módosítása — a vonatközlekedéstől függően — is felbecsülhetetlen tartalék felszabadítását teszi lehetővé. A rakodási idők csökkentése során csökken az állomási kocsitartózkodási idő, amely a kocsiforduló-időnek 50 százalékát teszi ki.

Az őszi forgalomban egyáltalán nem hanyagolható el az idegen kocsik kezelése, amely nagymértékben kihat pénzügyi eredményeinkre. Külön fel kell hívni a figyelmet a nemzetközi tehervonatok, a LIM- és a TEEM-vonatok közlekedésére, ezekben a vonatokban közlekedő kocsik műszaki állapotára. Népgazdaságunk számára jelentős devizabevételt jelent e vonatok közlekedtetése.

Természetesen a többi szakszolgálatra is jelentős feladatok hárulnak az őszi forgalomban. A pályafenntartási szolgálatnak teljes energiával támogatni kell a vasútüzem zavartalan lebonyolítását, a biztosító és távközlő berendezések kifogástalan működése, az anyagszerkezelési szolgálat jó munkája is alapfeltétele az őszi forgalmi feladatok megoldásának.

Nagy feladatainkat szervezetten, tervszerűen csak akkor tudjuk ellátni, ha a vezetés megteremti a megfelelő munkakörülményeket, gondoskodik a dolgozók oktatásáról, egészségvédelméről, zavartalan pihenéséről. Az őszi forgalmi rendeletben ismertetett feladatok, célkitűzések a párt- és a szakszervezeti aktívák támogatásával, valamennyi szolgálati ág hatékony együttműködésével biztosítható. (vf)



A felsővezetékesek vállalták: november 20-ra befejezik a miskolci vonal villamosítását

(Riport a 3. oldalon)

Fél évszázad

Az egymástól távolfekvő fővonalak közé ékelték be évtizedekkel ezelőtt a keskenynyomközi gazdasági vasutakat abból a célból, hogy a nagy kiterjedésű mezőgazdasági területeket bevonják a nagybirtokosok és bankárok spekulációiba. Ezek egyike, a régebben *Bodrogközi Gazdasági Vasútnak* nevezett keskenynyomközi vasút, amely ebben az esztendőben fél évszázadot hagy maga mögött.

A korábbi tulajdonosok és leszármazottaik bizonyára csodálkozással nézik ma a MÁV cégjelzéssel futó, s a szocializmus építésében tevékeny részt vállaló vasút fejlődését. Diesel-vontatás, 52 személyes, négytengelyű személykocsik, korszerű teherkocsipark váltotta fel az elavult szerelvényeket. Mintha 100 évet, nem is fél évszázadot hagyott volna maga mögött itt a fejlődés, különösen az utolsó öt esztendő alatt.

A mezőgazdasági termelvények tömegét szállítja a keskenynyomközű *Zemplénagárdtól, Füzérkomlóstól, Kenézlőtől* — 112 kilométer hosszú vonalán — *Sárospatakra*, ahol szorgalmas kezek átrakják az árut nagyvasúti kocsikba.

A sárospataki vonalfőnökség jelentése szerint júliusban nem kevesebb, mint 27 000 tonna árut fuvaroztak, ami meghalad minden eddigi teljesítményt.

Kitűnő versenyszellem alakult ki a kisvasúton. Ennek köszönhető például, hogy *Tiszakarád, Cigánd* és *Ricse* állomás élüzemszinten dolgozik és hogy *Cigánd* vasutasai ebben az évben már a *„Szocialista állomás"* megtisztelő címéért indultak harcba.

— in —

Sárváron felkészültek a cukorrépakampányra

A sárvári cukorgyár az előzetes becslések szerint mintegy 10 ezer vagon cukorrépára számít. Nem kis mennyiség. A sárvári vasutasoknak lesz mit tenniök az őszi hónapokban.

— *Hogyan készültek fel a kampányra?* — érdeklődtünk *Kővári Antal* állomásfőnöktől.

— *Mint minden évben, az idén is megtettük a szükséges előkészületeket* — mondotta. — *A cukorgyárral három ízben tartottunk megbeszélést. Ezeken a megbeszéléseken az állomás pártszervezete és szakszervezeti bizottsága is képviseltette magát. A cukorgyár vezetőivel egyébként igen jó a kapcsolatunk. Ennek tulajdonítható, hogy a múlt esztendőben is zavartalanul bonyolítottuk le a répakampányt. Remélem, az idén sem lesz fennakadás. Bár a korábbi gyakorlattól eltérően nem kettő, hanem egy tartalékkal, grafikonosan szeretnénk ellátni a gyár kiszolgálását.*

Elmondotta az állomásfőnök, hogy az őszi hónapokban nem mindig áll rendelkezésre megfelelő mennyiségű kocsi. Gyakran előfordul, hogy a beérkező 100 vagonból 60 szelettel megrakva megy vissza, a többit pedig üresen kell elküldeniük a bakonyi bányák, *Ajka, Utkút* és a többiek részére. A kocsihiányon jól megszervezett diszpozíciókkal próbálnak segíteni. Ez azonban nem mindig sikerül.

Mint ismeretes, július 30-án az éjszakai órákban súlyos baleset történt *Sárvár* állomáson. A szolgálattevő és egyik váltókezelő hibájából foglalt vágányra járt be egy tehervonat. Ez a rendkívüli esemény mély nyomott hagyott a dolgozókban. Mivel az állomás még nincs víztelenítve, tartanak az ősztől. Esős időjárásban balesetveszélyes a kocsirendezők munkája.

— *A múlt évben állomásunkon nem fordult elő baleset* — folytatja az állomásfőnök. — *A gyár kiszolgálását és termékeinek elszállítását megelégedésre, balesetmentesen láttuk el. Jó munkánkért a gyár vezetői írásban fejezték ki elismerésüket.*

Az idén is szeretnék a gyár elismerését kivívni.

— vi —

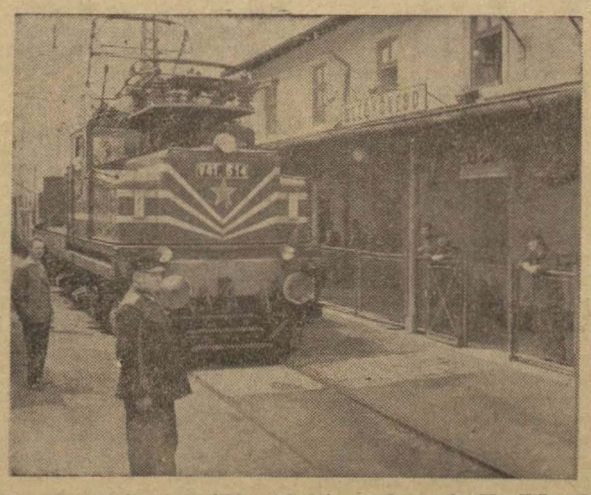
Megnyílt a mecseki úttörővasút

Augusztus 18-án *Tóth János*, a pécsi igazgatóság vezetője ünnepélyesen megnyitotta a mecseki úttörővasutat.

Két évvel ezelőtt a Pécsi Városi Tanács mozgalmat indított *„havonta egy napot Pécsért"* jelszóval. A felhívás ezreknél talált követésre. A társadalmi összefogás eredményét jelzi a mecseki úttörővasút is, amelynek létrehozásában számos vasutas dolgozó vett részt.

Az igazgatóság dolgozói mintegy 300 000 forint értékű társadalmi munkáért vették át az alkotmány ünnepének előestéjén az elismerő aranyplakettet. Hasonló elismerésben részesültek a fűtőház és a pályafenntartási főnökség társadalmi munkásai is.

Leiti Ferenc
Pécs



A villamosítás alatt álló miskolci vonalon már Mezőkövesd állomásig közlekednek a villamosmozdonyok.
(MTI Foto Birgés Árpád felv.)

Békekisgyűlések Miskolcon

Az Ómiskolci Pályafenntartási Főnökség szakszervezeti bizottságához tartozó 19 műhelybizottságnál augusztusban kisgyűléseket tartottunk a moszkvai béke-világkongresszus jelentőségéről. *Hruscsov elvtárs* beszédéről. Megtárgyaltuk azt az üzenetet is, amelyet a kongresszus intézett a világ népeihez.

A kisgyűléseken — amelyek előadói a műhelybizottsági titkárok voltak — több mint 800 dolgozó vett részt és 53 szólalt fel.

Dolgozóink a kisgyűléseken hitet tettek a béke ügye mellett és bíznak abban, hogy a nagyhatalmak végül is megegyeznek az ellenőrzött leszerelés kérdésében.

Antal József
Miskolc

Legfőbb gondjuk: az emberekkel való törődés

Megjegyzések Debrecen állomás szakszervezeti bizottságának munkájáról

Március 12 óta dolgozik az újjáválasztott szakszervezeti bizottság Debrecen állomáson. Amikor legutóbb felkerestük őket, a titkár betegállományban volt, így helyettesétől, *Kiss János* termelési felelőstől kaptuk az első tájékoztatást.

— *Munkaterv alapján dolgozunk és irányítjuk három műhelybizottságunk tevékenységét és a bizalmiak széles hálózatát* — hallottuk *Kiss* elvtárstól. — *Az szb és a reszortbizottságok havonta rendszeresen tartanak ülést. Minden igyekezetünk arra irányul, hogy elősegítsük állomásunk munkáját, törődjünk az itt dolgozó vasutasok minden gondjával-bajával.*

Tapasztalhattuk, hogy ez a törődés nem puszta jelszó Debrecen állomáson. Mély tartalma van ennek, s ez megnyilvánul a munka minden területén.

Erről adunk képet az alábbiakban.

★

Két éve működnek a szocialista brigádok Debrecen állomáson. Harmincnyolc brigád a kitüntető cím elnyeréséért küzd, 9 már az oklevélért verseng. A forgalmi szolgálatnál még kevés a szocialista brigád.

— *Sok az átszervezés* — mondják. — *A közbeváltó szolgálat megszervezése miatt, át kellett alakítani sok brigádot.*

★

A szakszervezet termelési bizottsága is segített a vonatközlekedési terv teljesítésében és a kocsitartózkodási idők csökkentésében.

Eddig minden elegyrendezés a gurítónál történt. Nem győzték. A dolgozókkal történt megbeszélés alapján, nagyobb teret kapott a síktolatás. A 6-os tartalékot áthozták az állomás *Nyíregyháza* felőli bejáratához, hogy meggyorsítsák az elegyfeldolgozást.

Még így is igen nehéz a kocsirendezők dolga, mert szűk az állomás.

★

Munkaellátási felelősként dolgozik a szakszervezeti bizottságban *Kósa Imréné*. Naponta sokan felkeresik munkahelyén, s ő mindenkinek segít. Az általa vezetett munkaellátási bizottság „női szakasz", hiszen valamennyi tagja nő.

— *Rendszeresen ellenőrizzük az állomás egészségügyi helyzetét, az üzemi konyhát, a laktanyát, az őrhelyeket és állomásunk napközi otthonát is* — nyilatkozott munkájukról Kósáné. — *Részt veszünk az üzemi konyha étrendjének összeállításában. Mi gondoskodunk az állomás négyágyas betegszobájáról is.*

Amikor megkérdeztük Kósánétól, hogy bizottságának melyik tagjai végzik a legjobb munkát, ő *Kéri Sándornéval* kezdte a felsorolást, aki az őrhelyek tisztaságát ellenőrzi. Folytatta *Szilágyi Istvánnéval* és *Pataki Eleknével*, míg a bizottság mind a 20 tagjának nevét fel nem jegyeztük.

★

Debrecen állomáson július folyamán tanfolyamon oktatták feladataikra a munkásvédelmi őrség tagjait. Hányat?

— *Munkásvédelmi őrségünknek 106 tagja van* — válaszolta kérdésünkre *Kádár János* munkavédelmi felügyelő. — *Minden brigádból egy tagot szerveztünk az őrségbe. Augusztusban már eredményes munkát várunk tőlük. Munkavédelmi hónapot tartunk.*

Az üzemszemléken felfedett bajokat — ha anyagi akadályokba nem ütközik — rendre orvosolják. Így a rakodón meghosszabbították az áthidalásokat, három nap alatt elkészült a hordók lerakásához szükséges új csúszda. A daruhoz új acélkötelet adtak. Arra törekszik az szb, hogy mindenütt megfelelő, biztonságos munkaeszközök álljanak a dolgozók rendelkezésére.

★

Sportolni is szeretnek Debrecen állomás dolgozói. Nemcsak *Kulcsár József* sportfelelős beszélt erről, hanem az a „beszédes" szám is, hogy tagdíjbevételük évi 40 ezer forint.

Labdarúgó csapatuk megyei bajnokságot nyert. Sakkozóik a *Maróczy*-bajnokságban, asztaliteniszezőik a megyei bajnokságban szerepelnek. Őszre a KISZ közreműködésével kézilabda-csapatot is szerveznek.

L—cz

Jól dolgoztak a diákok

Nincs igazuk azoknak, akik azt tartják, hogy „a mai fiatalság húzódozik a munkától". Szegeden mindenki láthatta, hogy milyen szorgalmas volt az a közel 300 diák, akik a nyári szünidőben néhány hetet dolgoztak a vasútnál.

A fűtőháznál dolgozó fiatalok a szerelvények takarításában nyújtottak hasznos segítséget. Eleinte nehezen ment nekik a munka, de hamar megtanulták, hogyan kell kezelni az ablakmosó szerkezetet és így a szabadtéri játékok idején mintaszerűen tiszta szerelvények várták az utasokat.

A pályafenntartási főnökség mintegy 200 tanulót alkalmazott a pálya tisztítására. A vegyszeres gyomirtás ellenére is jól jött a fiatalok segítsége. Szeged-Tisza pályaudvar tolató- és rakodó vágányai soha nem voltak olyan tiszták, mint most, a fiatalok szorgalmas munkája nyomán.

Dr. Bánkfalvy Gyula Szeged

Miért szórják szét?

Nem rég vettem egy füzetet, amelyen az állt, hogy az úttörők által gyűjtött papírból készült. Vonatokon is láthatók olyan hirdetmények, amelyek a hulladék anyagok összegyűjtésére és a MÉH-hez való továbbítására hívják fel az utasokat.

Máriabesnyő állomáson álltam, amikor egy arra haladó vonatból az Utasellátó személyzete egy nagy csomó hulladékot dobott ki a vonatból, melynek darabjai engem is értek. Hogyan? A hulladékgyűjtési felhívás csak az utasoknak szól, a vasutasoknak nem? Úgy látszik, ez a helyzet, mert a Budapest—Aszód vonalon a vasút mellett ezerszámra hevernek a hulladékok, amelyeket a vonatokból szórnak ki.

Javaslom, hogy a vonatokon is tegyük szervezettebbé a hulladék gyűjtését. Jó lenne, ha legközelebb olyan füzetet vehetnék már, amelyen ez áll: „Az Utasellátó dolgozói által gyűjtött papírhulladékból készült."

Sugatagi Béla

Az SZVSZ nyilatkozata az NDK-ba és az NSZK-ba küldendő nemzetközi szakszervezeti tanulmányi és vizsgálóbizottság felállításáról

A *Szakszervezeti Világszövetség* 1945 óta állandóan nagy figyelmet szentel a német problémának. A második világháború vége óta ülésein, értekezletein egyaránt foglalkozott a nácitlanítás, a német militarizmus felszámolása, a demokratizálás és a szakszervezeti jogok fejlesztésének problémáival *Németországban.*

Az *SZVSZ Titkársága* 1962. július 6-án nyilvánossága hozott egy javaslatot, amelyet az SZSZNSZ kongresszusának résztvevőihez intézett és amely egy nemzetközi szakszervezeti bizottság felállítását indítványozta annak tanulmányozására, és vizsgálatára, hogyan hajtották végre az NDK-ban, az NSZK-ban és *Nyugat-Berlinben* a *londoni* és a *párizsi* szakszervezeti világkonferencia, illetve világkongresszus határozatait, a *Drezdában* megtartott hetedik német összevont szakszervezeti értekezlet javaslatait.

A javasolt bizottságban az SZVSZ-hez csatlakozott három országos szakszervezeti központ és két autonóm országos szakszervezeti központ képviselői vennének részt.

A bizottság jelentését szét kell majd osztani az egész világ valamennyi szakszervezete között, és hivatalosan lététbe helyezni az ENSZ főtitkáránál és a *Nemzetközi Munkaügyi Szervezet* vezérigazgatójánál.

A javasolt bizottság feladata, hogy megvizsgálja, hogyan szolgáltathatnak még alapot az övezetközi szakszervezeti értekezletek, valamint a londoni és párizsi szakszervezeti világkonferenciák korábbi határozatai új nemzetközi szakszervezeti kapcsolatok megteremtéséhez összefüggésben a német problémával.

Az *SZVSZ Titkárságának* meggyőződése, hogy javaslata nemcsak a dolgozók érdekeit szolgálja, hanem egyben szakszervezeti hozzájárulást is jelent a német probléma megoldásához, a nemzetközi enyhülés légkörének megteremtéséhez, következésképpen hozzájárulás a béke és a leszerelés nagy ügyéhez.

NEMZETKÖZI *élet*

Ünnepeltek a szovjet vasutasok

A Szovjetunióban augusztus 5-én tartották meg a hagyományos összszövetségi vasutasnapot. A közlekedés, mindenekelőtt a vasúti közlekedés, fontos szerepet játszik a párt XXII. kongresszusa által a szovjet nép elé állított gazdasági terv megvalósításában.

A Szovjetunióban jelenleg az összes áruforgalomnak 78, az utasforgalomnak mintegy 70 százaléka a vasutakra hárul. *Az idén a szovjet vasutak teherforgalma felülmúlja a kapitalista országok vasutainak teherforgalmát.*

A szovjet vasutasok az idén is új munkasikerekkel köszöntötték ünnepüket. Az első félévben a hétéves terv vasutakra eső összes mutatóit teljesítették. Tavaly pedig 54 millió tonna terhet szállítottak el terven felül.

Az idei első félévi áruszállítási tervet 101,4 százalékra, a személyszállítási tervet pedig 103 százalékra teljesítették. A jó eredmények egyik alapfeltétele a közlekedés, a vasút gyökeres műszaki rekonstrukciójában rejlik. A Szovjetunióban évente több mint 2 ezer kilométer vasútvonalat villamosítanak. *A villamosított vasútvonalak hosszát illetően ma már a Szovjetunió első helyen áll a világon.* A villamos- és Dieselmozdonyok 46 ezer kilométer hosszú vonalakon közlekednek és az egész teherforgalom 60 százalékát továbbítják.

A személyvonatok menetrend szerint, egyes fővonalakon 120 kilométeres óránkénti sebességgel közlekednek. A *Moszkva—Leningrád* közötti vonalon közlekedő *Vörös Nyíl* expressz 140 kilométeres sebességgel száguld. Még egy érdekes adat: a szovjet vasutak évenként 2 milliárd utast szállítanak.

A Szovjetunióban a vonatforgalom irányításának automatizálására is nagy gondot fordítanak. Mind szélesebb körben alkalmaznak önműködő térközbiztosítást, központi vezérlést, jelzők és váltók automatikus állítását. Csupán az elmúlt három és fél év alatt 5500 kilométer vonalon vezették be az önműködő térközbiztosítást és a központi forgalom vezérlést. Az energiaberendezések automatizálását, valamint a vontatóállomások távirányítását is egyre több helyen alkalmazzák.

A pályaudvarokon, a fűtőházakban, az üzemekben és építkezéseken, a vasutasok között is folyik a verseny a hétéves terv negyedik évre eső részének határidőre való teljesítéséért. Ebben a munkában több mint 2 millió vasutas vesz részt. *A kommunista munka kollektívája címért pedig mintegy 45 ezer brigád, műhely harcol.*



Uj villamosvonatot készített a rigai vagongyár. A képen próbaútra indul az ER—2 típusú új szerelvény
(MTI Külföldi Képszolgálat)

A svéd sajtó és a magyar valóság

Augusztus elején héttagú svéd vasutas szakszervezeti küldöttség járt hazánkban. A SZOT és a vasutasszakszervezet látta vendégül a svéd vasutasokat.

Budapesti tartózkodásuk során alkalmunk nyílt arra, hogy beszélgessünk velük munkájukról, s főként arról, mit láttak Magyarországon. Számunkra mindig érdekes, hogyan vélekednek rólunk külföldi barátaink. Márpedig svéd vendégeinkben olyan embereket ismerhettünk meg, akik a magyar és a svéd vasutasok közötti barátság hívei, látogatásuk során ennek a barátságnak erősítésére is törekedtek.

— *A Magyarországon tapasztalt fejlődés láttán értékelni tudjuk annak jelentőségét, hogy 1956-ban az ellenforradalmi támadással szemben megvédte hatalmát a munkásosztály* — mondotta *Persson Folke*, a delegáció vezetője. — *Úgy látjuk, igen nagy eredményeket értek el az ország építésében, s ebből arra következtetünk, hogy a magyar nép vezetése jó kezekben van.*

A fejlődés láttán elmondották, hogy ma már lehet összehasonlítást tenni a két ország között, ami hazánkra nézve nem is kedvezőtlen. Megítélésük szerint az öltözködés nálunk színvonalasabb, a lakbérek alacsonyabbak, a munkások lehetőségei kedvezőbbek, mint Svédországban. Fel is tették a kérdést: hogyan tudták ezt ilyen rövid idő alatt elérni?

Elmondották vendégeink, hogy a „semleges" svéd polgári sajtó igyekszik rágalmazni a Szovjetuniót és a szocialista országokat. Szűrkének és szomorúnak igyekeznek beállítani a magyar nép életét. Ezért hatott számunkra kellemes meglepetés erejével a magyar valóság. Azt is elmondták, hogy a svéd polgári sajtóban ma már mind kevesebbet lehet olvasni Magyarországról: rosszat már nem tudnak, jót meg nem akarnak írni rólunk.

Elismeréssel nyilatkoztak svéd vasutas barátaink a magyar vasút állapotáról, rendkívüli szállítási teljesítményeiről. Náluk már nincs gőzvontatás, s azt kívánták, hogy a magyar vasutasok is sikerrel valósítsák meg villamosítási és dieselesítési programjukat.

Kifejezésre juttatták azt az óhajukat, hogy a barátság ápolása és egymás kölcsönös megismerése céljából hasznos volna, ha vasutasaink meglátogatnák egymást. Megígérték, hogy hazatérve igyekezni fognak felvilágosítani a svéd vasutasokat a magyarországi valóságos helyzetről, a politikai és a gazdasági élet egészséges fejlődéséről.

Százhalombattai gondok

Amikor a napokban *Százhalombatta* állomáson jártam, találkoztam néhány tollhegyre kívánkozó problémával.

A forgalmi irodában, a váróteremben, egyszóval az egész felvételi épületben fénycsövilágítás van, de a két váltóőrhelyen még petróleumlámpa világol. Jóllehet itt is felszerelték már a fénycsöveket, de az áram ide vezetése még késik.

Másik hiányosság, hogy több angol váltót műszaki hiba miatt közvetlenül kell kezelniök a váltókezelőknek. Hiába panaszkodnak emiatt, segítséget nem kapnak.

Téri András

Franciaországi pillanatképek

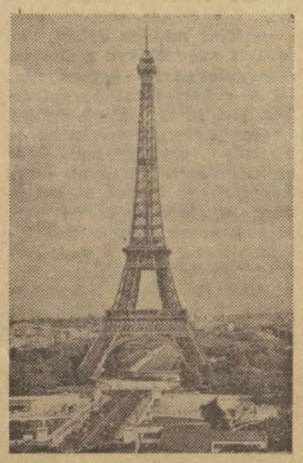
Magyar vasutas KISZ-fiatalok egy csoportjával tíznapos körutazást tettem Franciaországban. Csoportunk francia fiatalok korábbi, magyarországi látogatását viszonozta. Utunk szép és érdekes volt, s hogy mit láttunk, tapasztaltunk, erről szeretnék beszámolni az alábbiakban.

Párizs

Utunk első állomása a francia főváros volt, ahol a vasutasszakszervezet látott vendégül bennünket. A szakszervezeti központban, amely a sztrájkharcok fellegvára, harcos elvtársakat ismertünk meg, akik éjt-nappallá téve dolgoznak a munkásosztály, a haladás ügyéért.

Megnéztük Párizs nevezetességeit. Nemcsak kívülről nézzük meg a világhírű Eiffel-tornyot, hanem a gyorslift fel is vitt bennünket a torony kilátójába, ahonnan 115 méter magasságból gyönyörködhettünk a város látképében. A párizsi utca forgataga meghaladja a budapestit. Láttuk az Operát, végigsétáltunk a Champs Elyséesen, amelyről méltán mondják, hogy a világ leggyönyörűbb sugárútja.

Ragyogóak az üzletek kirakatai de a magas árak miatt egyszerű ember itt aligha vásárol. Este végigsétáltunk a Montmartren. Fényes, hangos, vidám a párizsi éjszaka. De a szórakozóhelyeket főleg a külföldiek látogatják.



Párizs szimbóluma a karcsú Eiffel-torony

Alkalmunk volt, hogy megnézzük Párizs több műemlékét, közöttük a párizsi kommün hőseinek síremlékét. Sajnos, kevés volt az időnk, így Párizzsal csak „futó" ismeretséget köthettünk. Egynapos tartózkodás után újra vonatra szálltunk.

Nizza

Nizza, vagy ahogy a franciák írják Nice a Cote d' Azur, a francia Riviéra egyik legszebb városa, a milliomosok üdülőhelye. 1180 km-es éjszakai utazás után érkeztünk ebbe a városba, ahol nagy szeretettel fogadtak bennünket a francia fiatalok. Jól felszerelt camping táborban kaptunk szállást. Ragyogóan sütött a nap, s ebben a kánikulában jólesett megfürödni a Földközi-tenger festői kék vizében.

Gyönyörű város Nizza. Modern hotelek százai állnak a tengerpart mellett emelkedő hegyoldalon. A kertekben és parkokban pálmafák, leanderfák, hatalmas kaktuszok, citrom- és narancsfák; különleges délszaki virágok díszlenek. Számunkra mindez megkapó, különös látvány volt.

Persze nemcsak a milliomosok számára készült üvegpalotákat láttuk Nizzában, hanem a munkásnegyedet is, a szűk sikátorokat, ahol orrfacsaró a tengeri halszag és az utca fölött kifeszített drótokon mosott fehérneműt lenget a meleg szél. A kapitalizmus viszonyai között feltűnő nagy különbség van ember és ember között. Hogyan is telne az egyszerű nizzai halásznak arra, hogy akár egy napot is töltsön luxushotelben, hiszen ott a napi költség több mint egy munkás heti keresete.

Több kirándulást tettünk Nizzából. Megnéztük Cannes-t, a filmfesztiválok városát. Láttuk a Fernand Léger Múzeumot, ahol csak absztrakt képeket mutatnak be. Különleges, elgondolkoztató látvány a sok absztrakt festmény, de szépnek aligha mondható. Sokkal érdekesebb volt a Nizzában látott Picasso Múzeum, ahol ugyancsak sok az absztrakt és nehezen érthető műalkotás, de itt vannak a nagy művész legszebb, leghíresebb alkotásai is, például a híres békegalamb.

Monte Carlóban is jártunk. A hercegség önállóságot élvez, de lényegében Franciaországhoz tartozik. A miniatűr állam uralkodó hercege ragyogó fellegvárban él filmsztár feleségével, Grace Kellyvel. A sok fény és pompa talmi csillogás hatását kelti a látogatóban. S amint megtudtuk, a költekező életmód állandó pénzügyi nehézséget okoz a hercegségnek s ezért Grace Kelly filmszerepek vállalására kényszerül. Láttuk Monte Carlóban a játékkaszinókat, ahol a rulett pörög és a játékzsetonok alakjában milliós vagyonok cserélnek gazdát, ahol dőzsöl a burzsoázia.

Titton Pálné

(Folytatjuk)

A VIII. pártkongresszus tiszteletére

Közeledik a szállítási feladatok dandárja, az őszi forgalom. Valamennyi szolgálati hely kollektívája készül a nagyobb feladatok teljesítésére. Ez a munka egyben a párt VIII. kongresszusa tiszteletére kezdeményezett munkaverseny újabb szakaszát is jelenti. Mindenekelőtt a gazdaságosabb szállítás, a tartalékok hasznosítása kell, hogy jellemzője legyen az elkövetkezendő időszak munkájának. S ez az elhatározás a vállalásokból, azok teljesítéséből is kiérződik.

Tatabánya-felső

állomás dolgozóinak teljesítményét jól tükrözi a kongresszus tiszteletére tett vállalások teljesítése. A múlt év első félévében 998 tonna rakományt szállított egy-egy tehervonat, az idén átlagosan 1013 tonnát, júliusban pedig 1033 tonnát. Tavaly a tehervonatok 58 százalékát indították menetrendszerűen, az idén 74 százalékát. Általában mind a három forgalmi brigád jól dolgozik de különösen szép eredményeket ér el *Dörner* szolgálattevő brigádja.

Balatonfüred

állomáson ötletes kongresszusi felajánlást teljesített *Szoboszlai István* forgalmi szolgálattevő és *Ruszbach Árpád* műszaki főintéző távközlési dolgozó. Saját erőből, elfekvő anyagok felhasználásával házi kistelefon központokat készítettek. A két vasutas munkájának értékét növeli, hogy már *Alsóörsnek* és *Balatonfűzfőnek* is készítettek egy-egy példányt a házi kis központból.

Zánka-Köveskálnak

nagy körzete van a *Balaton* északi partján. Az állomás idegenforgalmi szempontból is jelentős. Ezért az állomás dolgozói *Simon Mihály* állomásfőnök vezetésével a VIII. pártkongresszus tiszteletére társadalmi munkával szépítik, fejlesztik területüket. Rendbehozták a vagonrakodó helyhez vezető utat és a rakhelyet. Az állomás előtti autóbuszmegálló térségén virágosparkot létesítettek.

Siófok vasutasai

óriási idegenforgalmat bonyolítanak le a nyári időszakban. Hétköznapokon félszáz személyvonatuk van, vasárnaponként ennél is több. Jelentősen megnövekedett az állomás teherforgalma is. Ám, az állomás dolgozói, akik már valamennyien szocialista brigádokba tömörültek, jól megállják a helyüket. Júliusban kocsitartózkodási teljesítményeik 4,6 százalékkal haladta meg az élüzem szintet, a kocsikihasználásban pedig 113,5 százalékra teljesítették kongresszusi felajánlásukat.

Barcs állomás

dolgozói a VIII. pártkongresszus tiszteletére tett vállalásaikat augusztus 15-re teljesítették illetve túlteljesítették. A személyvonatok menetrendszerinti közlekedésében 99,85, a tehervonatoknál 96,75, a kocsikihasználásban 108,09, a kocsitartózkodásban pedig 100 százalékra teljesítették a vállalást. Az állomás dolgozói továbbra is nagy gondot fordítanak arra, hogy a tervet élüzem szint felett teljesítsék.

A ferencvárosi fűtőház

dolgozói jó munkával készülnek pártunk VIII. kongresszusára. A munkában a szocialista címért harcoló brigádok járnak élen. A kongresszusi verseny eddigi szakaszában és az alkotmány tiszteletére indított ünnepi műszakban egyaránt kiemelkedő eredmények születtek a fűtőháznál. Száz elegytonna kilométertervüket például 114,3, hasznos kilométertervüket 110,6, az átlagos terhelési tervet 103,3, az összes mozdonykilométer tervet 105 százalékra teljesítették. A kocsijavító műhely dolgozói részlegvizsgás tervüket 106,6, a középjavításokat pedig 110,9 százalékra teljesítették.

A többszörös élüzem címmel kitüntetett

szegedi fűtőház

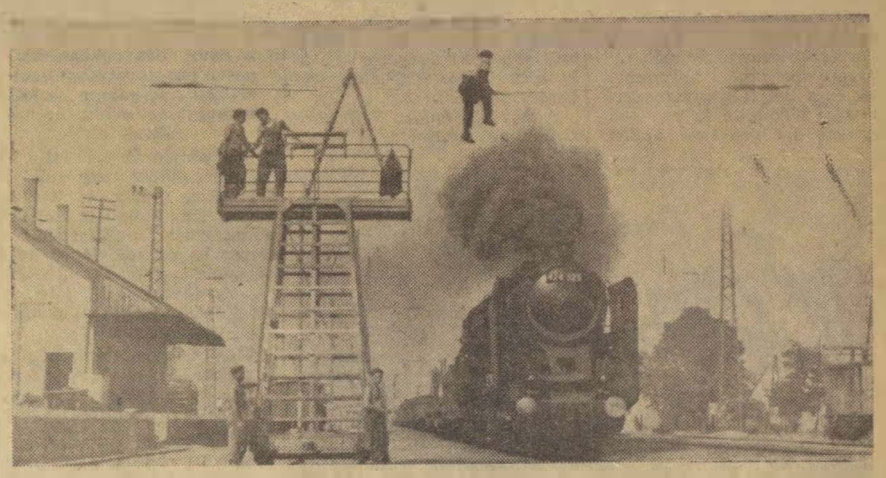
dolgozói is jó eredményeket értek el a kongresszusi versenyben. A mozdonyműhely dolgozói két gőzmozdony részlegvizsgáját vállalták terven felül. Ezt a vállalásukat máris túlteljesítették. Két mozdony helyett három részlegvizsgáját végezték el.

A ferencvárosi pályafenntartási főnökséghez tartozó pályamesteri szakaszok

dolgozói termelési tanácskozáson vitatták meg, hogy az elmúlt hónapokban hogyan tettek eleget a kongresszus tiszteletére tett vállalásuknak. Ferencváros személypályaudvaron például terven felül építették meg a pályaudvar XIX. és XX. csonkavágányait. Ezzel 600 000 forintos termelési értéket nyertek. Kitérőcsere tervüket is maradéktalanul teljesítették. A Dunai-Összekötő vasúti hídon befejezték a vágányok szempontjából oly fontos hídfacserét.

A felsővezetékesek vállalták:

November 20-ra befejezik a miskolci vonal villamosítását



Az év elején olyan utasítást kapott a MÁV Felsővezeték Építésvezetőség, hogy 1962-ben *Nyékládházáig* végezzék el a *Hatvan—Miskolc* közötti vonal villamosítását. Májusban módosult a terv. Közölték az építésvezetőséggel, hogy december 31-ig el kell jutniuk *Miskolcig*. A közeljövőben átépítésre kerülő tiszai pályaudvaron ideiglenesen provizóriumot kell alkalmazni, ezenkívül a rendezőben is villamositani kell négy vágányt.

A felsővezetékeseket először meglepte a terv módosítása. A nyár elején a vasúti szolgálati helyeken kibontakozó kongresszusi verseny hatására azonban ők maguk vállalták: *a tervezett határidőt lerövidítik, december 31-e helyett november 20-ra befejezik a vonal villamosítását.*

Eddig a szürke tények. De lássuk, mi van mögöttük. A felsővezetékesek mit végeztek, meddig jutottak a miskolci fővonal villamosításával.

Egy meleg augusztus eleji napon *Hrabovszki Sándor* építésvezető és *Hamenda Ferenc* párttitkár társaságában látogattam meg az építésvezetőség *Nyékládháza* állomáson székelő kirendeltségét.

A zöld lakókocsik környékén csend honolt. Csak a „vendégeket" váró művezetőket és néhány irodai dolgozót találtunk ott. Ilyenkor a brigádok kint tevékenykednek a vonalon. A kocsikban tikkasztó a hőség. Alig pár percet töltöttünk el az egyik irodakocsiban, arcunkon máris patakzott a verejték.

— Hogy bírják ezt a nagy meleget? — *kérdeztem.*

— *Néha elviselhetetlen, de hozzáedződtünk mi már az időjárás viszontagságaihoz* — volt a válasz.

— *A nyár elején az irodakocsiba igényeltünk néhány ventillátort, de azt a választ kaptuk, hogy az állóeszköz kiadása szeptember 1-ig szünetel, ventillátort csak azután tud számunkra a szertár biztosítani* — szólt közbe valaki.

Nevetséges! Kinek van szüksége ősszel ventillátorra?

Nem sokat időzhettünk a telephelyen, mert a személyszállító vonatok áthaladása után az építésvezetőség motorkocsija engedélyt kapott az indulásra. Először a miskolci rendezőpályaudvar térségében dolgozó oszlopállítókat kerestük fel. *Hohl József* brigádja, miután a jobb vágány mentén Miskolcig befejezte a munkát, a rendezőnél átállt a bal vágányra.

A mezítelen felsőtestű, napbarnította munkások verejtékeznek a kánikulában. Nem csoda, hiszen az oszlopállítást, akárcsak a gödörásást, kézi erővel végzik.

— Hány oszlopot állítanak fel egy műszak alatt?

— *A biztosított vaganyzár mellett naponta 20—22 darab vonali, illetve 3 darab keresztartó oszlopot tudunk felállítani* — kaptam a felvilágosítást. — *Az előbbinél 40—45, az utóbbinál 35—40 köbméter betont dolgozunk be.*

Az *Emőd* állomáson dolgozó szerelőkhöz egy pályamesteri motoros kis kocsin jutottunk el az ebéd utáni órákban. *Sugatagi Béla* művezető fiatal szerelői az állomás kereszttartóinak szabályozását, az alsó iránysodronyok felhúzását, a szigetelők bekötését és az oldalkarok felszerelését végezték. *Emőd* és *Nyékládháza* között egyébként már az oszlopokon állt a vezeték. Az 50 tagú szerelő csoport 3 kilométer hosszban két hosszláncot tud felhúzni egy biztosított vágányzár mellett.

Egy ideig figyeltük a magasban dolgozó szerelők munkáját. Cirkuszi mutatványnak is beillene, amit ezek a fiatalok a kereszttartók szabályozása közben végeznek. Ehhez a munkához bizony nemcsak fizikai erő kell, hanem ügyesség, sőt, bátorság is.

Sugatagi Béla joggal lehet büszke szerelőire. Abban azonban sehogy sem tud belenyugadni, miért kezelik olyan mostohán a felsővezetékeseket.

— *Mindenki elismeri, hogy építésvezetőségünk fontos feladatot teljesít* — mondotta — *Azt is tudják, hogy ez a munka, a mi vándoréletünk sok nehézséggel, lemondással jár, mégsem törődnek velünk megfelelően. Sehol nem megy tönkre olyan hamar a munkaruha és a lábbeli, mint nálunk, a kihordási időnél ezt még sem vették figyelembe. A dolgozókra nézve legfájóbb az alacsony kereseti lehetőség. Ilyen munka mellett a szakmunkások nem keresnek annyit, mint egy üzemben a betanított segédmunkások.*

— *Felsőbb szerveinknek valóban tenni kell valamit, mert éppen az alacsony bérek miatt állandóan szakmunkáshiánnyal küzdünk* — vette át a szót a párttitkár. — *Talán, ha főnökség lennénk, nagyobb lenne a becsületünk.*

A felsővezetékesek 1958. óta állandóan élüzemszint felett teljesítik a tervet. Az idei első félévet is 127 százalékos eredménnyel zárták. Ez azt jelenti, hogy fél év alatt olyan értékű munkát végeztek, mint tavaly egész évben. A munkájelenleg is gyors ütemben halad. Így minden biztosíték megvan arra, hogy a kongresszus tiszteletére tett vállalásukat is maradéktalanul teljesítik.

(visi)

Elsőrendű feladatuk: a minőség javítása

Az utóbbi években sokat fejlődött a járműjavítás szervezettsége, műszaki színvonala a Szombathelyi Járműjavítóban . A javuló munkafeltételek elősegítik az egyenletes tervteljesítést. Ezzel kapcsolatban komolyabb hiba nem volt az idei első félévben. A tervezett termelési érték kivételével — ezt 99,3%-ra teljesítették —, valamennyi termelési mutatóban elérték a kívánt szintet.

A második negyedévben minden szempontból javultak az eredmények és a dolgozók a termelékenység fokozására és az önköltség csökkentésére tett kongresszusi vállalásaikat is túlteljesítették. Nem ilyen kedvező a helyzet a minőség tekintetében.

Időben kapják meg a javítandó mozdonyokat

Átszervezték az ellenőrzést, s ez hasznos volt. Jelentősen csökkent a selejtutalványok száma és értéke. Ugyanakkor — különös módon — az átvételnél megállapított hiányosságok növekszenek. Ez egyben a garanciális költségek növekedését is jelentette. Jellemző erre, hogy amíg 1961 első félévében 1647 forint garanciális költséget fizetett ki a járműjavító, 1962 azonos időszakában ez a költség meghaladta a 13 000 forintot.

Komoly probléma a mozdonyhiány. A fűtőházak késve küldik javításra a gépeket. Erről jegyezte meg a járműjavítóban tett látogatásunk alkalmával *Koroknai Gyula*, a mozdonyosztály vezetője:

— *Augusztus elseje után 8 olyan mozdonyt kaptunk fővizsgára és főjavításra, amelyeket még augusztusban ki kell adnunk. Az ilyen járműbeadás az átfutási idő túlzott csökkenéséhez vezet. A gőzmozdony-fővizsga átfutási ideje ezért csökkent a tervben előírt 45 napról 32,5 napra, a gőzmozdony főjavítási ideje pedig 28 napról 25,2 napra. A gépek kiadása szempontjából ez előnyösnek mondható, de csak akkor, ha ilyen rövid idő alatt végzett javítás minősége is megfelelő.*

A Szombathelyi Járműjavító dolgozóinak a javítás meggyorsítása mellett most az a legfőbb feladatuk, hogy jobban betartsák a minőségi előírásokat, javítva ezzel a tőlük kikerülő járművek üzemképességét.

A járműjavító osztályai között folyó kongresszusi versenyben ezért kap most elsőrendű értékelést a végzett munka minősége. A legfrissebb értékelés szerint a mozdonyosztály vezet ebben a versenyben. A brigádok versenyében *Vass Antal* kazánkovács brigádja, valamint *Csurgai Imre* szekrénylakatos, *Rácz László* esztergályos és *Házi Lajos* bádogos szocialista brigádjai érték el a legjobb eredményeket.

Tovább építik a keszthelyi üdülőt

A Szombathelyi Járműjavító dolgozóinak első félévi munkája a gazdaságosság szempontjából is eredményes volt. Az év végi nyereségrészesedés jó alapját teremtették meg, hiszen a félév során 8,9 napi keresetnek megfelelő nyereség jut egy dolgozóra. Az év végéig ezt szeretnék tovább növelni, hogy legalább kétheti keresetnek megfelelő nyereségük legyen.

A vállalati nyereség segítségével és a dolgozók társadalmi munkájával tovább építik a járműjavító Keszthelyen levő családi üdülőjét. Az a tervük, hogy az üdülő földszintes épületére egy emeletet építsenek még, hogy egyszerre százan üdülhessenek a magyar tenger partján. Elhatározásuk szerint 1965-ben fejezik be a családi üdülő felépítését.

Vasutasok Bodrogköz kapujában

A *Bodrogköz* kapuja. Így nevezik *Sárospatakot, Rákóczi* ősi fészkét szerte a megyében. Állomásának jelentőségét emeli, hogy a *Zemplénagárd — Kenézlő — Füzérkomlós* által határolt állomásokról érkező keskenynyomközű teherkocsik rakományait itt rakják át nagy vasúti kocsikba.

Kétszázötven sárospataki vasutas becsületes munkája és igyekezete tükröződik az élüzemállomás eredményeiben. Lássuk csak: kocsikihasználási tervüket a vállalt 102 százalék helyett 111-re teljesítették. Az átrakón az egy órára eső mozdított súlyt a tervezettnél kereken két mázsával növelték, ugyanakkor az 1 mázsára eső költséget 1 fillérrel csökkentették. Az első félévi eredmények tehát biztatóak, élüzemszinten állnak továbbra is. Mindezt balesetmentesen érték el.

Sok kicsi, sokra megy

Ujvári János állomásfőnökhelyettes egyik lelkes irányítója a felelősségteljes munkának. Látható büszkeséggel újságolta: — *Egy lépéssel ismét előbbre jutottunk. A kongresszusi versenyben a dolgozók önkéntesen kiegészítő vállalátokat tettek. Azt tervezik, hogy a kocsikihasználás fokát az állomáson 3, az átrakón pedig 1 százalékkal emelik, s túlteljesítik a kocsitartózkodási tervet is. Az átrakómunkások sem tétlenkednek, több kisebb vállalás mellett a pártkongresszus tiszteletére további 1 fillérrel csökkentik az egy mázsára eső önköltséget. Sok kicsi — sokra megy.*

A szakszervezet munkájáról érdeklődünk. Milyen segítséget nyújt különösen most, a forgalom dandárja idején.

— *Az állomás szakszervezeti bizottsága — kitűnően együttműködve a helyi pártszervezettel és szakvezetéssel — valósággal motorja a különféle kezdeményezéseknek és a folyamatos munkának* — válaszolta Ujvári János. — *Erre mi sem jellemzőbb, mint az a sikeres felvilágosító tevékenység, amelyet a szocialista brigád címért indított verseny népszerűsítéséért végez: Jól látja a szakszervezet, hogy a dolgozók munka- és alkotókészségének ilyen kifejtése az egész állomási kollektíva hasznára van. Ma már kilenc szocialista brigád dolgozik az állomáson, csaknem száz taggal, a dolgozóknak mintegy fele. Jövő tavaszig el akarjuk érni, hogy Sárospatak valamennyi dolgozója szocialista brigádtag legyen. És ha összefogásunk sikeres lesz, ismét új lépés következik: kiharcolni a „szocialista szolgálati hely" címet.*

Mosolyogva, energikusan mondotta és szinte gyönyörködni látszott a gondolatban, mikor leszögezte:

— *Ez betetőzné az állomás kollektív munkáját és igyekezetét.*

Némi segítséget

Ezek után feltettük a kérdést: — Mit tesznek a szép terv megvalósításáért?

— *A szakszervezeti bizottság kezdeményezésére* — folytatta —, *a napokban brigádvezetőértekezletet hívtunk össze. célról, a feladatokról volt szó. Jólesett hallani, mikor újabb két vonatkísérő csapat nevében jelentették, hogy versenybe szállnak a megbecsülést jelentő címért. Egyébként folytatjuk a felvilágosító munkát, igénybe vesszük a mozgalmi szervek, a miskolci igazgatóság amúgy is segítőkész támogatását az akadályok leküzdéséért. Mert az is akad. Szűk a vágányhálózatunk, jó lenne, ha az állomás személy- és teher-fogadóvágányait, s az átrakót egy vágánnyal bővítenék. Sokat jelentene munkakönnyítésben, eredményben egyaránt. És végül* — fejezte be mondanivalóját Ujvári János — *egy régi óhajunkat is megismételjük: a kultúrnevelési munka hatékonyabbá tételét, művészi értelemben vett fejlődését segítené Sárospatak állomáson egy korszerű kultúrterem.* **Szelecsényi István**

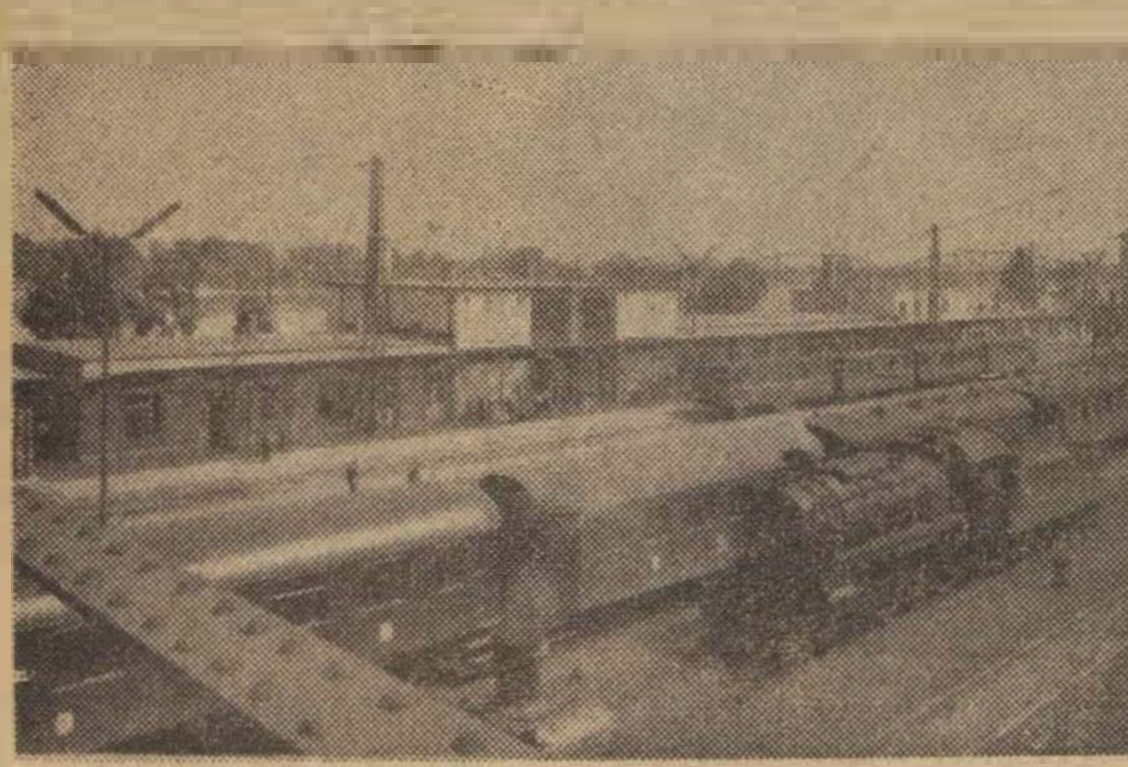


Az oszlopállító brigád kézi erővel végzi a vezetéktartó-oszlopok felállítását

(Visi Ferenc felvételei)

Az alkotmány ünnepén adták át rendeltetésének Komárom állomás új felvételi épületét

Komárom állomás régi felvételi épülete annyira elavult, hogy fenntartási munkakkal már nem lehetett rajta segíteni. Tetőszerkezete és fafödéme életveszélyesen elkorhadt, nyílászáró szerkezetei tönkrementek és a helyiségek elrendezése sem elégítette ki az üzemi és szociális igényeket. Födémcserével egybekötött teljes felújítás és korszerűsítés vált szükségessé.



Komárom állomás új felvételi épülete
(MTI Foto Bodnár László felv.)

A felújítás terveit a *Vasúttervező ÜV.* készítette el. Ennek alapján 1960 nyarán a *Magasépítési Főnökség* hozzálátott a kivitelezéshez.

A felvételi épület alapterülete a korszerűsítés folyamán nem növekedett. A belső területek célszerű kihasználásával, a padlástéri lakások emeleten történő építésével és egy-két alárendelt helyiségnek új szanálási épületbe helyezésével

sikerült a mai igényeket kielégítő, korszerű felvételi épületet létesíteni.

Az üzemi helyiségek mellett megtalálható az épületben az utasok kényelmét szolgáló előcsarnok. Ebből nyílnak a pénztárak, a poggyászraktár, a váróterem, az egészségügyi helyiségek és egy Utasellátó pavilon. A váróterem mellett található az étterem egy korszerűen berendezett konyhával s a peron felől megközelíthető söntéssel. Az előcsarnokban és a forgalmi szolgálat helyiségében a falfelületeket úgy képezték ki, hogy tökéletes legyen az akusztikai hatás.

Az épület teljes hosszában átépült. A majdnem hat méter széles peront fehér és sárga színű poliészter hullámlemez borítja.

Az épület világítását is korszerűsítették.

Mind a peronon, mind a belső helyiségekben fénycsővilágítás készült. Újszerű a hangszóróberendezés is.

A felvételi épület korszerűsítését nehezítette az a körülmény, hogy az építkezés alatt a forgalmi szolgálat ellátását és az utazóközönség kiszolgálását is biztosítani kellett. Az építőknek, az állomás dolgozóinak, de az utazóközönségnek is nagy türelemre volt szükség az építkezés alatt.

Komárom állomás dolgozói valóban türelmesek voltak. Pedig

a nyári hónapokban alaposan megnövekedett nemzetközi forgalom miatt nemegyszer nehéz órákat álltak ki.

A jegypénztárak például a felvonulási épület egy szűk helyiségében voltak elhelyezve a váróteremmel együtt. Siralmas képet nyújtott az Utasellátó étterme is. Az ideiglenes helyiségben a legjobb akarat ellenére sem tudták kulturáltan, higiénikusan kielégíteni az utazóközönség igényét.

Meg kell mondani, hogy az illetékesek

hosszú határidőt szabtak az újjáépítésre.

Az összehasonlíthatatlanul nagyobb beruházásokat s természetesen nagyobb munkát igénylő Déli pályaudvar öt hónap alatt elkészült, a komáromi felvételi épület korszerűsítése egy évig tartott. Az előbbinél minden erőt mozgósítottak, hogy a nyári forgalomra elkészüljenek a Déli korszerűsítésével, Komáromban egész éven át csak néhány iparos tevékenykedett az épületen. Ideje lenne már szakítani az ilyenfajta építéssel.

V. F.

Vonatkisiklás Komlón

Súlyos vonatszerencsétlenség történt Komlón augusztus 21-én a korareggeli órákban. Komló személypályaudvar és Komló elágazás között a behaladó személyvonat 6 óra 36 perckor kisiklott, minek következtében egy kocsi oldalára dőlt, egy kocsi baloldali kerekeire billent, három kocsi pedig kisiklott.

A kisiklásnál 19 személy sérült meg, hét ember a helyszíni elsősegélynyújtás után eltávozott, 12 személyt kórházba szállítottak, akik közül 8 elsősegélynyújtás után elhagyta a kórházat. A kórházban maradt 4 személy közül 2 csak megfigyelés alatt van, s rövidesen szintén elhagyják a kórházat, a másik 2 személy közül az egyik könnyebb sérüléssel, de 8 napon túl, a másik közepesen súlyos, de 20 napon túl gyógyuló sérüléssel a kórházban maradt.

A helyszínre érkező balesetvizsgáló bizottság megállapította, hogy a szerencsétlenséget síntörés okozta. A síntörés okát vizsgálva megállapították, hogy a törés azért következett be, mert az 1913 gyártási évű sín koronájában még a gyártás alkalmával hosszirányú repedés, illetve öntési hiba keletkezett, amely a terhelést már nem bírta és a közlekedő vonat alatt több darabra törött. Rejtett anyaghiba volt, amit a sínek vizuális vizsgálatával észrevenni nem lehetett.

De felvetődhet a gondolat, hogy mindezek ellenére a balesetet meg lehetett volna-e előzni.

Kétségkívül ma már van mód hasonló rejtett repedések feltárására. Alkalmazzák is az ún. ultrahangos vizsgálatot.

Ez a baleset felhívja a figyelmet arra, hogy a sínek — különösen a régi sínek — fokozottabb ellenőrzést igényelnek és amit az ultrahangos sínvizsgáló készülék szélesebb körű alkalmazásával biztosítani lehetne.

K. P.

A merénylet nem sikerült

1962. JANUÁR 14-ÉN ÉJJEL a 2948. sz. motoros személyvonat Pécsről Mohácsra közlekedett. A szerelvényt a motorvezető meghitt biztonsággal továbbította, mit sem gondolva arra, hogy a vonat ellen merénylet készül, a vonatot ki akarják siklatni.

A sikertelen merénylet elkövetői fiatalok, köztük kettő kiskorú, 17 éven aluli volt. Mi vitte rá ezeket a fiatalokat, hogy ilyen súlyos bűntettet kövessenek el?

A három fiatal közül kettő egy korábbi bűntett miatt — őrizetbevétel alkalmával —, közös fogdába kerülve megegyezett, hogy szabadulásuk után disszidálnak. Szabadulásuk után fel is keresték egymást, hogy megtárgyalják bűnös gondolataikat. De a disszidáláshoz pénz is kellett. Így jött az az ötletük, hogy kisiklatnak egy vonatot, s a nagy zűrzavarban pénzt szereznek.

Tudták, hogy a Budapest—Pécs közötti vonalon Abaliget és Bükkösd között van egy viadukt. Megbeszélték, hogy közvetlen előtte a sínszálból kiszedik a leszorító csavarokat, a ráhaladó vonat kisiklik és a szakadékba zuhan. Ezt a gondolatot később elvetették, mert ez a hely lakásuktól távol volt és megfelelő szerszám sem állt rendelkezésükre.

MÁS LEHETŐSÉGET KERESTEK. Közben találkoztak egy alig 16 éves barátjukkal, akinek elmondták, hogy mi a szándékuk és kérték hogy tartson velük.

Néhány nap múlva a késő esti órákban hármasban indultak el tettük végrehajtására. A művelethez egy csákányt szereztek. Ezt helyezték rá a sínre, majd eltávoztak a tett színhelyétől és várták a vonat közeledését, várták a nagy eseményt. A motorvonat 23 óra 50 perckor ért a színhelyhez. A motorvezető nagy zörrenést hallott és érezte, hogy a motor megemelkedett. Hirtelen azt hitte, hogy a motor kisiklott és gyorsfékkel megállította a vonatot. Megállás után látta, hogy kisiklás nem történt. A rendellenesség okát azonban a sötétség miatt megállapítani nem tudta, így a vonattal kis várakozás után tovább indult.

Az első állomásra érve a motor vezetője a vonatával történt rendkívüli eseményt közölte a forgalmi szolgálattevővel, aki utasította a térközőrt, hogy a helyszínt vizsgálja meg.

AZ ŐR TALÁLTA MEG A csákányt, amelyen láthatók voltak a kerék nyomai. Az eseményről a rendőrséget értesítették és megindult a nyomozás a tettesek kézrekerítésére.

A nyomozás eredménnyel is járt a tetteseket — a három fiatalt —, hamarosan elfogták. Elfogatásukkal a kisiklatási merényleten kívül napvilágra kerültek egyéb dolgok is.

Az elvetemült fiatalok sikertelen kisiklatási terve után a bíróság ítéletet hozott. Az elsőrendű vádlottat 12, a másodrendű vádlottat 6, a harmadrendű vádlottat pedig 1 évi börtönbüntetésre ítélték.

Kiss Pál

Többet ésszel, mint — szabállyal

Nem illik utazás közben a szomszéd újságjába beleolvasni. Ezt tudom, de azt nem, hogy illik-e ismeretlen útitársak beszélgetését végighallgatni. Én mégis végighallgattam vasutas útitársaim beszélgetését, hiszen amiről beszéltek, engem is érdekelt, mert vasutas vagyok. Sőt, le is írom, amit hallottam.

— *Képzeld, komám, ma megint hogy jártam* — mondta az egyik vasutas. — *Kopognak a pénztárablakon. Kinyitom. Kopottas ruhájú férfi áll előttem és rámutat egy nagyméretű baromfiketrecre, s megszólal:*

— *Szeretném ezt a ketrecet feladni Kiskunhalasra, visszafelé csirkét hozok benne.*

Erre én tudomására hoztam, hogy a fennálló szabályok értelmében a vasút személypénztárnál üres, visszatérő göngyöleget expresszáruként nem vesz fel fuvarozásra.

Az utas kissé meghökkent, morgott valamit a bajusza alatt, aztán vállat vonva elment. Rövid idő múlva újra visszajött. Most is nála volt a nagy ketrec, melyben egy magános kis kacsa ácsorgott sipítozva.

— *Szeretném ezt a kacsát feladni ebben a ketrecben Kiskunhalasra expresszáruként* — mondta az utas. *Most én hökkentem meg, de mit tehettem volna? A fél eleget tett a fuvarozás kellékeinek.*

— Ne gondold, hogy ilyesmi csak egyszer fordult elő. A múlt héten üres hordót akartak feladni *Kiskőrösre*, hogy onnan borral megtöltve, visszahozzák *Budapestre.* Amikor a rendeletre hivatkoztam, a fél nem jött zavarba. Határozott léptekkel indult a vízcsap felé és hamarosan feladott a hordóban néhány liter „desztillált vizet" Kiskőrösre.

Akkor is tűnődtem, töprengtem a hallottakon, amikor leszálltam a vonatról. Jó-e az a szabály, amelyet ilyen könnyen és szabályszerűen ki lehet játszani?

Döntse el, kedves olvasó.

Szervei Barna

Szervezett árufuvarozás az OSZZSD vasutak között

A szocialista országok állandóan bővülő együttműködése megköveteli a szervezettebb fuvarozási eljárások alkalmazását. A darabáruknál még mindig nagy tartalékok rejlenek a szállítótartályokban és a rakodólapokkal történő fuvarozásban. Az NDK vasútja, a Deutsche Reichsbahn már 1961-ben 9549 kis szállítótartályt — ebből 1714-et Magyarország kapott —, bocsátott a szocialista országok rendelkezésére.

Az NDK-nak a szocialista országokkal folytatandó külkereskedelme 1965-ig az UM—2,5 típusú közepes szállítótartályok felhasználását a tízszeresére, az UM—5 típusú nagy szállítótartályok felhasználását pedig az ötszörösére írja elő. Időközben az NDK-ban az OSZZSD rendelésére könnyűfémből megkezdték a kis-, közép- és nagy szállítótartályok kialakítását. A közepes szállítótartályoknak 1963 közepére el kell készülniük.

Ismeretes az is, hogy 1962. március 1-től a szocialista államok között bevezették a rakodólapok használatát. Az árufuvarozásnak ez a módszere a DR-nél is egyre nagyobb jelentőséggel bír.

Karl-Heinz Gummich
Berlin

Munkavédelmi őrjárat

Hogyan dolgoznak a munkásvédelmi őrségek a budapesti szolgálati helyeken

A tervteljesítés mellett igen fontos tényező a balesetmentes szolgálat kialakítása, a balesetek megelőzése. A budapesti bizottság szakszervezetünk központi vezetőségének határozata alapján fogott hozzá a munkavédelmi őrségek megszervezéséhez.

Az őrségek létszámára vonatkozóan nem jelöltek meg keretet, csupán feladatul adták, hogy minden munkahelyen, műhelyben, túronként hozzák létre az őrséget.

Az első negyedév végéig a budapesti bizottság területén megalakultak és azóta is tevékenykednek a munkavédelmi őrségek.

Ami jó

Szakszervezeti bizottságaink jelentős része helyesen állt hozzá az őrségek szervezéséhez. A *Keleti-fűtőháznál* 90, a *Déli-pályaudvaron* 60, a *Nyugati-műszaknál* 34 taggal hoztak létre munkavédelmi őrséget. Az őrségek létrehozásánál a szakvonali vezetők jelentős része nagy segítséget nyújtott, egyrészt a biztonsági megbizottakon keresztül a munkavédelmi őrök oktatásánál. Az őrök munkája is hozzájárult ahhoz, hogy *Rákosrendező állomáson* az 1960. évi 43 balesettel szemben 1961-ben 26 baleset történt, *Józsefváros állomáson* 28-ról 14-re csökkent a balesetek száma.

Az őrség tagjai az elmúlt év folyamán esti munkavédelmi tanfolyamokon vettek részt. *A Keleti fűtőházban* 90, a *Nyugati műszaknál* 26 munkavédelmi őr tanult. Számos feljegyzés tanúskodik arról, hogy a munkavédelmi őrök dolgozótársaikat figyelmeztették arra, hogy utasításellenesen, az óvórendszabályt megszegve végzik munkájukat.

...s amin javítani kell

Az őrségek tevékenysége a kisebb hibáktól eltekintve pozitívan értékelhető. Számos szolgálati helyen *(a Hídépítési Főnökségen, Keleti- és a Nyugati-pu-on, Rákosrendező állomáson, a Hámán Kató fűtőházban, egyes pályamesteri szakaszokon)* a munkavédelmi őröket névreszóló ellenőrző könyvvel látták el, amelybe bejegyzik az észlelt hiányosságokat. Bejegyzéseiket közvetlen szolgálati főnökük láttamozza és a szükséges intézkedéseket megteszi.

A szakszervezeti bizottságok mind több helyen vették igénybe a nyilvánosságot, s a munkavédelmi őrségek tapasztalatait taggyűléseken, termelési tanácskozásokon ismertették.

A munkavédelmi őrségek pozitív tevékenysége mellett azonban jelentkeznek hibák is. Számos helyen a megválasztott őrség tagjait véglegesnek tekintették, cseréjésükről nem gondoskodtak. A munkavédelmi őrségek létrehozása mellett a munkavédelmi bizottságok tevékenysége csökkent, vagy teljesen megszűnt. Helytelenül értelmezték igen sok szolgálati helyen az őrségek létrehozását és egyedül a munkavédelmi felügyelő feladatának tekintették irányítását. Hiba volt az is, hogy a munkavédelmi őröket sok helyen nem választották, hanem mechanikusan kijelölték. Nem vették figyelembe az elnökség 1961. október 20-i határozatát, melynek alapján minden csoportban, minden műszakban munkavédelmi őrt kell választani. Több helyen aránytalanul kevés munkavédelmi őrt választottak.

A megfelelő kiképzés és felvilágosító munka hiányának tudható be, hogy a munkavédelmi őrök egy része vonakodik figyelmeztetni társát, ha az utasításellenesen, szabálytalanul végzi munkáját. Ha mégis megtörténik a figyelmeztetés, már kevesebb az olyan esetek száma, amikor ezt rögzítik vagy felelősségrevonást is javasolnak.

A budapesti bizottság ez év májusában megtárgyalta a munkavédelmi őrségek munkájáról készített jelentést. Ezt követően a szakszervezeti bizottsághoz felhívást intézett az őrségek tevékenységének megjavítása érdekében. Azóta mutatkozik javulás. A munkavédelmi őrség fogalma egyre ismertebbé válik, tevékenységüket a vezetők és a dolgozók mindinkább megbecsülik és támogatják.

A budapesti bizottságot a jelenlegi helyzet arra figyelmezteti, hogy a munkavédelmi őrségek továbbfejlesztése, munkájuk megjavítása érdekében fokozza ellenőrzéseit, segítséget nyújtva a szakszervezeti bizottságoknak.

Nyílt levél egy vasutasfeleséghez

Kedves Asszonyom!

Szomorúan értesültem arról, hogy férje szolgálat közben egyik lábát elvesztette. Nem vigasztalni akarom önt, de a szerencsétlenség mellett szerencse, hogy nem az életével fizetett.

Valószínű ismeri a vasútnál nagyon is közismert plakátot, melyen ez áll: Apuka hazavárunk! Mivel a vasút veszélyes üzem, az ilyen és ehhez hasonló plakátokon keresztül is figyelmeztetni kívánjuk dolgozóinkat, hogy legyenek óvatosak, körültekintőek, dolgozzanak utasítás szerint és jöjjenek pihenten szolgálatba.

Az ön férje egyik pontnak nem tett eleget. Szolgálatba fáradtan jelentkezett. S mivel a fáradt test már nem engedelmeskedett az akaratnak, bekövetkezett a csonkulásos baleset.

Vajon ön mit tett annak érdekében, hogy férje pihenten menjen szolgálatba? Nem sokat. Pedig férje többször is említette, hogy pihennie kellene, mert előbb-utóbb baj lehet belőle. Mi volt erre a válasz?

— Ugyan már, az is munka, amit ti csináltok? Felülsz a vonatra, kényelmesen utazol egész éjszaka, nem beszélve arról, hogy még ki is alhatod magadat.

Férje, aki nem szereti a perpatvart engedett és elment ön helyett dolgozni. Ugyanezen idő alatt ön elutazott és kofáskodással ütötte el a napot.

Mindketten jól végezték dolgukat. Férje szerzett egy-két munkaegységet. Ön pedig... szintén hozott valamit a konyhára. Este férje fáradtan indult szolgálatba. S mikor a balesetről értesült — sopánkodása mellett — felháborodva, válogatott szavakkal szidta a vasutat.

Vajon felébredt-e önben a lelkiismeret? Hiszen férje balesetének ön is okozójává vált.

Ma, amikor férje már rokkant ember, mindent másképpen lát. Az ilyesmit nem lehet elölről kezdeni, csak megelőzni. Sajnos sokan gondolkodnak úgy mint ön. A baj után azt mondják: „Csak egészséges lenne a férjem, csak élne a férjem, mindent másképpen csinálnék!"

Asszonyom! Két kis gyermekük édesapja ugyan hazaérkezett, de ha ránéz a férjére, egész életében furdalni fogja a lelkiismeret, hogy mindezt elkerülhették volna, ha férjét pihenten küldi szolgálatba.

Mindezt azért írtam meg ismeretlenül, hogy ha már késő is, azért e szomorú esetből vonja le a tanulságot. De vonják le mindazok, akik ahelyett, hogy elősegítenék, gátolják férjük lelkiismeretes szolgálatellátását.

Kisvárdai János
Miskolc

Székesfehérvár a nyári forgalomban

Az egyik legnagyobb forgalmú állomásunk Székesfehérvár. Különösen nyáron, amikor szinte egymást érik itt a balatoni vonatok. Jelentősen megnövekedett az állomás teherforgalma is.

A székesfehérvári vasutasok jó munkáját dicsérik az állomás első félévi eredményei. Az állomás dolgozói a pártkongresszus tiszteletére azt vállalták, hogy 1 százalékkal túlteljesítik az élüzemszint követelményeit. Az eredmény ennél is jobb volt. A tehervonatok átlagos terhelésében 107 százalékot értek el. A személyvonatok menetrendszerű indításának tervét a csatlakozások kényszerű várakozásai ellenére 2 százalékkal túlteljesítették. A tehervonatok menetrendszerűsége 7 százalékkal volt jobb a tervezettnél. Tavaly a vonatkísérők egy szolgálati óra alatt 2,66 m vonatkilométert teljesítettek, első félévi és júliusi eredményük már meghaladta a 3 kilométert.

Haladó módszerrel

— *Hogyan érték el eredményeiket?* — kérdeztük Bencze Lajos állomásfőnöktől.

— *Tervszerű munkával és haladó munkamódszerek alkalmazásával* — válaszolta. — *Állomásunkon tavaly óta alkalmazzuk a közbeváltó rendszert. Dolgozóink havonta 210 órát töltenek szolgálatban a korábbi 240 óra helyett és keresetük változatlan. Lényegében azonos létszámmal, a munka megfelelő átszervezésével sikerült elérnünk ezt. A rövidebb munkaidő kedvezően hatott dolgozóink hangulatára, munkakedvére.*

Az eredmények elérésében sokat köszönhetnek annak, hogy minden fontosabb munkaterületre technológiai előírást dolgoztak ki és tettek kötelezővé. Minden állomási tartalék menetrend és közlekedési terv szerint dolgozik. Sikerrel valósították meg az iparvágányok grafikonos kiszolgálását is.

A teherforgalom gyorsítása céljából az első félév folyamán áttértek a kétgépes kocsirendezésre. Az állomáson dolgozó közbeváltó tartalékot, amely korábban csak fél napot dolgozott 4. számú 24 órás tartalékká szervezték át. Ez gyorsabb kocsirendezést, nagyobb vonatok összeállítását tette lehetővé.

Szeptember 9-én végetér a nyári menetrend, s ez némi könnyebbséget jelent majd Székesfehérvár állomás dolgozóinak is. Ezt az időszakot a szervezettség továbbfejlesztésére kívánják felhasználni.

Újabb tervek

— *Műszaki konferenciára készülünk, melynek az lesz a feladata, hogy a legutóbbi termelési tanácskozáson elhangzott javaslatok és az általános tapasztalatok alapján segítse a hibák kijavítását* — mondotta az állomásfőnök.

Fel is sorolta, hogy melyek ezek a tennivalók. Tovább javítják az iparvágányok kiszolgálását. A szállító felekkel komplex-brigádértekezletet tartanak, hogy szervezettebbé tegyék a rakodásokat. Átdolgozzák a 2. tartalék tolatási technológiáját. Intézkedéseket terveznek a balesetelhárítás javítására is.

Az eddigi és a jövőbeni eredmények szempontjából lényeges, hogy Székesfehérvár állomáson konkrét, s a dolgozók által jól ismert feltételek alapján folyik a munkaverseny. A legjobb eredményeket elérő brigádok külön célprémiumokat kaphatnak negyedévenként a tehervonatok átlagos terheléséért, a menetrendszerűségért, a kocsikihasználásért és a balesetmentes szolgálatért. A feltételek szigorúak. Még nem fordult elő, hogy valamelyik tur mindenben a legjobb lett volna. A tehervonatok terhelésében a kongresszusi verseny során eddig a *Halmos* tur volt a legjobb. *Szikszai* forgalmi szolgálattevő turja vezet a személyvonatok menetrendszerűségében, a tehervonati menetrendszerűséget pedig a *Vadas* tur biztosítja a legjobban.

Az állomáson 14 szocialista brigád dolgozik. Sok jó eredményt mondhatnak magukénak. Az állomás kollektívája a sikeres fél év alapján éves viszonylatban is szeretné túlteljesíteni tervét. Ehhez még tovább kell javítaniuk a vonatközlekedés tervszerűségét és a kocsitartózkodást.

— *Ha jól dolgozunk, reményünk lehet az élüzem-kitüntetés elnyerésére* — mondta Bencze Lajos állomásfőnök. — *Rajta leszünk, hogy ez sikerüljön is...* **(L—cz)**

75 éves a MÁV Tisztképző Intézet

A gyors ütemben fejlődő vasúti forgalom már a múlt század végén megkövetelte egy szervezett, a vasutakkal közvetlen kapcsolatban álló tanfolyam létrehozását. A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumban 1886. december 21-én felvett jegyzőkönyv alapján a miniszter 8050. számú rendeletben 1887. március 1-én intézkedett a Vasúti Tisztképző Tanfolyam szabályzatának megállapítása tárgyában. A tanfolyam a minisztérium államtitkárának elnöklete alatt működő bizottság vezetése és felügyelete alá került. Az igazgatási szabályzat és az oktatásra kerülő tantárgyak kidolgozása után a Vasúti Tisztképző Tanfolyamot 1887. szeptember 3-án Baross Gábor közmunka- és közlekedésügyi miniszter nyitotta meg.

A MÁV Tisztképző Intézet szeptember 1-én méltó keretek között ünnepli fennállásának 75 éves jubileumát. Képriportunk az intézetben tanuló hallgatók életéről számol be.



Lindner József vezérigazgatóhelyettes előadást tart a forgalmi és kereskedelmi tagozat hallgatóinak

★



Erős László szakoktató — középen — a térközbiztosító berendezés működésével ismerteti meg Tombor András és Kiss József hallgatót

Franciaországba utazott a debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar

A franciaországi *Tours* város meghívására a *debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar* nemzetközi zenei és kórusfesztiválon vesz részt augusztus 28-tól szeptember 2-ig. A fesztiválra 65 tagú zenekar és a 72 tagú debreceni *Kodály Kórus* utazott el *Franciaországba.*

A fesztivál során önálló zenekari hangversenyen szólaltatják meg *Weiner: D-dur divertimentóját, Dohnányi: Ruralia Hungarica, Bartók: Magyar képek, Kodály: Galántai táncok, Liszt: Les Preludes* c. művét. A zenekart *Rubányi Vilmos* vezényli.

A fesztivál műsorában a debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar az európai hírű *hamburgi Olasz Intézet Monteverdi* kórusával *Mozart: Dávid oratóriumát* adja elő *Jürgen Jürgens* hamburgi karigazgató vezényletével.

A zenekar hazautazása közben *Linzben* is fog hangversenyezni.

B. I.

Kitüntették a legjobb színjátszó együtteseket

Alkotmányunk ünnepe alkalmából az Egressy Klubban kitüntették a legjobb színjátszó együtteseket.

A kitüntetett nyolc együttes között két vasutasegyüttes is van: a Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó ÜV színjátszó csoportja és a Pécsi Vasutas Kisszínpad együttese.

A kitüntetésről szóló oklevelet Varga Edit, a Művelődésügyi Minisztérium közművelődési főosztályának helyettes vezetője adta át.

A kitüntetett együtteseknek ezúton is szívből gratulálunk!

Névadó ünnepség Debrecen állomáson

Kedves ünnepség zajlott le Debrecen állomás kis oktatótermében. Ezúttal negyedszer rendezett itt névadóünnepséget az állomás szakszervezeti bizottsága.

Farkas Tündike névadó ünnepségére több mint százan gyültek össze. A jelenlevők és a szülők: Farkas József fűtőházi lakatos és felesége — aki az állomás üzemi konyhájának dolgozója —, meghatódva hallgatták az anyakönyvvezető szavait a szocialista jövőről, amelynek a kis Farkas Tünde is részese lesz.

A munkatársak, a szakszervezet és a KISZ, kedves ajándékokat adott át Tündike szüleinek.

Czeglédi Sándor
Debrecen.

Csehszlovákiai útijegyzetek

II.

Tehervonatok vonatkísérő nélkül

Bohumin és Zsolna között a sűrűn ismétlődő lassújelek és megannyi emelkedő miatt az erős gyorsvonati gőzmozdony is csak lassan, prüszkölve továbbította szerelvényünket. Zsolna után azonban a pilzeni mozdonygyár almazöld színű villamosmozdonya már kitűnő pályán 100—110 kilométeres sebességgel robogott velünk Poprad-Tatry felé. Zsolna és Kassa között a felújított, villamosított kettős vágányú pályán már nem közlekednek gőzmozdonyok.

Ostrava és Bohumin környékén hatalmas kohókhoz, salakhegyekhez, gyáróriásokhoz szokott szemünk ismét gyönyörű tájban, festői szépségű, fenyvesek övezte hegyekben gyönyörködhetett. Alig hagytuk magunk mögött Zsolnát, a vasúti pályától néhány száz méterre, a Vág tulsó partján magas, kopár sziklaormon a sztrecsnói vár romjai tekintettek le ránk. A Vágnak ezen a részén egyébként éppúgy mint középső szakaszán vízierőművek egész sorát látni.

Mondanom sem kell, hogy ezúttal sem tudtam nyugodtan ülni. Hol a kocsi folyosóján, hol a fülke ablakánál álltam s figyeltem a tájat, az Alacsony-Tátra és a Liptói-havasok hósapkás csúcsait, a páratlan vágányon ellenirányból mellettünk elhaladó vonatokat.

Néhány vasuti érdekességet megint sikerült felfedezni. Először az ötlött szemembe, hogy a tehervonatok egy-egy időszakban blokkra követték egymást. Egy-egy szerelvényben 70—75 kocsit számláltam meg. Feltűnt az is, hogy egyikmásik tehervonatnál a szolgálati kocsi nem a gép után, hanem a szerelvény végén volt, de láttam olyan tehervonatokat is, amelyekben egyáltalán nem volt szolgálati kocsi.

A rejtély csak másnap oldódott meg a Magas-Tátrában, a csehszlovák vasutasok hrebienoki üdülőjében. Hogyan kerültem ebbe az 1267 méter magasságban levő modern tátrai üdülőbe?



A hrebienoki vasutasüdülő

A Bratislavská Dráha című vasutas újság, a pozsonyi igazgatóság kéthetenként megjelenő lapjának szerkesztősége tartotta ott a levelezők és tudósítók tanácskozását. Ebből az alkalomból bennünket is meghívtak a szerkesztőség vezetői.

Nos, ezen a tanácskozáson a többi között a fenti problémák is szóba kerültek. A pozsonyi igazgatóság vezetői elmondották, hogy kezdetben sokan idegenkedtek a vonatkísérő nélküli tehervonatok közlekedtetésétől. Ma viszont már valamennyi igazgatóság területén alkalmazzák ezt a módszert. Azokon a szerelvényeken, amelyeken vonatvezető nem tartózkodik a villamosmozdony személyzete látja el ezt a feladatot. Az állandó létszámhiány miatt más módon nem tudták az utazószemélyzet hosszú szolgálati idejét csökkenteni és az őket megillető évi rendes szabadságot részükre, az előre betervezett időben biztosítani.

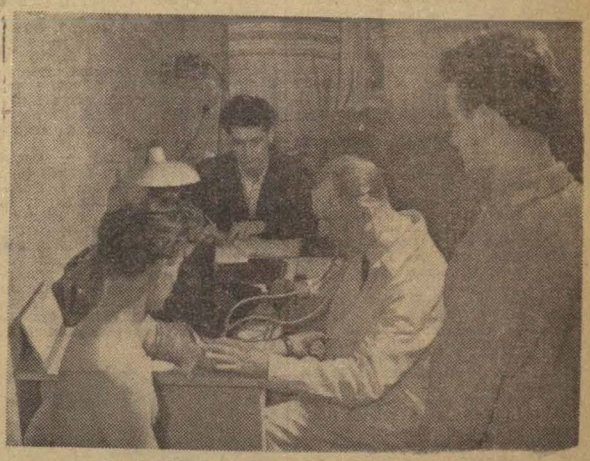
Arra a kérdésemre, hogy kik irányítják az állomásokon a vonatkísérő nélküli tehervonatok összeállítását, a következőket tudtam meg.

A forgalmi szakosztály utasította az állomások vezetőit, hogy ezeknél a vonatoknál az állomás személyzetének különös gonddal kell minden tolatási műveletet elvégezni. Fő követelmény a kocsik megfelelő kiválogatása, átvizsgálása. Érthető, hiszen ezek a légfékes tehervonatok általában 150 tengellyel 60—65 kilométer/óra sebességgel közlekednek. Éppen ezért nem mindegy milyen kocsik kerülnek a szerelvénybe.

A vonatkísérő nélküli gyorstehervonatok közlekedtetése ma már bevált módszer a csehszlovák vasutaknál.

Még valamit. Csehszlovák barátaink éppen úgy, mint mi, sokat tesznek a kulturált utazás megteremtéséért. Fáradozásuk több-kevesebb sikerrel jár. A prágai személypályaudvarok és néhány vidéki nagy város pályaudvara gondozott, tiszta. A személyszállító vonatok tisztaságát illetően azonban még sok tennivalójuk van. Ebben a tekintetben, úgy tapasztaltam mi előbbre jutottunk. Ezt egyébként néhány hazánkban járt csehszlovák vasutas is elismeri. Csehszlovákiában a belföldi gyorsvonatok tisztasága, higiéniája körülbelül olyan, mint nálunk a távolsági személyvonatoké.

Visi Ferenc
(Vége.)



Orvosi vizsgálat a kollégium orvosi szobájában

★



A hallgatók szívesen látogatják a kollégium klubszobáját

(MTI Foto Lajos György felvételei)

Sport

A Vasutasok Nemzetközi Sportszövetségének XVII. kongresszusa elé

Mint lapunk korábbi számában arról hírt adtunk, *szeptember 5—9-ig Budapesten rendezik a Vasutasok Nemzetközi Sporszövetsége XVII. rendes évi kongresszusát.* A magyar vasutasok és a magyar vasutas sportolók nagy megtiszteltetésnek veszik, hogy *a Vasutasok Nemzetközi Sportszövetségének* vezető szervei ez évben a magyar vasutasokat bízták meg a szervezet életében e fontos esemény megrendezésével.

Tisztában vagyunk azzal, hogy ez a szervezet — mely ma már Európa 24 országának vasutas sportolóit tömöríti soraiban —, a nemzetközi életnek nem döntő tényezője. De azt is tudja minden magyar vasutas sportoló, hogy a *Vasutasok Nemzetközi Sportszövetsége fontos* missziót tölt be a népek kapcsolatainak megerősítésében, barátságuk elmélyítésében.

Amikor a nagy világégés után 1946-ban néhány optimista sportvezető — köztük a magyarok is — e szervezet alapjait lerakták, tették azt abban a biztos tudatban, hogy a vasutas sportolók nagy családja évről évre új tagokkal bővül és e hitükben nem is csalódtak. Ma már Európa csaknem minden országa, de ázsiai és afrikai ország is tagja a szervezetnek és vallja magáénak célkitűzését: békében és barátságban élni valamennyi ország népeivel, vasutasaival.

Bátran elmondhatjuk, hogy e célkitűzést a *Vasutasok Nemzetközi Sportszövetsége* eredményesen szolgálta eddigi működésével. Meg vagyunk arról győződve, hogy a XVII. kongresszus e célok valóraváltásának újabb sikereit állapítja meg és munkájával — melyhez valamennyi, vasutas sportoló és sportszerető ember nevében sok sikert kívánunk — eredményesen hozzájárul a *Vasutasok Nemzetközi Sportszövetsége* nemes céljainak valóraváltásához.

A szerkesztőség üzeni

Bognár Károly. Tapolca, Hamar Imre, Leiti Ferenc, Gyenes József Pécs, Pintér Lajos Vácrátót, Marosán Pál, Ceglédi Sándor Debrecen, Molnár Árpád, Szervei Barna, Cseke Imre, Téri András, Sugatagi Béla, Kancsura György Budapest, Szóvári György Barcs, Haufe Rezső Szigetvár, dr. Gazdag József Szombathely, Antal József Miskolc, Mező László Dombóvár, dr. Bánkfalvy Gyula, Tótka Károly Szeged. Leveleiket lapunkhoz felhasználjuk.

Cseh Zoltán Szolnok: Bognár Károly Tapolca, Leiti Ferenc Pécs, dr. Bánkfalvy Gyula, Virágh Mihály Szeged, Boldizsár Gyula Békéscsaba. Tudósításukat helyszűke miatt közölni nem tudjuk.

Papp Tivadar Miskolc, Szabó Mihály Újszász, Bognár Károly Tapolca, Szekeres Lajos Pécs, Mercs Béla Aradványpuszta, Pintér Lajos Vácrátót. Leveleiket illetékesekhez továbbítottuk.

Fekete Kálmán Budapest, Varga Elemér Nyul: Észrevételeikre az illetékesek figyelmét felhívtuk.

Szalma Mária, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged: Verseiket helyhiány miatt nem tudjuk közölni.

Bertók Gyula Murakeresztur: Egyetértünk.

Boldizsár Gyula Békéscsaba: Osztjuk nézetét, de ezen már nem lehet változtatni. A játékvezető kérdést mi is jóvátettük.

Bognár Károly Tapolca: Sajnos a kérésnek nem tudunk eleget tenni.

HÍREK

JÓ PÉLDA

A napokban nagyszerű példáját láttam az utasnevelésnek, a finom rendreutasításnak.

Sürögtek-forogtak az emberek a pályaudvaron. Az egyik szerelvény mellett, középkorú, jól öltözött jegyvizsgáló sétálgatott le s fel.

Itt búcsúzkodtak, amott unottan a semmibe bámultak az utasok. Egyszer csak a nyitott ablakon át — hupp — kisebb papircsomag pottyant a kövezetre, éppen csak hogy elkerülte a jegyvizsgáló fejét. Többen láttuk... Kifakadásra, gorombaságra számítottunk. Volt is valami feszültség abban a néhány pillanatban, amíg a papircsomag elterpeszkedett a pályaudvar peronján.

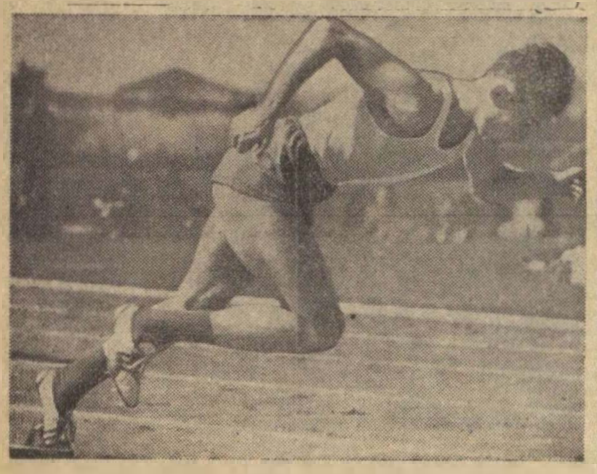
De nem gorombaság következett! A jegyvizsgáló felemelte az ablakon át kihajított papircsomagot és a faoszlop oldalán csüngő szemétgyűjtőbe helyezte. Aztán odafordulva a néhány asszony külsejű tetteshez, nagyot tisztelgett és csak ennyit mondott:

— Asszonyom! ha meg nem sértem!? — Majd a faoszlop oldalán levő szemétgyűjtő felé mutatott. Az utas elpirulva, szótlanul hallgatta a nagyon udvarias rendreutasítást.

— lyf —

Népes mezőnyök, jó teljesítmények az országos vasutas atlétikai bajnokságon

A kultúrnevelési és sportosztály augusztus 18-án és 19-én Budapesten, a BVSC Szőnyi úti sporttelepén rendezte meg az 1962. évi országos vasutas atlétikai bajnokságot. Az idei bajnokságra 23 vasutas sportkör mintegy 550 felnőtt és ifjúsági versenyzőt nevezett. Ez csucsnevezésnek számit, bár jollehet, a bajnokságon kisebb volt az indulók száma. Egyes sportkörök a nevezéstől eltérően kevesebb versenyzővel jelentek meg.



Gyuricza György, a BVSC vágtázója rajt közben

A bajnokság első napján megfelelően erős szél fogadta a versenyzőket. A kedvezőtlen időjárás ellenére is akadt néhány jó teljesítmény. Jó formában versenyzett például Gyuricza, aki biztosan nyerte a 100 és 200 métert. Figyelemre méltó a Szolnoki Császi Kati távolugrásban elért 558 centiméteres teljesítménye. A sportkörök közül jól szerepeltek a szolnoki, a szegedi, a pécsi és a békéscsabai versenyzők.

Eredmények. Férfiak. Felnőttek: 100 m: 1. Gyuricza (BVSC) 10,5, 2. Vargyas (Szombathely) 10,8, 3. Szegedi (Székesfehérvári MÁV Előre) 10,9, 4. Tóth (Szolnoki MÁV) 11, 200 m: 1. Gyuricza 22,2, 2. Vargyas 22,5, 3. Tóth 22,6. 400 m: 1. Gyuricza 51,9. 800 m: 1. Lovas (Szegedi VSE) 1:59,8. 1500 m: 1. Bárkányi (Szegedi VSE) 4:05,8. 5000 m: 1. Huszar (Békéscsabai MÁV) 14:50,4, 2. Jánosi dr. (Törekvés) 15:31,4. 10 000 m: 1. Jánosi dr. 31:42,2. 3000 m-es akadály: 1. Jáksó (Szegedi VSE) 9:54, 2. Huszti (Székesfehérvár) 9:54,8. 10 km-es gyaloglás: 1. Novák (Békéscsaba) 49:36,8. 110 m-es gát: 1. Mélykuti (Szegedi VSE) 15,7. 200 m-es gát: 1. Óros (Szolnoki MÁV) 25, 2. Giczei (Debreceni VSE) 25,4. 400 m-es gát: 1. Óros 55,7, 2. Szécsei (Pécsi VSK) 57,5, 3. Császár (Ceglédi VSE) 58.4. **Hármas:** 1. Kuruncz (Debreceni VSC) 14,21. **Magas:** 1. Pintér (Szolnok) 180. **Távol:** 1. Darvas (Szegedi VSE) 682, 2. Szemethy (Székesfehérvár) 673. **Diszkosz:** 1. Katona (BVSC) 43,72. **Súly:** 1. Katona 13,79. **Gerely:** 1. Lukács (Pécsi VSK) 62,52. **Kalapács:** Lázár dr. (Szegedi VSE) 50 m. **Ifjúságiak:** 400 m-es gát: 1. Honti (Pécsi VSK) 58,5. 1500 m-es akadály: 1. Janzel (Pécsi VSK) 4:41. **Rúd:** 1. Gagyi (Pécsi VSK) 360. **Magas:** 1. Szekeres (Szolnoki MÁV) 180. **Távol:** Bencz (Pécsi VSK) 6,60. **Gerely:** 1. Domán (Pécsi VSK) 54,43. **Kalapács:** (5 kg) 1. Major (Szegedi VSE) 50,66. **Diszkosz:** (1,5 kg) 1. Németh (Nyíregyházi VSC) 46,11.

Nők: Felnőttek: 800 m: 1. Gyencs (Hatvani VSE) 2:29,3. 80 m-es gát: 1. Császi G. (Szolnoki MÁV) 12.7. **Magas:** 1. Gelei (Szeged) 155. 2. Cseh (Szolnoki) 150. **Távol:** 1. Császi K. (Szolnok) 558. **Súly:** 1. Szabó (Szombathely) 11,16. **Gerely:** 1. Lukácsné (Pécs) 42,66, 2. Légrádi (Békéscsaba) 39,11.

Ifjúságiak: 100 m: 1. Csatlós (Szegedi VSE) 12,4, 2. Csikós (Szolnoki MÁV) 12,6. 200 m: 1. Csatlós 26,6. 2. Csikós 27,7. 400 m: 1. Kalász (Békéscsaba) 61,7, 2. Bagi (Pécsi VSK) 61,9, 3. Kazi V. (BVSC) 62,2. 800 m: 1. Such M. (Békéscsaba) 2:26,8, 2. Nagy (Hatvani VSE) 2:28,9. 80 m-es gát: 1. Hasznos (Szolnoki MÁV) 12,5, 2. Lengyel (Szombathely) 12,9. **Távol:** 7. Szunyoghi (Szolnoki MÁV) 528. **Gerely:** 1. Magony (Szolnoki MÁV) 42.20.



Such Margit a Békéscsabai MÁV tehetséges ifjúsági középtávfutója

SPORTHÍREK

Nehány hét múlva megkezdődnek az idei asztalitenisz férfi Európa Kupa küzdelmei. A magyar színeket az 1961—62. évi bajnokságban első helyen végzett Vasútépítők csapata képviseli. Első ellenfelük a belga bajnokcsapat lesz Budapesten. A győztes csapat valószínűleg az NSZK bajnokcsapatával kerül szembe.

Vasutas sportvezetők kitüntetése. A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa augusztus 15-én több sportvezetőnek és sportolónak kormánykitüntetést adományozott. A kitüntetettek között két vasutas sportvezető is volt. **Laky Károly,** a BVSC vízilabda mesteredzője, a testnevelés és a sport területén végzett kiemelkedő munkájáért, **Nedeczky László dr.,** a BVSC vívószakosztályának vezetője, a vívócsapat felkészítésében és eredményes szereplésében végzett kiváló munkájáért a Magyar Népköztársaság Sportérdemérem arany fokozatát kapta. A kitüntetéshez gratulálunk.

A balesetmentességi jutalom kiterjesztése

A Hivatalos Lap 33. számában megjelent rendelet alapján a megnövekedett forgalomra való tekintettel a balesetmentességi jutalmat július 1-től az alábbi állomásokra is kiterjesztik:

Budapesti igazgatóság: Nagyoroszi, Rétság, Bánk. Romhány, Acsa-Erdőkürt.

Miskolci igazgatóság: Abaújszántó, Gönc, Jászárokszállás, Jászdózsa, Jászapáti. Jászkisér, Jászladány.

Debreceni igazgatóság: Sáránd, Csenger, Polgár, Debrecen-Fatelep.

Szegedi igazgatóság: Kiszállás, Palotaszállás, Röszke. Kalocsa. Kecel. Lakitelek, Kunszentmárton.

Pécsi igazgatóság: Tamási, Mezőhídvég, Enying, Nagyatád, Paks, Vajszló.

Szombathelyi igazgatóság: Zalaszentgrót, Szany-Rábaszentandrás.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

33. számból: 121507/1962. I/2.B. A szabadságra és az átlagkereset térítésére vonatkozó egyes rendelkezések kiegészítése.

130031/1961. I/2.B. Balesetmentességi szolgálat jutalmazása.

34. számból: 116466/1962. I/1. Újítási javaslatok szakvéleményezőinek versenye.

A szakszervezeti politikai iskolák 1962/63. évi tématerve

1.) Szakszervezetünk felszabadulás előtti harcai.

Az előadás ismerteti a szakszervezetek harcos múltját, azokat a küzdelmeket, amelyeket a dolgozók jogaiért, az élet- és munkakörülmények javításáért vívtak az iparági szervezetek kialakulásáig. Az előadás párhuzamot von a magyar munkásmozgalom kiemelkedő harcaival, eseményeivel, történelmi sorsfordulóival.

2.) Szakszervezetünk a társadalmi haladás, a szocializmus szolgálatában.

A szakszervezetek helye a proletárállamban. A szakszervezetek sajátos helyzete és feladatai. A szakszervezetek szerepe a munkáshatalom gazdasági erősítésében, a szocializmus építésének meggyorsításában. A szakszervezetek, mint a nevelés, a gazdálkodás, az igazgatás, a kommunizmus iskolái. A XIX. kongresszus határozatainak lényege. Hogyan védi a szakszervezet a dolgozók érdekeit? Milyen kérdésekben fordulhat a szakszervezetekhez? A szakszervezeti tag jogai és kötelességei.

3.) A termelés, valamint az anyagi és kulturális jólét összefüggése.

A szocialista munkaverseny lényege, célja. MT—SZOT 1022—1961. sz. határozata. Szocialista brigádmozgalom, újító, ésszerűsítő tevékenység. Az egyén munkája hogyan függ össze életének alakulásával, az egész ország fejlődésével, a szocializmus építésével.

4. Magyarország 1965-ben.

A tervgazdálkodás lényege. Ötéves népgazdasági tervünk általános feladatai, népgazdaságunk szerkezeti változása. A szocializmus építésének meggyorsítása. Az ötéves terv céljai az ipar, a mezőgazdaság, a népjólét fejlesztéséért.

5.) A vasút fejlődése a második ötéves tervben.

A vasút fejlődésének fő céljai és ezek feltételei az ötéves tervben.

6.) A szocialista mezőgazdaság fejlődése, valamennyiünk érdeke.

I. A mezőgazdaságban a szocialista termelési viszonyok győzelme az egész társadalom fejlődésének döntő tényezőjévé vált. A mezőgazdasági termelés soronlevő feladatai és a szövetségi politika új tartalma.

II. A vasút és a mezőgazdaság fejlődésének összefüggése.

A politikai iskolák foglalkozásain a hallgatók képzettségéhez mérten feldolgozásra kerül a Magyar Szocialista Munkáspárt VIII. kongresszusának anyaga is.

MAGYAR VASUTAS

Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Telefon: városi: 424—184. Üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

— *62 újítási javaslatot nyújtottak be a második negyedévben a Dunakeszi Járműjavító dolgozói. A fellendülőben levő újító mozgalmat eredményesen segíti az üzem szakszervezeti bizottsága.*

— Munkás—paraszt találkozó keretében a pocsai Dózsa Termelőszövetkezet küldöttségét látták vendégül az alkotmány ünnepén a debreceni fűtőház dolgozói. Délelőtt városnézésre került sor, majd délután a fűtőháziak látogattak el Pocsaj községbe.

— *A régi, 600 tonna súlyú, 700 méter hosszú gyomai Körös-hidat 12 hidraulikus emelő segítségével, nem egészen két óra alatt áttolták új helyére. A régi, korszerűtlen hid helyett ugyanis új hidat épít a MÁV.*

— **Nemcsak a vasgyűjtésben, hanem a társadalmi munkában is élenjárnak az Északi Járműjavító KISZ-fiataljai. Az üzem területén lebontásra kerülő több régi épület munkálataiból 11 szocialista, illetve ifibrigád vállalt részt.**

— Öregek napja ünnepséget rendezett augusztus 24-én a vasutas-szakszervezet megyei bizottsága a pécsi szolgálati helyek szakszervezeti bizottságaival karöltve. Az ünnepségen mintegy 150 nyugdíjas vett részt.

— *Jó eredmények születtek a váci fűtőházban az alkotmány tiszteletére indított tíznapos ünnepi műszakban. Főként széntakarékossági vállalásukat szárnyalták túl a dolgozók.*

— **A Szovjetunióba utaztak a makói pályamesteri szakasz József Attila szocialista brigádjának dolgozói. Az ingyenes utazást a Csongrád megyei szocialista brigádok között folyó verseny győzteseként érdemelték ki.**

— Háromnapos kirándulást szervezett az üzem fiataljai részére a Székesfehérvári Járműjavító KISZ-szervezete a Bükk-hegységbe. A túrán mintegy 100 fiatal vett részt.

— *130 vasutas fiatal vesz részt az ifjúság a szocializmusért mozgalomban, Debrecen állomáson. Ezenkívül sokan vesznek részt a szakma ifjú mestere és a szocialista brigád címért folyó mozgalomban is.*

— Újítási ankét. A Debreceni Járműjavítóban évek óta élénk az újítómozgalom. Az első félévben például 114 újítást nyújtottak be a dolgozók. A közelmúltban Bíró Béla, a vállalat igazgatója újítási ankéton számolt be a mozgalom eddigi eredményeiről, Szabados Dezső, a vállalat főmérnöke pedig a Szovjetunióban tett útjáról tájékoztatta az ankét részvevőit.

— **Felkészült az őszi kampányra a kapuvári gazdasági vasút üzemfőnöksége. A javítóműhely dolgozói időben elvégezték a Diesel-mozdonyok felújítását, a vascsillék rugózatának kicserélése is befejezés előtt áll.**

— *Fotókiállítás nyílt augusztus 20-án Dombóvárott, a járási művelődési ház nagytermében. A kiállításon megtalálhatók a Tolna megyei vasúti szolgálati helyek amatőr vasúti fotósainak munkái is. A Dombóvári Pályafenntartási Főnökség fotószakköre elnyerte a Tolna megyei fotótanács tiszteletdíját.*

— **A Vosztok 3. és Vosztok 4. utasának nevét vette fel a Szolnoki Járműjavító két szocialista brigádja.**

— Filmvetítéssel egybekötött egészségügyi előadásokat tartanak hetenként a debreceni járműjavítóban. Az előadásokon a dolgozókat érintő; egészségügyi problémákkal foglalkoznak.

Nyolcadik évébe lép a BVSC országos hírű vívóiskolája. Az új oktatási év szeptemberben kezdődik. Beiratkozás augusztus 27-től. Tandíj: havi 30,— Ft. Jelentkezhet minden hatodik életévét betöltött fiú és leány. Az oktatás délelőtt és délután kiváló vívómesterek irányításával történik.

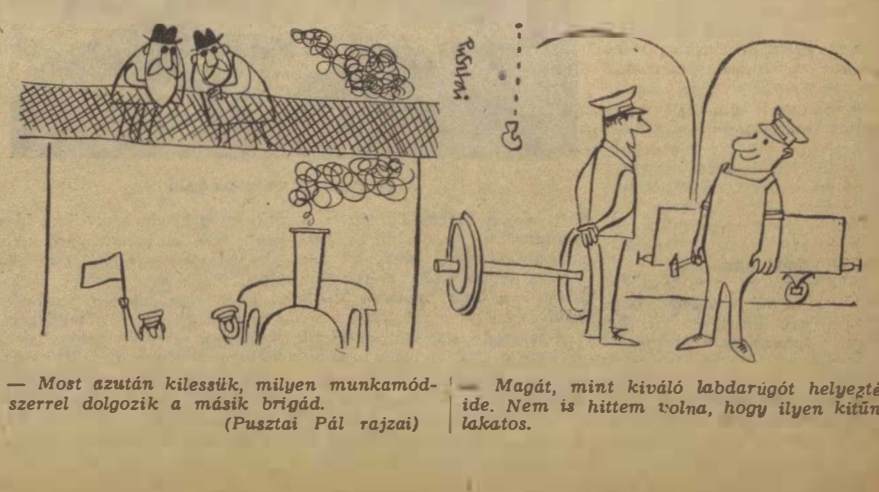
LAKÁSCSERE

— Elcserélném dunaújvárosi távfűtéses lakásomat (3 szobás) budapesti vagy környéki magányos lakásra. Cím: Péli József Dunaújváros, Liszt Ferenc körut 14. III. 3/a.

— Elcserélném egy szoba konyhás leválasztott társbérletemet egy szoba konyhás vagy nagyobb lakásra, megegyezéssel. Cím: Simek Józsefné, Bp., VI., Munkácsy Mihály utca 34, magasföldszint 2. Érdeklődni egész nap a házfelügyelőnél.

— Egy szoba összkomfortos lakásomat elcserélném két szoba összkomfortos vagy egy szoba hallosra az V., VI. vagy VII. kerületben, megegyezéssel. Cím: Bp., IX., Gyáli út 15. IV. ép. II. em. 12. Érdeklődni du. 6—8 óra között.

KI MIT TUD?



— *Most azután kilessük, milyen munkamódszerrel dolgozik a másik brigád.*

— *Magát, mint kiváló labdarúgót helyezték ide. Nem is hittem volna, hogy ilyen kitűnő lakatos.*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. SZEPTEMBER 15.

Vasutasok a párt kongresszusi irányelveiről

A vasutas dolgozók — párttagok és pártonkívüliek egyaránt — nagy érdeklődéssel olvassák a párt Központi Bizottságának kongresszusi irányelveit. Az őszinte szó, az ország előtt álló feladatok pontos megfogalmazása osztatlan érdeklődést keltett. Az alábbiakban néhány vasutas dolgozó véleményét ismertetjük pártunk kongresszusi irányelveiről.

Mértéktartó és reális

Kiss Róbert, a zalaegerszegi fűtőház főnöke:

— A valóságos helyzet alapján jelöli meg pártunk Központi Bizottsága a jövőbeni tennivalókat. Helyeslem a bevált úton való továbbhaladást, a személyi kultusz lezárását.

Gazdasági vonatkozásban a mi területünkön célul tűzött fejlesztés ragadta meg legjobban a figyelmemet. A vasúti vontatás villamosítására és dieselesítésére gondolok. E célok eléréséért nekünk vasutasoknak is sokat kell tennünk. A fejlettebb munkamódszerek alkalmazásának nélkülözhetetlen velejárója a politikai nevelőmunka, az új típusú ember kialakítása. Sokat beszélgettünk már fűtőházunkban az irányelvekből kicsendülő emberséges hangról és arról, hogy minden, amit tenni akarunk, értünk, az emberekért történik.

Kommunista példamutatás

Scheffer Lajos, a Landler Járműjavító dolgozója:

— Társadalmunk fejlődésével párhuzamosan növekszik pártunk vezető szerepe. Ez így van rendjén. Éppen ezért többször is áttanulmányoztam a párt fejlődéséről szóló fejezetet. Az irányelvek, igen helyesen, arra ösztönzik a párt tagjait, hogy mindenkor és mindenben példamutatóak legyenek. Nem szabad megengedni, hogy egyesek a párttagságukat személyi érvényesülésre használják fel. Minden erőnkkel arra kell törekednünk, hogy a párt iránt növekedjék a pártonkívüliek bizalma. Cselekedeteinkben és mindennapi munkánkban is lássák a párt célkitűzéseinek valóraváltását. Ha ezt sikerül elérnünk, közös erővel teljesíteni tudjuk az irányelvekbe foglalt terveinket.

Fejlesztjük a közlekedést

Tóth János, a pécsi igazgatóság vezetője:

— Már a kongresszusi irányelvek első olvasásakor megragadott, hogy gazdasági építőmunkánkban az eddiginél is nagyobb ütemű fejlődés következik be s hogy a fejlődésből nem marad ki a közlekedés sem. Úgy látom, nálunk semmi sem áll az irányelvekben foglaltak megvalósítása útjában. Körültekintőbb, lelkiismeretesebb munkával még az irányelvekben megszabott feladatokon túlmenően is sokat tehetünk a közlekedés fejlesztéséért. Kétirányú fejlődésre gondolok. Az egyik: ésszerűbb munkaszervezés, például állomások összevonása; egészségesebb munkamegosztás a vasút és a közúti közlekedés között; újabb síktolatási, kocsirendezési módszerek bevezetése, amely igazgatóságunk területén már korábban is megkezdődött. A fejlődés másik irányához sok pénz kell... Ezért mi az előbbit szorgalmazzuk. Ugyanakkor mindent megteszünk majd például a vonóerők korszerűsítése, a rakodás teljes gépesítése, a biztosító berendezések szélesebb alkalmazása érdekében.

Megnőtt a tanulási kedv

Kovács II. István, a szállítmányozási főnökség dolgozója:

— Pártunk helyes politikája folytán most megvan a lehetőség arra, hogy akik a múltban nem tanulhattak, azok most befejezzék tanulmányaikat. Én 1961 áprilisában, mint kétgyermekes apa végeztem el a VIII. általánost. Nemcsak munkámban volt hasznomra a tanulás, hanem otthon is, hiszen így ötödik osztályos kislányom tanulását is tudom segíteni és ellenőrizni.

A Nyugati pályaudvaron magam is részt vettem a dolgozók általános iskolájának szervezésében. Jelenleg a harmadik évfolyam tanul itt, s az érdeklődés évről-évre növekszik. Már 150 vasutas tanul ebben az általános iskolában. Az iskolánkban végzettek közül ketten közgazdasági technikumba kérték felvételüket, de elutasították őket helyhiány miatt. A jövőben, pártunk kongresszusi irányelveinek megfelelően több támogatást kérünk, hogy azok a dolgozók, akik tovább szeretnének tanulni, folytathassák is tanulmányaikat. Szeretnénk, ha 1963 szeptemberétől technikumi oktatás kezdődne a Nyugati pályaudvaron működő iskolánkban, mert a most végző általános iskolásaink szeretnének tovább tanulni.

Tervszerűbb anyaggazdálkodást

Hajós Jenő, az Anyagellátási Igazgatóság dolgozója:

— Igazgatóságunk dolgozói tanulmányozták a kongresszusi irányelveket. Azon túlmenően, hogy egyetértünk az irányelvekben foglaltakkal, tevékenyen hozzá akarunk járulni azok megvalósításához. Ezért a tervek végrehajtásához szükséges anyagokat és alkatrészeket időben biztosítjuk a felhasználó szakszolgálatok részére.

Az anyagszerkezetési szolgálat dolgozói már eddig is foglalkoztak a fölös készletek felszámolásával, a kongresszus irányelvei alapján azonban ezt tovább kívánják fokozni, hiszen népgazdasági érdek. A felhasználók segítségét sem nélkülözhetjük ehhez. Csak műszakilag megalapozott anyagigénylésekkel lehet elejét venni az újabb fölös készletek keletkezésének.

A szakemberképzés fontossága

Pintér Lajos, Vácrátót állomás főnöke:

— Különösen megragadta figyelmemet a kulturális kérdésekkel foglalkozó fejezet. Az irányelvek szerint mind több szakembert kell képeznünk. Közismert, hogy a vasútnál is igen nagy szükség van a jól képzett szakemberekre. Növekvő szállítási feladatok ellátásához a technikai feltételek mellett elsősorban az emberek nagyobb szaktudására kell törekedni. Ezért mondják ki az irányelvek, hogy tovább kell szélesíteni az esti és a levelező oktatást. Többek között az is elősegíti ezt, nogy eltörlik az életkorhoz és a munkakörhöz fűzött megkötöttségeket. Kormányzatunk anyagi támogatása lehetővé teszi, hogy a szakemberképzés fokozásához jól felszerelt, korszerű intézmények álljanak rendelkezésre.



Szeptember 5—9-ig Budapesten tanácskozott a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség XVII. kongresszusa, amelynek megnyitóján Szabó Antal, a vasutasszakszervet főtitkára üdvözölte a küldötteket

(Riport a 6. oldalon)

IGAZGATÓSÁGOK VERSENYE

Az 1962. július havi eredmények alapján a vasútigazgatóságok munkaversenyében a helyezési sorrend, az igazgatóságok és a hálózat százalékban kifejezett összteljesítménye az alábbiak szerint alakult.

(Az elérhető legmagasabb eredmény az igazgatóságoknál 105,00, a hálózaton 100,00%.)

1. Pécs	*100,00%*
2. Budapest	*97,50%*
3. Miskolc	*90,63%*
4. Szombathely	*80,63%*
5. Debrecen	*72,50%*
6. Szeged	*53,75%*
Hálózat	*96,15%*

Az igazgatóságok munkaversenyében értékelt mutatóknál — a tehervonatok menetrendszerű közlekedtetésénél az üzemeltetési költségek, valamint az irány- és közvetlen vonatok menettartamának alakulásánál előírtak kívételével — július hónapban valamennyi célkitűzés a hálózati szinten is túlteljesítést nyert.

A tehervonatok menetrendszerűségénél előírt 75%-os célkitűzést 74,36%-ra teljesítették. Ezt a lemaradást a *szegedi igazgatóság* gyenge eredménye okozta.

Az irány- és közvetlen vonatok utazási sebességének alakulása még mindig nem kielégítő,

a tényleges menettartam órák hálózati szinten mintegy 8%-kal magasabbak a menetrendi menettartam óráknál. Ennél a mutatónál az előírt célkitűzést csak a *miskolci igazgatóság* teljesítette, alig számottevő a *pécsi igazgatóság* elmaradása, a többi igazgatóságoknál az eredmények kedvezőtlenek.

A forgalmi és vontatási szolgálat fajlagos üzemeltetési költségénél — a tervhez viszonyított — 2%-os csökkentést 1,99%-ra teljesítettük, az elmaradás jelentéktelen.

A mozdonyok gazdaságos felhasználásának célkitűzése — az egy mozdonyra eső 100 ETK-teljesítmény — a bázisidőszakhoz viszonyítva jelentősen emelkedett.

Különösen jó eredményeket értünk el a vonali mozdonyok felhasználásánál.

Az elkövetkezendő idő legfontosabb feladata az őszi csúcsforgalom lebonyolítása, amely valamennyi igazgatóságtól a legjobb munkát követeli meg. Az élenjáró igazgatóságoktól elvárjuk, hogy teljesítményeiket továbbbra is hasonló szinten tartsák, a *debreceni*, de különösen *a szegedi* igazgatóság pedig zárkózzon fel az élenjárók közé, mert a feladatokat csak valamennyi igazgatóság és valamennyi vasutas dolgozó egyöntetű jó munkájával tudjuk gyorsabban és gazdaságosabban elvégezni.

Elkészültek a szocialista brigád jelvények és zászlók

Az MT-SZOT 1022/1961. sz. határozata alapján a szocialista brigád jelvények és zászlók elkészültek.

A jelvényeket és zászlókat kizárólag a *Fővárosi Kultúrcikk Kiskereskedelmi Vállalat Dekorációs Áruházában* (Bp. V., Fehérhajó utca 12.) lehet beszerezni. Az igényeket 1962. szeptemberétől a szolgálati hely vezetője és szakszervezeti bizottsága által aláírt megrendelés alapján hatóságilag jóváhagyott áron elégíti ki az áruház.

A jelvény színei: a középső mezőben fehér zománcozott alapon vörös csillag. A



„Szocialista Brigád" felirat világoskék alapon arany betűkkel. A babérkoszorú arany alapon zöld színű.

Újítási hónap a szombathelyi járműjavítóban

A szombathelyi járműjavító szakszervezeti, újítási és észszerűsítési bizottságának kezdeményezésére szeptemberben újítási hónapot tartanak az üzemben. Ebből az alkalomból értékelték az újítók versenyét. Az első helyre *Orbán István* a mozdonyosztály reszortvezetője került 28 369 forintos megtakarítással. Ezt a gazdasági eredményt a 275, a 375, a 376 és a 370-es sorozatú kétrészes ellenforgattyú rudak ismételt felhasználásának módosításával érte el. A második helyre *Soós Ferenc* energetikus került 21 284 forintos megtakarítással. A verseny harmadik helyezettje *Csorba Miklós* a mozdony-osztály esztergályos szocialista brigádjának vezetője 14 226 forintos megtakarítással.

Megszülettek már a szeptemberi újítási hónap első eredményei. Az újért való harcban ott találjuk a szocialista brigádok tagjait. Újításaikkal az anyagtakarékosságot és a termelékenység növelését segítik. *Fejtl Dezső*, az egyik kocsijavító szocialista brigád vezetője a tartálykocsik lefejtő váltóinak csiszolását ellenőrző készüléket dolgozott ki. *Melegh László* vezeti a *Petőfi* szerszámlakatos szocialista brigádot, amely jelenleg évi 30 000 forintos várható megtakarítást nyújtó újítás kidolgozásán fáradozik.

Kovács István
Szombathely



Szombathelyi Károly forgalmi szolgálattevő a félautomatikus integra berendezésen vágányutat állít a Balatonboglárra érkező 2204-es gyorsvonatnak. A fiatal szolgálattevő derekas munkát végzett a nagy nyári személyforgalom idején

Korszerűsítik a Nyugati pályaudvar érkezési oldalát

A Nyugati Pályaudvar Váci út felőli részén, ahová a nagymarosi szerelvények futnak be, néhány hete lázas ütemű munka folyik. Bontják az útkövezetet, a kőkerítést, törik a járda aszfaltját. Az amúgy is forgalmas érkezési oldal előterében teherkocsik sora hozza az építési anyagokat, és viszi a bontási hulladékot.

A MÁV Magasépítési Főnökség Nyugati Építésvezetőségének dolgozói gyors ütemben dolgoznak, hogy október végére — még a pártkongresszus kezdete előtt — befejezzék az érkezési oldal korszerűsítését.

Új kerítést és utat építenek. Kapusfülkével és jegypénztárakkal bővül a pályaudvarnak ez a része. A kormányzati váróterem előtt szép fogadóteret létesítenek díszkerítéssel, díszkúttal, szoborral. A tér világítását fénycsövekkel és stadion típusú fényszórókkal oldják meg.

Az őszi forgalomról tárgyaltak

Az idei őszi forgalom várható feladatairól tárgyaltak *Kaposvárott* az SZMT művelődési házában megtartott értekezletükön a pécsi igazgatóság szolgálati vezetői, párt- és szakszervezeti titkárai. Számos kiváló dolgozó is részt vett a tanácskozáson, amelyen megjelent *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes is.

A feladatokról *Tóth János*, a pécsi igazgatóság vezetője számolt be, kiemelve, hogy nagyobb gondot kell fordítani a személyvonatok menetrendszerűségére, a kultúrális utazásra. Az áruszállítási feladatok az idei őszi forgalomban mintegy 10 százalékkal növekszenek. Ezt az árutöbbletet tervszerű munkával kell eljuttatni rendeltetési helyére. A vontatási szolgálatnak fel kell készülnie a túlsúlyos vonatok menetrendszerű továbbítására. A pályafenntartásnak arra kell törekednie, hogy mielőbb felszámolja a lassújeleket és csökkentse a vágányzárak idejét.

Bódogh Mihály
Dombóvár



A tiszképző falán leleplezett emléktábla

„A fejlődés azt kívánja, hogy minél magasabb színvonalon oktassuk a vasutasokat"

A MÁV Tisztképző Intézet fennállásának 75 éves jubileuma tiszteletére szeptember 1-én nagyszabású ünnepséget rendeztek az intézet *Luther utcai* épületében. Délelőtt 10 órakor emléktáblát lepleztek le, majd 11 órakor ünnepségre került sor. Az ünnepséget *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára nyitotta meg. A szakszervezet elnöksége és központi vezetősége nevében köszöntötte a jubileumi ünnepség résztvevőit, majd átadta a szót *dr. Csanádi Györgynek*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettesének, a MÁV vezérigazgatójának.

— A múlt század második felében gyors ütemben tért hódító vasúti közlekedés megkívánta, hogy a vasútirányító középvezetőket szervezett formában, tanfolyamon képezzék ki — mondotta a többi között. — *Ez az intézet azóta százával képezi ki a forgalmi szakembereket, sőt az utóbbi években a pályafenntartási és pályaépítési, valamint a távközlő és biztosító berendezési szakszolgálat részére is biztosítja a szakember-képzést. Ha visszatekintünk az intézet múltjára, nem nehéz megállapítani, hogy az oktatás tematikájában és módszerében is nagy változások mentek végbe. Ma már nemcsak a forgalmi utasítást, hanem az üzemtant is tanulják a hallgatók. Ma a fejlődés kívánja meg, hogy minél magasabb szinten oktassuk a vasutasokat.*

Ezután arról beszélt a vezérigazgató, hogy a MÁV Tisztképző Intézetnek a szakmai hozzáértésre való nevelés mellett a jövőben az is feladata lesz, hogy a vasút iránti szeretetre, hivatástudatra, szilárd fegyelemre nevelje a hallgatókat.

— Mit kívánunk még mi a vasutasoktól? Első helyen szeretném említeni a vasúti forgalom biztonságát. Ennek minden mást meg kell előzni. Ez elsőrendű kérdés. Persze a személyszállítást sem szabad lebecsülni. Hiszen a vasút kulturáltságát a személyszállításon lehet igazán lemérni. Ezek a feladatok mind azt kívánják, hogy a jövőben is jól felkészült vasúti tisztek hagyják el az épület falait. Ehhez a munkához, a jövő nagy feladatokhoz sok sikert, eredményes munkát kívánok az intézet valamennyi dolgozójának — fejezte be szavait *dr. Csanádi György.*

Az ünnepség után kitüntetésre és jutalmazásra került sor.

A MÁV Tisztképző Intézet fennállásának 75 éves évfordulója alkalmából eddig végzett kimagasló munkájáért a *Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa Nagy Torma Géza* főtanácsosnak, az intézet igazgatójának, *Arató Lajos* titkárnak, a marxista tanszék csoportvezetőjének a *Szocialista Munkáért Érdemérem*, *Barabás Imre* kapusnak a *Munka Érdemérem* kitüntetést adományozta.

A közlekedés- és postaügyi miniszter *Bujna Kálmán* felügyelő tanulmányi vezetőt, *Erős László* főintéző szakoktatót, *Madacska Emerencia* irodavezető, személyzeti ügyintéző, *Ölbei József* főintéző, tanársegédet, *Pallaga Pál* tanácsos, kereskedelmi szakoktatót, *Ujszászi Róbert* intéző pénzügyi főelőadót szolgálati feladatainak ellátása mellett végzett eredményes oktatómunkájáért. *Berke Béla* főigazgatót (KPM 1/8.), *Gróf József* m. főtanácsost (KPM I/9.), *Mészáros János* főfelügyelőt (KPM 1/8.), *Mincsik Dezső* főfelügyelőt (KPM I/3,), *Somku'i Vilmos* főfelügyelőt (BVKH) *miniszteri dicséretben* részesítette.

A közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója *Bolla József* kapust, *Szandi Józsefné* szhb üzemi dolgozót szolgálati feladatainak ellátásáért, továbbá eredményes oktató munkájáért *Baksa Béla* főfelügyelőt (KPM I/8.), *dr. Szabó Tibor* főtanácsost (KPM I/8.), *Szalontai Lajos* vezető főmérnököt (KPM I/9.) *dicséretben részesítette.*



Dr. Csanádi György, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója méltatja az intézet eredményeit

Összkomfortos váltóőri helyiség

Keszthely állomás korszerűsítése során az állomás *Tapolca* felőli oldalán elkészült az új váltóőri szolgálati helyiség.

Nemcsak külsőleg tetszetős az új épület, amelyet a régi fabódé helyére építettek, hanem belső berendezése is megfelel a követelményeknek. A 60 000 forintos költséggel épült őrhelyen a villanyvilágításon kívül vízvezetékes mosdó, két kis kamra az olaj és a szolgálati eszközök részére, valamint egy mellékhelyiség is van.

Bognár Károly
Tapolca

NEMZETKÖZI *élet*

TELEVÍZIÓ A BERLINI GYORSVASÚTON

A közelmúltban kísérleteket folytattak az ipari televízió alkalmazására a berlini gyorsvasútnál. Két különböző állomáson kipróbálták a vonatindítást két egymás mellett, illetőleg egymás mögött fekvő vágányról, továbbá a televízió alkalmazását a menetirányító szolgálatnál. Valamennyi kísérletet rendes üzemi viszonyok között és különböző évszakokban végezték.

Az eljárás abból állt, hogy a forgalmi szolgálattevő, aki az „A" vágánynál állt, a váltótoronyban felállított televíziós készülék segítségével átvette a „B" vágányon folyó közlekedés irányítását. A jelzést optikai úton adták. A kísérlet bevált. A vonatoknak a távolból irányított vágányokon való tartózkodási idejét lecsökkentették.

Az egymás mögött fekvő vágányokkal a kísérletet a Nöldner téri állomáson végezték, ahol a vonatok egymást 5 perces időközben követik. A televíziós készülékek segítségével a vonatindítást a váltóállító toronyból lehet végezni.

Még ebben az évben beépítenek két további szolgálati helyre televíziós berendezést.

Karl-Heinz Gummich
Berlin

MODERN VASÚTÁLLOMÁS ÉPÜL NOVI SADON

Novi Sádon (Újvidék) új vasútállomást építenek. Egyelőre csak a földmunkákat végzik. Az új állomás csak egy része az épülő Novi Sad-i gócpontnak, amely a tervek szerint mintegy 12 milliárd dinárba kerül. A gócpont tervét két szakaszban valósítják meg. Az első szakasz egyik legfontosabb építménye, az az új Duna-híd, már készen áll. Ezután következik a feljárók és az új pályaudvar építése.

Az állomáshoz széles sugárút vezet majd, s közvetlen autóbuszjáratokkal kötik össze a várossal. Az előtte levő teret parkosítják. Ennek bal oldalán épül majd fel az új posta épülete. Az állomás felülről kapja a világítást. A balszárnyat a hivatalos helyiségek, a jobbszárnyat pedig az utasok rendelkezésére álló részek: váróterem, étterem, falatozó, dohány- és újságárusító pavilonok, valamint a jegypénztárak foglalják el. A pályatest négy méterrel magasabban halad majd, mint az állomás előtti tér, az utasok széles lépcsőkön jutnak fel a peronokra.

Az építkezés első szakaszához tartozik még egy Dieselmozdonyszín építése. A második szakasz az új teherpályaudvar felépítése lesz. Ha azután a gócpont teljesen elkészül, lebontják a jelenlegi állomást. Az új pályaudvar mellett megépítik a Duna-kikötő vasúti hálózatát és a kitelepülő üzemek iparvágányait.

Így segíti a munkát szakszervezeti bizottságunk

Szeged-Rókus állomás *szakszervezeti bizottsága* az éves munkaterv feladatain túlmenően fokozottan törekszik arra, hogy elősegítse az állomás munkáját.

Probléma volt például, hogy egyes vállalatok *túllépték a berakási időket.* Ezzel hátráltatták az állomás munkáját. *Szakszervezeti bizottságunk* ezért *levelet írt* az érdekelt vállalatok szakszervezeti bizottságainak, hogy segítsék a rakodások meggyorsítását. E levelek hatása máris mutatkozik.

Szükség volt arra is, hogy elősegítsük a kocsik jobb kihasználását. A konzervgyár például egy-egy vasúti kocsiba 334 kartonba csomagolt üvegcsomagot rakott be. Javasoltuk, ha lehet növeljék ezt a mennyiséget. Egy vagonba 417 kartoncsomag is elfér, és így minden ötödik vasúti kocsi megtakarítható, miközben *javul a kocsikihasználás.*

Állomásunk kocsimosó és kocsitároló állomás is. A kocsitisztítás szűk kapacitással folyt. *Szakszervezeti bizottságunk közbenjárásával segített az igazgatóság e probléma megoldásán.* Az átmenesztő és a távirász egy helyiségben teljesítenek szolgálatot. Gyakran megtörtént, hogy egyes napszakokban az átmenesztőnek túl sok dolga volt, míg a távírász ráért. A szakszervezeti bizottság javasolta az *osztott munkát*, ami azóta jól bevált.

Tótka Károly

HOGYAN JÁRJUNK EL KOCSISÉRÜLÉS ESETÉN?

A Magyar Vasúti Árudíjszabás I. rész Általános Fuvarozási Feltételek 23. cikk 7. §-a szerint a feladó felelős azokért a károkért és költségekért, amelyek az általa végzett berakásból eredően vasúti járműveken keletkeznek. Ugyanezt a felelősséget mondja ki a hivatkozott díjszabás *47. cikk VII. kiegészítő határozmánya* az átvevőre vonatkoztatva.

Az említett díjszabás *23. cikk XI. és a 47. cikk VII. kiegészítő határozmánya* arra is rendelkezik, ha a vasúti járműveken keletkezett kár összege a 400 forintot meghaladja, a feladó, illetve az átvevő a javítási költségeken felül a kocsinak javítás céljából műhelybe történő vontatásáért — a vontatás távolságától függetlenül — 100 forint vontatási átalánydíjat köteles fizetni, kivéve, ha a sérült kocsi futóképes és a rendeltetési állomáson alkalmas kocsijavító műhely van.

Az idézett szabályhelyek a fuvaroztatók (feladó, átvevő) felelősségét állapítják meg a rakodásból eredő kocsisérülések esetére. A vasúti végrehajtó szolgálat (állomás, fűtőház) részére a kocsisérülésekkel kapcsolatos helyes eljárást pedig a C. 1. sz. és az E. 12. sz. szolgálati utasítás tartalmazza.

Elemezzük az említett rendelkezést.

1. A fuvaroztatók által okozott kocsisérüléseket, hiányokat — amennyiben mód van rá — a fél jelenlétében kell megállapítani és arról kocsisérülési jelentés kell kiállítani.

2. A megállapítást a fuvaroztatóval el kell ismertetni. Ez az egyik legfontosabb kelléke a kocsisérülési jelentésnek, az elismertetés. Enélkül szinte semmit sem ér a kocsisérülési jelentés.

Ha fuvaroztató nincs jelen a megállapításnál, vagy jelen van ugyan, de a megállapítást nem hajlandó aláírni, akkor nemcsak kocsisérülési jelentést kell kiállítani, hanem *3 példányban jegyzőkönyvet is fel kell venni*, amelyben még részletesebben le kell írni a sérülést, annak okát, a megállapításnál jelenlevők nevét, lakcímét és azt, hogy a megállapítással egyetértenek és annak jeléül a jegyzőkönyvet aláírják. Amennyiben a megállapításnál a fuvaroztató vagy megbizottja is jelen volt, de a kocsisérülési jelentést nem volt hajlandó aláírni, ezt a tényt is, valamint az aláírás megtagadásának okát is be kell írni a jegyzőkönyvbe.

A megállapításhoz lehetőleg teljesen érdektelen, tehát nem vasutas két tanút kell meghívni és velük elismertetni a megállapításról készített jegyzőkönyvet. Ha azonban kívülálló 2 személyt nem lehet találni, akkor a 2 tanú lehet vasutas is, de ne legyen a megállapításban érdekelt.

Az elmondottakból kitűnik, hogy a kocsisérülési jelentés egymagában csak akkor elegendő, ha a fuvaroztató a sérülés vagy hiány megállapításánál jelen van és a kocsisérülési jelentésen a megállapítást aláírásával elismeri. Ha nincs jelen, vagy jelen van, de az aláírást megtagadja, akkor a kocsisérülési jelentésen kívül 3 példányos jegyzőkönyv is szükséges, amit a kereskedelmi szolgálat vezetője köteles felvenni. Természetes, hogy a jegyzőkönyv felvételére a kereskedelmi szolgálat vezetőjét a sérülés vagy hiány megállapítását végző alkalmazott köteles felhívni, illetve felkérni.

Itt szeretnék rámutatni arra, hogy a gyakorlatban legtöbbször éppen az a baj, hogy a kocsivizsgáló lakatosok a sérülések megállapítását egyoldalúan végzik el és a kocsisérülési jelentést is szükszavúan állítják ki, a 3 példányos jegyzőkönyv felvételére a kereskedelmi szolgálat vezetőjét nem kérik fel, a megállapításhoz sem hívják meg. Ennek a következménye az, hogy az egyoldalúan és hiányosan felvett kocsisérülési jelentés alapján — jegyzőkönyv hiányában — nem tudja a vasút követelését megvédeni, a károsszeget behajtani, illetve a már elszámoltat visszaszerezni kell térítenie.

A rövid ismertetésből világosan látható, hogy a kocsisérülési összegek beszedése és megtartása csak akkor van biztosítva, ha a vontatási és kereskedelmi szolgálat szorosan együttműködik és az előírt rendelkezéseket maradéktalanul végrehajtja.

Dr. Gazdag József
Szombathely

FRANCIAORSZÁGI PILLANATKÉPEK

II.

Nizzából Toulonba utaztunk. Több felejthetetlen emlékű kirándulásra indultunk innen. Toulonban részt vettünk a szépművészeti iskolában rendezett francia—magyar barátsági ünnepélyen. Az ünnepséget egy francia geológus, Francois Beudant emlékének szentelték, aki 1918-ban elsőnek készítette el a Balaton vidékének geológiai térképét. A szépművészeti iskola egyik tanítványa ennek emlékére szép kerámia táblát készített, s azt a touloni polgármester július 22-én avatta fel Balatonfüreden.

Draguignan

Csendes kisváros. Magyar szempontból is érdekes, hiszen rövid ideig itt élt Kisfaludy Sándor. Forradalmi eszmékkel ismerkedett e kisvárosban, és itt kezdett lírai verseket írni. Múzsája a szép francia lány, Karolin Descapo volt. Kisfaludy Sándor lakóházán emléktábla és a költő képe őrzi az ott töltött hónapok emlékét.

Nemcsak a régi várat néztük meg Draguignanban, hanem körüljártuk a vásárt is. Éppen a hintaágyakat néztük, amikor hozzánk lépett néhány francia fiatal, és beszélgetés kezdődött. Egyikük furcsa kérdést tett fel ruhánkra mutatva:

— Ezt jegyre vették Magyarországon? — megnyugtattuk, hogy nálunk is minden szabadon lehet vásárolni forintért.

Carnoules

Draguignanból a késő délutáni órákban érkeztünk Carnoulesba, ahol a francia fiatalok lelkesen fogadtak bennünket. Carnoules kommunista város, nem az egyedüli ilyen Franciaországban. A város polgármestere is a Francia Kommunista Párt tagja. A város vezetői minden erejükkel a nép jólétének emelésén fáradoznak. Tapasztalhattuk ezt iskolájuk meglátogatása alkalmával. Ez az általános iskola olyan, mint a mi modern iskoláink. Tantermei tágasak, világosak, jól felszerelt szertárak és szakköri termek állnak a tanulók rendelkezésére.

Carnoules-ban nagy az érdeklődés Magyarország iránt. A szeretet és az elismerés hangján beszéltek szocialista rendszerünkről.

Marseille

Az egyik alkalommal Toulonból 70 km-es tengerparti autózással kirándultunk Marseille-be. Az út pálmaligetek, cédrusok, leanderfák és más délszaki növények között vezetett.

Megnéztük Marseille kikötőit. Az új kikötő modern portáldaruival, a hatalmas szállítóhajókkal impozáns látványt nyújtott. A tenger partján felmentünk egy, a mi Gellért-hegyünkhöz hasonló hegyre, ahonnan gyönyörű kilátás nyílik a miliós városra és a tengerre. A távolban megpillanthattuk a korzikai partokat és a regényes If várát. A hegy tetején a hajósok védőszentjének temploma áll, amelyben több száz hajómodell őrzi a hajósok szerencsés megmenekülésének emlékét. Marseille-ben olyan nagy az autóforgalom, hogy helytálló a jelszó: „Ha sietsz, menj gyalog!"



A képen látható kerámiatáblát Brivadis Georgette (balról a harmadik), a Touloni Szépművészeti Iskola egykori tanulója készítette. A tábla körül a vendéglátók és a magyar delegáció egy része látható

Sanary

A Toulon közelében levő Sanaryban a tengerparton rendezték a demokratikus sajtó ünnepét. Dél-Franciaországból ide gyűltek össze mindazok a haladó gondolkodású emberek — főként a mnkások —, akik a „Le Petit Varois" című újság olvasói. Majálishoz hasonló hangulat uralkodott itt. Szólt a zene, sportversenyek voltak, és este táncra perdültek az ünnepség részvevői. Közben délután politikai gyűlés is lezajlott, amelyen Pierre Gamarra, Sanary kommunista polgármestere mondott lelkesítő hangú beszédet. Beszédében a francia —magyar barátságot is éltette.

Kilenc napi franciaországi tartózkodás és több mint 3000 km-es utazás után szép élményekkel gazdagodva érkeztünk haza. Nagyszerű utazás volt.

Titton Pálné

A VIII. pártkongresszus tiszteletére

A kongresszusi verseny keretében már eddig is szép eredmények születtek a vasútnál. Különösen figyelemre méltók a teherkocsik terhelésében és a vontató járművek gazdaságos kihasználásában elért eredmények. A kongresszusi verseny elmélyítése az őszi forgalom lebonyolítása folyamán lehetővé teszi, hogy tovább javítsuk a menetrendszerűséget, rövidítsük a kocsifordulók idejét. Fontos, hogy a különböző szolgálati helyek hasznosítsák a szocialista munkaverseny eddigi tapasztalatait, s a versenyeredmények nyilvános és rendszeres értékelésével segítsék a szocialista brigádok mozgalmának kiszélesítését.

Kecskemét állomáson

már a múlt hónapban olyan nagy volt a forgalom, mint másihol az őszi csúcsforgalom idején. Naponta 100—110 kocsirakomány érkezik az állomásra. A kecskeméti vasutasok örömmel fogadták ezeket a szállítmányokat, hiszen nagy részük építőanyag. A városban ugyanis az idén és a jövő évben 1500 új lakás épül a Lenin-városnegyedben. Kecskemét 40 utcáját még az idén kikövezik. A baracktermés az idén nem volt kedvező, de annál több paradicsom, alma és szilva berakásáról kell gondoskodniuk a vasutasoknak.

Az állomás dolgozóinak gazdaságossági törekvését bizonyítja, hogy a kocsikihasználást 102,5%-ra, a tehervonatok átlagos terhelését 103%-ra teljesítették. A menetrendszerűség azonban még elmarad a tervezettől. Az állomás túrjainak versenyében eddig *Tóth Sándor* forgalmi szolgálattevő brigádja a legjobb. *Mátyus János túrja* a kocsittartózkodási idő csökkentésében ért el példás eredményt.

A Debreceni Járműjavító

dolgozói becsülettel teljesítették eddig a kongresszus tiszteletére vállalt kötelezettségeket. A termelékenységi tervet 0.5%-kal túlteljesítették. Az ütemes termelés elősegítette az átfutási idők csökkentését. A múlt év augusztusáig 10 719 forint selejtkár volt az üzemben, az idén mindössze 2022 forint. Mintegy 10%-kal javult a munkavédelmi helyzet.

Mosonmagyaróvár

állomás dolgozói három szocialista brigádot alakítottak. Ezek tagjai közös vállalást tettek a VIII. pártkongresszus tiszteletére. Felajánlották, hogy a szállítási tervet 106%-ra teljesítik. Biztosítják a vonatok menetrend szerinti közlekedését. A teherkocsik tartózkodási idejét havonta 800 perccel csökkentik. Részt vesznek a versenyben az állomás rakodómunkásai is, akik havonta átlag 400 vagon darabárut mozgatnak meg.

Mezőtúr állomáson

nagy lendülettel folynak a vágányátépítési munkálatok. Az állomás három szocialista brigádja *Gubucz Máté*, Cs. *Farkas Sándor* és *Sárközi József* vezetésével mindenben segíti az építési szolgálat dolgozóit. A megrakott kocsikat időben továbbítják. Mindhárom szocialista brigád a fennálló munkálatok okozta nehézségek ellenére rendre teljesíti a VIII. pártkongresszus tiszteletére tett felajánlását, és eddig balesetmentesen látták el szolgálatukat. Gondot fordítanak a tanulásra is. Közülük többen beiratkoztak az általános és a középiskolába.

Eger állomás

dolgozói, akik a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlójának birtokosai, ígéretükhöz híven élüzemszint feletti teljesítményt nyújtanak. Júliusban a személyvonatok menetrend szerinti indítását 99, a tehervonatokét 97,7, a kocsitartózkodási tervet 101, a tehervonatok átlagos terhelését 108%-ra teljesítették. A kitűnő eredmények annak köszönhetők, hogy a mozgalmi szervek és a szakvezetés egyik legfőbb gondja a munkaverseny. Rendszeresen megtartják a brigádértekezleteket, amelyeken gyakorlatias módon vizsgálják a brigádok tevékenységét. Ilyen módon, ha valahol hiba csúszik a munkába, azt gyorsan ki tudják javítani. A szervezett munkának köszönhetik, hogy az iparvágányok grafikonos kiszolgálása 100%-os. Balesetük nem volt.

Az egri vasutasok brigádversenyében *Dombóvári András* forgalmi, *Mata József* kereskedelmi és *Fodor János* vonatkísérő brigádja halad az élen, de erősen nyomukban vannak a többi csapatok is. A cél: megtartani a csomópont birtokában levő kongresszusi zászlót, és elnyerni a párt kongresszusi zászlaját. Erre mozgósít most minden erőt Eger állomása, fűtőháza és pályafenntartási főnöksége.

A győri csomópont

vasutasai is jól megállják helyüket a kongresszusi versenyben. A kocsijavító műhely dolgozói már több mint 60 000 forint megtakarítást értek el, amióta szocialista brigádban dolgoznak. *Börzsei Imre* szocialista brigádja négy újítást ajánlott fel a pártkongresszus tiszteletére. Két javaslatot már benyújtottak. Megvalósításukkal 17 700 forint megtakarítást lehet elérni. Az állomás dolgozói az első fél évben élüzemszinten teljesítették a tervet. Egyetlen baleset és egyetlen vonatveszélyeztetés sem történt az állomáson. Eddig 18 állomási dolgozó tett szakvizsgát.

KÖZLEKEDTESSÜNK TÖBB IRÁNYVONATOT!

Iparunk és mezőgazdaságunk fejlődése nyomán évről évre több árut kell elszállítani a vasútnak. A járműpark gyarapodása ellenére vasutunk csak úgy tud gazdaságosan eleget tenni a növekvő követelményeknek, ha a szállítási feladatok teljesítése során korszerű munkamódszereket alkalmaz. Ilyen jól bevált módszer az irányvonatok szervezése és közlekedtetése is.

Vasutunkon ma már igen sok irányvonat közlekedik. Az áruszállítási tervek teljesítésének nélkülözhetetlen segítői ezek a vonatok. Gyorsítják a kocsifordulót, könnyítik a csomópontok és rendezőpályaudvarok munkáját, elősegítik a vonóerő gazdaságos üzemeltetését. Irányvonatok nélkül aligha tudnánk elérni a maihoz hasonló arányú áruszállítási teljesítményeket. *Júliusban például az összes elszállított áru 44,5 százalékát irányvonatok továbbították. Az úgynevezett „minőségi vonatok" aránya 30 százalékos volt.* (Ide számítjuk azokat a vonatokat, amelyek legalább egy rendelkező állomáson áthaladnak elegyrendezés nélkül.)

Az együttműködés eredményei

Rakodással képzett irányvonatokkal főként ipari nyersanyagokat és építőanyagokat szállít a vasút. Tapasztalható, hogy a feladók általában szívesen vesznek részt irányvonatok képzésében. Teszik ezt egyrészt azért, mert megértették az irányvonatok népgazdasági jelentőségét, másrészt, mert munkatöbbletüket prémiummal honorálja a MÁV.

Gondos szervező munka eredménye volt, hogy *Tatabánya-felsőről júliusban az összes elszállításra került szén 99,3 százalékát irányvonatokkal küldték el. Balinkáról* a szén 94 százalékát, *Kisterenyéről* 74,8 százalékát küldték irányvonattal. *Tállyáról* a kő 85,5 százaléka, *Nógrádkövesdről* 63 százaléka irányvonattal jutott el rendeltetési helyére.

A jó eredmények ellenére sem mondhatjuk, hogy már mindent megtettünk az irányvonatok közlekedéséért. Ehelyett is sok *„rejtett tartalékunk"* van még, s ezeket érdemes felszínre hozni.

Tovább kell javítani a szállító felekkel való együttműködést. Ide tartozik az is, hogy *lehetőleg az év elején meg kell határozni az irányvonati prémiumokat.* Már az idei év java eltelt, de még mindig nincs kiadva az irányvonati prémium. Az ilyen utólagos ösztönzésnek — hisz a prémium végül is nem marad el — nincs olyan serkentő hatása, mintha ezt előzetesen is az érdekeltek tudomására hozzák.

A gyors kirakodás is legalább olyan fontos

Rendkívül fontos, hogy szervezettebben történjen az irányvonattal továbbított áruk kirakása, nehogy amit nyerünk a réven, elveszítsük a vámon. A kőszállítmányok kirakásánál például az autóközlekedési vállalatoknak kell nagyobb segítséget nyújtani. A gyors kirakodás feltételei általában adva vannak, csak a megfelelő szervezés hiányzik. *Fertőszentmiklósra* például négy napon át folyamatosan szállított a vasút 43 kocsi követ. Az AKÖV kérésére történt ez, hogy legyen idejük a kirakodásra. Ez tehát nem volt irányvonat, mégis a négy nap után csak 2 kocsiból ürítették ki a követ.

Vannak még tartalékaink az egy állomásra rendelt, vagy lépcsőzetes irányvonatok indításában is. A *mátészalkai erdőgazdasági teleprő*l például hetenként legalább egy irányvonatot lehetne indítani a fővárosba. Gazdaságosabbá tenné a szállítást, ha a rendező állomásokon több figyelmet fordítanának a tehervonatok minőségi összeállítására.

Kétségtelen, hogy az irányvonatok közlekedtetése több gondosságot és jobb szervezést kíván a szállító felektől és a vasutasoktól egyaránt, de nem annyival többet, hogy ez meg ne érné a fáradságot.

L. J.

Hogyan érhet el jobb eredményt a szegedi igazgatóság

A szegedi igazgatóság vezetői az őszi forgalom előtt megbeszélésre hívták össze az igazgatóság területéről a nagyobb állomások párt- és szakszervezeti, valamint gazdasági vezetőit. A megbeszélés célja volt megkeresni a módját annak, hogy igazgatóságunk az utóbbi időben végzett gyenge munkáját megszüntetve hogyan készüljön az őszi forgalmi feladatok teljesítésére.

Fontos volt ez az értekezlet azért is, mert amíg országos viszonylatban az első félévben 41,6 millió tonna volt az elszállítandó árumennyiség tervfeladata, a második félévben ez 53.5 millió tonára emelkedett. A megnövekedett szállítási feladatokból a szegedi igazgatóság dolgozóinak is maradéktalanul ki kell venniük a részüket.

Sok a vonatkésés, az ácsorgás

A megnövekedett feladatok szervezettebb munkát követelnek az igazgatóság dolgozóitól. Ha összehasonlítást teszünk az előző év hasonló időszakával, több tényezőben lemaradás mutatkozik. A személyvonatok menetrend szerinti közlekedtetésében 1961-ben 98,7%-os, 1962 első félévében csak 97,3%-os eredmény született.

Az igazgatóság dolgozói az ígéretek ellenére sem tesznek meg mindent a hiányosságok, lazaságok felszámolására. A vezetők nem vonják felelősségre a mulasztást elkövetőket. Különös mértékben romlott az igazgatóság területén a vonatok menetrend szerinti közlekedése.

Egyes szolgálati csoportok, mint például a menetirányítói szolgálat és a forgalmi szolgálat nem működnek megfelelően együtt. Ez több esetben vonat- és kocsiácsorgást idéz elő.

Fontos feladat a vonatok gazdaságos kihasználása. A gyors árutovábbítás, a gyorsabb kocsifordulók biztosítása megkívánja a kocsi gyors beállítását. Nem lehet megtűrni azt, hogy Kecskeméten vagy Bókéscsabán 10—12 órás késéssel állítják be a kocsikat. Az igazgatóság területéről több olyan tehervonatot közlekedtetnek, amelyeknek küldeménye nemzetközi tehervonatokkal nyer továbbítást. Fontos, hogy ezek a tehervonatok időben érkezzenek rendeltetési helyükre. A szűk kocsipark követelőleg írja elő, hogy a kocsikat minél előbb kiürítve, illetve megrakva bocsássuk a szállítás rendelkezésére.

Megnőtt ugyan a tehervonatok utazási sebessége, de nőtt a kocsitartózkodások ideje is. Hiba van az éjszakai és az ünnepnapi rakodásokkal. Lehetne a helyzeten javítani, ha az állomások dolgozói és a szállítható felek közös megbeszélés alapján intézkedést tennének az áru gyors továbbítása érdekében. Nem lehet megtűrni, hogy az igazgatóság területén az össz kocsiforgalomnak 15,3%-a rakodási idő túllépéssel kerül a teljesítmények nyilvántartásába.

A szegedi igazgatóságnak szeptemberben 657 ezer tonna árut kell elszállítani. Megkezdődik a cukorrépa és a kenderkóró szállítása. A kampány idején 220—250 ezer tonna cukorrépát kell elszállítani.

Gazdaságosabban

A vontatási szolgálatnál a minőségi mutatók teljesítésénél van lemaradás. Nagy a veszteség az üzemanyag túlfogyasztásnál, ehhez jön még a menetidők meghosszabbítása és a tolatásoknál mutatkozó lazaság. A gazdasági és a műszaki mutatók terén a visszaesés elsősorban a gépre várásban, a vontató járművek meghibásodásából eredő fekvemaradásból adódik.

A mozdony- és menetirányítók együttes munkája, a mozdonyok helyes fordulójának elkészítése és annak betartása, a vontatási műhelyek fokozottabb helytállása szükséges a hiányosságok felszámolásához. Az építési és pályafenntartási szolgálat minden igyekezetével el kell érje, hogy mind kevesebb legyen a vágányzár. Csökkenteni kell a lassújelek idejét és nagyságát.

Az őszi forgalom, az igazgatóság előtt álló feladatok, az irányító és végrehajtó szolgálat minden dolgozójától becsületes helytállást követelnek.

Harmati Sándor vezérigazgatóhelyettes a tanácskozáson annak a véleményének adott kifejezést, hogy a szegedi igazgatóság dolgozói hosszú időn keresztül az első helyen végeztek az igazgatóságok egymásközti versenyében, de most az önelégültség, az elbizakodottság lett úrrá és ez visszavetette a teljesítményeket.

Szládi Sándor
Szeged

Párttaggyűlés tárgyalt a balesetelhárításról

A szegedi igazgatóság területén az első fél évben 12 százalékkal emelkedett a személyi és 15 százalékkal a tárgyi balesetek száma. Ezért vált szükségessé, hogy az igazgatóság I. pártalapszervezete is taggyűlésen foglalkozzék a balesetelhárítással.

A felszólalók rámutattak arra, hogy a fő hiba a megelőző intézkedések elmulasztása. Több szolgálati helyen nem kielégítő a munkavédelmi oktatás. Van olyan szemlélet, hogy balesetelhárítási előírások megkövetelése és betartása a termelő munka rovására megy. Fel kell ismerni e nézet tarthatatlanságát és azt a tényt, hogy a szállítási feladatok teljesítéséhez ép és egészséges dolgozókra van szükség.

Sz. S.



Pintér István távírda munkavezető Mezőkövesd állomáson a kábelterhelés karbantartását végzi

Tükörnek is nevezhetnénk...

— EGY KIÁLLÍTÁS EMLÉKKÖNYVÉBE —

Szeptember 10-én *Budapest-Nyugati* pályaudvar kultúrtermében megváltozott kép fogadta az utasokat. A délszaki növényekkel díszített teremben jelentős és többségében eddig nem látott munkásmozgalmi kiállítási anyag került ide ízléses megoldású tárlatként, amely dokumentáció a *Legújabbkori Történeti Múzeum* munkatársainak magasszínvonalú tudományos kutató munkájáról tett tanúságot.

— A Vasutasszakszervezet Budapesti Bizottságának — mint azt *Szabó Pál* elvtárs, titkár, ünnepi megnyitójában elmondotta —, *különös örömére szolgál, hogy ezt a remek munkásmozgalmi kiállítási anyagot a vasút dolgozói, a vasúton utazó közönség most első ízben tekintheti meg vasúti szolgálati helyen.*

Helyesen állapította meg, hogy a dokumentáció — gazdagság, világos áttekinthetőség és teljesség szempontjából — rendkívüli szerepet tölt be a hasonló tárgyú kiállítási anyagok között.

A kiállítás korszakonkint taglalt anyaga fotomontázsban — a munkásmozgalom lényegére összpontosítottan — megerőltetés nélküli összefüggő képet nyújt a munkásság mozgalmáról 1867-től napjainkig. Értéke a kiállításnak, hogy nemcsak azoknak nyújt hasznos ismereteket, akik még nem ismerik teljes egészében a magyar munkásmozgalom történetét, de hasznos, érdekes és gondolatot ébresztő azok számára is, akik már tájékozottak felőle.

A kiállítás tablói mesterien, szinte filmszerűen pergetik az eseményeket. Visszanyúlik a mozgalom történeti kezdetéhez, egészen az 1867-es kiegyezésig. Nyomai, szórványos jelei már ebben az időszakban fellelhetők. A kiegyezést követő három évtizedben — a szabadságharc előtti viszonyokhoz mérve — a gyors nagyipari fejlődés meghozza a munkásmozgalom váratlanul gyors növekedését is.

Az 1889-ben megalakult II. Internacionálé hatására — nálunk is sorra alakultak a szakegyletek és megkezdődött a szakszervezetek kifejlődése. Ezt a nagyszerű időszakot ábrázolja, vetíti a nézők elé a kiállítási anyag első csoportja. A második történelmi szakaszt az 1918—19-es évek, a *Magyar Tanácsköztársaság* dicső történetét bemutató tablók tárják elénk. Ezen belül külön érdeklődésre tarthat számot a *Kommunisták Magyarországi Pártja* megalakulásáról, a Tanácsköztársaság létrejöttének és bukásának körülményeiről szóló történelmi dokumentáció.

A harmadik kortörténeti rész 1919-től, hazánk felszabadításáig tart. Ezt, a jórészt már saját tapasztalatainkból ismert történelmi szakaszt — a társadalmi és politikai harcokkal terhes évtizedeket — szinte felújításként kísérhetjük figyelemmel. Világos, áttekinthető és hiteles képek szólnak a Horthy-rezsim, a magyar úri osztály bűneiről, megmutatva igazi arculatukat, népellenes tetteiket, s azok rugóit. Nem kevésbé tart számot a közérdeklődésre az a történelmi időszak, amely a proletárdiktatúra megteremtését, mai életünk kiformálását kísérő küzdelmes harcok sorát —, és nem utolsósorban ragyogó eredményeit szemlélteti.

Tükörnek is nevezhetnénk ezeket a hatalmas, művészi tablókat, amelyek a hatalomra jutott magyar munkásosztály öntudatáról, felelősségéről, humanizmusáról, internacionalizmusáról, s az egész nép vezetésére egyedüli elhivatottságáról a meggyőzés erejével szólnak.

Jól mondotta beszéde végén *Szabó Pál elvtárs*, mikor megnyitotta a kíváncsiak tömege előtt a vándorkiállítást:

— Hisszük, hogy a vasútas dolgozók ezrei és az utazóközönség tízezrei fogják megtekinteni a kiállítást, amely elősegíti az emberek szocialista nevelését, lelkesít bennünket és erőt sugároz a szocialista építőmunka mindennapi feladatainak még jobb végzéséhez.

Szelecsényi István

Októbertől csak vonatvezető kiséri a tehervonatokat

A MÁV hálózatán a tehervonatok továbbításánál október 1-től rátérnek a légfékkel fékezett, nem tolató tehervonatoknak egy vonatkísérővel, a jelzőkocsin szolgálatot végző vonatvezetővel történő közlekedtetésére.

Ez a vonattovábbítási rendszer csak nálunk új, hiszen a körülöttünk levő népi demokratikus és kapitalista államok vasútjai már évekkel ezelőtt bevezették. Műszaki adottságai nálunk is korábban megvoltak, hiszen már 12 évvel ezelőtt a MÁV valamennyi teherkocsiját légfékberendezéssel, illetve vezetékkel szerelték fel.

Egy lépés előre

Az egy vonatkísérős rendszer bevezetése a fejlődésnek csak egy állomása. Nem kétséges, hogy a jövő irányzata az, hogy a közlekedő tehervonatokat az állomásokon és a rendezőpályaudvarokon teljes egészében előkészítik, és azok vonatkísérő nélkül közlekednek a célállomásig.

Mit jelent az egy vonatkísérős közlekedés?

Ennél a rendszernél a vonat előkészítése részben vagy egészben az állomási személyzetre tolódik át, a figyelő szolgálat pedig nagyrészt a mozdonyszemélyzetre hárul. A módszer megvalósítása körültekintő szervezést, továbbképzést igényel. Az igazgatóságoknak kell kijelölniük az egy vonatkísérővel közlekedő vonatpárokat. A kijelölt vonatpároknál a következőket kell biztosítani:

1. Megtartható és gazdaságos személyzet- és mozdonyfordulót kell készíteni.

2. A vontató járműn mindenkor legalább két vontatási dolgozónak kell szolgálatot teljesíteni, a gőzmozdonyokra hatóságilag levizsgáztatott fűtőt kell beosztani, akineka fékpróbák megtartására is képzettsége van.

3. Olyan mozdonyokat kell a fordulóba beállítani, amelyeknek a légszivattyúja megfelel a tisztán légfékkel való közlekedéshez. A kiinduló állomáson a vonatokat a légfékezéssel történő közlekedésre alkalmas módon kell összeállítani és előkésziteni.

Az előkészítés végrehajtására három változatot lehet figyelembe venni: *Az első*, amikor az indítandó vonatot teljes egészében az állomás személyzete állítja össze és készíti elő. Erre nyilvánvalóan a nagy rendezőpályaudvarokon kerül majd sor. *A második* csoportba tartoznak azok az állomások, ahol az előkészítésben az állomási személyzettel együtt az indítandó vonat vezetője is részt vesz. *A harmadik* eset az, amikor az előkészítést teljes egészében a vonatvezető végzi.

A vonat összeállításánál, eltérően a jelenlegitől, a következőket kell figyelembe venni: A vonatokhoz nem szabad kalauzkocsit adni, ezek féksúlya ugyanis csekély. *Jelzőkocsiként lehetőleg nagy raksúlyú, légfékkel, vészfék váltóval és kézifékkel felszerelt kocsit kell besorozni.* Ha a vonat útirányába megfordul, akkor természetesen első kocsiként is ilyen kocsit kell besorozni.

Megoszlik a munka

Egy vonatkísérővel közlekedő tehervonatnál a figyelőszolgálatot a mozdonyszemélyzet látja el, és a nyilt pályán levő vonatoknál a közlekedéssel kapcsolatos ügyekben a mozdonyvezető intézkedik. Intézkedéseibe lehetőség szerint be kell vonnia a szomszédos állomások forgalmi szolgálattevőit. Egyébként e teendői közben támaszkodnia kell fűtőjére is. A vonat vezetője menet közben a jelzőkocsin tartózkodik, és ott végzi el a menetlevél vezetését és a zárófékező teendőit is. Általában a vonatvezető szolgálati helyét nem hagyhatja el. A fékpróbákat a kiindulási állomáson a kocsivizsgálóknak kell elvégezni, ahol kocsivizsgálók nincsenek, ezt a munkát a vonatvezető és a mozdonyvezető végzi el. Nyílt vonalon a mozdonyvezető és a fűtő köteles a szükséges fékpróbákat elvégezni.

Írásbeli rendelkezéseket általában csak a mozdonyvezetőnek kell kézbesíteni, de a vonat számának megváltoztatásáról vagy helytelen vágányon való közlekedésről, tolómozdonnyal való közlekedésről, visszajelentés elmaradásáról stb. a vonatvezetőt is értesíteni kell. A vonat menesztése is több tekintetben eltér a több vonatkísérővel közlekedő vonatok menesztésétől

A feltételek adottak

Ha a vonat menet közben *„Megálljf"* állásban levő nyilt vonalbeli jelzőt meghalad, a mozdonyvezető vizsgálja meg a fékeket, és ezt a vonatvezetővel közli. Önműködő térközjelző, ha *„Megálljf"* állásban van vagy sötét, a vonatvezetőnek nem kell a mozdonyra mennie figyelőszolgálat ellátása céljából

Ha a vonat légfékje elromlott, a vonat első felében a mozdonyvezető vagy a fűtő, második felében a vonatvezető köteles a kézifékeket meghúzni a mozdonyvezető légsíp által adott vészjelzéseire. Ezek után pedig el kell dönteni, hogy a rendelkezésre álló fékezett súllyal továbbítható-e a vonat a szomszéd állomásig vagy sem. Ha nem, akkor segélyt kell kérni. Vonatszakadás esetén, ha lehetséges, akkor a vonat első része a szomszédos állomásig közlekedik, a visszahagyott részt a vonatvezetőnek kell durrantyúkkal fedeznie. Elszakadásnál vagy visszatolásnál a vonatvezető a fedező. A menetokmányokat a vonatvezető kezeli megfelelő könnyítésekkel. A mozdonyvezető erre a célra készített nyomtatványon útjai után írásbeli jelentést tesz az esetlegesen észlelt hiányosságokról vagy rendkívüli eseményekről. Zord időjárás esetén *„melegedő embert"* kell vezényelni a vonathoz, ettől függetlenül azonban a vonat egy vonatkísérővel közlekedő vonatnak tekintendő.

Az új rendszer tehát több fontos követelményt támaszt a vonatvezetőkkel szemben, de a feladat mégis reális, végrehajtható. Bevezetése lehetővé teszi, hogy több dolgozó kerüljön állomási szolgálatba, jobb munkakörülmények közé, és segítségével a munkaerőhiány is enyhülni fog.



Míg a mozdony Füzesabony állomáson kezel, Varga Imre vonatvezető Tóth Imre kocsirendezővel egyezteti a menetlevelet a forgalmi irodában

Idejében készüljünk fel a téli forgalomra

Baleseti statisztikánk évről évre igazolja a téli időjárás fokozott balesetveszélyességét. Most még jó az idő, mégsem mondhatja senki, hogy ráérünk a téli felkészüléssel.

Számos kellemetlen tapasztalatunk igazolja, hogy a felkészülés elmulasztása milyen zavarokat okozott már. A téli felkészülés különös fontossággal bír a vasút területén, hiszen a vasutas dolgozók többsége a szabadban, az időjárás viszontagságai közepette teljesíti hivatását. S nemcsak a vasutas dolgozók megfelelő munkakörülményeiről kell gondoskodnunk, hanem arról is, hogy az utazóközönség a téli időszakban is megfelelő körülmények között érhesse el útjának célját. Ezúttal elsősorban mégis a vasutasok munkakörülményeire vonatkozó tennivalókra hívjuk fel a figyelmet.

Minden alkalmat felhasználva

A szolgálati vezetők már most gondoskodjanak arról, hogy az összes, a téli forgalommal összefüggő munkavédelmi problémák ismertté váljanak, megszüntetésükről idejében gondoskodjanak. E gondolat jegyében kell végezni a rendszeres üzemszemléket. Gondosan meg kell vizsgálni a szolgálati- és munkahelyek, a laktanyák állapotát. Ellenőrizzék a szellőzési, világítási, fűtési lehetőségeket, gondoskodjanak a hiányosságok gyors felszámolásáról.

Gondoskodni kell a dolgozók téli felkészítéséről is. Elsősorban azokra gondolunk, akik az idén töltik első telüket a vasútnál.

A rendszeres baleset-elhárítási oktatást már most ennek figyelembe vételével kell szervezni. A téli időjárás okozta baleseti veszélyek jelentkezése ugyanis nem csupán műszaki intézkedések megtételével hárítható el, hanem azáltal is, hogy vasutasaink megfelelően ismerik a téli időjárás veszedelmeit, és maguk is kellő gondot fordítanak a védekezésre. Gondoskodni kell tehát arról, hogy a dolgozók megismerjék az étkezésre és az öltözködésre vonatkozó orvosi előírásokat, amelyek betartásával a kemény hidegben is biztosítható az emberi szervezet ellenálló-képessége. Szükséges tehát, hogy a szolgálati vezetők, a mozgalmi szervek és nem utolsósorban egészségügyi szerveink is rendszeresen foglalkozzanak ezzel a kérdéssel, és ahol mód van rá, a baleseti oktatás keretében tartsanak erről előadásokat. Hívják fel a figyelmet arra, hogy számos súlyos kimenetelű baleset történt már helytelen öltözködés miatt.

A mozgást gátló öltözködés, a fülvédő, a mélyen a fülre húzott sapka, a felhajtott gallér, a fejre kötött sál akadálya a mozgásnak, a hallható jelzések vételének. Bizonyított tény, hogy a hófúvás, a sűrű hóesés csökkenti a veszély észlelésének lehetőségét, hiszen kisebb zajjal közlekednek a járművek, és később vehető észre közeledésük. Különös gonddal kell tehát felhívni az óvatosság szabályainak betartására a pályafenntartási dolgozókat, a váltókezelőket, a kocsirendezőket és a gurítódombnál szolgálatot teljesítő valamennyi vasutast.

A szakszervezeti bizottságok teendője

Idejében kell gondoskodni arról, hogy a dolgozók a téli beálltával rendszeresen megkapják az ellenálló-képességüket növelő melegítő italokat. Tavaly sok helyen tapasztaltuk, hogy nem gondoskodtak kellően a melegítő italok kiadásáról, nem volt megfelelő ennek ellenőrzése sem. Az idén nem szabad megtörténnie olyan eseteknek, hogy a rosszul értelemezett takarékosság a melegítő ital minőségének rovására érvényesüljön, vagy hogy kényelmi szempontból hetenként vagy havonta egyszer adjanak melegítő italt stb.

Helyes, ha szakszervezeti bizottságaink a munkavédelmi őrségeket is bevonják a téli felkészülés előkészítő munkálataiba. Szükség van arra, hogy szakszervezeti bizottságaink a szolgálati vezetőkkel közös intézkedési terveket dolgozzanak ki a téli felkészülésre, hogy a ma még jelentéktelennek látszó tennivalók se maradjanak ki a felkészülésből.

Hősiesen küzdöttek a pusztító lángok ellen a váci vasutasok

Csendes szolgálatnak ígérkezett augusztus utolsó éjszakája *Vác* állomáson. Éjfélig az is volt. Ekkor kért engedélyt az áthaladásra *Nógrádverőcéről* a 263-as tehervonat. *Szunyogh István* forgalmi szolgálattevő gyorsan intézkedett, zöld utat biztosított a vonatnak.

Megcsörrent a vonali telefon. Kétségbeesett hang jelentette a 158-as őrhelyről:

— Ég a rakomány a 263-as vonat 7. kocsijában!

Szunyogh István azonnal intézkedett, hogy a Vác állomásra érkező vonatot megállítsa a 2. vágányon. Ekkor még nem sejtettek nagyobb bajt. *F. Szabó* elvtárs azonnal értesítette a városi tűzoltókat.

Amikor a vonat behaladt az állomásra, látták, hogy már nemcsak a 7., hanem a 8. kocsi is lángolva ég. *Miklós István* kocsirendező az égő kocsik közé búit és lekapcsolta azokat a szerelvény többi részétől. A kocsikban lévő vegyszeres ballonok közben egymás után gyulladtak ki. Az égő kocsik különválasztásával azonban mégis sikerült megakadályozni, hogy a tűz a szerelvény többi részére is átterjedjen.

A helyszínre érkezett tűzoltók is tehetetlenek voltak az égő kocsikkal, hiszen azokat megközelíteni sem lehetett a fojtó és a szemet könnyeztető gáz miatt. Viszont a hatalmas lángok veszélyeztették a közeli vágányokon álló vagonokat és a raktár épületét is. *Szunyogh István* és *F. Szabó* szolgálattevő elvtársak vezetésével *Kanala János* tolatásvezető és csapata, *Társi Józsefné* raktárnok, *Rottek József* és *Kiss József* raktári munkások nem törődve a fojtó gázzal, a szemükből patakzó könnyel, minden erejükkel a tűz továbbterjedését igyekeztek megakadályozni. A tűzoltókkal és a helyszínre érkezett honvéd bajtársakkal vállvetve dolgoztak, öntözték a raktár épületét és a veszélyeztetett kocsikat. Az orvosoknak több hősiesen küzdő vasutast kellett elsősegélyben részesíteni.

A küzdelem eredményes volt, mert a tűz nem terjedt tovább s ezzel több millió forint értékű népvagyont mentettek meg a lángoktól. **P. L.**

Még jobban társadalmi alapra kell helyezni a szakszervezeti munkát

Az SZSZKT X. plénumának határozata

I.

A szovjet nép a kommunista párt vezetésével sikeresen dolgozik a kommunista építés nagyszabású programjának valóraváltásán. Hazánk a szovjet emberek odaadó munkája révén nagy sikereket ért el a gazdaság és a kultúra fellendítése, a jólét növelése terén. Ezek a győzelmek világosan megmutatják a szovjet demokrácia erejét és életképességét. A szovjet demokrácia alapja az, hogy mint Lenin mondotta, a nagy néptömegek állandóan és döntően részt vesznek a demokratikus államigazgatásban.

Az SZKP XXII. kongresszusának határozataiban és a párt új programiában testet ölt az a lenini irányvonal, hogy minden tekintetben fejleszteni kell a szocialista demokráciát, minden dolgozót be kell vonni az államigazgatásba, a gazdasági és kulturális építőmunka irányításába. Ennek az irányvonalnak az érvényesítésében nagy szerep vár a szakszervezetekre. A szakszervezetek iskolák kell, hogy legyenek a dolgozók számára, amelyekben a dolgozók gyakorlatot szereznek a társadalmi és állami munkában, megtanulják intézni a társadalom ügyeit.

A párt és a Központi Bizottság állandó gondoskodása és segítése nyomán az utóbbi években megnőtt a szakszervezetek aktivitása, a szakszervezetek egyre nagyobb szerepet játszanak a gazdasági és politikai feladatok megoldásában.

A kommunizmus általános kibontakozó építésének időszakában a szakszervezeteknek az a feladatuk, hogy fokozott gondot fordítsanak a gazdaságfejlesztési tervek sikeres teljesítésére, az átfogó kommunista munkaverseny megszervezésére, a dolgozók kommunista nevelésének megjavítására. Egyre nagyobb gondot kell fordítaniok arra, hogy a tömegeket bevonják a szocialista termelés és általában a közügyek irányításába. *„Mapa az élet parancsolóan sürgeti* — mondotta N. Sz. Hruscsov elvtárs XXII. kongresszusi beszámolójában —, *hogy a szakszervezetek mind nagyobb mértékben társadalmi alapon végezzék munkájukat, csökkentsék fizetett apparátusuk létszámát. Minél inkább társadalmi alapon folyik a munka, annál tevékenyebben vesznek részt a dolgozók a társadalmi életben."*

A szakszervezeti szervezetek a XXII. kongresszus határozatait teljesítve máris tettek egyet s mást, hogy a társadalmi munka alapjára helyezzék tevékenységüket, tökéletesítsék ennek formáit és módszereit. Ez elősegítette a szakszervezeti demokrácia továbbfejlődését, a szakszervezeti tagság aktivitásának és öntevékenységének fokozódását, a szakszervezeti szervek munkájának javulását. Ez idő szerint több mint 23 millió aktivista társadalmi alapon végez sokrétű szakszervezeti munkát.

Az aktivisták ott vannak a vezető szakszervezeti szervek tagjai között, különféle társadalmi bizottságok vezetői, a szocialista munkaverseny és a kommunista munkaformák szervezői, irányítják az állandó termelési tanácskozások munkáját, aktívan részt vesznek a műszaki-tudományos társaságok, az újító- és feltaláló egyesületek, a társadalmi szérkesztő irodák, a gazdasági elemzési csoportok, a műszaki tájékoztató irodák, az újító tanácsok, a szabadegyetemek és a műszaki tapasztalatcsere iskolák stb. tevékenységében.

A szakszervezeti aktíváknak fontos szerep vár a szolgáltatások megjavításában. A szakszervezetek széleskörű aktívahálózatuk segítségével igazgatják az állami társadalombiztosítást, gyakorolják a társadalmi és állami munkaügyi ellenőrzést, ellenőrzik a munkaügyi törvények betartását, részt vesznek a lakáselosztásban, segítenek az étkezdék, üzletek, közművek, szolgáltató vállalatok és a városi közlekedés munkájának megjavításában. Az egészségügyi szerveknek nagy segítséget nyújtanak az orvosi intézmények társadalmi tanácsai. A szakszervezeti aktivisták tagjai a nyugdíj- és a munkaképesség vizsgáló bizottságoknak.

A szakszervezetek nevelő, kulturális felvilágosító és testnevelési tevékenysége egyre inkább a társadalmi munka alapjára épül. A vállalatoknál és az intézményeknél a klubok és a kultúrtermek egyharmada fizetett apparátus nélkül dolgozik. Sok társadalmi munkás előadói, könyvtárosi, művészeti-kör vezetői minőségben szerepel, vagy a gyermekekkel való iskolán kívüli foglalkozás szervezője. Jelentős mértékben társadalmi munkára épült az önkéntes szakszervezeti sportegyesületek szervezeteinek tevékenysége is.

A kerületi és városi szakszervezeti bizottságok 94 százaléka fizetett apparátus nélkül dolgozik. Egyre szélesebb körben vonják be az aktivát a központi, köztársasági, határterületi és területi szakszervezeti bizottságok és területi szaktanácsok egész tevékenységébe. Sok vezető szakszervezeti szerv keretében társadalmi bizottságokat és tanácsokat alakítottak. állományon kívül szakszervezeti instruktorokat és felügyelőket alkalmaznak.

(Folytatjuk.)

Balesetet okozott a félig leeresztett sorompó

Viszonylag szerencsés kimenetelű baleset történt legutóbb a *Mátravidéki Erőmű* és *Lőrinci* község közötti vasúti átjárónál. *Sári János* sorompóőr a *Hatvan—Salgótarján* között közlekedő gyorsvonat előtt csak félig zárta le a sorompót. Így *Vigh József* erőműi dolgozó autójával akadály nélkül ráhajthatott a sínekre. Amikor a közelgő gyorsvonatot észrevette, hirtelen fékezett.

Szerencsére a gyorsvonat a pályaépítési munkálatok miatt elrendelt sebességkorlátozás következtében csak 25 km-es sebességgel haladt s így a mozdonyvezetőnek és a fűtőnek még arra is jutott ideje, hogy kiáltásával siettesse a sineken megrekedt kocsi vezetőjét, hogy menjen le a pályáról. Ez azonban teljesen nem sikerült, s az összeütközés következtében a személygépkocsiban 1000 forint kár keletkezett.

Könnyen tragédiával is végződhetett volna ez a baleset, vonatkisiklást, súlyos szerencsétlenséget okozva. Az autós és a sorompóőr ellen bűnvádi eljárás indult.

Takarítatlan szerelvény

A *Szegedről* induló 707/a mentesítő gyorsvonattal utaztam *Budapestre* szeptember 2-án reggel. Sok utas jött a vonattal a mezőgazdasági kiállításra.

Feltűnően piszkos, kormos és poros volt az egész szerelvény. Tiszta ruhában egyik kocsiban sem volt tanácsos leülni. Az utasok részéről súlyos kritika érte a MÁV-ot a takarítás elmulasztása miatt. Ez a szerelvény nagyon elmaradt a kulturált utazás követelményeitől.

T. K.

Huszonhat év után...

Bali János vonatvezető most vonul nyugdíjba, huszonhat évi vasúti szolgálat után. Hajában ezüstösen csillognak az ősz szálak, de arca



Bali János vonatvezető

és szeme még fiatalosan ragyog. Élményeiről beszél, a munkáról, amelyet oly szorgalmasan végzett minden időben.

— *Fékezőként kezdtem pályafutásomat a vasútnál Pécsett. Miután letettem a szakvizsgákat és jegyvizsgáló lettem, főként a nemzetközi gyorsvonatokon teljesítettem szolgálatot. Szegedi vagyok, de nagyon megszerettem a Dunántúlt s már nem is tudnék megválni ettől a vidéktől. Később vonatvezető lettem. A felszabadulás óta a pécsi vasutas zenekarban játszom.*

Hogy melyik a legérdekesebb vasutas élményem? Volt sok kellemes, de sok kellemetlen is. A jegyvizsgáló dolga gyakran nehéz. Például 1938-ban egyszer a pécsi polgármester veje lehúzta a fülke ablakát, pedig nagyon hideg volt. Figyelmeztettem, hogy legyen tekintettel a többi utasra, hiszen a vonat fűtve van. Az ablakot felhúzta ugyan, de durván rámtámadt, hogyan mertem őt felszólítani.

Emlékeibe merülve elmondja, hogyan vészelt át szerencsésen több súlyos balesetet, amelyek élete nehéz pillanatai voltak. Mégis azt mondja, szép volt az a 26 esztendő, s ha újra kezdhetné, ismét vasutas lenne. Jó munkájáért, pontos szolgálatáért méltán nyerte el a szakma kiváló dolgozója és a kiváló vasutas kitüntetéseket.

Hamar Imre,
Pécs

A nyugati-pályaudvari góckönyvtárban

Jöttek, mentek a dolgozók. Két fiatal leány — halkszavúak, csendesek — csakúgy, mint én, nem tudták mit válasszanak a temérdek olvasni való közül. De *Tézer Jánosné*, a könyvtáros úgy látszik nemre és korra való tekintettel kitalálja, hogy kinek, mi kell, mert biztos kézzel nyúlt a könyvek közé és egy színes borítású könyvet adott a lányok kezébe. Egy idősebb munkás *Solohov „Emberi sors"* című regényét kérte.

Aztán néhány percre ketten maradtunk. Így fordult a szó a könyvtárra.

Harmincnégy letéti könyvtár tartozik a góchoz. Ennek több mint a fele a Nyugati pályaudvar területén van. A többi a cegléd-szolnoki és a lajosmizsei vonal állomásain működik. Mintegy 7500 könyv forog közkézen. Nincs baj a felfrissítéssel sem. Állandóan növekszik a ráfordítás összege. A múlt évi 14 000 forintról az idén 25 000 forintra növekedett a könyvtár költségvetése. Öttagú bizottság, a dolgozók kívánságának figyelembevételével határoz az állagfrissítés, a vásárlás kérdésében.

— *Örvendetes jelenség* — mondja Tézerné —, *hogy egyre többen érdeklődnek az új írók munkái után. Sokan keresik Berkesi András „Kopjások" és „Októberi vihar" című könyvét. Darvas és Mesterházy is sokat forog kézen.*

Író—olvasó találkozásokat is rendezünk. Legutóbb Szentiványi Kálmán író tartott érdekes, színes ankétot. A közeljövőben Berkesit hívjuk meg fiatalságunk fellegvárába, a hangulatos KISZ-helyiségbe.

Évente kb. 1400 dolgozó forgat 22 000 könyvet. Kovács Gergely, Németh Pál, Major István, Balogh Mihály és a sok között Varga Károly helyettes főnökünk is a legjobb olvasók közé tartozik.

Egy érdekes füzet került a kezembe: *„Kívánságkönyv"*. Ebbe jegyzik be a letéti könyvtárak, a dolgozók kívánságait.

Lapozgatom... Pintérné, *Darvas: „Kormos ég", Mesterházy: „Üzenek" és Gorkij: „Anya"* c. műveit kérte. A ponk főleg *Solohovhoz* és *Jókaihoz* ragaszkodik. A szertár *Zolát, Tolsztojt, Dumast, Jókait* kér. És így tovább! *Viktor Hugó, Passuth, Ady, József Attila* stb. műveket igényelnek a dolgozók.

— *Még azt is írja meg* — mondja végezetül Tézerné — *hogy a szocialista brigádok munkáját úgy segítjük, hogy kívánságuk szerint bocsájtjuk rendelkezésükre a könyvtárunkat.* — **gergely** —

Miskolc-Gömöri pályaudvar

Földrajzilag nem nagy a távolság a Miskolc tiszai és a Gömöri pályaudvar között. Az utóbbinak a személyforgalom mellett különösen nagy a darabárus forgalma. A Gömöri pályaudvar dolgozói azonban a megnövekedett feladatok közepette is helytállnak.



Kerékgyártó Lajos főtiszt, forgalmi szolgálattevő 31 tagú brigádjával a múlt év tavaszán elnyerte a szocialista brigád címet. A brigádvezető kiváló dolgozó jelvényt kapott



Munkában a Kossuth-brigád. Broda László raktári munkás brigádja új ablaktokok kirakását végzi



A raktári munkásokat egyre több kisgép kíméli a nehéz fizikai munkától. Fülöp Dániel villásemelő targoncája öt ember helyett dolgozik

(Hemző Károly felvételei)

Miért rontja a szépet a csúnya?

*A Tapolca—Szabadbattyán vonalon a Veszprémi Pályafenntartási Főnökség dolgozói szépen kitataroz*ták a 25. számú őrházat. Büszkék lehetnek erre a munkára.

Jó lenne, ha a vonalbeutazásnál azt is észrevennék, hogy a szép őrházat elcsúfítja a terméskőből és nádból épített melléképület. Semmi szükség sincs arra, hiszen új melléképület is készült az őrháznál. **Kiss Lajos,**

Megjutalmazták a legjobb közönségszervezőket

A Szakszervezetek Budapesti Tanácsa és a *vasutaszakszervezet budapesti bizottsága* szeptember 7-én ajándékműsor keretében értékelte a fővárosi vasutas szolgálati helyeken működő közönségszervezők munkáját. 21 közönségszervező ért el olyan eredményt, amellyel részt vehetett a versenyben. *A legjobb eredményt elért kilenc közönségszervezőt pénzjutalomban részesítették.* Öten könyvet kaptak. Érdemes megjegyezni, hogy az említett 21 szolgálati hely 16 790 dolgozója az 1961/62-es színházi évadban 46 320 színházjegyet vásárolt, tehát *egy főre 2,8 színházjegy jutott.*

Az élenjárók

Az értékelés szerint a *Híd-Építési Főnökség, az Északi Járműjavító, a Számviteli Főnökség, a Fatelítő ÜV, a BVKH, a MÁV Kórház, a Dunakeszi Járműjavító ÜV, Józsefváros állomás és az Építési Főnökség* közönségszervezői végezték a legjobb munkát. Közülük is kitűnt *Barna Piroska*, a MÁV Kórház közönségszervezője, aki 7855 színházjegy eladásával fővárosi viszonylatban az összes szakmák között a negyedik helyen végzett. *Sándor László*, a Dunakeszi Jj. közönségszervezője 4773 színházjegyet adott el, *Bába Mária*, a BVKH közönségszervezője 4614 színházlátogatót szervezett.

Az elmúlt színházi évadban öt vasúti szolgálati helyen rendeztek nagy sikerű munkás—művész találkozót. A színházak művészei e találkozók alkalmával jobban megismerhették közönségük igényeit. A közönségszervezők tájékozottsága szempontjából nagyon hasznos volt, hogy a budapesti bizottság közönségszervezői akadémiát rendezett.

Emelkedett a teltház-akciók száma is. A budapesti bizottság kezdeményezésére a *Vígszínház* 3, a *Jókai Színház* 2, a *Jozsef Attila Színház* 2 és a *Vidám Színpad* 1 előadására szerveztek teltházat. A *budapesti igazgatóság*, a *Dunakeszi Járműjavító*, a *Vasúti Főosztály* és az *Északi Járműjavító* közönségszervezői önállóan szerveztek, félház- vagy teltház-akciókat.

Munkás—művész találkozók

Az idén tovább növekszik a közönségszervezők munkájának jelentősége, s arra kell törekedniük, hogy jobban megszerettessék színházainkat a közönséggel. Az új színházi évadban hat teltházakciót terveznek, és tovább folyik a közönségszervezők akadémiája. Különös gondot fordítanak majd arra, hogy a szocialita brigádok tagjait bevonják a rendszeres színházlátogatók sorába. A tervek között szerepel hat munkás—művész találkozó rendezése is.

Az értékelés és a jutalmak átadása után a fővárosi színházak művészei ajándékműsorral köszöntötték a vasutas közönségszervezőket. A műsorban nagy sikert aratott a *Jókai Színházat* képviselő *Sütő Irén* és *Selényi Etel*, a *Nemzeti Színház* művésznője. A hivatásos művészek műsora után a *ferencvárosi kultúrotthon* színjátszói is bemutatták tudásukat.

Mi a titka a pécsi vasutas kisszínpad sikereinek?

Közel tíz éve szervezi, irányítja a pécsi vasutasok színjátszó csoportját, a kisszínpadot *Ibl Ernő*, a lelkes színjátszó vezető. Ha sikereik titkát kutatjuk, abban találjuk a választ, hogy a csoport jórészt fiatalokból szerveződött, olyan fiatalokból, akik nemcsak az előadott művek szövegét tanulták nagy szorgalommal, hanem eszmei, ideológiai felkészültségüket is gyarapították. A csoport próbáin olyan vitakész, aktív légkört alakítottak ki, amelyben minden szereplő megtanulhatta, milyen ereje van a kimondott szónak, a művészi átélésnek.

Sokat dolgoztak az utóbbi években. Szinte valamennyi rendezvényen találkozhattunk a pécsi vasutas kisszínpad szereplógárdájával. Részt vettek a városi tanács által rendezett kulturális seregszemlén, és előadásaikkal hatásos politikai segítséget adtak a mezőgazdaság szocialista átszervezéséhez. Előadásaik tárgykörét a párt időszerű politikájának jegyében állították össze, s ez növelte hatásukat. Kabaréműsoraik is időszerű feladatok szolgálatában állottak. Ezért volt nagy sikerük a *„Körséta Pécs állomáson"*, *„Egy nap az állomáson"* című egész estét betöltő vidám műsoraiknak.

A kisszínpad tagjai fegyelmezettek, egymást tisztelik, becsülik, jó kollektív szellem alakult ki náluk. Ellenőrzéseik során ezt a felettes szervek is megállapították. Az idén eddig 20 alkalommal szerepeltek, legutóbb a pécsi fiatalok nyári táborában léptek fel. A kisszínpad munkáját a pécsi fűtőház szakszervezeti bizottsága támogatja, s különösen sokat segít nekik a szakszervezeti bizottság titkára.

A *Művelődésügyi Minisztérium* által kiírt pályázatnak is megfelelt a pécsi vasutasok kisszínpada, és augusztus 20-án *kiváló színjátszó* címmel tüntették ki. A kitüntetés nagy örömet keltett, és bizonyos, hogy még jobb munkára ösztönzi a kisszínpad tagjait. Talán ez lelkesítette fel őket egy új, az eddigieknél nagyobb vállalkozásra. *Louis Velle „Szenteltvíz és kokain"* című 4 felvonásos színdarabját próbálják. Szeptember végére tervezik a bemutatót. Reméljük, ezzel is sikerük lesz.

Farkas István
Pécs

Kétféle vasutas

Nemrég történt, hogy egy fiatal, szovjet őrmester szolgálati útjáról visszatérve az időközben más állomáshelyre települt alakulata után indult. Újabb vasúti jegyhez nem tudott hozzájutni, mégis felült *Pécs* állomáson a számára kedvező irányba induló sebesvonatra. A vonat ablakából nézte az elmaradozó, ismerős tájakat, s bizonyára fájó szívvel búcsúzott a Mecsek napfényes lankáitól.

Ábrándozásából a jegykezelő hangja riasztotta fel.

— *Kérem a jegyeket!*

A katona igazolásképpen menetlevelét adta át a jegyvizsgálónak és oroszul kezdte magyarázni, hogy hová megy és miért nincs jegye. A jegyvizsgáló mindezt nem méltatta figyelemre, hanem a következő állomáson leszállította a vonatról az alakulata után utazó katonát. Látták ezt a jelenetet más vasutasok is és szóltak a kalauznak, hogy helytelenül teszi, ha leszállítja az őrmestert, hiszen ilyen esetben arra is lehetőség van, hogy megfelelő igazoltatás után utólag szerezzék be a szükséges jegyet.

A vonatról leszállított katonát két vasutas *Kiss Pál* és *Papp Sándor* vette pártfogásába. Amíg az illetékes parancsnoksághoz kalauzolták, igyekeztek megmagyarázni a szovjet őrmesternek, hogy nálunk sem minden kalauz olyan merev, mint az, amelyik őt leszállította. Közben összebarátkoztak a fiatal őrmesterrel és még címet is cseréltek.

Nem történt különösebb baj, hiszen az őrmester néhány órai késéssel továbbutazhatott, most már megfelelő vasúti jegy birtokában. Mégis kár, hogy kétféle vasutast ismert meg és nemcsak olyanokkal találkozott, mint Kiss Pál és Papp Sándor.

Haufe Rezső százados
Szigetvár

Példás udvariasság

Balatonfenyvesről augusztus 13-án a 16.15-kor induló gyorsvonattal utaztam Budapestre. Alig, hogy felszálltam és helyet foglaltam az egyik fülkében, máris megjelent egy középtermetű, 30 év körüli kalauz. Fél szemmel még kifelé tekintgettem és jegyeimnek csak egy részét nyújtottam át kezelésre.

Nem volt türelmetlen. Udvariasan kérte a kiegészítő részt és kedvesen biztatott, hogy csak nyugodtan integessek. Őszintén szólva kellemesen meglepett ez a magatartás. Általában megszoktuk már, hogy a hivatalos közegek hamar szigorúak és megdorgálják az embert, ha nem teljes figyelemmel fordul feléjük.

Az utazás folyamán megfigyeltem, hogy jegyvizsgálónk mások iránt is udvarias, türelmes. Az állomások előtt végigmegy a kocsikon és bemondja, hová érkezik a vonat. Nem olyan, mint az a kalauz, akit jó pár nappal előbb arra kértem, hogy szóljon az állomás előtt, ahol szeretnék leszállni. Megígérte, de többé nem láttam.

Amikor Kelenföld felé közeledtünk, két idősebb nő csomagjait levette kalauzunk a csomagtartóból azután tisztelegve távozott, hogy a többi szakasz utasait figyelmeztesse az érkezésre.

Utastársaimra és reám is kellemesen hatott e jegyvizsgáló viselkedése, akinek nevét sajnos nem tudom, bár megérdemelné, hogy nyilvánosan is megdicsérjék.

P. M.
külkereskedelmi referens

Eredményesen zárult a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség XVII. kongresszusa

Mint ismeretes, szeptember 5—9-ig *Budapesten tartotta XVII. kongresszusát a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC).* A kongresszuson 21 európai ország vasutas sportvezetői vettek részt. A tanácskozásokat rövid ünnepség vezette be a Vasúti Főosztály kultúrtermében. A megnyitón jelen volt *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Csanádi György*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Soproni József és Gróf József*, a vasutas szakszervezet titkára.



A kongresszus küldöttei a megnyitó ünnepségen

Soproni József rövid megnyitója után *Szabó Antal* köszöntötte az USIC vezetőit, a kongresszus valamennyi részvevőjét. Bevezetőjében méltatta a szervezet eddigi eredményes munkáját.

— *A magyar vasutasok és vasutas sportolók nagy megtisztelтetésnek veszik, hogy a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség a magyar vasutasokat bízta meg a XVII. kongresszus megrendezésével* — hangsúlyozta. — *Tisztában vagyunk azzal, hogy ez a szervezet megalakulásától fogva a népek kapcsolatainak kiszélesítésén, a vasutasok barátságának elmélyítésén munkálkodik. Éppen ezért mi is azt kívánjuk, hogy ezekhez a nemes célkitűzésekhez a budapesti tanácskozás a legmesszebbmenőkig hozzájáruljon.*

Befejezésül jó munkát, sok sikert kívánt a kongresszusnak. Ezután *Marc Pernot*, az USIC elnöke, majd a különböző országok küldöttei üdvözölték a kongresszust, amely másnap bizottsági ülésekkel folytatta munkáját.

A tanácskozások mellett lehetőség nyílott arra is, hogy a küldöttek megismerjék *Budapest* nevezetességeit. Pénteken délután városnézés szerepelt a programban. Szombaton balatoni kiránduláson vettek részt a küldöttek. Az útirány *Badacsony* volt. A híres borvidékről vízibuszba szállt a kiránduló sereg és háromórás út után *Balatonfüreden* kerültek ismét partra.



A tanácskozás mellett arra is volt a küldötteknek lehetőségük, hogy megismerjék Budapest nevezetességeit. A képen a Citadelláról gyönyörködnek fővárosunk panorámájában (Hemző Károly felvételei)

A vendégek elismeréssel nyilatkoztak a látottakról, a *Halászbástyáról*, a *Citadelláról*. Nem fukarkodtak a dicséri jelzőkkel a balatoni kirándulás alkalmával sem.

A kongresszus záróülésére szeptember 9-én, vasárnap délelőtt került sor. Ezen az ülésen hagyták jóvá a három bizottság — általános, technikai és pénzügyi — javaslatait, illetve eloterjesztéseit. Az általános bizottság javaslatára a kongresszus *Magyarországot* egyhangúlag beválasztotta az USIC elnökségébe. A technikai bizottságba új tagként *Románia* került be. Ugyancsak az általános bizottság tett javaslatot a jövő évi kongresszus, az elnökségi és a technikai bizottsági ülés színhelyére. Eszerint az USIC XVIII. kongresszusára *Moszkvában*, az elnökségi ülésre *Párizsban*, a technikai bizottsági ülésre pedig *Amszterdamban* kerül majd sor.

A technikai bizottság a jövő évi és a távlati versenyprogramot dolgozta ki. 1963-ban hét sportágban rendez bajnokságot a *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség*. A férfi úszók és vízilabdázók az *NDK*-ban, a kézilabdázók *Lengyelországban*, az országúti kerékpárosok *Franciaországban*, a birkózók *Bulgáriában*, a férfi és női atléták pedig *Belgiumban* mérik majd össze tudásukat. Ugyancsak 1963-ban fejeződik be a legjobb vasutas labdarúgócsapatok küzdelme.

A kongresszus befejezése után az USIC vezetői elismerésüket fejezték ki a mintaszerű rendezésért, a nagyszerű vendéglátásért. *Dr. Karl Kaiser*, a szervezet főtitkára például a következőket mondotta:

— *Magyar vasutas kollégáink szívélyes vendégszeretete révén a kongresszus zavartalanul végezte munkáját. A Royal Szállóban számunkra biztosított szállás és a kitűnő ellátás valamennyi küldött részére kellemessé, felejthetetlenné tette a Budapesten eltöltött napokat. Ezen a kongresszuson magyar kollégáink jelentős lépéssel vitték előre az USIC ügyét.*

V. F.

Pályafenntartási vezetők országos tapasztalatcseréje

A *veszprémi pályafenntartási főnökségnél tartották* augusztus 28-án a pályafenntartási vezetők országos tapasztalatcseréjét. A tapasztalatcsere megrendezését a I/6. szakosztály pártszervezete javasolta, hogy az immár három éve működő gépesített mozgó pályamesteri szakaszok munkáját tanulmányozzák és megvitassák az eddigi tapasztalatokat.

A beszámolót követő vita három kérdés körül forgott. *Először:* a villamos vagy a benzinmotoros meghajtású gépek-e a jobbak. *Másodszor:* a munkások munkahelyre szállítását hogyan lehet a leggyorsabban és a legbiztosabban megoldani. *Harmadszor:* egy, vagy több helyen csoportosítsák-e a gépeket.

A felszólalók elmondták, hogy a gépesített szakaszok folyamatos munkáját gátolja az alkatrészhiány. A meghibásodott gépek több napra, sőt néha hetekre kiesnek a munkából. Szükség van arra, hogy tervszerűbbé tegyék a munkafelvételt, mert ezáltal a munka is folyamatosabbá válna. Többen kétoldalas vibrátort és nem egy, hanem két hidraulikus síntolót és csavarozógépet kértek, mert így sokkal jobb munkát tudnának végezni. Amint elmondották, hasznos volna műhelykocsi rendszeresítése, mert a gépek javítása gyorsabban történne.

A forgalommal való együttműködés hibáira mutatott rá a győri pályafenntartási főnök. Elmondta, hogy amikor *Szár* és *Bicske* között dolgoztak, olyan nagy volt a forgalom, hogy a tervezett egységidőket 32 százalékkal kellett felemelniök. A korszerű gépeket csak úgy lehet kellően kihasználni, ha a forgalom több időt ad a pályafenntartásnak az egy-egy vonalon elvégzendő munkához. Ha túlságosan rövid a vágányzár ideje, alig hogy munkába állítják a gépeket, máris le kell állni, hogy átadják a pályát a vonatoknak.

Helyesebbnek mutatkozik a gépek egy-egy munkahelyen való csoportosítása. Országos viszonylatban a gépesített szakaszok munkagépeinek kihasználása 42 százalékos, ha pedig a gépeket több pályamesteri szakasz között szétosztják, akkor csak 25 százalékban tudják kihasználni őket. A gépek jobb kihasználása érdekében — ez egyben a pályák felújításának gyorsítását is jelentené — szükség van a folyamatos szalagszerű munkáltatás megvalósítására. Sürgősen meg kell találni erre a legjobb megoldást felső szinten a 6. és a 8. szakosztályoknak, középszinten pedig az igazgatóságok II. és III. osztályainak. Jobb munkaszervezéssel a veszprémi pályafenntartási főnökségnél is legalább 70 százalékkal lehetne növelni a gépkihasználást.

Végezetül csak annyit, hogy helyes volt az ankét megszervezése, de hibának tartjuk, hogy kevés időt szántak a tapasztalatcsere vitájára. Emiatt a hozzászólásra jelentkezettek fele nem mondhatta el véleményét, amely pedig bizonyára hasznos lett volna.

Szabó József
közgazdasági osztály

Hatodszor nyert bajnokságot a BVSC ifjúsági vízilabda csapata

A BVSC Szőnyi úti uszodájában évek óta nagy gondot fordítanak az úszó- és vízilabda utánpótlás nevelésére. Az edzők fáradozása nem eredménytelen. **Laky Károly** polósai például az idén hatodszor nyerték meg az ifjúsági vízilabda bajnokságot. Az ifjúsági bajnokságban tíz csapat küzdött a bajnoki címért. A BVSC ifiknek ezúttal a Bp. Spartacus volt a legnagyobb vetélytársa. A nagy egyesületek, az FTC, az U. Dózsa, a Vasas és a többiek nem jelentettek veszélyt a bajnoki címért folyó küzdelemben.

A csapat kitűnő teljesítményét a számok is jól szemléltetik. A tizennyolc mérkőzésből tizenötöt megnyertek, kétszer döntetlen eredményt értek el, egyszer vereséget szenvedtek, 114 gólt dobtak és 45-öt kaptak. A második helyen végzett Spartacus mindössze 81 gólt dobott.

Az elmúlt évek során számos tehetséges fiatal nevelődött a Szőnyi úton. Néhány évvel ezelőtt **Konrád Sándor** és **Konrád János** a lipcsei úszó- és vízilabda Európa-bajnokságon aranyérmet nyert magyar vízilabda-válogatott két tagja is az ifjúsági csapatban játszott. Tagja volt az Európa bajnokcsapatnak Katona András is. A jelenlegi ifjúsági csapat két erősségét a 17 esztendős **Konrád III Ferencet** és **Togyeriskát Laky** edző már most figyelembe veszi a nagy csapat összeállításánál. Az idei bajnoki évadban Konrád Feri már több mérkőzésen is szerepelt az OB I-ben. Tehát a harmadik Konrád is bejátszotta magát a nagycsapatba.



A BVSC bajnokságot nyert ifjúsági vízilabda-csapata. Álló sor balról jobbra: Farkas, Konrád III, Laky Károly edző, Wekerle, Kőrössy. Guggolnak: Görgey, Togyeriska, Oláh, Udvardi

Hírek

— Komplexbrigád értekezleten beszélték meg az őszi szállítási feladatokat Gödöllő-állomás vezetői a szállítható felekkel.

— *Lengyelország vasúti felszerelést szállít Braziliának. A szállítmányok együttes értéke 8,5 millió dollár, illetve 34 millió deviza zloty értéknek felel meg.*

— **Vörösrézlemezből készült hatalmas domborművel díszítik a győri vasútállomás indulási oldalának homlokzatát. A dombormű, amelyet Makrisz Agamemnon készített, Győrt, a vizek városát jelképezi.**

— Személygépkocsik fuvarozására az idén először állítottak be külön speciális vasúti kocsikat Berlin és a svédországi Malmő között.

— *Elkészültek a szovjet függővasút tervei. A tervezők három különféle változatra gondolnak, melyek maximális sebessége 150, 300, illetve 600 kilométer/óra lenne. Az építési költségek tízszer olcsóbbak, mint a földalattié. Az egyik vonal Moszkvát köti össze a vnukovói repülőtérrel.*

— **A VIII. pártkongresszus tiszteletére a tapolcai vasutasok társadalmi munkában hozták rendbe a Tapolcai MÁV sportpályát. A társadalmi munkát Farkas Gyula állomásfőnök irányításával szervezték.**

— *Kisvasút épül Szolnokon a Tisza-ligetben. Az új kisvasút tervét Spaniel József vasúti főmérnök készítette társadalmi munkában.*

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula Békéscsaba, Kánitsch Tibor Győr, Sziládi Sándor, Tótka Károly Szeged, Bódogh Mihály Dombóvár, Kiss Lajos Alsóőrs, Pintér Lajos Vácrátót, Kovács István Szombathely, Marosán Pál Debrecen, Haufe Rezső Szigetvár: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bognár Károly Tapolca: Levelét továbbítottuk a biztosító egyesülethez.

Nagy Antal Géza: Beszámolóját közölni fogjuk, várjuk az ígért írásokat.

A Hivatalos Lapból

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

36. számból: 123357/1962. I/1. B. Az 1962. évi őszi forgalom zavartalan lebonyolítása.

37. számból: 123651/1962. I/2. A II. fokú egyeztető bizottságok elnevezésének módosítása.

Lakáscsere

— Elcserélném Érd nagyállomáson a felvételi épületben 2 szoba konyha, előszoba, éléskamrából álló lakásomat nagy-budapesti hasonlóval. (Vízvezeték, villany van.) Érdeklődni: Pető, tel.: 22—33/903 m. vagy 13—08.

MAGYAR VASUTAS

Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Telefon: városi: 424—184, üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII. Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

Keresztrejtvény

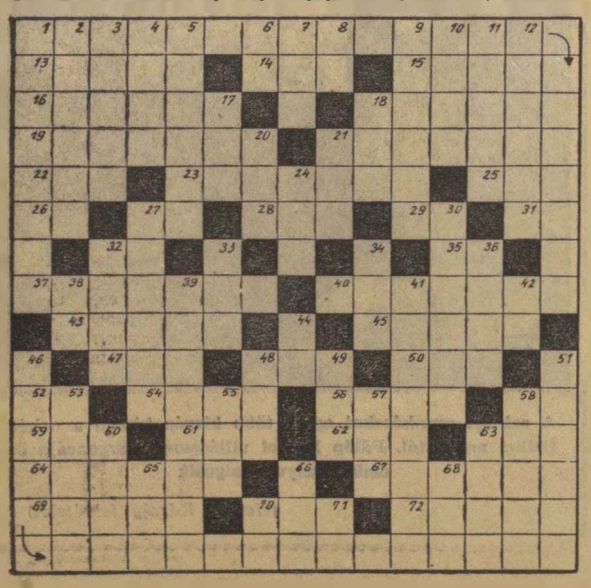
Vízszintes: 1. Az őszi forgalom sikerének egyik alapja. 13. S-el kongói tartomany. 14. Időhatározó. 15. Fordítva kérdez, de így is felel rá. 16. Szőlőfajta. 18. Ipari növény. 19. Veszprém megyei községbe való. 21. Századeleji folyóirat. 22. Becézett női név. 23. Tapintó, fogó, szívószerv. 25. Luk. 26. Tisztelt Cím. 27. Betűt vet. 28. Levélen van. 29. Televíziós védjegy. 31. Kimondott betű. 32. Juttat. 35. Indulatszó. 37. Hercegovina főfolyója. 40. Nyilvánosan, latinul. 43. Tapad. 45. Nem mindennapi személyé. 47. M. E. V. 48. Peng, ha pengetik. 50. Hangtalan liget. 51. Kötőszó. 52. Goa szélei. 54. Legfrissebb hír. 55. Nem ebbe. 58. E. A. 59. Kevert has. 61. Kikötő. 62. Nyakbavaló. 63. Maláj mássalhangzói. 64. Áteresz. 67. Betegség. 69. Dévény idegen neve. 70. Kérdőszó. 72. Norvég drámaíró.

Függőleges: 1. Erős méreg. 2. Fa tartó. 3. Tolna megyei község. 4. Két rag. 5. Ragasztó alapanyag. 6. Háziállat. 7. Helyhatározó. 8. Nem holnap. 9. Ez zselatin. 10. Pontosság. 11. Edény. 12. Néha ezt is ejtik. 17. Az arc része. 18. Kondul az elején. 20. Orca. 21. Lószerszám. 24. Kérdőszó. 27. Nem ismerős. 30. Szállítóeszköz. 32. Villamosság. 33. Limited. 34. Rés. 36. Szór. 38. Idegen területmérték. 39. Görög kikötő. 41. Mulatságba invitál. 42. Kimondott betű. 44. Bánat. 46. Az őszi forgalom sikerének másik alapja. 48. Integet. 49. Fogoly. 51. Beprotezsál. (ék. hiány) 53. Olasz város. 55. Hig. 57. Ital. 58. Ész-e? 60. Hívja vala. 83. Szőlőlé. 65. Nem egészen alig. 66. Kerek szám. 68. Ilyen hal is van. 70. Alkotás. 71. Névmás.

Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 46 sorok. Beküldési határidő: október 10. A helyes megfejtők között könyveket sorsolunk ki.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Aláverőgépek. Kocsitartózkodási egységidő.

Könyvet nyertek: Erdős Sándor, Bp. Déli pu. Papp Ágnes, Balatonkenese állomás. Varga István, Pápa, Bethlen u. 20.

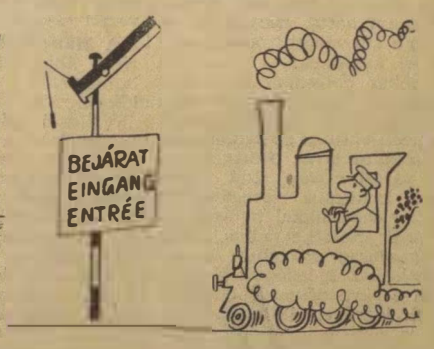


Átszámítás



— *Mit szólsz az űrpilótákhoz Pista?*
— *Csodálatos lehet Nyikolajevnek és Popovicsnak a kilométerpénze ...*

KÜLÖNÖS TÁBLA



Nemzetközi fővonal

(Pusztai Pál rajzai)

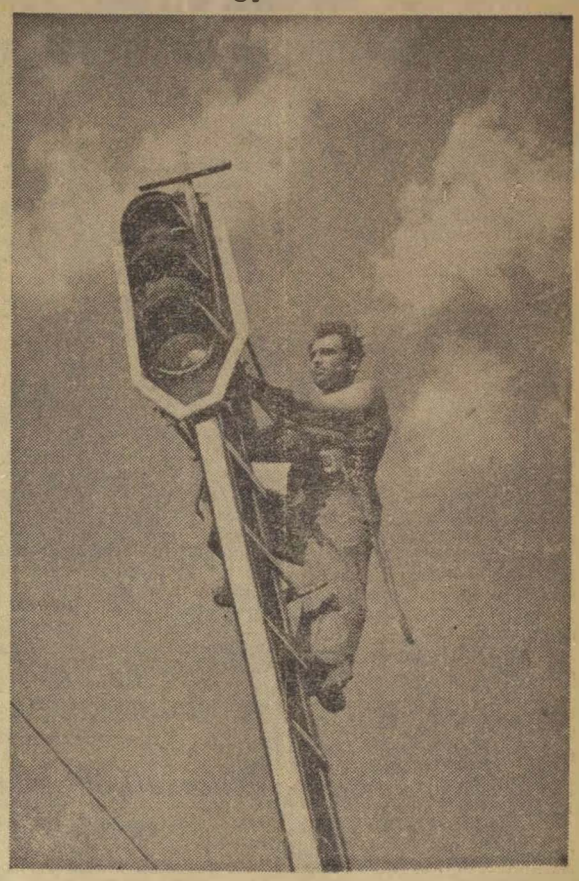
VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. OKTÓBER 2.

Korszerű biztosító berendezést kapott Vámosgyörk állomás



Vámosgyörk állomáson szeptemberben kezdték meg a legkorszerűbb dominó-rendszerű biztosító berendezés felszerelését. Az elektromos motorokkal működő, automata berendezéssel bármilyen bonyolult vonatmozgás beállítható a forgalmi irodában elhelyezett kezelőasztal két megfelelő gombjának lenyomásával. A képen szerelik a jelzőlámpákat.

(Képriport a 3. oldalon.)

Összpontosítsuk erőinket

Írta: Gróf József, a vasutasszakszervezet titkára

Az MSZMP Központi Bizottsága és a SZOT felhívása után a vasút üzemeiben, szolgálati helyein is széles méreteket öltött a kongresszusi munkaverseny. A vasutasdolgozók a második negyedévi termelési tanácskozásokon felmérték az addig végzett munkát, kiegészítették, reálisabbá tették az éves tervre tett vállalásaikat. A kongresszusi vállalások elsősorban a termelékenyebb munkára, a minőség megjavítására, az üzemviteli költségek csökkentésére irányultak. Ennek eredményeként *az év első nyolc hónapjában 300 000 tonnával több árut szállítottunk el, mint az előző év azonos időszakában.* A teherkocsik statikus kihasználása 0,4 tonnával, a tehervonatok átlagos terhelése 16 tonnával, az irányvonattal továbbított árumennyiség mintegy 3%-kal, a mozdonyok gazdaságos felhasználása pedig 2,8%-kal emelkedett.

Népgazdaságunk legfontosabb célkitűzése a termelékenység növekedése. A vasúti ipar a termelés felfutását kétharmad részben a termelékenység növekedésével érte el.

A munka és üzemszervezést illetően jelentős előrehaladás tapasztalható. *Így például csökkent az utazók munkaideje, mind több nagyállomáson kerül sor a közbeváltó rendszer fokozatos bevezetésére, vagy ott van a 24/24 órás szolgálat megszüntetése,* a légfékkel közlekedő vonatok egy vonatkísérővel való közlekedtetése, a darabáruforgalom közútra terelése, a rakodási és pályafenntartási munkák gépesítése, a gépesített mozgó pályamesteri szakaszok létrehozása is, hogy csak a fontosabbakat említsem.

Szakszervezeti bizottságaink a gazdasági vezetéssel és a helyi szervekkel karöltve segítik e feladatok megoldását. Ennek eredményeként növekedett a szocialista brigádok száma, javult a brigádok munkája. *A kongresszusi verseny időszakában 185 brigád lépett új útra. Jelenleg 4141 brigád, 34 800 taggal vesz részt a szocialista brigád címért folyó versenyben.*

Egyre erőteljesebben bontakozik ki a szocialista munka műhelye, üzeme címért folyó verseny. Ma már mintegy 30 üzemben, szolgálati helyen folyik e versenyforma. Reálisabb alapokon nyugszik az igazgatóságok egymásközti versenye. A dolgozók általában tájékozottabbak a verseny állásáról, és mindjobban a hálózati érdekek kerülnek előtérbe. Az újítómozgalom is mindinkább a szocialista munkaverseny szerves részévé válik.

Javult a termelési tanácskozások és a műszaki konferenciák színvonala. A gazdasági vezetők ma jobban támaszkodnak a dolgozók véleményére, javaslatára. Egyes vezetők termelési tanácskozáson kívül is bevonják a dolgozókat a feladatok megvitatásába. *A Hámán Kató fűtőházban a napokban tanácskoztak a gazdasági vezetők, a párt- és szakszervezeti aktivisták a kiváló dolgozókkal, az „Érdemes és Kiváló Vasutas" jelvénnyel kitüntetett dolgozókkal.* Az értekezleten az eddigi eredményeket és a kongresszusi verseny további feladatait vitatták meg. Célravezetőnek tartjuk az egyes megyei bizottságok és igazgatóságok által megtartott szakosított szocialista brigádvezetői tanácskozásokat is.

Mindezek az üzemi szervek javuló munkájáról, a dolgozók öntudatának növekedéséről tanúskodnak. A babérokon azonban nem szabad megpihenni. *Minden erőt és eszközt összpontosítani kell az év hátralevő feladatainak megoldására.*

A közeljövőben megtartandó termelési tanácskozásokon legfontosabb feladatnak tartjuk az eddig végzett munka alapos elemzését, a hibák feltárását. Valamint a kongresszusi verseny még hátralevő időszakára a tennivalók megszabását. Mindenekelőtt abból kell kiindulni, hogy *az idei őszi forgalomban 2,6 millió tonnával több árut kell elszállítani, mint a tavalyi év azonos időszakában,* emellett meg kell javítani a személyszállító vonatok menetrendszerinti közlekedését.

A műszaki-gazdasági mutatóknál mind a tervhez, mind a bázishoz képest kisebb-nagyobb lemaradás tapasztalható. A kongresszusi vállalások teljesítésénél is hasonló a helyzet. *Ezek között szerepelnek olyan fontos mutatók, mint a vasúti közlekedés termelékenysége. A kocsitartózkodási időnél 2,4, a kocsiforduló időnél 1,8, a tehervonatok menetrendszerinti sebességénél 2,6, a fajlagos szénfogyasztásnál pedig 0,9 százalékos lemaradás mutatkozik.*

Ez arra figyelmeztet a szakszervezeti és gazdasági vezetőket, hogy a dolgozók bevonásával keressék meg azokat a módszereket, amelyekkel emelni lehet a munka termelékenységét. *Feltétlenül tovább kell csökkenteni az állomási kocsitartózkodási időket, amelyek a kocsiforduló időnek 50 százalékát teszik ki.* Jobban meg kell szervezni az árukezelési helyek kiszolgálását, tervszerűbb tolatási munkát kell végezni. A pályafenntartási szakszolgálatnál is nagyobb gondot kell fordítani a gépek kihasználására.

A SZOT felhívása alapján segíteni kell a gépipar fejlesztésére vonatkozó párthatározat megvalósítását, mert a gépipar fejlesztése alapvető feltétele annak, hogy minden iparág fejlett technikai bázissal rendelkezzék. Ezért fontos, hogy a gépipar szállítmányait a leggondosabban és leggyorsabban a rendeltetési helyére szállítsuk.

Az eddigieknél többet kell foglalkozni az egyéni verseny szervezésével, a szocialista címért küzdő, de valamennyi brigád munkájának segítésével, a kibontakozóban levő szocialista munka műhelye, szolgálati helye címért folyó versennyel.

A gazdasági vezetőknek is többet kell tanácskozni a dolgozókkal. Vonják be őket az üzem, a szolgálati hely életének irányításába, kérjék ki véleményüket, javaslatukat egy-egy fontos kérdés eldöntésénél.

Az év hátralevő időszakában az őszi forgalom lebonyolítását úgy kell megoldanunk, hogy egyben jól előkészítsük az 1963-as gazdasági évet. *A vasút felső vezetésének már most kell gondoskodni arról, hogy az 1963. évi tervek időben elkészüljenek,* a dolgozókhoz időben eljussanak és annak alapján az üzemek, szolgálati helyek vezetői a szakszervezeti szervekkel karöltve időben megszabhassák a dolgozók konkrét tennivalóit.

Újra a pécsi igazgatóság az élen

Augusztus hónap eredményei alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje, valamint százalékban kifejezett összteljesítménye a következők szerint alakult: *(Az igazgatóságok által elérhető legjobb eredmény 105 százalék.)*

1. Pécs	*95,00 százalék*
2. Miskolc	*84,38 százalék*
3. Szombath.	*83,13 százalék*
4. Debrecen	*70,63 százalék*
5. Budapest	*66,87 százalék*
6. Szeged	*43,13 százalék*

A hálózat eredménye mindössze 76,92 százalék, szemben az előző hónapban elért 96,15 százalékkal. A megelőző hónaphoz képest bekövetkezett számottevő visszaesés elsősorban a *budapesti,* a *debreceni* és a *szegedi* igazgatóságok kedvezőtlen személyszállító — és tehervonati menetrendszerűségének következménye.

Ezzel szemben a *szombathelyi* és a *miskolci* igazgatóság túlteljesítette a tehervonatok menetrendszerűségénél előírt feszített célkitűzését.

A menetrendszerű közlekedés függvényeként nehézmény tárgyát képezi, hogy általában az utazási sebesség, így a verseny keretében *értékelt irányés közvetlen vonatok utazási sebessége is visszaesést mutat.* Az ezzel kapcsolatos célkitűzést maximális mértékben még az egyébként dicséretre méltó munkát végző *pécsi* igazgatóság sem teljesítette.

Augusztus hónap hálózati eredményének kedvezőtlen alakulását az is befolyásolta, hogy a teherkocsik kihasználásának operatív tervét egy igazgatóság sem teljesítette. Ennek következményeként a tervteljesítés összesített értéke csupán 98,02 százalék volt. Hozzájárult a hálózat eredményének romlásához az is, hogy az állomási és a vontatási szolgálat fajlagos üzemeltetési költsége az előző hónaphoz mérten 1 százalékkal emelkedett.

Augusztus hónap munkájának elemzésénél azért tértünk ki elsősorban az előfordult hiányosságokra, mert azok nagyrészt jellemzőek a szeptember hónapban végzett munkára is. Ebből következik, hogy *az eddiginél sokkal jobb, sokkal tervszerűbb munkát kell végezni ahhoz, hogy az elkövetkezendő időben az őszi forgalom feladatainak mindenben megfeleljünk.*

Célprémiumot kapnak az őszi forgalomban legjobb eredményt elérő szolgálati helyek

Az 1962. évi áruszállítási tervek szerint az őszi forgalom idején — az előző év azonos időszakához viszonyítva — az elszállítandó áruk mennyiségének 10%-os növekedésével kell számolni. Ezt a nagy feladatot csak akkor valósíthatjuk meg, ha a rendelkezésre álló vonó- és vontatott járműveket a leggazdaságosabban használjuk ki, ha a ráfordítások indokolatlan emelkedése nélkül jelentősen növelni tudjuk a mozdonyok és teherkocsik kapacitását.

Az őszi forgalom sikeres lebonyolításának elősegítése céljából a vezérigazgatóság a szakszervezet elnökségével egyetértésben az arra érdemes dolgozókat anyagilag is érdekeltté teszi. Erre a célra a vezérigazgatói alapból **szeptember, október, november és december hónapokban 600—600 ezer, összesen 2 millió 400 ezer forint áll rendelkezésére.**

A jutalmazásnál mind az állomások, mind a fűtőházak három csoportban kerülnek elbírálásra. Eszerint különkülön csoportban értékelik a nagy-, közép- és kisállomások, valamint a nagy-, közép- és kis fűtőházak eredményeit. Kivételt képez kilenc gurító pályaudvar — *Budapest Ferencváros, Rákosrendező, Szolnok, Hatvan, Komárom, Rákos, Miskolc tiszai, Debrecen és Dombóvár, valamint Nyíregyháza, Székesfehérvár és Békéscsaba állomás.* A felsoroltak részére külön célkitűzések kerülnek kiadásra.

A havonta rendelkezésre álló jutalomösszegek a célkitűzéseket legeredményesebben túlteljesítő *állomások között a kocsiforgalom, a fűtőházak között pedig a 100 etkm. teljesítmény arányában kerülnek felosztásra.*

A havi jutalmazási keret felhasználását, annak a nagy közép- és kis szolgálati helyek közötti felosztását — természetesen az elért eredmények alapján — az illetékes szakosztályok bevonásával, a szakszervezettel közösen a személyzeti és munkaügyi szakosztály állapítja meg. *A jutalmazásban részesült szolgálati helyek arra érdemes dolgozóinak jutalomösszege havonta 100 forintnál kevesebb nem lehet.*

A tervek feszítettek. Ilyenkor, ősszel az időjárás is gyakran gátolhatja az egyenletes szállítást. Éppen ezért nagy szükség van arra, hogy az irányító és a végrehajtó szolgálat valamennyi dolgozója keményebben, jobban dolgozzon, mint a korábbi hónapokban. A mozgalmi szerveknek pedig elsősorban a versenymozgalom továbbszélesítéséhez, az elért eredmények propagálásához kell hathatósabb segítséget nyújtaniuk.

A többet, a jobbat nem az előre kilátásba helyezett őszi forgalmi jutalomért kell produkálni, hanem a vasutas becsületért. *Pártunk VIII. kongresszusát úgy köszönthetjük legméltóbban, hogy a szállításra felkínált árut maradéktalanul elszállítjuk rendeltetési helyére.*

Próbaúton egy gőzvontatású ingavonattal

A megnövekedett elővárosi forgalom enyhítésére a MÁV a közeljövőben egyes viszonylatokban egyelőre négytengelyes személyszállító kocsikból összeállított és gőzmozdonnyal közlekedtetendő személyszállító ingavonatokat helyez forgalomba.

Mi jellemzi a személyszállító ingavonatokat?

Mindenekelőtt az, hogy a menet irányának megváltozásakor a mozdonyt nem kell a vonat elé állítani; közlekedtethető az ingavonat elől vagy hátul működő gőzmozdonnyal egyaránt. Ha a mozdony történetesen tolt menetben továbbítja a szerelvényt, a vonatot forgalmi szempontból nem kell tolt vonatnak minősíteni, nem kell alkalmazni az érvényes jelzési, forgalmi és műszaki utasításoknak, segédkönyveknek és rendelteknek a tolt vonatokra érvényes korlátozó rendelkezéseit mindaddig, míg a távközlő és távvezérlő berendezések jól működnek.

Amikor a szerelvényt továbbító gőzmozdony hátul működik, a vonat élén levő személyszállító kocsin, az úgynevezett vezérlő kocsin szolgálatot teljesítő második mozdonyvezető végzi a mozdonyvezető forgalmi ténykedéseit, szabályozza a vonat sebességét, távközlő berendezésen kapcsolatot tart a gőzmozdony vezetőjével, utasítja őt a szükséges ténykedések végrehajtására.

Az új ingavonattal a *Budapest—Cegléd* közötti vonalon, a *Nyugati pályaudvar és Monor* állomás között az elmúlt hetekben több üzemi próbát végeztek a szakemberek. Egy alkalommal *dr. Csanádi György,* a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója, *Harmati Sándor* vezérigazgatóhelyettes és *Soproni József,* a vasutasszakszervezet titkára is elkísérte útjára az ingavonatot, amelyet a Nyugati pályaudvarról a Keleti fűtőház 424—346-os számú mozdonya tolt menetben, menetrendszerinti pontossággal továbbított Monorig. A megérkezés után *dr. Csanádi György* az elismerés hangján beszélt a látottakról.

— *Úgy érzem, hogy a MÁV történetében jelentős naphoz érkeztünk* — mondotta. — *Bár kissé elkéstünk az ingavonatok közlekedtetésével, mégis azt mondom, hogy meg kell valósítani ezt a közlekedést, mert a mi viszonyaink között nagyon sokat javíthat az elővárosi forgalom helyzetén.*

(vf)



Az ingavonat egyik próbaútján több szakember kíséretében Dr. Csanádi György, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója is részt vett. Kép: megérkezés Monor állomásra.

(Visi Ferenc felv.)

Mit kell tudnunk a vasúti szolgálati helyeken kibontakozó törzsgárda mozgalomról

A népgazdaság tervszerű, évről évre fokozott ütemű fejlődése mind jelentősebb feladatot támaszt a vasúti közlekedéssel szemben. A szállításra felkínált árukat gyorsabban és gazdaságosabban kell elszállítanunk, tovább kell javítani a menetrendszerű közlekedést s az utazás kulturáltságát.

A szocialista építőmunka meggyorsításának, a vasúti közlekedés színvonala további emelésének, a műszaki fejlesztés fokozottabb előrelendítésének megoldását a magasabb szakmai képzettséggel és nagy gyakorlati tapasztalattal rendelkező dolgozók segíthetik a legeredményesebben.

A vasutasszakszervezet elnöksége és a MÁV vezérigazgatója az államvasutak területén — ideértve az üzemi vállalatokat is — helyesli a törzsgárda mozgalom kialakítását és azok tagjainak fokozottabb megbecsülését.

A törzsgárda létrehozása és azok tagjaival való foglalkozás a szolgálati helyek, üzemi vállalatok és a szakszervezeti bizottságok feladata. E téren a szakszervezeti szervek működjenek együtt a szolgálati helyek vezetőivel, a vállalatok igazgatóival.

A vasút területén minden szolgálati helyen és üzemi vállalatnál — ahol szakszervezeti bizottság működik — megalakíthatók a törzsgárdák.

A törzsgárda tagjainak tekinthetők mindazok a vasutasdolgozók, akik az Államvasútnál legalább 5 éve folyamatos munkaviszonyban állnak.

Ugyanilyen elbírálásban kell részesíteni azokat is, akiket népgazdasági érdekből más, nem vasúti vállalattól helyeztek a vasúthoz.

A vasútüzem területén a folyamatos megszakítás nélkül eltöltött idő számításba vétele a törzsgárda tagjainál is ugyanazon szabályozás szerint történik, mint a többlet üzemi jutaléknál.

A szolgálati helyek, vállalatok vezetői, a gazdasági szakmai és a mozgalmi szervek egyaránt a dolgozókkal folytatott különféle tanácskozásokon fokozottabban igényeljék a törzsgárda tagjainak véleményét, javaslatait az előttük álló feladatok megoldásához. A szakszervezeti bizottságok a társadalmi tevékenység kiszélesítésében elsősorban a törzsgárda tagjaira támaszkodjanak, vonják be őket a különböző szakszervezeti társadalmi munkabizottságokba.

A vasutas törzsgárda tagjai megkülönböztetett erkölcsi és anyagi megbecsülésben részesíthetők.

Azoknak a dolgozóknak, akik a vasútüzemnél ötéves folyamatos munkaviszonnyal rendelkeznek, a vasutas törzsgárda jelvény bronz fokozata, tízéves folyamatos munkaviszony esetén a vasutas törzsgárda jelvény ezüst fokozata, húszéves vagy annál hosszabb folyamatos munkaviszonynál a vasutas törzsgárda jelvény arany fokozata és a jelvények viselésére jogosító igazolványok adományozhatók.

A törzsgárda jelvények és igazolványok központilag a vasúti közlekedés területére egységes kivitelben kerülnek elkészítésre.

Az üzemi vállalatok sajátosságaik figyelembevételével saját hatáskörükben intézkedjenek a jelvények beszerzéséről.

A törzsgárda jelvényeket és igazolványokat az illetékes szolgálati hely vezetőjének és a szakszervezeti bizottság közös döntése alapján az egyes fokozatoknak megfelelő évek betöltését követő vasutasnap alkalmával, ünnepélyes külsőségek között kell a törzsgárda tagjainak átadni.

A szolgálati helyek vezetői részére a törzsgárda jelvény adományozása az illetékes igazgatósági osztályok, illetve vezérigazgatósági szakosztályok és a Vasutasok Szakszervezete megyebizottságainak hatáskörébe tartozik. Az olyan kis létszámú szolgálati helyeken, ahol önálló szakszervezeti bizottság nincs, a törzsgárda jelvények adományozása az illető szolgálati hely vezetője és a területileg illetékes szakszervezeti bizottság hatáskörébe tartozik.

A törzsgárda tagjai az érvényben levő törvényes rendelkezések alapján többlet üzemi jutalékban, magasabb összegű jutalomban, az erkölcsi megbecsülésen túl megkülönböztetett anyagi előnyben is részesülnek, illetve részesíthetők.

Más esetekben, például bel- és külföldi üdülésre, külföldi tanulmányútra, kormány- és egyéb kitüntetésekre vonatkozó javaslatok megítélésénél, csak az egyébként azonos feltételek esetén helyes a törzsgárda tagjait előnyös elbírálásban részesíteni, mindenkor gondos mérlegelés alapján, hogy a többi dolgozók igazságérzetét ne sérthesse.

Egyes szolgálati helyeken, üzemi vállalatnál voltak kezdeményezések a törzsgárda tagjainak külön szervezetbe való tömörítésére. Ahol ilyen van meg kell szüntetni, mert nem helyes a törzsgárda tagjait valamilyen szervezet révén külön választani a dolgozók nagy családjától.

A törzsgárda mozgalomra vonatkozó fenti szabályok egészében csak a vasúti közlekedés területére érvényesek.

Az üzemi vállalatok az irányelvek alapján saját hatáskörükben intézkedjenek a törzsgárda tagjainak fokozottabb megbecsülését illetően.

A vasúti főosztály és a vasutasszakszervezet elnöksége, amikor ismételten elismerését fejezi ki a huzamos ideje a vasútüzem területén dolgozóknak, felhívja a vasutas törzsgárda tagjait, hogy a termelésben és a szocialista együttélésben mutassanak példát az új dolgozóknak. Növeljék saját és dolgozó társaik szakmai tudását, neveljék az új dolgozókat és a fiatalokat a vasúti munka szeretetére, megbecsülésére, hogy ezáltal is csökkenjen a munkaerővándorlás, növekedjék a fegyelmezettség és fokozódjék a társadalmi tulajdon védelme.

Nemzetközi vasúti dokumentációs értekezlet Budapesten

Az OSZZSD műszaki-gazdasági tájékoztatási munkabizottsága ülést tartott Budapesten. Ez a munkabizottság három évvel ezelőtt alakult, feladata a tagvasutak műszaki és gazdasági dokumentációs szervezetének egységesítése, a dokumentációs szolgálat egyöntetű megszervezése.

A műszaki-gazdasági dokumentáció minden vasút fejlődése szempontjából rendkívül fontos. Eddig a szocialista országok vasútjai különféle módon használták fel a nemzetközi szakirodalmat, ami igen nagy devizakiadást és sok munkát jelentett valamennyi vasút számára. Az OSZZSD munkabizottsága javaslatot tett a nemzetközi szakirodalom közös kihasználására is, és ehhez a kezdeményezéshez a MÁV már két évvel ezelőtt csatlakozott. *E nemzetközi tájékoztatási szervezetbe bevonták a nagyobb jelentőségű tudományos kutatásokról, szabadalmakról, a lényegesebb újításokról szóló tájékoztatást is.*

A munkabizottság budapesti ülésén tárgyalták meg a könyvtárközi kölcsönzési rendszert. A munkabizottság elhatározta, hogy támogatja az egyetemes könyvtári tizedes osztályozási rendszer alkalmazását a vasúti szakkönyvtárakban. E tekintetben széleskörű együttműködést valósítanak meg a Párizsban működő Nemzetközi Vasútegylettel, az UIC-cal.

A budapesti ülésen a lengyel vasutakat megbízták azzal, hogy tervet dolgozzon ki egy OSZZSD központi dokumentációs szerv létrehozására, amely előreláthatólag Varsóban fog működni.

Érdekes határozata a budapesti konferenciának a nyolc nyelvű vasúti szakszótár kiadása, amely a már Párizsban, az UIC kiadásában megjelent szakszótár elrendezési rendszerén alapul. Az OSZZSD mintegy 10 000 szót magában foglaló *vasúti szakszótára, francia, orosz, kínai, angol, német, magyar, cseh és lengyel nyelven jelenik meg.*

A budapesti műszaki-gazdasági tájékoztatási munkabizottság konferenciáján a Szovjetunió, a Kínai Népköztársaság, a Lengyel Népköztársaság, a Német Demokratikus Köztársaság és az OSZZSD varsói főbizottságának delegátusai vettek részt.

B. I.

NEMZETKÖZI *élet*

Új vontató járművek a Deutsche Reichsbahnnál

Az NDK vasútja, a *Deutsche Reichsbahn* nagy figyelmet szentel a vontató járművekre.

A Diesel-mozdony építésnél arra törekszünk, hogy kevés mozdonytípussal valamennyi teljesítményi igényt célszerűen kielégítsük és olyan mozdonyokat válasszunk ki, amelyeknél belföldi anyagokat használhatunk. Jelenleg három, 180, 600 és 1800 lóerő motorteljesítményű sorozat szerepel a programban.

A V 15-ös B-mozdony a könnyű tolató szolgálatra és a V 60-as D-mozdony a nehéz tolató szolgálatra és a mellékvonalakon való üzemeltetésre már használatban vannak. A V 180-as tehervonati mozdonyból két prototípust készítettek, amelyek a múlt évben próbameneteket végeztek. Különös érdeklődésre tarthat számot hogy a tengelyeknél újszerű gumirugózást alkalmaztak. Bár a próba még nem fejeződött be, máris igen értékes útmutatásokat kaptak a sorozatgyártáshoz. Ezeket a tapasztalatokat fel fogják használni annál a négyrészes gyorsmotorvonatnál, amely messzemenően igazodik a V mozdonyokhoz.

A villamosított vonalak részére a *Berlin* melletti *Hennigsdorfi „Hans Beimler”* művek elektrotechnikai részlegével karöltve kifejlesztették a E 11 mozdonyt, egy 16 kétharmad Hz gyorsvonati és személyvonati típust. Rövid idővel ezelőtt elkészült és kipróbálták az 53 Hz-s 25 kV-os CoCo tengelyelrendezésű egyenirányítós mozdony két prototípusát is. Ezek a 122 tonna súlyú tehervonati mozdonyok 3000 tonna súlyú vonatot síkban 60 km/óra sebességgel vontatnak. Üzemi próbájuk egy 23 km hosszú kétvágányú kísérleti pályán történt.

A dieselesítés és villamosítás még kezdeti szakaszában van. A Deutsche Reichsbahnak az elkövetkező években lényegében még a gőzmozdonyokkal kell boldogulnia, amelyek azonban jó részt felújítás alá kerülnek. Már legnagyobb részükön teljesen kicserélték a kazánt és a sebességet is növelték.

Karl Heinz Gummich
Berlin

HŐÁLLÓ FÉKTUSKÓK

Japánban egy újonnan szabadalmazott szintétikus féktuskót vettek használatba, amely azbesztrostokból készül, és szorosan tekercselték fluorgyantával fedett réz- vagy ólomhuzallal. A 90—100 kilométeres sebességgel közlekedő vonatoknál az új tuskók súrlódási hatása csaknem háromszor akkora, mint az öntöttvas tuskóknál. Ennek következtében lehetővé válik, hogy a fékhengerekben a nyomás nagyságát mintegy egyharmadára csökkentsék. Az új tuskók nagy mechanikai szilárdsággal és hőállósággal bírnak.

Ki informáljon?

A nyáron nagy forgalom volt a fürdőhellyé változott *Gyula* állomáson. A környékből és a szomszédos megyékből naponta több mint tízezer vendég kereste fel a fürdőt. Az idénynek már vége, mégis nem árt szólni arról, hogy a sok vendég, a rengeteg utas informálása nem volt megoldva Gyula állomáson.

A szolgálatban levő vasutasokra hárult az a feladat, hogy tájékoztassák a vendégeket. A fürdő nyitási és zárási idejéről, a kórházi látogatásról és más tudnivalókról. Az állomás telefonja szinte szünet nélkül ilyen ügyek miatt volt üzemben. Mindez megnehezítette a vasutasok dolgát.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Angliában felelőtlen suhancok rongálják a vasúti kocsikat

Angliában, a *London—Manchester* közötti vonalon fokozott biztonsági intézkedéseket léptettek életbe a vasúti kocsik megóvására. Az utóbbi hónapokban ugyanis a vidék felelőtlen suhancainak kedvenc szórakozásává vált a szerelvények rongálása. *A suhancok csoportokba verődve lesbe állnak a vasúti töltés mentén és az arra haladó személy-, illetve gyorsvonatok ablakait kövekkel és üres üvegekkel veszik célba.* Gyakran előfordul az is, hogy tuskókat, fémdarabokat raknak a sínekre vagy csúzlival lövik az ablakokat.

A közelmúltban is történt egy nem mindennapi eset. Egy különvonattal 300 diák utazott kirándulásra. A „kíváncsi” gyerekhad a célállomásig úgyszólván minden mozdítható alkatrészt leszerelt a kocsikban. A vonat megérkezése után a takarító személyzet és a műszakiak alig győzték a munkát, a károk rendbehozását. Emiatt a szerelvény csak egyórás késéssel folytathatta útját Brightonba.

Motorosmozdony gázfűtőanyaggal

Angliában a Rolls-Royce-gyárban nemrég kipróbáltak egy tolatómozdonyt, amelyet kőolajfűtésről átszereltek gazra. A teljes megterhelésű motorosmozdony 4 órai szakadatlan munkájára kontemplált metánkészletet nagy nyomás alatt kis tartályokban őrzik meg. A széntárnáknál használt ilyen gépek kipróbálása után bebizonyosodott, hogy a gázfűtésre való áttérés az üzemköltségek 50%-os csökkentését teszi lehetővé.

Rohamos léptekkel halad a lengyel vasutak korszerűsítése

A Lengyel Népköztársaságban rohamos léptekkel halad a vasút modernizálása. A gőzvontatás folyamatosan átadja helyet a diesel- és elektromosvontatásnak. Máris több tucat modern Diesel-mozdony üzemel a vonalakon.

1965 végére a vasutak személyszállító forgalmának 17 százalékát Diesel-mozdonyok fogják lebonyolítani.

A villamosítás is jól halad. A múlt évben 160 km vasútvonalat állítottak át elektromos üzemre. A nagy ipari centrumokat összekötő vasútvonalakon 1200 km hosszúságban máris hatalmas, hazai gyártmányú, elektromos mozdonyok futnak.

Három év múlva Lengyelországnak összesen 2100 km villamosított vasútvonala lesz,

1980-ban pedig körülbelül 6000 km hosszúságú lesz a villamosított hálózat. Eszerint az összes szállítások 75%-át elektromos vontatással fogják lebonyolítani.

A tudományos-technikai együttműködésről szóló egyezmény értelmében a *Szovjetunió* ellenszolgáltatás nélkül átadja *Lengyelországnak* a rendező Diesel-mozdonyok és különböző típusú villamosmozdonyok gyártására vonatkozó technikai dokumentációt. De a lengyel tudósok, technikusok és munkások egész serege foglalkozik a vasutak modernizálásával, automatizálásával. Többek között lépéseket tesznek a televíziónak a vasúti üzemben való alkalmazására is. Lengyel tudósok

sikeresen kísérleteznek olyan sínek gyártásával, amelyek csekély mértékben reagálnak az időjárás változásaira.

A hézagmentes vasúti pályák hossza 1965 végéig 1300 kilométerre növekszik.

Még jobban társadalmi alapra kell helyezni a szakszervezeti munkát

Az SZSZKT X. plénumának határozata

II.

A szaktanácsok és a szakszervezeti bizottságok megjavították kádereik és aktivistáik nevelését és képzését. Tavaly rövid tanfolyamokon és szemináriumokon közel 4 millióval több szakszervezeti aktivistát képeztek ki, mint 1959-ben.

A társadalmi munkán alapuló szakszervezeti tevékenység fejlesztése, az aktívahálózat széleskörű részvétele, a szakszervezetek tevékenységében erősíti a szakszervezeti szervezetek tömegkapcsolatait, hozzájárul egész munkájuk javulásához, megkönnyíti számukra, hogy sikeresen teljesítsék feladataikat.

Az SZSZKT plénuma ugyanakkor megállapítja, hogy egyes szaktanácsok és szakszervezeti bizottságok még lebecsülik a társadalmi munkára épülő szakszervezeti tevékenység jelentőségét, gyengén foglalkoznak az aktívákkal, s nem vonják be őket szakszervezeti szervek tevékenységébe.

A szaktanácsok és a szakszervezeti bizottságok olykor csak a szakszervezeti szervek és a hozzájuk tartozó szervezetek fizetett funkcionáriusaiból alakítják meg a társadalmi tanácsokat és az állománybeli ügyosztályok mellett hoznak létre hasonló állományon kívüli ügyosztályokat.

Számos szaktanács és szakszervezeti bizottság nem szervezi meg kielégítően az aktívisták oktatását. Ez főleg a szakszervezeti szervezetek első ízben megválasztott vezetőire vonatkozik. Az oktatás gyakran alacsony színvonalon áll.

Sok szaktanács, köztársasági, határterületi és területi szakszervezeti bizottság ahelyett, hogy eleven szervező munkát végezne, rengeteg ülést tart és főleg különféle jelentések összeállításával foglalkozik. A szakszervezeti funkcionáriusok meg nem fordulnak meg elég gyakran a vállalatoknál és az építkezéseken, keveset segítenek az alapszervezeteknek. Lényeges fogyatékosságok tapasztalhatók a vezető szakszervezeti szervek kádereinek kiválogatása és nevelése terén is.

Az SZKP XXII. kongresszusán a szakszervezetek elé kitűzött feladatok megkövetelik, hogy a szakszervezetek mindinkább a társadalmi munkára építsék tevékenységüket, jobban foglalkozzanak az aktívákkal, megtanítsák a dolgozókat az államigazgatási munkára, a közügyek intézésének művészetére.

Az SZSZKT X. plénuma a következő határozatot hozza:

1. Az SZSZKT-elnöksége, a szaktanácsok, a központi, köztársasági, határterületi, területi, városi, kerületi, üzemi és helyi szakszervezeti bizottságok lényegesen bővítsék a szakszervezeti aktívát, s tevékenyen vonják be a szakszervezetek munkájába. Minden módon egyre inkább a társadalmi munkára kell építeni a szakszervezeti tevékenységet. Következetesen csökkenteni kell a fizetett apparatust, s a közvélemény bevonása alapján kell megszervezni a szakszervezeti szervek munkáját. Módszeresen össze kell foglalni a társadalmi munkára épülő szakszervezeti tevékenység megszervezésének hasznos tapasztalatait és minden módon terjeszteni kell ezeket a tapasztalatokat.

2. Ajánlatos volna, ha a szaktanácsok és a szakszervezeti bizottságok minden erejükből közvetlenül a vállalatok és az építkezések kollektíváinak körében végeznének szervező munkát, s igyekeznének nagyobb segítséget nyújtani a szakszervezeti csoportok, az állandó bizottságok, az üzemi- és műhelybizottságok munkájához, emelni kell ezek szerepét a termelési, kulturális és szociális kérdések megoldásában.

3. A plénum azt ajánlja a szaktanácsoknak, a központi, köztársasági, határterületi és területi szakszervezeti bizottságoknak, hogy szélesebb körben fejlesszék és tökéletesítsék a társadalmi tanácsokat és bizottságokat, az állományon kívüli ügyosztályokat, az állományon kívüli instruktorok és műszaki felügyelők, a megbízott orvosok és előadók intézményét. Ezek azok az új formák, amelyek keretében az aktíva részt vesz a szakszervezeti szervek munkájában. Több kiváló aktivistát kell vezető munkába helyezni a szakszervezeti szervekben, óhajuknak, gyakorlatuknak és ismereteiknek megfelelően. Nem szabad a társadalmi munkásokat túlhalmozni megbízásokkal. Fel kell hívni figyelmüket, hogy nyújtsanak segítséget az alapszervezeteknek, dolgozzanak ki konkrét javaslatokat és ajánlásokat a szakszervezeti munka különböző kérdéseiben.

A szaktanácsoknak és a szakszervezeti bizottságoknak az a feladatuk, hogy elindítsák valamennyi társadalmi szerv munkáját. Tegyék munkaképesekké a társadalmi szervezeteket, segítsék őket abban, hogy a szaktanácsok és a szakszervezeti bizottságok támaszai, tevékeny segítőtársai legyenek egész sokrétű tevékenységükben.

(Folytatjuk.)

186 millió forint hitelmegtakarítás

A VIII. pártkongresszus tiszteletére kibontakozó munkaverseny országszerte széles méreteket öltött. A *MAV Vasúttervező ÜV* dolgozói is lelkesedéssel keresték a lehetőségét, hogy megfontoltabb, gazdaságosabb építési. műszaki tervekkel köszöntsék pártunk kongresszusát.

A népgazdasági tervek túlteljesítése mellett a többi között vállalták. hogy korszerű szerkezetek, építési és üzemi technológiák tervezésével jobb, összehasonlítóbb gazdasagi számítással a kongresszusig leszállításra kerülő műszaki tervdokumentációkat ugy készítik el, hogy az állami tervben előirányzott építési, beruházási költségekből 186 millió forint beruhazási hitelmegtakarítást érünk el.

A pártkongresszus tiszteletére

A tervezők kongresszusi vállalás-teljesítését, a folyamatosan elkészülő tervek fémjelzik. Ime, néhány műszaki terv a fontosabbak közül.

A budapesti elővárosi forgalom együtt növekedett az ipar fejlődésével. Az utas- és áruforgalom mind sürgetőbben követeli a problémák megoldását. A népgazdasági tervben néhány vasútvonalon már előirányozták a kultúrált elővárosi forgalom megteremtését. A vállalat tervezői a kongresszusi verseny keretében már elkészitették beruházási programjavaslatukat, amely szerint a *Rákos—Újszász* közötti vonalon, a második vágány létesítése csak az elővárosi forgalom határáig indokolt, azon túl nem. Hasonló problémákat oldanak meg a tervezők a *hatvan—salgótarjáni* vasútvonal korszerüsítésének tervezésével. Az előbbinél 90, az utóbbinál mintegy 63 millió forintos megtakarítás érhető el.

A vállalat elektromos tervezői is nagy munkában vannak. Az utóbbi időben egyre több állomást és vasutvonalat látnak el elektromos. automatikus biztositó berendezésekkel, jelző- és váltóállító berendezésekkel. Ezeknek a tervezését is a Vasúttervező mérnökei végzik.

Az *Angyalföld* és *Vámosgyörk* állomáson felszerelt modern biztositó berendezésekhez hasonlóan a közeljövőben *Békéscsaba, Celldömölk, Kecskemét, Győr* és *Nyiregyháza* állomás kap integra-dominó automata biztositó berendezést. Ezek közül csupán *Győr* állomás biztositó berendezéseiben 6000 db. jelfogó automatikát terveztek a vállalat elektromos tervezői.

A kongresszusi verseny keretében találtak módot a tervezők arra is, hogy *Győr* és *Nyiregyháza* állomás automatikus biztositó berendezéseinek tervezésénél az automatikák működését biztositó áramellátó szekrények, illetve tápegységek tipizálásával csökkentsék a gyártási, beruházási költséget. Ezzel mintegy 1,6 millió forintot takarítanak meg.

A szocialista brigád címért

A vállalat építésztervezői a *Miskolc Tiszai pályaudvar* felvételi épületének átépítése mellett, a *Kelenföldi pályaudvarra* új, aluljáró rendszerü indulási csarnokot. Budapestre 200 ágyas. modern vasutasszállodát, *Balatonfüredre* 120 ágyas vasutas gyógyüdülőt, *Székesfehérvárra* egy nagy Diesel-mozdony-csarnokot terveztek. illetve terveznek. hogy csak néhány példát emlitsünk.

Az épülettervező szocialista brigádok 800 000 forint beruházási összeg megtakarításán kivül, társadalmi munkában vállalták a *Landler Járműjavító* közelében lévo MÁV-lakótelepen az emeletráépitési tervek elkészítését. A mintegy 70 épületre tervezett emeletráépítéssel 300 új lakást biztositanak. Ezzel a vállalással mintegy 250 000 forint értékü tervezési dijat takarítanak meg.

A MÁV Vasúttervező Vállalatnal 43 tervezőbrigád harcol a szocialista cim elnyeréséért. Ezek a brigádok, akárcsak a szakszervezeti bizottság, valóságos lendítői a kongresszusi munkaversenynek. Különösen nagy súlyt helyeznek a verseny tisztaságara. A tervező osztályok közötti munkaversenyben például csak olyan terveket vesznek figyelembe, amelyek gazdaságosak, a tervbirálatokon megfelelnek a műszaki, minőségi követelményeknek. A szakszervezeti bizottság külön figyelemmel kíséri a tervezési határidők betartását, a tervbirálatok eredményét, a kiváló ifjú mérnök- és technikus-mozgalmat, a mérnökök, a technikusok szakmai továbbfejlődését.

A Vasúttervező eddigi eredményei arra vallanak, hogy a kongresszusi verseny finisében sikerül további munkasikereket elérniük. Erre egyébként legfőbb biztositék a szocialista cimért kuzdő tervezőbrigádok munkalendülete. az a segitség. amit a versenyben dolgozók a mozgalmi szervektől és a vállalatvezetéstől kapnak.

— oj —

Vasutasok a párt kongresszusi irányelveiről

A vasút különböző szolgálati helyein. a pártcsoport-értekezleteken és a küldöttválasztó taggyűléseken, s a párton kívüliek körében is sok szó esik napjainkban *a párt kongresszusi irányelveiről.* A fontos pártokmány bevezetője mondja: *„Pártszervezeteink az irányelveket vegyék alapul mindennapi munkájuk vizsgálatához, a kongresszusra való felkészüléshez és észrevételeikkel, javaslataikkal segítsék a kongresszus jó előkészítését."* S a munkahelyeken és a gyüléseken valóban számos javaslat hangzik el. Ezeket úgy jellemezhetjük, hogy helyeslik az irányelvek tartalmat, mert a párt eddigi helyes politikájának folytatását látják benne.

Békénk záloga

Varga István, budapesti műszerész:

— Nálunk, a Jobbparti Biztositóberendezési, Fenntartási Főnökségnel, az egyik dolgozo tette fel azt a kérdést, hogy nem lesz-e háború. Mint mondotta, mi a békés egymásmellett élés hivei vagyunk és az ellenőrzött, teljes leszerelést akarjuk. De vajon, a fokozódó fegyverkezés nem vezet-e mégis háborúhoz?

— Az Egyesült Államok és a többi imperialista nagyhatalom szüntelenül fegyverkezik, s az erőfölény helyzetéből akarja fenyegeti a szocialista országokat. Veresegeik es balsikereik sem hatottak rájuk kijózanitóan. Véleményem szerint a háborút csak akkor kerülhetjük el, ha mindent megteszünk az agresszív erok fékentartásáért. Az irányelvekben ezt olvashatjuk erről: „Békét akarunk, de amig az imperialisták háborúval fenyegetnek, fokozzák a fegyverkezési versenyt, kötelességünk, hogy a varsói szerződés keretében, a Magyar Népköztarsaság is megtegyen minden szükséges intézkedést. a szocialista tábor véderejének. s egyben hazánk biztonságának erősitése, kivegye részét a közös védelmi feladatokból."

Dr. Pásztor Pál, a Miskolci Igazgatóság vezetője:

— A személy- és áruszállitás fejlesztese végett, még ebben az évben befejezzük a *Miskolc—Hatvan* közötti villamosítási munkálatokat. Jövőre már a redezőpályaudvar és *Diósgyőr* között is szeretnénk megépiteni a magasvezetéket, s a második ötéves terv hátralévő időszakában a szerencsi vonalon haladunk tovább. Vontatási telepet építünk *Berentén* és több helyen elkészitjük az integra-dominó biztosító berendezéseket. Szállítási munkánk javitása végett napjainkig öt villamos mozdonyt és öt Diesel-mozdonyt kapott a Miskolci Fűtőház, azonban a második ötéves terv végére *30 darab villamos mozdony lesz* tulajdonunkban. E számok ismeretében, nyugodt lelkiismerettel elmondhatjuk: sokat teszünk azért, hogy a párt irányelveiben meghatározott és a közlekedésre vonatkozo feladatokat, a magunk területén becsületesen elvégezzük. Még ebben az esztendőben befejezzük és átadjuk a *Tiszai pályaudvar* mellett épülő *160 személyes legénységállót* és 1963—64-ben újabb három, 16 lakásos bérház épiteset kezdjük el. A Miskolci Fűtőház dolgozoi részére *14 millió forintos költséggel modern ölтözőt*, illetve jol felszerelt üzemi konyhát létesitünk.

Magasabb műszaki színvonalon

Derdák Tivadar, a Vasúttervező épitészmérnöke:

— A kongresszusi irányelvek tanulmányozása és vitája során, különösen a gazdasági epitőmunkákkal kapcsolatos feladatok ragadtak meg. Tervezőmérnökeink, akik a vasút összes jelentősebb magasépitesi beruházásainak és felújitásainak terveit készitik, az elkövetkező években *több tervet kell adniuk.* Ez az igény azonban nem egyszerüen mennyiségi többletet jelent.

— Magasabb műszaki színvonalon kell elkészíteni a terveket, bátran alkalmazva a legújabb technika eredményeit: az új anyagokat, szerkezeteket. Alaposabb műszaki tervbirálatokkal kell elősegiteni ezt a fejlődést. Néhány szám talán mindennél jobban bizonyitja, hogy műszaki munkánk színvonalának emelése mit jelent a gyakorlatban. Vállalatunk jelenlegi kapacitásával évente körülbelül összesen 1 milliárd forint értékü vasuti beruházás és felújitás sorsát dönti el. Egy-egy átgondoltabb tervdokumentációval milliókat takaríthatunk meg a vasútnak, illetve a népgazdaságnak

Megjegyzés a színházi giccsekről

Winkoczi Károly, a Kelenföldi állomásfőnök-helyettes:

— Kétségtelen, hogy amint az irányelvek is megállapitják a kultúra, a művészet sokat fejlődött az utóbbi években. Színpadaink műsorán azonban még *szép számmal találhatunk giccseket is.* olyanokat. amelyeknek egyes testületekre demoralizáló hatásuk van. s csak arra jók. hogy *a kispolgári tömegizlést* szolgálják. A Kis Színpadon bemutatott *„Doktorkisasszony"* és a *„Vők iskolája"* a komikus hatás elérése céljából közvetve *a vasutas hivatást sérti.* Vagy talán tipikus nálunk az olyan *„bakter"*, aki sörözni megy a városba, s addig egy vadidegen emberre bizza a szolgálat ellátását? Mi a szolgálat felelősségteljes ellátására neveljük a vasutasokat és nem érthetünk egyet a vasúti szolgálat kifigurázásával.

AKIK NAPONTA 1000 TONNÁT EMELNEK

Sokféle áruval rakva indulásra készen áll a teherautó a *Nyugati-pályaudvar* rakodója előtt. Még egy-két utasitást kap a járatkezelő, azután megindul a teherautó, hogy kézbesítse a vasúton érkezett küldemenyeket a város különböző pontjaira. Egy masik kocsibol faárut: ablakkereteket és ajtókat raknak ki. Vasúton továbbitják őket vidékre. Szinte negyedóránként érkeznek es indulnak, végezve megszokott, pontos munkájukat, a *MÁV Szállitmányozási Főnökség* gépkocsijai.

Nincs üresjárat

Albert Pál főintéző a Nyugati-palyaudvar szallitmányozasi szolgálatának vezetője igy beszélt erről a hasznos munkáról:

— Az ipari termelés növekedese rendkivül nagy feladatokat ró ránk. Gondosan meg kell szerveznünk a szállitást, hogy a vasútról a cimzettekhez és a feladoktól ide a palyaudvarra kesedelem nelkül jutassuk el a küldemenyeket.

A szallitmányozás jól állja a versenyt a forgalom növekedésével. A Nyugati-palyaudvar darabáruforgalmának mintegy 80 százalékát ők mozgatják. Csak a fennmaradó 20 százalékot szállitják a különböző vállalatok gépkocsijai. Mondják is a szallitmányozási szolgálatnál, hogy ez nem gazdaságos. Az ilven vállalati autók gyakran kihasználatlanul mozognak. A szállitmányozás helyes irányitással el tudja szállitani azt az árumennyiséget egy kocsival, amit a vállalatok csak több autóval visznek el. Náluk nincs üresjárat.

Három brigádban összesen 174 ember dolgozik 70 gépkocsival. Ha „szólóban" szállít az autó. akkor két ember. ha pótkocsival, akkor három ember kiséri. Kemény munkát végeznek a szállitómunkások. S hogy milyen eredménnyel dolgoznak. azt jól szemlélteti a bejárat mellett levo nagy fekete tábla, ahová naponta kiirják a kongresszusi versenyben elért legjobb eredményeket. A *Kossuth-*, a *Petőfi-* és a *Poscher*-brigádok neve es teljesitménye mellett olvashatjuk a mozditott árumennyiség után járó különdijazást is.

Érdekes számok: szeptember 14-én a Poscher-brigád 3131 q után 483 forint, a Kossuth-brigád 3683 q után 482 forint és a Petőfi-brigad 2986 q után 456 forint prémiumot kapott.

— Naponta átlag 800—1000 tonna árut mozgatnak meg a brigádjaink. Hatalmas munka ez — állapitotta meg Albert Pál.

A társadalmi munkától sem húzódoznak

— Itt bizony nincs megállás — mondta *Steiner Kornélné. — Naponta 120—150 fuvarlevelet állitok ki. Gyorsan is és figyelmesen is kell dolgozni, nehogy téves adat kerüljön a fuvarokmányba.*

A szomszédos irodában az irányitok dolgoznak. Bonyolult munka ez, hiszen úgy kell megszervezniök a teherautók mozgását, hogy teherbíró képességüket a lehető legjobban kihasználják. *Dr. Garbaisz Tibor* tanácsos és *Nahoczki Gyula* főintezo sok gyakorlattal, hozzáértéssel végzi ezt a munkát. A megrendelési lapok alapján a főváros kerületei szerint osztják el a fuvarokat.

Gyakorlott szállítómunkás *Kovács II. István*, a Petőfi-brigád vezetője. Ő a szakszervezeti bizottság titkára is. Amikor beszélgettünk vele, munkatársait dicsérte:

— Szorgalmas emberek dolgoznak nálunk. Mindenki arra törekszik, hogy a kongresszusi verseny folyamán növekedjen a szállitási teljesitmeny. Pedig legtöbbünk már nem fiatal, hiszen az atlagos életkor 40 év körül mozog. S ez a munka nem könnyü. Egy-egy szállitómunkás 7 q sulyt mozgat meg átlagosan óránként. Van mit cipelni nálunk ...

A nehéz munka mellett azért a társadalmi munkától sem húzodoznak itt az emberek. Büszkén mutatta az szbtitkar a társadalmi munkával letesitett étkező- és klubhelyiséget, ahol munka után gyakran szorakoznak fiatalok, idősebbek egyaránt. Elismerés illeti ezért *Kálmán Györgyöt, Ivánovits Mártont, Klincsák Istvánt, Kovács Lajost* és a többieket, akik nem sajnálták a fáradságot és megmutatták, hogy nemcsak a szállításhoz, hanem ha kell a szobafestéshez és a villanyszereléshez is értenek.

— ger —

Közlekedési újítási mozgókiállítás

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium műszaki fejlesztési és közlekedéspolitikai főosztálya az újitómozgalom eredményeinek bemutatására a VIII. partkongresszus tiszteletére októberben vándorkiállitást rendez. A kiállitason bemutatják az 1961-ben benyujtott és megvalósitott legjobb közlekedési újitásokat.

A vasúti kocsikban elhelyezett kiállitást az ország 35 városában és vasúti csomópontjan mutatják be.



z állomás egyik váltókezelője érdeklődéssel figyeli Sáfri Lajos és Nagy András műszerészek munkáját, akik az egyik váltó-hajtóművet köti be az elektromos hálózatba.



A kezelőasztalon gombnyomásra állítják be és a kigyulladó jelzőlámpákkal ellenőrzik a vonatok mozgását. A műszerészek az utolsó simításokat végzik a kezelőasztalon.



A különteremben felállított jelfogó állványokra egyszerüen feldugaszolják az előregyártott elektromos vezérlő egységeket. (MTI Foto — Lajos György képriportja)

ÚJ REGÉNY SZÜLETIK...

Leginkább óriási érhálózathoz hasonlíthatnám a vasút hatalmas-gépezetét, amely behálózza az ország testét és szünet nélkül szállítja az életet adó erőt, amely nélkül megbénulna a test, megállna az élet. S a vasút hatalmas gépezetének minden csavarja, fogaskereke fontos. Ha ez a gépezet jól működik, az természetes és ki veszi észre, hogy milyen sok ember dolgozik a gyors és pontos áru- és személyszállításért.

De álljunk meg egy pillanatra az utazás lendületében, vagy tekintsünk ki a vonat ablakából, s máris meglátjuk azokat, akik a vasút érhálózatán tartják a kezüket, hogy zavartalan, egyenletes lüktetése meg ne szünjön. Látogassuk meg azokat, akikről *Veres Péter* „Pályamunkások" című regényében korhű, elszomorító képet festett. A MÁV Budapest Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökségének 600 pályamunkása van. Jó részük ismeri még azokat az időket is, amelyekről Veres Péter regénye szól. *De ismeri a felszabadulás óta megtett utat is, ez már új téma egy új regényhez.* A vasút felszabadulás előtti száz esztendeje töredékét sem változtatta a pályamunkások életében annak, amennyi fejlődést hozott az elmúlt 17 év.

Nézzük csak a főnökség munkásszállásait. Mehetünk a *Keleti pályaudvarra, Kőbányára, vagy Aszódra*, hasonlítanak-e a régi idők szegényes munkáslaktanyáira. — Mindenütt tisztaság és rend. A legtöbb helyen központi fűtés, hideg-melegvíz szolgáltatás van, a társalgókban rádió és televízió. A szekrények polcain megtaláljuk az üzemi könyvtár könyveit, de a legtöbb szekrényben tankönyvek is vannak. A mai pályamunkások a dolgozók általános iskolájába járnak és különféle szaktanfolyamokon, politikai iskolákon bővítik ismereteiket. A felszabadulás előtt még százalékokban lehetett beszélni analfabéta pályamunkásokról, ma már ezrelékben sem. Ha mégis akad köztük egy írástudatlan, a többiek úgy néznek rá, mintha idegen bolygóról jött volna.

Pályamunkásaink étkezése sem olyan már, mint az említett regényben és a valóságban is volt a felszabadulás előtt. Nem a szikkadt kenyeret és a vöröshagymát rágják délidőben, hanem a legtöbb helyen az üzemi konyha terített asztalainál fogyasztják el ízletes ebédjüket.

Munkakörülményeik is megváltoztak. A pályamunkások serege nem rongyos csapat többé. A vasút rendszeresen ellátja őket téli és nyári munkaruhával. Változnak a munkaeszközök is. *A gépek mind jobban kiszorítják a nehéz kéziszerszámokat és mind kevesebb helyen halljuk már a csákányok ütemes csattogását.* A Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökségénél például már két olyan gépesített egység dolgozik, amely el van látva teherbírású gépkocsival, motoros fúró- és fűrészgépekkel, valamint aggregátorral működtetett vibrátorokkal. Ezek a vibrátorok a csákányt váltották fel a pályamunkások kezében. S ahogy a munka eszközei és módszerei változnak, úgy változik, fejlődik a pályamunkás is. A mai pályamunkás már ismeri a modern technikát, a gépeket, s amelyik még nem ismeri, az tanul, hogy bánni tudjon a benzinmotorral és a villanygéppel.

Ma még nem minden pályamunkás dolgozik géppel, de fokozatosan eljutunk oda, hogy a nehéz fizikai munkát a gépek kezelésének műszaki tevékenysége váltja fel. Az eredmény máris biztató, hiszen a főnökség pályamunkásainak 25%-a gépekkel dolgozik.

A megindult lendületes fejlődést mutatja az is, hogy a főnökségnél 25 brigád alakult és versenyez a szocialista címért. *Eddig 20 brigád nyerte el a címet és kapott oklevelet is.* Céljaik között első helyen áll a munkafegyelem megszilárdítása, a szakképzettség, valamint az iskolai végzettség állandó emelése. A pályamesterek szívügyüknek tartják a szocialista brigádok segítését, s ma a kölcsönös bizalom és segítőkészség jellemzi a pályamunkások és vezetőik viszonyát. A végzett munka minőségére jellemző, hogy a *főnökség területén pályahiba miatt évek óta nem volt baleset.* Az a cél, hogy ne is legyen a jövőben sem.

Pályamunkásaink körében is elevenen él a tudat: érdemes ma jól dolgozni. Megbecsülik a szorgalmas munkát. Ez év első félévében *20 pályamunkás kapott kiváló dolgozó kitüntetést és 7 fiatal nyerte el a „Szakma ifjú mestere" címet.* A helyi párt- és szakszervezeti szervek olyan légkört teremtettek a főnökségnél, amely alkalmas volt arra, hogy kibontakozzék a dolgozók közvetlen részvétele a munka irányításában. *A pályamunkások gyűlésein nyíltan bírálnak a dolgozók, megmondják ha hibát, javítani valót látnak valahol.* Számítanak a párt és a szakszervezet segítségére és nincs egyetlen olyan pályamesteri szakasz, amelyik ne tett volna felajánlást a párt közelgő VIII. kongresszusa tiszteletére. Vállalásaikat szorgalmasan teljesítik.

A mai pályamunkások, a szocialista brigádok tagjai nemcsak dolgoznak, hanem azon is gondolkoznak, hogyan lehetne könnyebb, gyorsabb a munka. *Jellemző erre, hogy az újítások száma a tavalyihoz viszonyítva már eddig 50%-kal nőtt.*

Nagy vonalakban ez jellemzi a mai pályamunkások életét. Valóban csak nagy vonalakban, mert ez az élet annyira sokrétű és olyan érdekes, hogy valóban regényt, új, mai regényt kellene róla írni.

Szabó Károly

Kollektív munkával

Veszprémvarsány állomás szakszervezeti bizottsága amelynek tagsága Franciavágástól *Kisbérig, Porva-Csesznektől Győrasszonyfáig* terjedő körzetben dolgozó vasutasokból tevődik össze, megválasztása óta kollektív munkával látja el szervező feladatait. Foglalkozik a dolgozók problémáival, segíti a gondok megoldását.

A tagság a törődés láttán aktívabb, mint azelőtt volt. Abból is látszik ez, hogy a pártkongresszus tiszteletére tett vállalásokat jól teljesítik. A legutóbbi értékelés szerint *Franciavágás* állomáson 103, *Pápateszér* állomáson 108%-os kocsikihasználást értek el. *Veszprémvarsány* állomáson a kocsitartózkodás még nem volt megfelelő. Ezt mutatja a 83.9%, de a kocsikihasználás már itt is jó volt.

Az állomások dolgozóinak többsége szocialista brigádokba szerveződve teljesíti szolgálatát. A legtöbb helyen nem azt nézik, hogy kinek mi a reszortja, hanem azt, hogy hol van több munka, hol kell segíteni. Különös gonddal ügyelnek szolgálati helyeik tisztaságára és arra, hogy egy vasutas se fogyasszon szolgálat előtt, vagy a szolgálatban szeszesitalt.

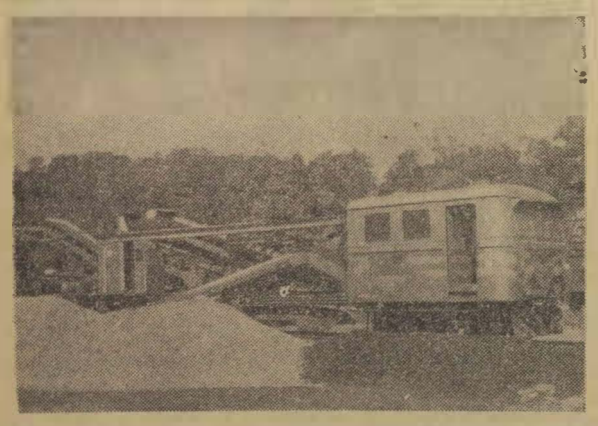
Hoffman József
Veszprémvarsány

Újra a sarkadiak tüzelőjéről

Szóvá tettük már, hogy Sarkad állomás főnöke nem veszi figyelembe az ott lakó és dolgozó vasutasok kérését és nem rendelt tüzelőt. Közeleg már a tél. *Honnan fogják beszerezni háztartási tüzelőjüket a sarkadi vasutasok?*

A jelenlegi intézkedések szerint az állomásoknak saját hatáskörükben kell megszervezniük a vasutasok tüzelőellátását. Ezt Sarkad állomáson is végre kell hajtani. A vasutasok már a TÜZÉP-nél is próbálkoztak tüzelővásárlással, de a TÜZÉP csak akkor ad, ha előbb kielégítette az utalványosokat.

Boldizsár Gyula



Tervszerűen halad a Balaton északi partján a vasútvonal korszerűsítése. A vasútépítők jelenleg Balatonfűzfő térségében dolgoznak. A képen az új magyar ágyazatrostáló gép látható munka közben.

Munkavédelmi őrjárat

A nyár tanulsága: több figyelmet az idényjellegű „balesetekre"

Akkor találkoztunk *Orgován Lászlóval*, mikor éppen munkásvédelmi ellenőrzést tartott a *Debreceni Járműjavítóban*. Mint a vasutasszakszervezet *Hajdú-Bihar* megyei területi munkásvédelmi felügyelője, a helyszínen ellenőrizte az üzemi balesetekről felvett jegyzőkönyveket. Megvizsgálta, hogy bejelentésük, nyilvántartásuk megfelel-e a szakszervezet és a *Központi Statisztikai Hivatal* elnökével egyetértésében kiadott vasúti főosztályi rendeletnek. Utánanézett, hogy nem írott malaszt-e a dolgozók érdekeit védő új szabályozás, hogy helyesek-e a balesetekkel kapcsolatos intézkedések. Végül mérlegelte a fegyelmi vizsgálatokkal összefüggő felelősségrevonás mérvét.

Az új rendelet jelentősége

Orgován elvtárs jól ismeri a szolgálati helyek és üzemek ilyen irányú munkáját, nagy tapasztalattal rendelkező szakember. Amikor arról érdeklődtünk nála, hogy a májusban megjelent szabályozás óta javult-e a munkásvédelmi feladatok ellátása, kertelés nélkül kijelentette:

— Előbbre léptünk, de még sok a tennivaló.

És magyarázólag elmondotta: — A munkásvédelem szempontjából annyira jelentős rendelet nagy segítséget nyújt, mert szinte kézzel fogható módon meghatározza az üzemi balesetek fogalmát és jellegét. Ezzel véget vetettek a vitáknak, amelyek főként abból eredtek, hogy a bekövetkezett balesetek üzemi baleseteknek minősülnek-e, vagy sem. Érthető, hogy a sérültek, illetve hozzátartozóik, vagy akár a munkaadó MÁV szempontjából nem volt közömbös az elbírálás. Hiszen nem kevesebbről volt szó, mint a táppénz, a kártalanítás, az özvegyi nyugdíj, az árvaellátás stb. jogosultságának eldöntéséről. Fokozódott a szolgálati vezetők, az szb-k szerepe az utasítások, biztonsági óvórendszabályok betartására vonatkozó nevelőmunkában és ellenőrzésben is. A dolgozók nagy megelégedéssel fogadták azt a változtatást, hogy a baleseti sérültek is kifejthetik véleményüket: egyetértenek-e a megállapításokkal, a baleset okának és a balesetért felelős személy megnevezésével. Ha más véleményen vannak, ezt is jegyzőkönyvbe vétethetik.

Sokat javult a munkásvédelmi feladatok ellátása a rendelet megjelenése óta — folytatta Orgován elvtárs —, de ez nem jelenti azt, hogy hiányosságokkal nem találkozunk. Debrecenben például, az állomáson, az *Építési Főnökség* V. és VI. sz. építésvezetőségénél, az *Északi* és *Déli pályafenntartási Főnökség* egyes szakaszain még a közelmúltban is előfordult, hogy az szb munkásvédelmi felügyelőjét nem vonták be az üzemi baleset vizsgálatába. A *püspökladányi fűtőháznál* a biztonsági megbízott egyedül vette fel a baleseti jegyzőkönyvet, *Záhony* állomáson B. J. balesetét pedig csak egy hónappal később jegyzőkönyvezték. Több helyen nem fektettek fel baleset-bejegyzési könyvet.

Még sok a visszaélés

— *Csökkent-e a visszaélések száma?*

— Jelentős mértékben, annak ellenére, hogy a nyári hónapokban sok kisebb üzemi baleset történt: kézujj-sérülések, körömlevételek, lábfejzúzódások. Az ellenőrző orvosok sokszor 5—10 hétig tartották táppénzes állományban a sérülteket. Amikor utánanéztünk a dolgoknak, láttuk, hogy többen visszaéltek az orvosok jóhiszeműségével, félrevezetve őket, betegállományban aratták, gabonabetakarítást stb. vállaltak a földeken. A nyár tanulságaként ezentúl több figyelmet szentelünk az „idényjellegű balesetekre". A magukról megfeledkezetteket felelősségre vontuk s erre az időre táppénzt nem folyósíttattunk.

Ezután feltettük a kérdést: — *Mit tesznek a hiányosságok megismétlődése ellen?*

— Elsőként: Intézkedtünk, hogy az üzemi balesetekről felvett jegyzőkönyvek egy példányát azonnal megkapjuk. A baleseteken rajta tartjuk a kezünket. Így elemezni tudjuk a történteket, mérlegelni és ellenőrizni az intézkedéseket, s főleg segíteni ott, ahol erre szükség van.

Ezeken túlmenően — mondotta végezetül Orgován László —, legfőbb gondunk társadalmi üggyé tenni a munkásvédelmet, a balesetek megelőzésére irányuló tevékenységet. Ezt — többek között —, a munkásvédelmi őrségek hálózatának továbbépítésével, rendszeres és eleven működtetésével akarjuk elérni. Azzal, hogy balesetmentes szolgálattételre, munkavégzésre neveljük a dolgozókat.

Hallottuk, de tanúi is lehettünk annak a szorgalmas és eredményes munkának, amelyet szakszervezetünk Hajdú-Bihar megyei bizottsága folytat a vasutasdolgozók körében a balesetek csökkentéséért. Útunknak legfőbb tanulsága az volt, hogy érdemes szünet nélkül fáradozni a cél eléréséért, hiszen — mint tapasztaltuk —, a SZOT X. teljes ülésének határozatait, szellemét egyre több vasutasdolgozó érti meg, teszi magáévá, s becsületesen iparkodik azon, hogy maga és dolgozótársai életét, testi épségét egészségét megóvja a balesetektől.

Sz. I.

Előzzük meg a hűléses megbetegedéseket!

Beköszöntött a nyárutó. A napsütéses, egyenletesen meleg, száraz napokat változékony, nagyobb hőmérsékletingadozásokat mutató, őszies időjárás váltotta fel. Ez az idő különösen kedvez bizonyos betegségcsoportok megjelenésének.

Milyen betegségcsoportokról van szó?

Egyrészt a hüléses betegségekről, másrészt a vasutasok által is igen jól ismert reumás megbetegedésekről. Nézzük meg kissé közelebbről, hogy mi tartozik a fentemlített két betegségcsoport körébe?

A betegség nemei

A hüléses megbetegedések között megtaláljuk a náthát, torokgyulladást, arcüreggyulladást, influenzát, tüdőgyulladást, tehát fertőző kórokozók által okozott, nagyrészt gyulladásos megbetegedéseket. Ide tartozik még a hólyaghurut, valamint az igen erős fejfájással jelentkező arcidegzsába is.

A reumás betegségeket a vasutas dolgozók nagy része sajnos *„saját tapasztalatból"* ismeri. Ide az ízületi gyulladások, valamint izomcsúzok és főleg a derék- és tarkótájon jelentkező idegzsábák tartoznak. Gyakran igen tarka képet mutatnak változó erősségű és helyű fájdalmakkal. Járhatnak lázzal és anélkül.

Mindezeket a betegségeket az orvosok jól ismerik és *szinte valamennyi gyógyítható is.* Köztudomású, hogy léteznek olyan betegségek, melyeket az ember életében csak egyszer kaphat meg, mert az egyszeri átvészelés tartós védettséget biztosít számára. Más betegségek kiállása éppen ellenkezőleg fokozott érzékenységet eredményez a jövőt illetően. Ezek a betegségek gyakran megismétlődhetnek az élet folyamán és nehezítik az ember életét, munkáját egyaránt. Sajnos, a hüléses és a reumás megbetegedések éppen ebbe az utóbb említett csoportba tartoznak.

A vasutas dolgozók majdnem kivétel nélkül olyan munkakört látnak el, melyeknél a *hidegártalmak* fokozott mértékben veszélyeztetik őket. Vonatkozik ez elsősorban a forgalmi szolgálatot teljesítőkre és a pályán dolgozókra. Közöttük találjuk a *reumás* betegek nagy százalékát. Ezzel szemben a nagyobb kollektívákban dolgozók (üzemi dolgozók, hivatali szolgálatot ellátók) a hüléses, fertőző betegségek szempontjából állnak kedvezőtlenebbül, mert könnyen fertőzhetik tüsszentéssel, köhögéssel dolgozótársaikat.

Legfontosabb a megelőzés

Mindebből kitűnik, hogy milyen nagy jelentősége van a betegségeknél a megelőzésnek. Vonatkozik ez a helyes öltözködésre, lehetőség szerint a huzat kerülésére *(a munkahelyeken igencsak hozzászoktak egész nyáron át a szellőző ablakok nyitvatartásához!)*, valamint egyéb higiénikus rendszabályok betartására: köhögésnél, tüsszentésnél zsebkendő használatára, influenzajárványos időben lehetőség szerint nyilvános szórakozóhelyek, mozi, étterem kerülésére.

Nagyon fontos az is, hogy láz esetén már első napon forduljunk orvoshoz és ne várjunk 1—2 napot sem gyógyszer nélkül azzal, hogy *„majd csak elmúlik magától."* Felelőtlenség ez magunk, de családunk és munkatársainkkal szemben is. Addig, amíg elég nagy a napi hőmérsékletingadozás, feltétlenül szükséges olyan ruhanemű felvétele, amit napközben le tudunk vetni. Hasonlóképpen ügyelni kell arra is, hogy felhevült állapotban *(megizzadtan, vagy forró fürdő után)* ne menjünk ki a szabadba, hidegbe vagy szélbe, hanem várjunk előbb langyos helyiségben 10—15 percet. Ne sajnáljuk ilyenre az időt! Megéri! Aki pedig tudja magáról, hogy a dereka vagy a háta érzékeny a hidegre, szintén ennek megfelelően öltözködjék.

Végül csak annyit, hogy a dolgozón is múlik, hogy mikor és milyen panaszokkal jelent beteget az ellenőrző orvosánál: mert „furcsa véletlen" az, hogy szüret idején menynyire megnő az ilyen irányú kérelmek száma! Jogtalan kérésekkel pedig csak az orvos munkáját nehezítjük és dolgozótársainknak ártunk!

Dr. Erdődi Zoltán

A HIVATALOS LAPBÓL

A hivatalos lapból a szakszervezeti bizottságok és dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

38. számból: 124 892/1962. I 8. E. Burgonya és alma fuvarozásának szabályozása.

39. számból: 129 323 1961. I/8. E. Az irányvonatok képzésével, rakodásával és premizálásával kapcsolatos feladatok újabb szabályozása 1962—1963. évre

Milliós értékeket mentettek meg

Szeptember 15-én hajnali 3.22 órakor érkezett Kiskunhalas állomásra a 958-as számú gyorstehervonat. Bejárat közben *Kőrösi János* lámpakezelő, aki a 920-as számú személyvonatot várta, észrevette, hogy a vonat negyedik kocsija erősen füstöl. Azonnal szólt *Gaál Jenő* forgalmi szolgálattevőnek. Riasztották az állomás vasútőrségét és a raktári dolgozókat és értesítették az állami tűzoltóságot is.

Az állomásra érkezett vonatot gyorsan szétkapcsolták és a füstölgő kocsit a vízdaru közelébe állították. A vasútőrség szolgálatos tagja az itató vezetékről sugarat szerelt a tűzoltáshoz. Raktári dolgozókból, vonatkísérőkből és a kistartalék dolgozóiból vödörláncot alakítva, megkezdték az LM sorozatú 123 240-es számú kocsi rakományának mentését. *A kocsiban három kontiner, öt láda, két ruháskosár és meg ömlesztve is textilanyagok voltak.* Szövetek végszámra paplanok, szőnyegek. Az áru értéke hozzávetőlegesen 2,5—3 millió forint volt.

A gyors és szakszerű tűzoltással az áru 70—75%-át megmentették Kiskunhalas állomás önkéntes tűzoltói. Az oltás során arra is kiterjedt a figyelmük, hogy felesleges locsolással vízkárt ne okozzanak az áruban. A mentésnél kitűntek: *Horváth Gyula, Nagy Lajos, Dóra András vasútőrök, Pénzes Róbert vonatkísérő*, akik a kocsiból adogatták ki az égő anyagokat, nem törődve azzal, hogy testi épségüket is veszélyeztetik.

Szolgáljon tanulságul ez az eset: fedett kocsiban levő tűzveszélyes rakományt sem szabad a mozdony közelébe sorozni.

Tóth Tibor
Kiskunhalas

„Most rendben mennek a dolgok"

Két küldött portréja

A kongresszusi előkészület új szakaszba lépett: *megkezdődtek a pártértekezletek.* Az *MSZMP Központi Bizottsága* irányelveinek megvitatása azt eredményezi, hogy nálunk — és ezen belül a vasutasdolgozók nagy többsége is — jelentős politikai iskolán megy keresztül, hogy mire elérkezik a kongresszus, minél többen világosan értsék a párt politikáját, és segítsék a megjelölt feladatok elvégzését.

Az alapszervezetek a taggyűlésen megválasztottak küldötteiket a pártbizottsági értekezletre. A *Keleti pályaudvar* kilenc alapszervezetének tagsága mintegy 120 szavazati és 20 tanácskozási jogú küldöttet választott a csomóponti pártbizottság október 3-án tartandó értekezletére. Ezenkívül a PB meghívott még 15 dolgozót, akik között pártonkívüliek is vannak, *mozdonyvezetők, forgalmisták, vonatkísérők, kocsirendezők, műszakiak, pályafenntartásiak.* Egyet hadd mutassunk be közülük.

A párt nem igér lehetetlent

Papp Jánosné, a Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség portása éppen szolgálatban van.

— *Miért éppen őt választottuk?* — ismétli a kérdést *Major Frigyesné*, utazó takarítónő. — *Mert Pappné olyan asszony, aki mindig szívén viseli munkatársai problémáját. Igazságosságáért, bátor szókimondásáért becsüljük őt. Olyan kommunista asszony, akit gyakran felkeresnek panaszukkal a dolgozók. Ha igazuk van, akkor Pappné nem nyugszik, amíg orvoslást nem talál. Ha viszont a panasz alaptalan, akkor megmagyarázza ezt is.*

— *Én csak azt mondhatom* — halljuk Papp nénitől —, *hogy örülök a bizalomnak, a megtiszteltetésnek.* Ennek jelét láttam abban is, hogy két évvel ezelőtt a szakszervezet központi vezetőségének tagja lettem. 1959-ben pedig kormánykitüntetést, a *Szocialista Munkáért érdemérmet* kaptam. *Mindennek értékét növeli az az érzés, hogy munkatársaim szeretnek.* S azt hiszem, hogy ez természetes, mert *én is szeretem az embereket.* Ha olyan jegyvizsgálókkal találkozom, akikkel mint takarítónő sokáig együtt utaztam a nemzetközi gyorsvonatokon, mosolyogva emlegetnek egy-egy epizódot.

— *A kongresszusi irányelvekből az is megragadta a figyelmemet* — meséli tovább Papp néni —, *hogy emelni kell a családi pótlékot és az alacsony nyugdíjakat.* Ezzel kapcsolatban nálunk eléggé elterjedt az a téves nézet, hogy csökkentik a nyugdíjkorhatárt. Még olyan is akadt, aki azt mondta, hogy a párt ígérte ezt.

Kultúrterem társadalmi munkában

Maráczi István szállítómunkás, a Nyugati pályaudvar Szállítmányozási Főnökség pártalapszervezetének küldötte időközben a Nyugati csomópont pártbizottsága is küldöttnek jelölte a VI. kerületi Pártbizottság értekezletére — 32 éves. Vajon ez a fiatalember mivel érdemelte ki a megtiszteltetést?

— *Tudom* — mondja Maráczi István —, *hogy a megtiszteltetés nemcsak engem illet, hanem a négy, szocialista címért küzdő brigád tagjait is.* Én a Béke-brigádban dolgozom. A másik három: az *Ady-*, a *Haladás-* és a *Rákóczi*-brigád. Tagjai főként pártonkívüliek. Brigádvezetőm, *Kálmán György* is az. *Kiváló emberek valamennyien.* Egész nap zsákolnak, cipekednek, hordjuk az árut gépkocsival szerte a fővárosba, s ezek az emberek munkaidő után szívesen végeznek társadalmi munkát. Így építettünk például kultúrtermet. Az ő véleményüket fogom elmondani, azt, hogy helyeseljük a párt politikáját.

— *Apám már 1919-ben kommunista volt és gyermekeit is annak nevelte.* A felszabadulás után földet kapott, majd hamarosan tsz-tag lett. A személyi kultusz éveiben azonban egy szövetkezeti gyűlésen szót emelt a vezetőség hibája ellen. *Rendbontónak bélyegezték, s az akkori vezetők keze messzire ért.*

— *Most rendben mennek a dolgok, mert a párt lemosta a szennyet, melyet rászabadított a szektásság, a dogmatizmus és a személyi kultusz.* Apámat is rehabilitálták, bár ő már nem él. Én tanulok, most végzem az általános iskola nyolcadik osztályát. Azt az egyet bánom, hogy 1956 után nem léptem be azonnal a párt soraiba, hanem vártam. De most már küzdök is érte, hogy a hibák ne ismétlődhessenek. És ezt várja el a párt mindnyájunktól!

Kovács József

Köszöntjük aranydiplomás orvosunkat

Ötven évvel ezelőtt, 1912 júniusában vette át orvosi diplomáját a kolozsvári egyetemen dr. Dombóy Zoltán. Azóta fél évszázad telt el, s ő, az egyszerű parasztfiúból lett diplomás ember, hűséggel megtartotta orvosi esküjét. Nem volt könnyű élete. Vidéki körorvosként kezdte. Látta a falvak népének akkori szörnyű elmaradottságát. Közegészségügyi és járványügyi szakképzettséget szerzett, hogy eredményesebben vehesse fel a harcot a tüdőbaj és a többi nyomorúságos betegség ellen.

Ősz hajú Dombóy bácsink túl van már a hetvenen, de mint szakszervezetünk társadalombiztosítási osztályának ellenőrző főorvosa, ma is fiatalos lendülettel dolgozik. Több mint tíz éve nyugdíjaztak. Pihenhetne naphosszat, sétálgathatna a Margitszigeten, de nem ezt teszi. Tudja, s a szeretetből, amellyel munkatársai körülveszik, érzi, hogy szükség van rá. Szükségünk van tudására, gazdag tapasztalataira és őszinte emberségére, amellyel mindannyiunknak példát mutat.

Örömében kedves családjával és közvetlen munkatársaival, barátaival együtt mi is osztoztunk vele, amikor szeptember 17-én Szegedre utazott. Fényes ünnepségen vette át az egyetem rektora kezéből az aranydiplomát. Másnap reggel munkahelyén virággal és ajándékkal kedveskedtek neki munkatársai. Egyszerűsége, nyílt embersége ezúttal is megmutatkozott, ahogy elháritotta az ünneplést. „Munkámat nem a dicsőretért végeztem, hiszen az embereket csak szeretni tudom. Ugy érzem magam közöttetek, mint otthon, a családi kör melegében. Ez számomra a legdrágább jubileumi ajándék..."

Kívánjuk, éljen és dolgozzon körünkben Zoltán bácsi még nagyon sokáig, hogy még a vasdiplomához is mi gratulálhassunk.

L—cz

Első tanévnyitás a szegedi Felsőfokú Vasútforgalmi Technikumban

Szeptember 22-én, szombaton délben Szegeden a Vasútforgalmi Technikum nagytermében ünnepségre gyűltek össze az iskola tanárai és diákjai. Az első széksorokat az új Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum elsőéves hallgatói töltötték meg. Az ünnepi gyűlés elnökségében helyet foglalt *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Lindner József* MÁV vezérigazgató-helyettes, *Máté Sándor*, a 2. szakosztály vezetője, *Borsodi János*, a szegedi igazgatóság vezetője, *Varga Ferenc*, a Csongrád megyei KISZ-bizottság tagja és az új iskola több vezetője.

A Himnuszt az iskola énekkara adta elő, majd szavalat következett, s ezután *Kálmán Mihály*, a Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum igazgatója mondott üdvözlő beszédet. Méltatta az új oktatási intézmény létrehozásának jelentőségét és szerepét a vasutas szakkáderek képzésében, majd átadta a szót Lindner József vezérigazgató-helyettesnek.

Lindner elvtárs bevezetőjében arról beszélt, hogy a párt által két éve meghirdetett oktatási reform végrehajtására került sor az új Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum megszervezésével. Népgazdaságunk örvendetes fejlődése mind nagyobb feladatok megoldását követeli meg a vasúttól. *Gyorsabban, pontosabban és olcsóbban kell ellátnunk szállítási feladatainkat. Ehhez a munkához magasszinvonalú tudással rendelkező vasúti szakemberekre van szükség.* A tisztképző mellett ezt a célt szolgálja ezentúl a Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum is.

Az új iskola nem egyszerűen technikusokat képez, hanem olyan felkészültséget ad, amely megfelel a gyakorlati mérnökök színvonalának. *A vezérigazgató-helyettes igenységre hívta fel az új iskola tanárait és szorgalmas tanulásra a fiatalokat*, akik most kezdik az első évfolyamot.

Az ünnepség után beszélgettünk Kálmán Mihály igazgatóval, a felsőfokú technikum indulásáról.

— *Első évfolyamunk nappali tagozatán 42 érettségizett fiatal kezdi meg a tanulást. A tanulmányi idő három év. Négy tanszék keretében kezdődik az oktatás. A marxista és nyelvi tanszéket Kun Dezső, a műszaki tanszéket Otrok László, a vasútüzemi tanszéket dr. Mészáros Pál Kossuth-díjas, a természettudományi tanszéket pedig én vezetem* — mondotta Kálmán Mihály.

Magasfokú elméleti és gyakorlati oktatást ír elő az új felsőoktatási intézmény tanterve. Hetenként 36 óra foglalkozásuk lesz a hallgatóknak, akik már szinte valamennyien rendelkeznek némi vasutas-tapasztalattal. Gyakorlati oktatásukra a szegedi állomásokon és a fűtőházban kerül majd sor.

Fontos célja az intézménynek, hogy *a diákokat az önálló kutatómunkába is bevezesse.* Ezért akarják megszervezni az iskolában a Közlekedési Tudományos Egyesület üzemi kutatócsoportját.

Február 15-én kezdi majd első évfolyamát a Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum levelező tagozata. A 80 helyre eddig 600 jelentkezés érkezett. Igazgatóságok előadói, állomásfőnökök és forgalmi szolgálattevők közül választják ki a hallgatókat. Oktatásuk fő célja az lesz, hogy a helyes vezetés, szervezés érdekében alaposan megismerjék a vasút üzemgazdaságtanát.

Műszaki könyvnapok

Az idei műszaki könyvnapok keretében a Műszaki Könyvkiadó együttműködve a Művelődésügyi Minisztérium kiadói főigazgatóságával és az Állami Könyvterjesztő Vállalattal, 1962. október hó 22 és november 3-a között a vasúti főosztály felügyelete alá tartozó nagyobb vállalatoknál is megszervezi a könyvnapokat.

A műszaki könyvnapok megrendezése nagy mértékben elősegíti a könyvtári propagandamunka sikerét és hozzájárul a műszaki ismeretterjesztés hatékonyságának növeléséhez.

A műszaki könyvnapok megszervezése során az Állami Könyvterjesztő vállalat könyvkiállításokat is szervez, melyeken bemutatja a legújabban megjelent műszaki irodalmat.

A vasúti főosztályon kívül a budapesti igazgatóságon, az Északi Járműjavító ÜV, a Landler Jenő Jj. ÜV., a dunakeszi és szolnoki járműjavító ÜV-nél is sor kerül könyvankétokra. Az ankétok minden bizonnyal hozzájárulnak a helyi szakkönyvtári munka eredményességének fokozásához.

Otthon vizsgázunk

A balatonkenesei vasutasüdülő három hétre iskolává alakult át. Ezúttal nem a gyerekek birodalma lett, hanem a felnőttekké. Az „öreg diákok" megyebizottsági tagok és sz-titkárok három héten át tanulták a szakszervezeti munka elvi és gyakorlati tudnivalóit. Az előadásokat konzultációk követték, melyeken a hallgatók az életből kiragadott kérdések sokaságát mondották el.

Különös érdeklődés kísérte a békéről, a vallásról, a közlekedéspolitikáról, a társadalombiztosításról, a munkásvédelemről, az ifjúságról, a nők egyenjogúságáról és a kulturális feladatokról szóló előadásokat.

Az anyagok elsajátításában nagy segítség volt, hogy az előadók alapos felkészültségről tettek tanuságot.

A tanfolyamot nagy érdeklődéssel kísérte a szakszervezet felsővezetése is, ezt bizonyítja, hogy körünkben megfordult több vezető elvtárs is. Felkeresett a többi között *Szabó Antal elvtárs, szakszervezetünk főtitkára*, aki üdvözlő beszédében a következőket mondotta:

— *Az elvtársak a tanfolyam befejeztével nem tesznek vizsgát, majd otthon, a gyakorlati munkájuk lesz bizonyítéka annak, hogy mit, és mennyit tanultak, mit vittek haza társolyukban.*

A tanulás mellett a sport, a kultúra és a szórakozás is helyet kapott a programban. Sokan voltak közöttük, akik most látták először a Balatont. Gyönyörködtek a tó vizében, az itt-ott feltűnő vitorlásokban, élvezték a hajókirándulás szépségeit, a sportesemények izgalmait és a ki — mit tud vetélkedő fejtörő perceit.

Nagyszerű kollektíva kovácsolódott egybe, pedig az ország legkülönbözőbb vidékeiről jöttünk össze. Néhány nevet kívánok csupán megemlíteni, a debreceni *Szilágyi Dezső*, a dombóvári *Toklászka István*, a péceli *Rosza István*, a nyíregyházi *Rácz János*, a fehérvári *Szeder János* épp úgy összebarátkoztak már az első napon, mint a nagykállói *Hertelendi Katóka*, a dunakeszi *Rosner Istvánnéval*. Az eltöltött idő alatt egyszer sem fordult elő rendellenesség, szabálysértés. Az iskola nagyszerű tematikáját, iskolarendjét teljes egészében betartottuk, pedig sokan voltunk.

Szólni kell az iskola vezetőségéről, az üdülő gondnokságáról, és a technikai személyzetről, akik kiváló munkával biztosították számunkra a zavartalan tanulást, pihenést, szórakozást. Fáradozásaikért tanfolyamtársaim nevében mondok köszönetet.

Szeptember 28-án elérkezett a búcsúzás órája és azzal a gondolattal és elhatározással indultunk vissza szolgálati helyeinkre, hogy a kenesei tanfolyamon tanultak felhasználásával előbbre visszük és megjavítjuk munkánk, ki-ki a maga területén.

Csiba József szb-titkár
Gödöllő

ÚTIJEGYZETEK

I.

Warnemündei képeslap



Warnemündei kikötőrészlet

(Gesztődi Guidó rajza)

Északon, fenn a dán partokkal szemben az Atlanti-óceán melléktengere a Keleti-tenger partján, girbe-görbe, macskaköves utcain nyulánk, meredek tetős házaival terül el Warnemünde.

Reggel van...

A nyári szél friss levegőt görget a végtelen tenger felől. A nap lustán tápászkodik fel a víz és ég képezte horizont mögül.

A kikötőben hatalmas tengerjárók sorakoznak. Köztük sok a német, szovjet, bolgár, dán, francia és angol nemzetiségű hajó. Keskeny öböl — dugig vitorlásokkal — karolja át a tengerparti vasutállomást.

Az „Ostseewoche" — a Keleti-tengeri hét — alkalmából feketesárga és vörös sarlókalapácsos zászlóerdő díszít mindent: kikötőt, a vitorlások ösztövér árbocait, állomást és a városka minden házát. A virágos sétány, a sok-sok zászló, a távoli tenger, a nyüzsgő tömeg színes kaleidoszkópra emlékeztet.

A zászlók mellett egy-egy jelmondat: Keleti-tengeri hétfel a békéért! A Keleti-tenger a béke tengere.

Egy tengerparti matrózcsárdában ismerkedtünk a német emberrel, a sörrel és a cseppet sem karcos pálinkával. Egyetlen félszemű vagy borotválatlan, amolyan Jack-apó féle tengerésszel sem találkoztunk. De annál több jókedvű harmonikással. Friss ütemű, kicsit katonamarshoz hasonló nemet zenére forogtak a párok. A szaxofon vitte a primet, zongora-, valami pisztonféleség- és dobkísérettel. Egyszer csak egy fiatal német — egy vendég a sok közül — felpattant a dobogóra, és nagy szakértelemmel ölbe kapott egy gitárt. A zenekar elcsendesedett. A fiú kezében megpendült a hangszer...

Néhány matrózbarátunk is akadt. Barna bőrűek, lányos képűek, szőkék... Kiváló ismerői itt Skandinávia és Jütland között a mintegy 400 000 négyzetkilométer területű tengernek. Mindent tudtak a nagy vízről. Azt is, hogy 50—450 méterig váltakozó a mélysége. Az északi öblök, a Botteni, a Finn télen befagynak. A víz gyengén sós, hideg és csak a legnagyobb nyárban alkalmas fürdésre. Nagy a hajóforgalma... Nagyobb kikötői Leningrád, Riga, Gdynia, Lübeck, Kiel, Rostock, Helsinki, Göteborg, Stockholm.

*

Éjfélre járt az idő. Halványan csilloghtak a dán partok fényei. Amott jön a mozgó híd — mondták, és mutattak a mélykék sötétség felé, melyből mint egy fénylő ékszer villogott ki a komp.

Dánia és az NDK között bonyolítja le a forgalmat. Egész gyorsvonati szerelvényt, vasúti teherkocsikat, autókat vagy egyéb járműveket szállít.

— Ezt megnézzük — mondtuk egyszerre többen is.

Nem volt egyszerű! A komphajó közlekedése idején ugyanis le van zárva az állomás. Megmagyaráztuk, hogy mi magyar vasutasok vagyunk, és szeretnénk látni a komphajót, így odaengedtek bennünket.

Felettébb érdekes a behajózás! Az állomás vagányai a tenger felől „bikába" végződnek. A 8 méter széles, 60 méter hosszú öblöt részben egy csuklós, le-fel ereszthető, huzható híd fedi. A híd csak akkor van lebocsátva, ha a komp érkezését várják. A komp beáll az öblöbe. Miután a rajta levő sínszalak a leeresztett hídon levő sínszálakhoz illeszkednek, egy ügyes szerkezet rögzíti a komp és a lengőhíd helyzetét. Ezután a tartalékmozdony a kompon levő, Európába utazó utasokkal rakott gyorsvonati szerelvényt, személy-, háló- és étkezőkocsikat, esetleg — mint ebben az esetben teherkocsikat is — lehúzza a mozgó hídról, és az állomás vágányára állítja. Majd az előkészített, a szigetországba tartó utasokkal rakott kocsikat, teherkocsikat vagy más járműveket rátolja a kompra. Gyakori az autós vagy motorkerékpáros utas is!

Aztán old a rögzítés. Mély, öblös dudaszó jelzi az indulást. „Fertig" — hangzik innen és onnan is, aztán megindul a menet vissza Dánia felé.

Gergely József

(Folytatjuk)

Komócsin elvtárs meglátogatta a vasútas tisztjelölteket

Szeptember 12-én *Komócsin Zoltán* elvtárs, az MSZMP Politikai Bizottságának póttagja, a *Népszabadság* főszerkesztője a MÁV Tisztképző Intézet párt- és KISZ-vezetőségének meghívására meglátogatta a vasutas tisztjelölteket.

A látogatás alkalmával *Komócsin Zoltán* elvtárs mintegy 5 órás előadást tartott a tisztjelölteknek az időszerű kül- és belpolitikai kérdésekről és válaszolt a hallgatóság konzultációs kérdéseire. Az előadás szüneteiben közvetlenül elbeszélgetett a hallgatókkal életükről, munkájukról. Az előadás után az intézet párt- és KISZ-vezetőségével találkozott.

A kellemes légkörben lezajlott találkozás nagy segítséget adott az intézetben folyó politikai nevelőmunkához és ahhoz, hogy minél eredményesebb legyen az intézet KISZ-szervezetének *Ifjúság a szocializmusért* mozgalma.

Benedek Tibor

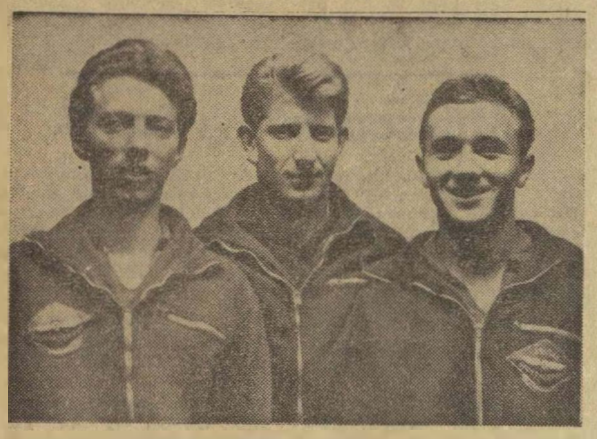
Sport

Színvonalas küzdelmet vívtak az ifjúsági birkózók

Szeptember 15-én 16-án a BVSC Szőnyi úti birkózótermében rendezték meg az országos vasutas ifjúsági kötöttfogású birkózóbajnokságot. A kétnapos vetélkedésen tizenkét vasutas sportkör mintegy 80 fiatal birkózója mérte össze tudását. Az idei bajnokság, hasonlóan a korábbiakhoz, érdekes, színvonalas küzdelmet hozott.

Eredmények. Légkesúly: 1. Ocsai (Ceglédi VSE); 2. Fodor (Szegedi VSE). 3. Márton (Szolnoki MÁV). **Légsúly:** 1. Balogh (Szolnok). 2. Végh (SZVSE). 3. Orbán (Dombóvári VSE). **Pehelysúly:** 1. Mészáros (Szolnok); 2. Járfás (Kaposvári MÁV); 3. Boros (Pécsi VSK). **Könnyűsúly:** 1. Non (Törekvés). 2. Csányi (Tör.). **Kisváltósúly:** 1. Csepela (Tör.). 2. Kiss (SZVSE). 3. Előd (BVSC). **Nagyváltósúly:** 1. Erős (BVSC). 2. Dávid (BVSC). 3. Horváth (PVSK). **Kisközépsúly:** 1. Steer (BVSC). 2. Berghammer (BVSC). 3. Kiss F. (SZVSE). **Nagyközépsúly:** 1. Varga (BVSC). 2. Ledényi (Tör.). 3. Szécsi (SZVSE). **Félnehézsúly:** 1. I. Major (BVSC). 2. Czett (PVSK). 3. Peták (SZVSE). **Nehézsúly** 1. Balogh (PVSK). 2. Koncz (Tör.). 3. Solti (Dunakeszi MÁV).

Pontversenyben: 1. BVSC 27. 2. Törekvés 19. 3. Szegedi VSE 12 ponttal.



Sikerrel rajtolt az asztalitenisz Európa Kupában a Vasútépítő Törekvés magyar bajnokságot nyert férfi asztalitenisz-csapata. Első mérkőzésükön Budapesten a Nemzeti Sportcsarnokban 5:1 arányú fölényes győzelmet arattak a belga bajnok Standard Liege csapata felett. A képen balról jobbra Rózsás, Berczik és Bíró látható.

(Hemző Károly felv.)

A szakszervezeti labdarúgó bajnoki cím megtartásáért



A debreceni fűtőház labdarúgó-csapata jól szerepelt a múlt évben és megnyerte a szakszervezeti labdarúgó-bajnokságot. A csapat minden játékosa aranyérmet kapott és ők őrzik a vándorserleget is.

Ezek a sportszerető dolgozók most arra készülnek, hogy az új bajnokságban is megőrizzék bajnoki címüket. Jelenleg négy ponttal vezetnek a bajnoki táblázat élén.

Versenyben a „Szocialista pályamesteri szakasz" címért

Három szocialista brigád dolgozik a *terézvárosi pályafenntartási főnökség* XIV. pályamester szakaszában. Mivel a három brigád a szakasz összlétszámát magában foglalja, a dolgozók elhatározták, hogy *a jövő évi vasutasnapra elnyerik a „szocialista pályamesteri szakasz" címet.*

Vállalásukban a kollektív munka javításából indulnak ki, arra törekedve, hogy mindinkább szocialista módon éljenek és dolgozzanak. *Messzemenően betartják a munkavédelmi előírásokat. A szakasz összes felszerelését, munkaeszközét szocialista megőrzésre veszik át.* Munkájukat újításokkal teszik eredményesebbé. Az éves tervet a határidő előtt 15 nappal fejezik be és a megtakarított időben terven felüli munkákat végeznek. Leveleznek az egyik szovjet pályafenntartási szakasszal. Tájékoztatják egymást életükről, a munkában szerzett tapasztalataikról.

Öttagú bizottságot választottak, amely a vállalás teljesítésében vezeti a szakaszt. A bizottság tagjai: *Dubois István, Szabados Béla, Heffentréger János, Horváth István* és *Szabó Béla.* „A szocialista pályamesteri szakasz címért folytatott versenyben az vezérel bennünket, hogy területünkön ezzel is meggyorsítjuk a szocializmus építését..." — írták válaszukban.

Szabó Tibor

A városföldiek eredményei

Városföld állomáson található a *szentesi építési főnökség* VII. számú hegesztő építési szakasza. *Nemcsak azért érdemlik meg az elismerést az itt dolgozó szocialista brigádok, mert eddig 100,6 százalékra teljesítették kongresszusi felajánlásukat, hanem azért is, mert társadalmi munkával széppé, otthonossá tették szolgálati helyüket.*

Beruházási keret nem állt rendelkezésükre, de mivel főnökségük adott hozzá anyagot, *társadalmi munkában* megfelelő ebédlőhelyiséget építettek maguknak. Ha segítséget kapnának, öltözőjükbe zuhanyozót is létesítenének, mert a csiszológépek porát csak így tudnák megfelelően lemosni magukról.

A szakasz három szocialista brigádja a munka mellett nagy gondot fordít a különböző sajtótermékek olvasására és a művelődésre is. Közülük tízen járnak a dolgozók általános iskolájába, négyen pedig technikumban képezik tovább magukat.

Sziládi Sándor

A Dunakeszi Járműjavító dolgozói panaszolják

Vác felől a nappali műszakra több mint ezer dolgozót visz a Dunakeszi Járműjavítóba a Vácról induló 117-es számú vonat. Ez a vonat különösen hétfői napokon olyan zsúfolt, hogy a dolgozók nagy része az átjáró hídakon, sőt az ütközőtokokon állva, életveszélyes körülmények között jut el munkahelyére.

Emiatt többször panasszal fordultak már a MÁV illetékeseihez. Volt is átmeneti javulás. *Ez a vonat azonban szeptember 17-én reggel ismét csak 7 kocsival közlekedett.* El lehet képzelni, milyen zsúfoltak voltak az egyébként is kisméretű személykocsik.

Ideje, hogy behatóbb intézkedés történjen az ilyen visszatérő kocsihiányok megelőzésére. A dolgozók személyi biztonsága megköveteli, hogy megfelelő, kulturált körülményeket biztosítsunk munkába utazásukhoz.

T. L.

Munkavédelmi kiállítás Szegeden

Szeptember 14-től 20-ig a vasutasszakszervezet „Pétőfi Sándor" kultúrotthonában Szegeden mutatták be a vasutas munkavédelmi kiállítást. *A kiállításnak közel ötezer látogatója volt.*

A kiállítás képei jól szemléltették azokat a hibákat, amelyek balesethez vezethetnek. *A helytelen munkamódszerek és a rakodás, a gondatlanság és az utasításellenes szolgálat gyakran okoznak baleseteket.* A kiállítás nemcsak a vasutasok, hanem a más területeken dolgozó látogatók tudatában is kialakította az éber és körültekintő szolgálat szükségességét.

Csak helyeselhetjük a kiállítás megrendezését, s azt is, hogy a vasutas dolgozók csoportosan, oktatótisztjeik vezetésével nézték meg a tanulságos anyagot. Ez is a balesetmentes munkára ösztönöz.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

HÍREK

Egy ideges emberhez

Szem- és fültanúja voltam az esetnek. Akkor nem mondhattam el a véleményemet, mert nagyon ideges volt. De ezután pótolok mindent, hogy mások is tanuljanak belőle.

Az előzményeket nem ismerem, de nem is fontos. Lehet, hogy Ön megbántva érezte magát. Az is lehet, sőt biztosnak látszik, hogy a feljebbvalója is okkal vonta Önt felelősségre. Nem ez a lényeges! Hanem az, hogy a beosztott — szolgálatban — semmilyen körülmények között sem kiabálhat a rangban, korban idősebb feljebbvalójával. És különösen nem más dolgozók jelenlétében, mely mindenképpen káros kihatással van a vasútüzemi szolgálatra.

Elmúlt az az idő! .. Így mondta. Ez igaz. De nem jött el, reméljük nem is fog eljönni az az idő, hogy a rangban, korban fiatalabb szolgálatban megszegi a fegyelmet, a rendet vitatkozik, kiabál a feljebbvalójával.

Nem volt igaza! Képzelje el mi lenne, ha a sok veszélyt magában rejtő vasútüzemben mindenki kénye-kedve szerint cselekedne.

— lyt —

— **Munkásakadémián és általános iskolában** tanulnak az egri vasutasok. A szeptember végén megnyílt munkásakadémiára az állomás és a fűtőház dolgozói közül 80-an jelentkeztek.

— **Új típusú villamos mozdonyokat próbáltak ki** Moszkva és Leningrád között. Az új mozdonyokat a Csehszlovák Szocialista Köztársaságban a plzeni Lenin Művekben készítették.

— **30 darab vegyianyagok szállítására alkalmas** tartálykocsit rendelt a MÁV a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyártól.

— **Műszakiak a szocialista brigád címért. A szombathelyi igazgatóság területén elsőként Zalaegerszegen alakult olyan műszaki brigád, amely célul tűzte ki a szocialista brigád cím megszerzését.**

Lakáscsere

— Elcserélném Budapest, XV., Damjanich u. 35/a. alatti háromszobás, kertes, magányos családi házamat, budapesti 2—3 szobás MÁV szolgálati cserelakással. Telefon: Hunyadvári. 7—15 óráig 27—32 (422—147), vagy személyesen 16 órától.

A szerkesztőség üzeni

Szabó Tibor, Varga István, Deák Tivadar, Benedek Tibor Budapest; Bognár Károly Tapolca; dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor, Szeged; Pintér Lajos Vácrátót; Tóth Tibor, Kiskunhalas; Boldizsár Gyula Békéscsaba, Marosán Pál Debrecen: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Halász Antal, Szeged: Kár, hogy nem írta meg, mi okozta a motorüzemanyaghiányt. Így nem közölhetjük.

GÉP- ÉS GYORSÍRÓVERSENY

Október 12-től rendezik meg az idei gép- és gyorsíró versenyeket. Jelentkezni lehet szeptember 25-ig. Felvilágosítást ad a központi versenyiroda (telefon: 185—002), tájékozódni lehet az üzemi bizottságon.

— **Az utóbbi években Angliában igen elterjedt** a bűnözésnek az a módja, hogy kirabolják a vasutasok fizetését szállító autókat vagy a bérkifizetések napján egyes gyárak, intézmények pénztárait. A közelmúltban egy londoni vasútállomáson történt hasonló eset. Öt álarcos bandita betört a bérosztályra, leütötték a két pénztárost, majd a borítékozásra elkészített 16 ezer fontot magukkal vitték.

— **Elkészült az első hazai gyártmányú vasúti kocsi légkondicionáló berendezése** a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban. A tapasztalatok alapján a jövő évben megkezdik a magyar légjavító berendezéssel ellátott vasúti személykocsik sorozatgyártását.

— **Sorompó-őrhelyet létesít** a szombathelyi igazgatóság a Tapolca—Sümeg közötti vonalon a Tapolca melletti Billegei erdőnél, ahol a korábbi hónapokban több súlyos baleset történt.

— **A közelmúltban 1000 távírász szüntette be a munkát** a Chicago and Nordwester vasúti vállalatnál. Sztrájkjuk következtében a vállalat vasútvonalain megbénult a forgalom. A távírászok sztrájkját ugyanis a vállalat 15 ezer alkalmazottja is támogatta.

— **Villámhíradó népszerűsíti a kongresszusi verseny legjobbjait a celldömölki fűtőházban.**

— **Új otthont kaptak** a sümegi pályamesteri szakasz dolgozói. A szombathelyi igazgatóság a régi fűtőház épületét alakította át. Az átalakított épületben az iroda és a szertár mellett melegedő, étkező, mosdó és társalgó áll a pályamunkások rendelkezésére. Ott kaptak helyet a mozgalmi szervek is.

Köszönet a gyors és pontos munkáért

A múlt évben 15 vasúti tejszállító tartálykocsi gyártására adtunk megbízást a *Debreceni Járműjavítónak.* A kocsik elkészítését 1962. december 31-re vállalták. Miután többször tanácskoztunk a kocsik sürgősségéről a gyár illetékeseivel, *a vállalt határidő előtt 4 hónappal előbbre hozták a munkát és augusztus 31-re elkészítették a kocsikat.*

Ezúton fejezzük ki köszönetünket a Debreceni Járműjavító dolgozóinak, akik munkájukkal, segítségadásukkal jelentős támogatást adtak a Budapesti Tejipari Vállalatnak.

Megállapíthatjuk, hogy tejszállító vagonjainkon pontos és lelkiismeretes munkát végeztek. A tervtől eltérő gyakorlati jellegű kívánságainkat is messzemenően figyelembe vették. *Külön is köszönetet mondunk Bihari és Keserü elvtársaknak, akik a kivitelezés irányítását őszinte megelégedésünkre végezték.* Kérjük, hogy a tejszállító kocsik készítőit vállalatunk nevében részesítsék dicséretben.

Köteles József
igazgató

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Telefon: városi: 424—184, üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII. Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

75 ÉVES A MÁV ANYAGVIZSGÁLÓ INTÉZET

Kevesen tudják, hogy a MÁV Anyagvizsgáló Intézet — az ország első ipari laboratóriuma — 75 évvel ezelőtt alakult. 1887 szeptemberében hozták létre a MÁV-nál a vegyészeti laboratóriumot, amely a vasút számára igen fontos feladatokat végzett el már a kezdeti időben. A vasút gyors fejlődése szükségessé tette, hogy a felhasznált anyagokat sokoldalúan megvizsgálják, hogy azok tartósak, időtállóak-e. Elsősorban szén- és olajvizsgálattal foglalkoztak, mert ezekből az anyagokból használt fel a vasút a legtöbbet. A MÁV további fejlődése szempontjából is indokolt volt a laboratórium létrehozása, amely akkoriban a budapesti fűtőház és főműhely keretében működött és nemsokára vizsgálataival, új kutató módszereivel nemzetközi hírnévre tett szert.

A laboratórium első vezetője *Grittner Albert* volt, aki a barnaszén-kutatás Európa-hírű szakemberévé vált. A MÁV vegyészeti laboratóriumot később bővítették: a szén- és olajvizsgálatokat nem sokkal később kiterjesztették az üzemi vízre, a textilre és a mechanikai anyagokra.

A két háború között született a MÁV Anyagvizsgálóban néhány fontos eredmény. Kidolgozták a gyulladásmentes festékmarószer összetételét és a cellulóznak kukoricaszárból való előállítását. Nagy jelentőségű és ma is alkalmazott kutatási módszereket dolgoztak ki a korróziós folyamatok tanulmányozásával kapcsolatban.

A felszabadulás után az intézet dolgozói szívvel-lélekkel vettek részt az újjáépítésben. 1949 után egyre több műszert, nélkülözhetetlen berendezést kapott a MÁV Anyagvizsgáló. A kezdetben mindössze két vegyészt foglalkoztató laboratóriumból korszerű, 140 fővel működő intézet lett.

Igen sokrétű kutatómunka folyik jelenleg az intézetben. Vízvizsgáló, vas- és fémvizsgáló, spektrál analitikai laboratórium, textil- és festékvizsgáló röntgen-laboratórium, szén-, olaj-, cement- és építőanyag-vizsgáló mechanikai, műanyag- és gázvizsgáló laboratórium működik. A legkorszerűbb tudományoknak megfelelően foglalkoznak az intézet mérnökei az ultrahang vasúti felhasználásával is. Olyan berendezésekkel büszkélkedhet a MÁV Anyagvizsgáló, amely megfelel a legkorszerűbb európai színvonalnak. A helyszíni vizsgálatokat anyagröntgen segíti, amellyel bárhol készíthető röntgenfelvétel.

A MÁV Anyagvizsgáló dolgozói az intézet 75 éves fennállásának évfordulóján ünnepséget tartottak és az ott elhangzottak azt bizonyítják, hogy a háromnegyed évszázados múlttal rendelkező szolgálati hely fiatal lendülettel dolgozik tovább a legkorszerűbb anyagvizsgálati módszerek felhasználásával a vasút műszaki fejlesztéséért, a szállítási feladatok megoldásáért.

B. I.

Dieselesítés után nem is meglepő



— Rájöttem, hogy teljesen mindegy, hogy én mondom-e be a vonatokat, vagy a papagájom.



— Tetszik tudni a gőzmozdonyokat átvette az Utasellátó.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. OKTÓBER 16.

Újítási mozgó kiállítás nyílt

Október 20-án vidékre indulnak a kocsik

Stílszerű kiállítás mutatja be a *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium* hatáskörébe tartozó vállalatok újítóinak és feltalálóinak munkáját. A kiállítás anyagát ugyanis két vasúti kocsiban helyezték el.

Nemcsak fényképek és grafikonok dokumentálják a közlekedési tárca újítóinak eredményes munkáját, ötletességét, hanem számos újítást eredeti kivitelben és még többet működőképes modell segítségével mutatnak be. A sok miniatür gép és jármű rendkívül gondos munka dicséretre méltó eredménye, s jól szemlélteti az újítások gyakorlati alkalmazását. Azért előnyös ez, mert a kiállításnak nemcsak bemutatás a célja, hanem elsősorban a tapasztalatcserék előmozdítására készült.

A kiállítás, amelyet a *Nyugati pályaudvar* postai csonkavágányán nyitottak meg, első izben szemlélteti az egész KPM újítási eredményeit. Jó szolgálatot tesz ezzel az egyes szakterületek közötti együttműködés fejlesztésének.

Az újítási mozgó kiállítás megnyitása alkalmából *Mészáros Károly*, a KPM műszakfejlesztési és közlekedéspolitikai főosztályának vezetője elmondotta, hogy a műszaki fejlesztési feladatok végrehajtásának a közlekedés vonalán is szerves része az újítómozgalom. 1961 folyamán a közlekedés dolgozói 25 ezer újítással segítették elő a közlekedés technikai fejlődését. Az 1962 I. félévében benyújtott 10 638 javaslatból 4721 elfogadásra és 3463 már bevezetésre is került. Ezek nyomán a népgazdasági megtakarítás meghaladta a 44 millió forintot, a kifizetett újítási díj pedig a 2,5 millió forintot.

— *Szélesebb körű tapasztalatcserék szervezésével kívánjuk elősegíteni az újítómozgalom további fellendítését. Ezt a célt szolgálja a mozgó kiállítás is. Az volt nálunk eddig a gyakorlat, hogy 10 újításból rendszerint 1 került tapasztalatcserére. Szeretnénk a jövőben ezt megfordítani, hogy egy újításból legyen legalább tíz tapasztalatcsere* — mondotta Mészáros Károly főosztályvezető.

A kiállítás egyharmada a vasutas újítók munkásságát szemlélteti. A legtöbb működőképes modell a járműjavító vállalatoknál alkalmazott újításokról látható. Szép és értékes modell szemlélteti például a csavarkapocs gépi úton való szabályozását, a vonókészülék rugójának gépi eljárással való összeszerelését, a tartánykocsi lefejtőváltó csiszolását és még sok más újítást.

Néhány napig Budapesten tartózkodik a kiállítás és október 20-án megkezdi országjárását. Előreláthatóan 35—38 városban, csomóponton fogják bemutatni ezt az érdekes műszaki tárlatot. L. J.



Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter is megtekintette a közlekedési újítási kiállítást
(Németh Gyula felv.)

Az őszi forgalom sikeréért

Dombóvár állomás dolgozói rendkívüli termelési tanácskozáson beszélték meg az őszi forgalommal kapcsolatos tennivalókat. Eddig jól dolgozott az állomás. Erre vall a 105,2%-os átlageredmény.

A termelési tanácskozáson a dolgozók több javaslattal segítették a munkaszervezés javítását. Több nehézségről is szóltak, amelyek gátolják az eredményes munkát. A jelenlegi forgalomhoz már szűk az állomás. Gurításnál legalább még két vágányra lenne szükség. Meg kellene hosszabbítani a Budapest felőli oldalon az V. számú csonkavágányt, hogy azt a tolatásoknál kihúzó vágányként használhassák. Az érkező és az induló vonatok így nem zavarnák a tolatást.

Jól segíti az őszi forgalmat a 29 szocialista címért versenyző brigád. Eddig a legjobb eredményeket *Molnár István, Vida János, Takács II József, Hódosi István, Ughy János és Szeghalmi János* brigádjai érték el. Az őszi forgalom sikere érdekében tevékenykedik most a szakszervezeti bizottság is valamennyi aktívájával.

Bódogh Mihály
Dombóvár.



A Miskolc—Gömöri pályaudvar 4-es váltóőrhelyén teljesít szolgálatot Galovics Barna váltókezelő. Az állomás vezetői elismeréssel beszélnek a példamutató, szorgalmas vasutasról, aki fegyelmezett, jó munkával már három ízben nyerte el a kiváló dolgozó címet

A VIII. pártkongresszus irányelveivel kapcsolatos teendőkről tárgyalt a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetősége október 12-én ülést tartott. Az ülésen megjelent és felszólalt dr. Csanádi György, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója, valamint Varga György, a SZOT titkára.

Az ülés napirendjén a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága által a párt VIII. kongresszusára kiadott irányelvekkel kapcsolatos tennivalók megtárgyalása szerepelt.

Végh Lajos elnök megnyitója után, — amelyben az irányelvek jelentőségét méltatta — Szabó Antal főtitkár mondott vitaindító beszédet. Az előterjesztés részletesen taglalta az irányelvekből a vasútra és a vasutasszakszervezetre háruló feladatokat. A vasút és a szakszervezet eddigi eredményeinek ismertetése után részletesen elemezte az elkövetkezendő időszak legfontosabb teendőit. Ismertette azokat a műszakfejlesztési és szervezési tennivalókat, amelyek valóra váltása a dolgozók lendületes hozzáállásával párosulva sikerre viszi 1962. évi terveink teljesítését, hozzájárul az irányelvek nagyszerű célkitűzése, a szocialista társadalom felépítésének meggyorsításához.

A központi vezetőség élénk vita után elfogadta és határozattá emelte az elnökség előterjesztését. Kifejezésre juttatta azt az elhatározását, hogy minden módot és lehetőséget kihasználva, a vezetés munkáját tovább javítva azon dolgozik, hogy az irányelvekben vázolt feladatokat a vasút területén sikerre vigye.

Még egyszer a törzsgárda mozgalomról

Október 2-i számunkban cikket közöltünk *Mit kell tudnunk a vasúti szolgálati helyeken kibontakozó törzsgárda mozgalomról* címmel. A közleménnyel kapcsolatban elmulasztottuk megírni, hogy ez egy tervezet, a mozgalom célkitűzéseinek végleges kialakítását célzó vitaanyag.

A szakszervezet elnöksége is ilyen értelemben foglalkozott az előterjesztéssel. Éppen ezért felhívjuk a szakszervezeti bizottságok és az olvasók figyelmét, hogy a vitaanyaggal kapcsolatos véleményüket juttassák el szerkesztőségünkhöz, ezzel is járuljanak hozzá a vasút törzsgárda mozgalma végleges alapelveinek kidolgozásához.

Tanácskoztak a debreceni igazgatóság szocialista brigádvezetői

Debrecen állomás zenetermében október 8-án tanácskozásra gyűltek össze a szocialista brigádvezetők. A megjelent brigádvezetőket *Lovász Imre*, a vasutasszakszervezet Hajdú-Bihar megyei bizottságának titkára üdvözölte és felhívta figyelmüket a növekvő feladatokra.

A vitaindító beszámolót *Laczkó Imre*, a debreceni igazgatóság III. osztályának helyettes vezetője tartotta. Méltatta a szocialista brigádok szerepét a vasútnál, hangsúlyozva, hogy versenyük célja nemcsak a munkaeredmények javítása, hanem a szocialista ember formálása is a szolgálatban és a magánéletben egyaránt. Ezután a szállítási feladatokat ismertette és felhívta a figyelmet a balesetek csökkentésének, a munkafegyelem megszilárdításának szükségességére.

Sokan hozzászóltak a tanácskozáson megjelent 83 forgalmi, kereskedelmi és rakodási brigádvezető közül. A *Záhony* állomáson dolgozó K. *Varga Béla* elmondta, hogy van olyan brigád, amelyik jelentősen túlteljesíti a tervet. A három műszakból 36-an járnak esti iskolába. A szocialista brigádok vállalták, hogy írni, olvasni tanítják a néhány írástudatlan dolgozót. A *Nyíregyháza* állomáson dolgozó *Bánfalvi József* a túrok közötti gyakori áthelyezésekről beszélt. A sok áthelyezés megnehezíti a szocialista cím elnyeréséért folyó versenyt. *Sajtos B. András* ismertette brigádja jó eredményeit és azt a vállalásukat, hogy átadják munkamódszerüket a többi brigádoknak.

Összegezve: hasznos és eredményes volt ez a tapasztalatcsere jellegű tanácskozás.

Kiss János
Debrecen.

80 ággyal bővült a MÁV kórház

Az utóbbi években megnövekedett igények miatt különösen zsúfolttá vált a MÁV-kórház. A legtöbb osztályon még a folyosóra is kerültek betegek. A zsúfoltság megszüntetésére a vasutasszakszervezet elnöksége javaslatot terjesztett a központi vezetőség elé. Mivel a kórház bővítését építkezés útján nem lehetett megvalósítani, a legjárhatóbb útnak az bizonyult, hogy felszabadítsák a kórházban lakás céljaira korábban igénybe vett helyiségeket.

Első lépésként ez év februárjában a Jávor utcai MÁV éjjeli szanatóriumot bocsátották a kórház rendelkezésére, majd az év második felében folyamatosan a lakások is megürültek. Erre a célra egyébként kétmillió forintot hagyott jóvá az elnökség a fél százalékos alapból. A kórház bővítéséhez jelentős segítséget nyújtott a vezérigazgatóság is.

A lakások felszabadításával újabb 80 ággyal bővült a MÁV-kórház. Mit jelent ez a gyakorlatban? — érdeklődtünk a kórház vezetőitől.

— *A 80 ágyas bővítés az első látásra nem tűnik soknak, az egész kórház szempontjából azonban nagy előrehaladást jelent* — mondotta *Szeniczei Dezső* igazgatóhelyettes. — *Éves viszonylatban mintegy kétezer beteggel többet ápolhatunk a kórházban, mint eddig. Az év elején rendelkezésünkre bocsátott éjjeli szanatóriummal együtt évente 4000—4500-zal több beteg gyógyítása vált lehetővé.*

Persze, a berendezkedés sem volt egyszerű dolog — folytatta az igazgatóhelyettes. *Egyrészt azért, mert a lakások nem egy helyen voltak. Másrészt néhány belső átszervezésre is sor került. A felszabadult lakóépületbe a gazdasági irodákat költöztették át a C-épület negyedik emeletéről. Az irodák helyén pedig 4. belgyógyászati osztály néven új osztályt létesítettek. Lehetőség nyílott még a gyermeksebészet és a hypertónia megfelelőbb elhelyezésére is.*

— vi —

Mondja meg őszintén...

Amint ismeretes, október 4-én, csütörtökön délután 14,21 órakor üres szerelvényt tolattak be a *Nyugati pályaudvar* csarnokának IV. vágányára. Tolatás közben a szerelvény tíz kocsija elszabadult a mozdonytól és a *Lenin körút* irányában kifutott a vágányról. A tíz kocsi közül egy áttörte a pályaudvar homlokzati falát és a kocsi eleje az úttesten állt meg. A baleset szerencsés kimenetelű volt, mert haláleset nem történt. Egy járókelő, *Párkányi Jenőné* XX. kerületi lakos szenvedett súlyos, de nem életveszélyes sérülést.

Sokan, főleg a vidékiek közül nem hiszik el, hogy ez a baleset ilyen szerencsés volt. A Nyugati pályaudvar vasutasainak a vidéki állomásokon gyakran felteszik a kérdést mostanában:

— *Mondja meg őszintén, valóban nem okozott halált a Nyugatiban kifutott kocsi?*

S amikor a megnyugtató választ hallják, némelyek kétkedve csóválják fejüket, látszik rajtuk, hogy nehezen hiszik el a történteket.

Valóban szerencsés baleset volt. Alkalmunk volt arra, hogy beszélgessünk azokkal, akiknek ez a „szerencse" köszönhető. Ugyanis nem a véletlen műve volt, hogy a bakot áttörő kocsi, amely a Bam 4010-es számot viselte, nem okozott súlyosabb szerencsétlenséget.

Kiss Gyula térfelvigyázó, aki 23 éve vasutas és a baleset időpontjában a csarnok előtt levő I. számú toronyban teljesített szolgálatot, a következőket mondotta:

— *Meglepődve vettem észre, hogy a IV. vágányra végzett tolatás közben a kocsisor elszabadult a mozdonytól. Rögtön arra gondoltam, hogy ezeket a kocsikat már nem lehet megállítani. A mikrofonhoz ugrottam és legalább hatszor-hétszer ismételve ezt kiáltottam bele: A csarnok IV. vágánya mellett vigyázz! A IV. vágány bakjánál vigyázz! Reméltem, hogy időben meghallják ezt és félrehúzódnak az utasok. Nagyon örültem, amikor később meghallottam, hogy emberéletben nem esett kár.*

Sallay László főintéző számadó és fizetőpénztáros:

— *A baleset előtt néhány perccel a Nyugati pályaudvar kijárata mellett levő nyomtatványraktárban voltam. Éppen egy kézikocsiért indultam, amikor észrevettem, hogy a IV. vágányra tolató szerelvény a szokottnál gyorsabban közelít a bak felé. Miért nem fékez? Átvillant az agyamon a gondolat, hogy ez a szerelvény már nem fog megállni. Látva, hogy a IV. vágány végénél többen várakoznak, rohanni kezdtem feléjük kiáltozva, hogy: Vigyázz! Vigyázz! A riasztás használt, mert valamennyien félre ugrottak. Még az a fejkendős néni is eljött a bak mellől, aki addig az egyik lánctartó oszlopra támaszkodott.*

Deák Kálmán kapus a következőket mondotta:

— *Éppen bélyegzős kapus voltam a csarnok bejáratánál. A baleset előtt 16 peronjegyet váltottak nálam, akik a Debrecen felől érkező vonatot várták. Egyszercsak meghallottam, hogy a hangszórók a IV. vágánynál veszélyt jeleznek. S hallottam azt is, hogy dübörögve jön a szerelvény, amelyet a IV. vágányra löktek. Néhányszor láttam már bakkitörést és rögtön az jutott eszembe. Felálltam az asztal mellől és a IV. vágány végét figyeltem. A bakhoz érkező kocsi, amikor azt kitörte, egy pillanatra megtorpant, de újra előre lendült. Abban a pillanatban a kint várakozókra gondoltam. Az ajtóhoz ugorva láttam, hogy ott négy férfi és egy nő áldogál. Az egyik az üvegfalon át figyelte, hogy mi történik a csarnokban. Nagyot kiáltottam, hogy vigyázzanak. Meghallották, mert éppen csendes volt a körút, a Rudas László utcánál piros volt a jelzőlámpa. A várakozók lerohantak a lépcsőkön, azután már tört is az üvegfal, recsegve szakadt ki az egyik tartóoszlop, s az első kocsi megjelent a körúton.*

Így történt. A baleset pillanatában volt néhány vasutas akinek helyén volt a szíve és mentette, ami menthető. Ezért nem lehetett életveszélyes a vágányról kitört kocsi.

A munka és a tanulás egysége

Beszélgetés a Debreceni Járműjavító oktatási tervéről

A Debreceni Járműjavító oktatási bizottsága a párt kongresszusi irányelveinek szellemében dolgozta ki ötéves oktatási tervét, s a terv megvalósításának módszereit. A terv a Szakszervezetek *Hajdú-Bihar megyei* Tanácsa által kiírt pályázaton első díjat nyert.

Éles Sándor elvtárs, a járműjavító kultúrotthonának igazgatója, akinek jelentős része van a pályamű megszerkesztésében, az alábbi tájékoztatást adta a tervben foglalt elgondolásokról.

— Pártunk nagy fontosságot tulajdonít a dolgozók továbbtanulásának — kezdte Éles elvtárs. *— Ez érthető is, hiszen hacsak saját portánkon nézünk körül, akkor is nagy fejlődést tapasztalhatunk. Üzemünk gépparkja, a munka technológiája a legtöbb területen már nem azonos a felszabadulás előttivel. A szerszámok és gépek egyre bonyolultabbá válnak. A fejlődés során csökken a dolgozók testi igénybevétele, s a munka ma már nagyobb technikai ismereteket követel mindenkitől. Alig van munkaterület, ahol ne volna szükség megfelelő szaktudásra.*

— Milyen elvek alapján állították össze az ötéves oktatási tervet?

— Kettős cél lebegett előttünk — folytatja Éles Sándor —, *tervünket ehhez igazítottuk. Az első az általános műveltség emelésére irányul, a második a szakmai képzést szolgálja. Dolgozóink 42 %-a nem végezte el a nyolc általánost, tehát erre különös gondot fordítottunk. 533 ilyen dolgozónk még 40 éven aluli, 250 pedig az ifjúsági korosztályhoz tartozik. Erős elhatározásunk, hogy a következő öt év folyamán valamennyien elvégezzék a dolgozók általános iskoláját. Egyetemre vagy főiskolára legalább 50 dolgozót akarunk küldeni.*

— Milyen eredményeket értek el eddig a dolgozók oktatásában?

— Ha az utóbbi öt év oktatási statisztikáját vizsgáljuk, tanulságos képet nyerünk. Ez idő alatt általános iskolába 194, középiskolába 162, egyetemre és főiskolára 61 dolgozónk iratkozott be. Az általános iskolások 18,5, a középiskolások 22, az egyetemre és főiskolára beiratkozottak 18 %-a hagyta abba a tanulást. Távlati tervünk az eddigi tapasztalatok figyelembevételével készült. Arra kell törekednünk, hogy megfelelő feltételeket biztosítsunk a tanuló dolgozók számára, s ezzel megelőzzük a lemorzsolódást.

Oktatási tervünk részletesen tartalmazza a műszaki munkakörben foglalkoztatott dolgozók szakmai műveltségének emelésével kapcsolatos feladatainkat — folytatta Éles Sándor. *— A technikumi végzettséggel még nem rendelkező, elsősorban 40 éven aluli dolgozóinkat az ipari technikum esti, illetve levelező tagozatára kívánjuk bevonni. Szakmunkásainkat egy második szakma elsajátítására ösztönözzük. Betanító tanfolyamokat indítunk daruvezetők, kazánfűtők, gőzkalapácsvezetők és más munkakörökben dolgozók számára, hogy munkájukat eredményesebben, balesetmentesen végezhessék.*

Az új gépek ismertetésére, a kezelési, műszaki előírások elsajátítására, valamint a szalagszerű gyártási munkafolyamatok ismertetésére is tanfolyamokat indítunk. Ezek előadói üzemünk mérnökei lesznek. A szervezést a szocialista brigádmozgalomban részt vevő dolgozók között kezdjük. Nem feledkezünk el az adminisztratív munkakörben dolgozók továbbképzéséről sem. Úgynevezett „önköltséges tanfolyamok" keretében lehetővé tesszük, hogy növeljék általános igazgatási és munkaügyi, számviteli és anyagszerkezelési ismereteiket, és képesített könyvelői vizsgát tehessenek. Lehetőségünk van arra is, hogy társadalmi ösztöndíjat adjunk a Műszaki Egyetem nappali tagozatán néhány fiatalnak. Terveink szerint hat mérnököt vonunk be a mérnöki továbbképzésbe.

— Milyen módszerrel kívánják megvalósítani ezt a gazdag oktatási programot?

— Módszereink nem egészen újak, de beváltak — válaszolta Éles Sándor. *— Jegyzéket készítünk az érdekeltekről, és az oktatási bizottság tagjai elbeszélgetnek velük. Arra törekszünk, hogy valamennyiüket meggyőzzük a tanulás fontosságáról. Különös súlyt helyezünk a fiatalok nevelésére. Tájékoztatjuk dolgozóinkat a tanulási lehetőségekről, tanácsokat adunk az iskolák, a tananyag kérdésében. Később felvételi vizsgára előkészítő tanfolyamokat indítunk, majd korrepetálásokat szervezünk, és amennyiben erre lehetőség nyílik, műszakcserével is segítjük a váltóműszakban dolgozók tanulását. Üzemünk pártszervezete, a szakszervezeti bizottság és a szakvezetés bátorítani, segíteni fogja tanuló dolgozóinkat, a haladás önkénteseit.*

Bízom abban — jegyezte meg végül Éles elvtárs —, *hogy oktatási tervünket a megadott idő alatt maradéktalanul végrehajtjuk. Következetes és el nem lanyhuló figyelmet és munkát kíván ez, de buzdításként lebegjen előttünk a VII. pártkongresszus határozatában a kultúrmunkások számára megfogalmazott gondolat: „Tanítsuk meg az embereket szocialista módon élni, dolgozni és gondolkozni". Mi ehhez tartjuk magunkat.*

Sz. I.

Hogyan lehetne jobban dolgozni?

Erről tanácskoztak október 2-án a vasutasszakszervezet szegedi „Petőfi Sándor" Művelődési Házában tartott megbeszélésükön a Csongrád megye területén levő állomások szocialista brigádjainak vezetői. Az értekezlet célja az volt, hogy megbeszéljék, miként adhatnak nagyobb segítséget az őszi forgalom lebonyolításához a szocialista brigádok.

A megbeszélés előadója *Horváth Imre* felügyelő, a szegedi igazgatóság forgalmi csoportjának vezetője, kérte a brigádvezetőket, hogy munkájukkal segítsék az igazgatóságot a jobb eredmény elérésében. Ismertette azokat az okokat, amelyek következtében a szegedi igazgatóság az igazgatóságok közötti versenyben „sereghajtó" lett.

A vita során *Szabó József* és *Kovács István* brigádvezetők rámutattak arra, hogy Szeged rendező forgalmi dolgozóinak munkáját gyakran hátráltatja a menetirányítók elfogultsága, helytelen intézkedése. Sok késedelmet okoz a helytelenül szervezett mozdonyforduló és a selejt tolatógépek lassú munkája. *Bodor Ferenc* és *Lahó Károly* vonatkísérők szerint a vezénylés is sok hibával történik, s emiatt sok a rezsiút, a felesleges csapatkirendelés. A többi felszólaló is az előfordult hibák ismertetése mellett a munka megjavítására tettek javaslatokat.

Reméljük, a vezetés irányában gyakorolt bírálatok meghozzák a kívánt hatást és javulni fog a munkaszervezés. Ez az előfeltétele, hogy a szegedi igazgatóság kikerüljön nehéz helyzetéből.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged.

NEMZETKÖZI *élet*

Harc közben erősödik a brazil szakszervezetek egysége

Írta: Rafael Martinelli, a Brazil Vasutasok Országos Szövetségének elnöke

Az elmúlt években a brazíliai munkás- és szakszervezeti mozgalom nagy lépésekkel haladt előre az egység és a szervezettség útján. Ez nem a véletlennek, hanem annak tulajdonítható, hogy a brazil proletariátus a gazdasági függetlenségéért és a gyarmati rendszer ellen vívott küzdelemben élni tudott a demokratikus és szakszervezeti szabadságjogokkal, hogy így védje meg a már kiharcolt vívmányait és újabb vívmányokkal gazdagítsa azokat.

1961 kétségtelenül olyan esztendő volt, amelyre a küzdelmek kibontakozása nyomta rá bélyegét. Ez mindenekelőtt a tömegek csalódottságának tulajdonítható.

A munkás- és népi tömegek azt remélték, hogy Quadros hatalomra jutása után a nép érdekeit szolgáló intézkedéseket fog tenni, de az első kormánynyilatkozat arra szólította fel a népet, hogy húzza szorosabbra a nadrágszíját és takarékoskodjék, hogy a kormány egyensúlyba hozza az ország pénzügyeit.

A kormány különféle intézkedései csakhamar kiéleztek az ellentéteket és súlyosabbá tették a tömegek nyomorát. Így a tömegek kénytelenek voltak nagy küzdelmeket indítani, amihez viszont arra volt szükség, hogy magasabb szintre emeljék öntudatukat és szervezettségüket. E harcokban a munkásosztályt és a paraszti tömegeket a lakosság leghaladóbb rétegei támogatták.

A sztrájkmozgalmak egymást érték az egész országban. Több mint másfélmillió munkás és közalkalmazott volt kénytelen ehhez a harci eszközhöz folyamodni, hogy érvényt szerezzen jogainak, kibővítse azokat és védelmet keressen a megélhetési költségek ugrásszerű emelkedésével szemben. Sao Paulo államban, ahol a brazil ipar legnagyobb része tömörül, 1700 sztrájk zajlott le ebben az időben. Különösen nagymértékben bontakoztak ki ezek a mozgalmak 1961 második felében.

Az 1961 év során a vasutasok egész sor sztrájkot indítottak. Ezek a sztrájkmozgalmak meghiúsították a kormánynak a bérek rögzítésére irányuló terveit. 30 és 60 százalék közötti béremeléseket sikerült kiharcolni és az országos bérminimum 40 százalékkal emelkedett.

A munkásosztály egységének és szervezettségének fejlődése

Miként várható volt, a szakszervezeti mozgalom, valamint a közalkalmazottak és a paraszti tömegek szervezetei megerősödtek ezekben a küzdelmekben. Új szakszervezeti szövetségek jöttek létre.

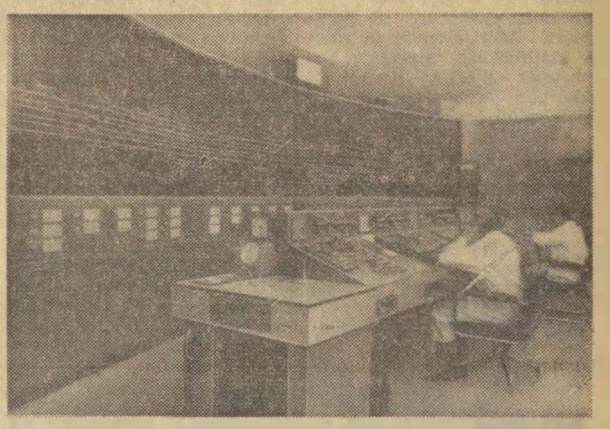
Az 1961. év gazdag volt politikai és társadalmi eseményekben, aminek oka abban keresendő, hogy a kormány intézkedései fenyegetést jelentettek a nemzeti, demokratikus és munkásmozgalommal szemben.

A brazil munkás- és szakszervezeti mozgalom fontos szerepet játszott az amerikai imperializmus kubai katonai intervenciója ellen vívott küzdelemben. Egy 60 szakszervezeti vezetőből álló küldöttség látogatást tett a „Karib-tenger gyöngyén" s ez a látogatás is előmozdította a szolidaritás szálainak szorosabbra fűzését Latin-Amerika dolgozói között.

A brazil szakszervezeti mozgalom az 1961. év során nagy haladásról tett tanúbizonyságot mind a szervezettség, mind az egység és a küzdelmek területén. De e haladás ellenére a tömegek gazdasági helyzete állandóan tovább romlik a jelenlegi kormány gazdasági és pénzügyi politikája következtében. Ez a kormány ugyanis folytatja Janio Quadros politikáját, behódol az észak-amerikai trösztöknek és monopóliumoknak. Demagóg módon bejelentette ugyan egy „alapvető reform" megvalósítását, de a gyakorlatban reakciós politikát folytat, amely a munkásosztály és a paraszti tömegek ellen irányul. A rendőrség sok sztrájkot elfojtott, a sztrájkolókat bebörtönözték. A parasztoknak a föld birtoklásáért vívott küzdelme ugyancsak heves rendőri elnyomásba ütközik, jóllehet a kormány megígérte a földreformot.

A kormány törekvései erőteljes ellenállásba ütköznek a munkásosztály és a paraszti tömegek részéről, amelyek a nép oldalán részt vesznek a nemzeti és demokratikus mozgalomban, harcolnak egy olyan nemzeti és demokratikus kormány megteremtéséért, amely megvalósítaná az igazi földreformot és államosítaná az imperialista vállalatokat, különösen az amerikai vállalkozásokat.

A brazil szakszervezeti mozgalom előtt az újabb küzdelmek és újabb győzelmek távlatai nyílnak meg a jobb élet- és munkakörülményekért vívott harcban.



A francia államvasutak kelet-párizsi hálózatában új, korszerű biztosító berendezést helyeztek üzembe. A képen a berendezés kapcsolóterme látható
(MTI Külföldi Képszolgálat)

Egy kilométer hosszú szerelvény

A *Szovjetunióban* szeptember 19-én a *lihobori* fűtőház egyik mozdonyvezetője majdnem egy kilométer hosszú teherszerelvényt továbbított. A szerelvény 117 kocsija szénnel, fával, gépekkel és egyéb áruféleségekkel volt megrakva. A vonat súlya 800 tonnával múlta felül a normát.

Ez az eredmény a diszpécserek jó munkáját is dícséri, akik elsősorban az elegy összeállításában végeztek gyors munkát. Ezzel elérték, hogy egy nap alatt 2200 rakott kocsit indítottak terven kívül. A szovjet vasutasok ezt a nem mindennapi eredményt a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom 45. évfordulója* tiszteletére indított munkaverseny keretében érték el.

Új vasút az erdő rengetegben

A Kínai Népköztársaságban a közelmúltban fejeződött be egy új 200 kilométer hosszú vasútvonal építése. Ez a vonal belső Mongólia északi része irányában az erdők rengetegében húzódik. A vonalon elsősorban kitermelt fát, rönköket szállítanak. Kínának ezen a vidékén naponta több 100 ezer köbméter fát termelnek ki. Ez a mennyiség a fa kitermelés gépesítésével állandóan fokozódik, így vált szükségessé a 200 kilométer hosszúságú vasútvonal megépítése.

Huszonnégy órás sztrájkot tartottak az angol vasutasok

Október 3-án, szerdán, Nagy-Britannia összes vasút- és földalatti vonalain álljt jeleztek a szemaforok. Az angol vasutasok, mint ahogy azt már korábban bejelentették, keddről szerdára virradóra 24 órás sztrájkba léptek, hogy tiltakozzanak a kormány úgynevezett racionalizálási intézkedései ellen, amely számos vasúti műhely bezárását és több ezer munkás, valamint alkalmazott elbocsátását vonja maga után. Az is felháborította az angol vasutasokat, hogy az intézkedéseket a szakszervezetek megkérdezése nélkül hozták.

A sztrájk méreteire jellemző, hogy szerdán Nagy-Britannia területén egyetlen vonat sem közlekedett, szünetelt a forgalom a londoni földalattin is. A földalatti dolgozói is a vasutasszakszervezethez tartoznak.

Súlyos vasúti szerencsétlenség Lengyelországban

A *Varsótól* mintegy 150 kilométernyire fekvő *Piotrkow* város közelében október 9-én este súlyos vasúti szerencsétlenség történt.

A Varsó felé tartó nemzetközi gyorsvonat 11 kocsija — feltehetően sínrepedés miatt — kisiklott. A kocsik közül 3 átcsúszott egy sínelágazásra. Ezen a vágányon 100 kilométeres sebességgel éppen abban az időben közlekedett egy másik nemzetközi gyorsvonat, amely beleszaladt a kisiklott három kocsiba. Az összeütközés következtében a Varsóból jövő vonat öt kocsija, összesen tehát 16 kocsi siklott ki.

A két gyorsvonat nagy sebessége miatt az összeütközés roppant nagyerejű volt. A kocsik összelapultak s a töltésről lecsúsztak.

Az első hírügynökségi jelentések szerint 41 utas meghalt, 62 pedig megsebesült. A mentési munkálatok azonnal megindultak, a sötétség és a köd azonban megnehezítette az akciót. A baleset okainak kivizsgálására külön bizottság szállt ki a helyszínre.

ÚTIJEGYZETEK

II.

Berlini séta

Kékesszürke nyári reggel volt. A berlini Ostbahnhof csarnoka, mint egy nagy sötét torok nyelte a vonatokat. Az „S Bahn" 3-4 kocsiból álló szerelvényei, alig 5 percenként, 60-80 kilométeres sebességgel „kergetik" egymást.

Sétára indultunk . . .

Vidám, jólöltözött emberek járják az utcákat. Itt-ott még láthatók a háború nyomai: sérült házak, romok, egy-egy üres telek. A főutcák új kosztümbe öltöztek. Modern, szögletes épületek sorakoznak egymás mellett. Közülük is kiemelkedik az NDK egyik büszkesége, az újonnan épült Karl Marx Allee, a metropolisra emlékeztető levegős, sokteres, sugáregyenes utca.

A híres Unter den Linden (a Hársfa sor) fái újra zöldellnek. Foghíjas bár, de nem romos az utca. A fasor közt vegigtekintve, a mai tényleges kaput, Nyugat és Kelet kapuját a Brandenburgi Tort látjuk. A kapu előtt néhány méter vascső és szögesdrót képezi a határt. A Reichstag, mely a drótsövény mögött van, bombafüstös ablakaival, itt-ott csonkult falaival még emlékeztet a szörnyű múltra.

Sétánk közben betértünk a Pergamon múzeumba. A szürke, szögletes épület kívülről barátságtalannak látszik. Belül annál ünnepélyesebb. Szinte a Pergamoni birodalomban, az egykori római provinciában járunk, az időszámítás előtti második században.

A Burg von Pergamon — magyaráznak a táblák — a pergamoni királyi vár — 1878—86-iki ásatásokból előkerült — színes mozaik padlózatán járunk. Eredeti oszlopokkal, párkányokkal, figurákkal, díszítésekkel együtt tökéletes a palota rekonstrukciója.

Fájum — magyarázott német kísérőnk — a nílus-parti település volt, a Középbirodalom fáraóinak emlékét őrző híres havarai és az el-lahumi piramisok lelőhelye. Régészeti szempontból Fájum oázis a régi nílus-parti városok Dionüszian, Tebtunis, Theadelphia és mások miatt jelentős. Egyetlen eltemetett nagy levéltár. Az egyiptomi papirusztekercsek nagyrésze innen került elő. A homok megőrizte a fájumiak tábla és múmiafestészet terén alkotott remekeit.

Berlin még így csonkán is őrzi a több milliós nagyváros jellegét. Az utcákat járva sok érdekeset lát a kíváncsi szem. Mégis ha megkérdeznének, hogy mi maradt meg Berlinből a legjobban bennem, így válaszolnék: német barátaink a nehézségek ellenére is jókedvvel, munkaszeretettel építik fővárosukat.

Természetesen feltűnt az is, hogy az autóbuszokat a német alaposság ellenére sem zárják úgy, olyan kalodaszerűen, mint Budapesten. Az állomások úgynevezett fapados büféiben pedig éppen olyan csend, tisztaság honolt, mint az első osztályú éttermekben. Az emberek nyugodtan, csendben beszélgetnek, fogyasztanak a színes műanyagterítővel takart asztaloknál. Igaz, nem karcos pálinkát, vagy tüzes bort, hanem sört, vagy üdítő szörpféleséget.

Gergely József

(Folytatjuk)

Találkozás kubai és vietnami fiatalokkal

Október 5-én a Magyarországon tanuló kubai és vietnami fiatalokat látták vendégül a MÁV Tisztképző Intézet hallgatói.

Jóleső érzés volt találkoznunk azoknak a népeknek a fiaival, amelyek nemrég még gyarmati elnyomatás alatt éltek. Intézetünk KISZ-titkára üdvözölte a vendégeket, majd Bramon Pumpido kubai fiatal beszélt a kubaiak életéről és felszabadító harcaikról. Ezután kultúrműsor következett, amelyet a kubai fiatalok adtak. Dalaikat, táncaikat jellegzetes hangszereik kíséretével mutatták be.

A kubai és a vietnami fiatalok a késő esti órákig együtt maradtak a hallgatókkal. Ez a találkozó is elősegítette, hogy elmélyüljön barátságunk a volt gyarmati országok népeivel.

Benedek Tibor

Vasutasok a párt kongresszusi irányelveiről

Országszerte nagy érdeklődéssel tanulmányozzák a vasutasok a párt kongresszusi irányelveit. Az irányelvek, amelyek lemérik eddigi fejlődésünk útját és értékelik a szocializmus építésében elért eredményeinket, bemutatják a további fejlődés lelkesítő távlatait. A szerkesztőségünkhöz érkezett levelek, hozzászólások arról tanúskodnak, hogy vasutasaink helyesléssel fogadták az irányelveket.

Az iparosodó Kecskemét

Lőrincz Antal, kecskeméti állomásfőnök:

— Városunk, Kecskemét a kongresszusi irányelvek szellemében fejlődik. Új városrész épül, a Lenin-város, ahol még az idén 1500 lakást adnak át. Pártunk ipartelepítési politikája kedvezően hat a város fejlődésére. A közelmúltban több új üzemet telepítettek Kecskemétre. Létrejött a Reszelőgyár, a Rádiótechnikai Gyár, a Pneumatikus Berendezések Gyára. A meglevő üzemeket is számottevő beruházásokkal bővítik.

A város környéki futóhomok „aranyhomokká" változtatása keretében az elmúlt három év során csaknem 4000 hold szőlőt és 6000 hold gyümölcsöst telepítettek nagyüzemi módon. Ezek az eredmények és a további szép program bennünket kecskeméti vasutasokat is további jó munkára lelkesítenek.

Bizalom a párt iránt

Róth Ferenc, az Utasellátó 38. székesfehérvári üzemegységének pártonkívüli dolgozója:

— Egy szabadnapom alkalmával én is elolvastam az irányelveket és látom a jelentőségét. A sokat hangoztatott tömegkapcsolat az utóbbi években eleven valósággá vált. A tömegek ma ténylegesen követik a párt szavát. Nagy jelentőségűnek tartom, hogy a párt bátran feltárta a régi hibákat és leszámolt velük. Mi, pártonkívüliek bizalommal követjük a párt szavát. Azt kérjük vezetőinktől, hogy az egyszerű emberek gondjaival, panaszaival mindig behatóan és lelkiismeretesen foglalkozzanak.

Valamikor a személyi kultusz idejében bizony meggondoltuk, hogy átlépjük-e a pártiroda küszöbét, felkeressük-e a párttitkárt problémáinkkal, javaslatainkkal. Ma mindenkor bizalommal fordulunk a párthoz és minden erőnkkel elősegítjük az irányelvek megvalósítását. Boldogulásunk záloga ez.

Reális tervek

Kadocsa Lajos a 6. szakosztály műszaki főelőadója:

— A kongresszusi irányelveket tanulmányozva különösen a gazdasági építőmunkánk alapvető célkitűzései ragadták meg figyelmemet. Lényegében ettől függ fejlődésünk üteme, a foglalkoztatottság mértéke egész népünk jóléte. Úgy látom, gazdasági terveink reálisak és mértéktartók. Különösen fontos, hogy e tervek figyelembe veszik az ország belső és külső adottságait, lehetőségeit és szükségleteit. Nem fogunk olyan árukat termelni, amelyekhez nincsenek adottságaink, hanem ezeket a KGST más országaiból szerezzük be a szocialista munkamegosztás alapján. Viszont fokozzuk az olyan áruk termelését, amelyekhez jó adottságaink vannak.

Jelentős cél az is, hogy tovább javítjuk az ipar anyagellátását. A termelést még sok esetben akadályozza az anyaghiány, vagy az, hogy egyes gyárak késve kapják az anyagokat. A folyamatos anyagellátás megvalósítása a vasúti szállításra is sok feladatot ró, s mi igyekszünk úgy irányítani a munkát, hogy a szállítási feladatokat zavartalanul, mindig kellő időben elvégezzük.

Mi is építkezünk...

Ambrus József, az Eszaki Járműjavító kőművese:

— Építőmunkás vagyok, s így tudom értékelni, mit jelentenek a kongresszusi irányelvekbe foglalt lakásépítési tervek. Dolgozóink nagyon várják, hogy ezek a szép tervek minél előbb megvalósuljanak. Többen kifogásolták már, hogy az Eszaki Járműjavító dolgozói közül eddig kevesen kaptak szövetkezeti lakást. Több mint százan vannak már, főleg fiatalok, akik összegyűjtötték a lakásszövetkezetbe való belépéshez szükséges pénzt.

Üzemünkön belül jelentős építkezések folynak. Nemcsak az új szerelőcsarnokra gondolok, hanem arra is, hogy felújítottuk a mozdonyszeredét, röptetőt építettünk a XIV. osztály területén és egy üvegtető építésével bővítettük a XV. osztályt. Ezek az építkezések dolgozóink számára jobb munkakörülményeket jelentenek. Elértük már, hogy ezen a télen senkinek sem kell szabad ég alatt dolgoznia. A régi épületek javítását, korszerűsítését ezután is folytatjuk. Erőnk is van hozzá, hiszen három évvel ezelőtt csak hét kőműves dolgozott vállalatunknál, ma pedig 17-en vagyunk.

A vasút korszerűsítéséről

Pálfi István, a Központi Kocsiintézőség teherkocsiintéző csoport vezetője:

— Örömmel olvastam a kongresszus irányelveiben, hogy folytatni kell a vasút korszerűsítését. Helyeslem ezt, mivel a vasutasok nehéz és felelősségteljes munkájához biztosít jobb feltételeket. A népgazdaság egészséges fejlődése következtében szállítási feladataink növekednek.

Teljesítményeink fokozását azonban akadályozza a felszabadulás előtti időszak helytelen közlekedéspolitikájának és pusztításainak „öröksége". A járműpark jelentős része elöregedett és a pályák felépítménye sem mindenütt felel már meg a követelményeknek. Ezeket a problémákat csak fokozatosan tudjuk megszüntetni. Népgazdaságunk már eddig is sok milliárd forintot fektetett be a vasút korszerűsítésére. A kongresszusi irányelvekből arra következtetek, hogy ezek a hasznos ráfordítások a továbbiakban jelentősen növekedni fognak. Mi vasutasok csak örülhetünk ennek.

Öltözőbővítést kérnek

A Keleti fűtőház főnökségéhez tartozó villamosmozdonyszin dolgozóinak létszáma az utóbbi év folyamán megszaporodott. Ezért növelni kellett az üzemi öltöző befogadóképességét. A szűk épület lehetőségeihez képest ez meg is történt, s ma már 374 személy öltözik a fürdő melletti nagy teremben, amely zsúfolásig telve van öltözőszekrényekkel.

A szakszervezeti taggyűléseken és a termelési tanácskozásokon az utóbbi időben mégis többször napirendre került az üzemi öltöző kérdése. A felszólalók az öltöző további bővítését kérték. Miért van erre szükség?

— *Havonta újabb és újabb villamosmozdonyokat kapunk, s ennek megfelelően szükségessé vált létszámunk ismételt növelése* — mondotta erről *Novai János* művezető, a fűtőház szakszervezeti bizottságának munkavédelmi felügyelője. — *104 dolgozónkat már nem tudtunk elhelyezni a bővített öltözőben. 64 öltözőszekrényt csak a mozdonyszín csarnokában tudtunk elhelyezni az irodák és a raktárak fölött. Ez a hely télen nem alkalmas az öltözésre. A fűtőház központi épületében lévő öltözőbe 40 dolgozónk jár öltözni, ami elég körülményes és sok időveszteséget okoz.*

Hogyan lehetne megoldani a problémát?

Amint Novai János elmondotta jó lehetőség kínálkozik az öltöző újabb bővítésére. Az épület mögött ugyanis egy tágas vasúti autógarázs található. Ha ennek egy részét átadnák a mozdonyszínnek, maradna még elég hely az autók számára. Ezzel kapcsolatban beszéltek *Tölgyes Lajos* elvtárssal, a 7. szakosztály vezetőjével, aki kérésüknek helyt adott és megfelelő intézkedést igért.

A villamosmozdonyszín dolgozói remélik, hogy a segítség ezúttal sem marad el és az egészségük védelme érdekében szükséges öltöző-bővítést rövidesen megoldják.

Üzembe helyezték az első fénysorompót

A *budapest—miskolci* országos főútvonalon az *Aszód* előtt lévő vasúti kereszteződésnél október 9-én a mechanikus sorompó szerepét korszerű, fénysorompó vette át.

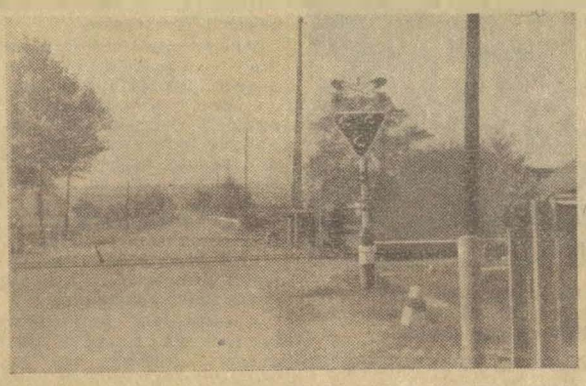
Az új fénysorompó a legjobb külföldi tapasztalatok felhasználásával készült. Az elektromos berendezés emberi közreműködés nélkül, önműködően szabályozza a közúti forgalmat. Így tehát nem történhet meg a mechanikus sorompóknál nem egyszer előfordult eset, hogy az őr elfelejti lezárni a sorompót. De nem történhet meg az sem, hogy elfelejtik kinyitni a lezárt biztonsági berendezést.

A fénysorompó működéséről *Tóth László*, a 9. szakosztály főelőadója a következőket mondotta:

— *A közeledő vonat kapcsolja át tilosra a fénysorompó szabad jelzését. Az útkereszteződéstől 650 méterre elhelyezett pneumatikus működésű érintkezőket benyomja a vonat, s ekkor az addigi zöldjelzés kettős villogó piros fényre változik. Ez átlagosan 40 másodperccel előbb megtörténik, mielőtt a vonat az országúthoz érkezik. A vonat áthaladása után a fénysorompó automatikusan ismét zöld jelzést ad. Az olyan nagyforgalmú országúton, mint a 3-as számú országos főútvonal nagyon előnyös a fénysorompó alkalmazása.*

A *Távközlő és Biztosítóberendezési Központi Főnökség* dolgozói, *Hegedüs Géza* mérnök irányításával készítették el és szerelték fel az új jelzőberendezést. A fénysorompó az üzemi ellenőrző kísérletek során pontosan működött és remélhetőleg a jövőben is megfelel a követelményeknek.

Az *aszód—balassagyarmati* vonalon az 1-es számú őrház mellett áll a vasúti pálya két oldalán a két jelzőlámpa és az őrházzal szemben lévő oldalon zöldre festett két magas vasszekrényben a fénysorompó kapcsolóberendezése.



Az aszód—galgamácsai vasútvonalat átszelő miskolci főközlekedési út kereszteződésénél a régi sorompó helyett új fénysorompót állítottak fel
(Németh Gyula felv.)

Miután az első néhány vonat áthaladt az útkereszteződésnél, beszélgettünk *Kurucz Albert* sorompóőrrel, aki húsz éve lakik itt családjával az őrházban, s akinek munkáját most az önműködő berendezés vette át.

— *Csak örülhetünk ennek az új berendezésnek, mert nagyon megkönnyíti a forgalom irányítását. S hogy lesz-e ezután itt baleset? Ez attól függ, mennyire igazodnak a járművek a jelzéshez. Fegyelem kérdése az egész. Volt itt baleset akkor is, amikor lezártuk a sorompót... A húsz év alatt 8 baleset történt, s ezeket főleg ittas vezetés okozta. Ilyen esetek ezután is előfordulhatnak, de ha minden jármű vezetője és persze a gyalogosok is figyelembe veszik a fénysorompó jelzését, akkor nem lehet baj.*

A sorompóőr munkája egyébként ezen a helyen még nem válik feleslegessé, hiszen az őrházban ellenőrző készülék működik, amelyet a sorompóőrnek kell kezelni. A sorompóőr kapcsolja be a tilos jelzést például akkor, ha olyan, 6000 kg-nál könnyebb vasúti jármű halad át az úton, amelyik nem kapcsolja be a pneumatikus érintkezőket.

Egyébként a vágánygépkocsik és a többi 6 tonna súlynál könnyebb vasúti járművek számára előírták, hogy ennél az útkereszteződésnél áthaladás előtt megállni kötelesek. Első ízben fordul tehát elő, hogy vasúti jármű közúti járműnek elsőbbséget ad.

Az Aszódon beépített fénysorompó üzembehelyezésével a vasúti kereszteződések korszerű biztosításának fejlesztési munkái nem fejeződtek be. A tervek szerint ugyanis a MÁV még az idén felszerel egy úgynevezett félsorompós berendezést, 1963-ban pedig megépítik az első kettősvágányú pályára szerkesztett önműködő fénysorompót.

— L—cz —

Fuvarjogi napok Budapesten

Október 11-én csütörtökön délelőtt a Technika Házában *dr. Csanádi György* a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese ünnepélyesen megnyitotta a Közlekedési Tudományos Egyesület által rendezett fuvarjogi napokat.

Az október 11-től 13-ig tartó fuvarjogi napokon 8 előadás és korreferátum hangzott el. A vasúti fuvarjog problémáit érintő előadások közül elhangzott *dr. Baczonyi Zoltán*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet munkatársának előadása a hazai vasúti fuvarjog szabályozásának egyes problémáiról. Az első napon került sor *dr. Nánássy Béla* nyugalmazott MÁV főigazgató előadására, melyet *„A vasúti fuvarjog jogi szabályainak egységesítése"* címmel tartott.

Pénteken, október 12-én került sor *dr. Papp Endre* a Vasúti Közlekedési Tudományos Kutatóintézet osztályvezetőjének előadására, melyet *„A koordinált vasúti-közúti fuvarozás jogi problémái"* címmel tartott.

A legjobb magyar fuvarjogászokon kívül felszólaltak a *Szovjetunióból, Lengyelországból*, az NDK-ból és *Ausztriából* érkezett vendégek is.

B. I.

Munkásakadémia kezdődött Szerencsen

Szerencsen a vasutas kör helyiségében október 5-én ünnepélyesen megkezdődött a munkásakadémia előadássorozata.

A megnyitón megjelent és előadást tartott a vasút keletkezésének történetéről *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője. A vasutasok nagy lelkesedéssel kezdték az ismeretek elsajátítását. A 13 előadásból álló előadássorozat a jövő júniusban fejeződik be. A munkásakadémia anyaga vasúti vonatkozású, főként kereskedelmi jellegű. Az előadásokat a miskolci igazgatóság előadói tartják.

A megnyitó előadáson 80 vasutas jelent meg.

Németh Pál
Szerencs



A MÁV Tisztképző Intézetben modern távközlő- és bizosítóberendezési terem áll a hallgatók rendelkezésére. A képen Ürögi József szakoktató a telefonközponti keresőgép alkatrészeit ismerteti a forgalmi- és kereskedelmi tagozat két hallgatójával

A KAPUS

Ott ül a váróterem-ajtóban. Görbe botja a kis asztalhoz támasztva. Vasbélyegző dörög a kezében. Szüntelen beszél... A hullámzó emberrengetegben röpke félóra alatt — megszámoltam — 185 menetrendi és egyéb felvilágosítást adott. Kérdeztek tőle vonat- és autóbuszindulást, érkezést, azt, hogy meddig van nyitva az étterem, a KÖZÉRT, a virágüzlet, hol állnak a taxik, hol árulnak főtt kukoricát? Kerestek rajta elveszett gyereket, csomagot és még annyi mást. Ide beszélt, oda peronjegyet adott.

Eszembe jutott a közelmúltban az egyik napilapban a „Reménytelen vasutas"-ról megjelent írás. Egy ácsorgó kapusról szól, aki kéri a jegyeket az utasoktól, de nem kapja. A témaszegény cikkíró úgy állítja be a kapust, mint aki haszontalan munkát végez.

Baki Lajos kapussal beszélgetek. Ott biceg mellettem. Ütemesen koppan a műlába és a botja.

— Úgy érezzük, hogy olyan ötödik kerék vagyunk a kocsiban — mondja panaszosan. — Pedig valamikor én is végeztem rangosabb munkát. De... régen... úgy karácsonytájt... egy hideg, fagyos éjszakán ott maradt a lábam a mozdony alatt. Mit tehettem? Belenyugodtam a sorsomba. Megszerettem a kapus munkát. Megy ez, csak a menetrendet, meg az embereket kell ismerni. A jó kapus szinte ismerősként üdvözli a naponta járó utasokat. Látja, hogy ki a kísérő és ki az utas. Meg kell ismerje a ki-be sétálókat, a lógóst. Ma is 230 peronjegyet adtam el.

Eközben lépett oda Besenyei János főkapus. Ő is bekapcsolódott a beszélgetésbe.

— Nem vagyunk mi olyan nagyon haszontalan emberek — mondja. Aztán egy könyvet nyit ki, melybe évekre visszamenőleg megtalálható, hogy a kapusok műszakonként menynyi pénzt — peronjegy árát — szolgáltattak be. Júliusban például csökkentett létszám mellett 44 730 forintot szedett be a 28—30 kapus — mondja Besenyei.

Gyorsan elosztottam fejben az összeget és meg kellett állapítanom, hogy a kapusok a rendfenntartó, irányító, informáló munkájuk mellett, mellékmunkaként bőven megkeresik a bérüket. Évente közel félmilliót szednek össze forintonként.

— Azt sem értem — folytatja a főkapus —, hogy miért minősítik utasmolesztálásnak, ha a kapus kéri a menetjegyet, vagy peronjegyet. Az utóbbi időben ugyanis, ha valaki szerencsésen bejutott — jegy nélkül — a pályaudvarra, az már büntetlenül kilépheti, mert kifelé nem szabad megszólítani. Véleményem szerint ez csökkenti a vasút területén olyan fontos éberséget, de a bevételt is. Csak a vasúton sértő az ellenőrzés? Villamoson, moziban és annyi más helyen nem?

Sok-sok forint gurul így el. Különösen ilyenkor ősszel, amikor több a kísérő, mint az utas. Sokszor feketéllik a peron és a vágányok köze a kísérőktől, de jó ha a felének, harmadának van pályaudvari belépőjegye.

Egy utas zavarta meg a beszélgetésünket: — Jani bácsi — mondta — akad egy kétlábú kapus, aki jelentést vinne az igazgatóságba?

— Talán egy — feleli kelletlenül Besenyei. — Látja, kérem! — ez is a rend, a bevétel kárára történik és hozzátette: Több kapus egyenlő több forint, nagyobb rend és az utóbbi talán fontosabb.

— gergely —

Gépi kocsimosó berendezés tervein dolgoznak a Vasúttervező mérnökei

A kulturált utazás követelményei között igen fontos szerepet játszik a tisztaság és ennek révén a biztonság növekedése. A vasúti személykocsik külső tisztítása kézi eszközökkel nem oldható meg kielégítően. Éppen ezért a MÁV is tervbe vette, hogy a két budapesti nagy pályaudvaron gépi kocsimosó-berendezést létesít. A berendezés terveit *a MÁV Vasúttervező ÜV.* készíti. A tervezést megelőzően, a feladat jelentőségére való tekintettel, két tervező, *Tóth Béla* és *Szentpáli Gyula* mérnökök az NDK-ban tanulmányozták, a KGST keretében szervezett kéthetes tanulmányútjuk során a DR kocsimosó berendezéseit.

Mint értesültünk róla, a terveket az év végére elkészítik, s

a kivitelezést már 1963. tavaszán megkezdik.

Elsőnek *a Nyugati-pályaudvar* kocsimosója épül meg. A külföldi tanulmányút előtt a tervezők a tervfeladatban 16 millió forintos költséget terveztek. A tanulmányúton szerzett tapasztalatok értékelése után ezt az előirányzatot 50 százalékkal csökkentették, annak ellenére, hogy a mosóberendezés részére külön csak erre a célra szolgáló vágányt kell építeni.

A személyvonati tároló vágánycsoportról naponta 25—30, 10—15 személykocsiból álló szerelvény keresi fel a mosóvágányt,

ahonnan tiszta állapotban, vagy visszajár a tárolóvágányra vagy egyenesen az indítóvágányra áll be.

A mosóvágányon a mosási technológia a következők szerint alakul: amikor a szerelvény első kocsija a mosóberendezést eléri, a járművezető a tolatás sebességét 2 km/ó értékűre csökkenti.

A mosás első fázisa a nedvesítés, mely a kocsinak bőséges vízzel való lezuhanyozásából áll. Ennek kettős célja van. Az egyik, hogy a forró napsütésben felmelegedett kocsiszerelvényt lehűtse, nehogy a következő fázisban felhordott vegyi anyag, illetve mosószer a felületre rásüljön. Másik célja a nedvesítésnek, hogy a kocsi felületén levő szennyréteget átáztassa, abban a vegyszer behatolását elősegítse.

A nedvesítő állványtól megfelelő távolságra van a vegyszer-, illetve mosószerfelhordó állványcső, melyből a nedves kocsioldalakon sűrített levegővel hab alakjában hordják fel az oldószert.

A szerelvény eközben lassan tol előre és a vegyszerfelhordástól számított 40 m-en belül nem történik a kocsival semmi. Ezt követően kerül a jármű a függőleges tengelyű és forgó kefehengerek közé, melyek a kocsioldalak mechanikai úton való tisztítását végzik. A kefe szőrzete műanyaggal, mely vegyi, mechanikai és hőhatásnak egyaránt jól ellenáll.

Ezt követően a jármű egy bő öblítővíz-felhordó állványerdő és öblítő kefehengerpár közé jut, mely az oldószert és a fellazított szennyeződést mossa le. Innen egy csőkapu alá kerül a jármű, mely az utóöblítést látja el bőséges víz felhordásával. A mosás utolsó fázisát az ablakfelületek lágyított vízzel való leöblítése jelenti, hogy az üvegfelületen csurgási sávok, mészmaradványok ne legyenek.

A mosóberendezés működtetéséhez egy ember szükséges,

aki a vágány fölött elhelyezett kezelőtoronyban van, ahonnan minden berendezési tárgy működését jól megfigyelheti és a vezérlőasztalon elhelyezett hat darab pneumatikai szelep és 36 darab elektromos nyomógomb segítségével a jármű haladásának megfelelően, a mágneses szelepeket, illetve tárgyakat üzembe helyezi.

O. J.



A szombathelyi járműjavító vezetői és mozgalmi szervei a közelmúltban nyugdíjasokat hívtak meg üzemlátogatásra. Képünk a nyugdíjasok látogatásakor készült

A Zseleznodorozsnij Transzport magyar száma

A szovjet vasutasok gazdasági és műszaki lapja, a *Zseleznodorozsnij Transzport* szeptemberi száma csaknem kizárólag magyar vasúti szakemberek cikkeit, tanulmányait tartalmazza. A szerkesztőségi vezércikk leszögezi, hogy a magyar népgazdaság az elmúlt években különösen gyorsan fejlődött. Ennek eszköze a dolgozók egyre szélesebbkörű érdeklődése a gazdasági kérdések iránt és erőfeszítése az állami tervek túlteljesítéséért. A vasúti szállítások fejlődéséről írva a lap megállapítja, hogy 1938-hoz viszonyítva a teherszállítás megnégyszerezződött, a személyszállítás pedig több, mint ötszörösére emelkedett.

A tekintélyes szovjet lap magyar számának első cikkét *Kossa István* közlekedés és postaügyi miniszter írta, melyben ismerteti hazánk közlekedésének fejlődését, a jövő perspektíváit.

A lapban megjelent *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes cikke a *Magyar Államvasutak személy- és teherszállításának megszervezéséről*, *Harmati Sándor* vezérigazgatóhelyettes a *gőzüzemű fűtőházak diesel üzemre való átalakításának kérdéseiről* írt. *Tölgyes Lajos* az 1/7. szakosztály vezetője a *MÁV gördülőanyagállományáról* írt elemző cikket, melyet több kép és ábra tesz szemléletesebbé. *Oroszvári László* főmérnök *a magyar vasúti villamosítás kérdéseit* tárta a szovjet olvasók elé. *Dr. Faragó Ferenc a MÁV járműjavítási problémáit* tárgyalta cikkében, *Papp Károly* az 1/6. szakosztály vezetője *a magyar vasutak felépítményének rekonstrukciós munkáiról* számol be. *Urbán Sándor* az 1/9. szakosztály vezetője *a MÁV távközlési és biztosítóberendezési fejlődéséről* írt rövid tanulmányt. *Fekete András* és *Lukácskó Sándor*, a kibernetikai tudományok e két neves szakemberének cikkéből a szovjet olvasók megismerhetik, *hogyan használják fel az elektronikus számológépeket* és logikai gépeket az áruszállítás meggyorsítására. *Szentgyörgyi Károly*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet igazgatója a *MÁV tudományos kutató munkájáról* írt értékes beszámolót. *Nagy József*, a VATUKI helyettes vezetője *az egyenesben fekvő hézagnélküli vágányok stabilitásáról* írt magasszínvonalú tanulmányt. *Kutasi Lajos*, a VATUKI Kossuth-díjas tudományos munkatársa *az előfeszített vasbetonaljak alkalmazásáról* számolt be a szovjet lapban. *Máté Sándor* az I/2. szakosztály vezetője *a hazánkban folyó szakmai káderképzésről* írt elemzést.

Az izléses kiállítású, gazdag ábra és képanyaggal illusztrált szovjet szaklap olvasói e cikkekből megismerhetik a magyar vasutasok eredményeit és további feladatait.

Munkavédelmi őrjárat

Ki a felelős?

Újsághír: Szeptember 2-án Aszód állomáson az V. és a VI. sz. vágány között tartózkodó utasok közül a 90 kilométer/óra sebességgel áthaladó 402/a sz. gyorsvonat 5 személyt halálra gázolt, 1 személy pedig súlyos sérülést szenvedett.

Az alig néhány szóban közölhető hírt, amely mögött megrendítő egyéni és családi tragédiák vannak, mindenhol megdöbbenéssel tárgyalták. Különböző vélemények alakultak ki és mindenki a maga szempontjainak megfelelő következtetéseket vont le. Egy kérdés azonban — kimondottan vagy kimondatlanul — egyértelműen foglalkoztatott mindenkit.

Ki a felelős ezért a szerencsétlenségért? Ki, hol, milyen mértékben követett el mulasztást, amelynek következményeképpen ez a döbbenetes esemény bekövetkezhetett?

A jogosan feltett kérdésre nem könnyű a választ megadni, mert nem lehet egyszerűen az idevonatkozó vagy erre az eseményre ráhúzható szabályokkal magyarázni. Meg behatárolni is nagyon nehéz.

Objektív nehézségek

A magunk részéről megpróbáljuk a kérdést úgy vizsgálni, hogy szerteágazósága ellenére is tudjunk egy olyan — lehetőleg mindenki szempontjainak megfelelő — képet kialakítani, amely alapul szolgálhat eredményes intézkedések megtételére.

Kezdjük talán a növekedés nehézségeivel.

A vasút teljesítményének értékelésénél nagy eredménynek számít, hogy az utasforgalom a háború előttinek többszörösére emelkedett és ezt vasutunk — nagy erőfeszítések árán ugyan — teljesíteni tudta és tudja jelenleg is. Pedig utasirányító berendezéseink és rendszerünk nem fejlődött egyenes arányban, az utasok számának növekedésével. Az újonnan épített *Déli-pályaudvar* utasirányító rendszere e tekintetben már utat mutat, de ezen és a *győri*, valamint a *székesfehérvári* pályaudvar újjáépítésén kívül alig lehet valamiről beszámolni.

Az utasforgalom mellett növekedett a vasút teherforgalma is. Ez pedig maga után vonta a vonatok számának növekedését. Ma már egyes vonalakon egy-egy vonatnak a menetrendtől eltérő megállítása hosszú órákra felboríthatja a vonal forgalmát. Emiatt és a közben jelentkező utasforgalom miatt az állomások dolgozói nehéz helyzetbe kerülnek, mert ilyen esetben legfeljebb csak a hangos bemondóra támoszkodva tudnak az utasok irányításával foglalkozni — persze csak ott, ahol ilyen van — mert sok helyen még hangszóró sincs.

A vasút veszélyes üzem

A vasút területén csak úgy szabad mozogni és ott szabad tartózkodni, ahol nincs veszélyeztetve az emberek élete és testi épsége.

Ha a közigazgatás szempontjából vizsgáljuk a kérdést, nem lehet vitás: *megfelelő szabályok, törvényes előírások biztosítják, hogy a vasút területén tartózkodó vasúton kívüliek eleget tegyenek az ez irányú kötelességeiknek.*

Ezek ismeretében azonban bárki nyugodtan felteheti a kérdést, hogy ha ilyen jól megalapozták a vasúton a személyvédelmet, mi az oka annak, hogy mégis gyakran éri baleset az utazókat?

Már említettük, hogy a vasút területén tartózkodók veszélynek vannak kitéve a vasút veszélyes jellegénél fogva. Ennek ellenére tapasztalhatjuk, hogy sokan személyes szabadságuk korlátozásának tartják, ha saját érdekükben felhívják a figyelmüket egyes előírások betartására.

Véleményünk szerint a vasútnak és a rendészetnek az eddigieknél szorosabb együttműködésével a helyzetet bizonyos mértékig lehetne enyhíteni. Ehhez azonban szükséges volna hatékony rendszabályok alkalmazása, mert ha továbbra is csak az érdekeltek belátására és öntudatára apellálunk, rengetegen szenvednek a vágányok között csonkulásos balesetet, nem beszélve a halálos szerencsétlenségekről.

A vasút nagy erőfeszítéseket tesz mind szervezési, mind anyagi tekintetben, hogy biztosítani tudja a kulturált utazás feltételeit. Ebben a vonatkozásban évről évre előrehaladás tapasztalható. Ennek ellenére még mindig nem sikerült elérni, hogy bizonyos időben, bizonyos vonatok túlzsúfoltsága megszűnjön. Gondolunk itt a reggeli és délutáni időben közlekedő munkásvonatokra és a szombati, valamint a vasárnap esti és hétfő reggeli vonatokra. Ezeken sokszor olyan nagy a zsúfoltság, hogy ha az állomási és a vonatszemélyzet az utasvédelemmel kapcsolatos előírásokat mereven betartaná, a vonatokat nem is lehetne az állomásból elindítani.

Az „élelmes" utasok

Egészen katasztrófális a helyzet egy vonat behaladásakor, amikor a várt vonat vágánya mellett csomagokkal, gyerekekkel, nagy tömegbe felsorakozva várják a vonatot. De akadnak úgynevezett élelmes utasok is, akik közvetlen a vonat behaladása előtt mennek át az ellenkező oldalra, hogy a többi utast ezzel megelőzve előnyösebb felszállást tudjanak maguknak biztosítani. Többek között ez is egyik okozója volt az aszódi tömegszerencsétlenségnek. Kettősvágányú pályák állomásain még fokozódik a veszély az ellenirányú vonatok közlekedése miatt.

Nyugodtan fel lehet tenni a kérdést, hogy nagy tömegű utas esetében az ilyen veszélyes helyzet megakadályozására elégségesek-e a rendelkezésre álló eszközök, vagy az a kevés létszámú vasutas, amely az állomás forgalmi szolgálatát ellátja?

Nem, még akkor sem, ha rendelkezésre állna a rendészeti közegek aktív támogatása. Egy azonban bizonyos, sürgősen tenni kell valamit az utasok életének és testi épségének az eddigieknél nagyobb mérvű biztosításáért.

Tenni, de mit és hogyan? Ime, néhány javaslat.

Az állomások területét zárt helyekké kell kiképezni úgy, hogy a vasúton kívüliek, az utasok is csak az arra kijelölt helyen léphessenek be és hagyhassák el azt.

Minden számba jöhető forgalmú állomást el kell látni hangos bemondóval.

A lehetőség szerint bizonyos időcsoportokba sűríteni vagy legalább is az eddigieknél nagyobb tengelyszámmal kell közlekedtetni a vonatokat.

Nagyobb gondot kell fordítani az utazóközönség nevelésére. A közúti közlekedéshez hasonlóan már az iskolában oktatni kell a vasút területén való helyes magatartást.

Szükségesnek látszik egy olyan jogszabály megalkotása és érvényesítése is, amely bizonyos körülmények között, előzetes figyelmeztetés nélkül is lehetővé teszi azoknak a személyeknek a felelősségre vonását, akik nem tartják be a vasút területén tartózkodók számára előírt rendszabályokat.

Meg kell akadályozni, hogy a peronokon valaki érvényes utazási, vagy peronjegy nélkül tartózkodhasson. Érvényt kell szerezni annak a régebbi szabálynak, amely megtiltja, hogy az utasok kísérői akár érkező, vagy induló vonatra felszálljanak még akkor is, ha érvényes peronjeggyel rendelkeznek.

E néhány javaslat jóllehet csak pillanatnyilag enyhítené a jelenlegi helyzetet. Éppen ezért továbbra is keresni kell azokat a módozatokat, amelyek segítségével maradandóan biztosítható az utasok védelme. Így még a bekövetkezett balesetek után a felelősség megállapítása is könnyebben menne.

Fehérvári József

Még jobban társadalmi alapra kell helyezni a szakszervezeti munkát

A SZSZKT X. plénumának határozata

III.

4) Figyelembe véve számos, fizetett apparátus nélkül dolgozó köztársasági, határterületi és területi szakszervezeti bizottság tapasztalatait, a plénum utasítja az SZSZKT elnökségét, a szaktanácsokat és a szakszervezetek központi bizottságait, hogy dolgozzanak ki és foganatosítsanak intézkedéseket további köztársasági, határterületi, területi, városi és kerületi szakszervezeti bizottságok társadalmi munkára való átállására.

A szaktanácsoknak és a szakszervezeti bizottságoknak támogatniuk kell azokat az üzemi és helyi szakszervezeti bizottságokat, amelyek fizetett apparátusukat megszüntetve át akarnak állni a társadalmi munka alapjára.

5) A plénum felhívja a szakszervezeti szervek figyelmét, hogy szélesebb körben vonják be a dolgozókat a termelés irányításába, a technikai haladás feladatainak megoldásába. A szaktanácsok és a szakszervezeti bizottságok minden módon támogassák az újító tanácsok, a társadalmi szerkesztő és technológiai irodák, a gazdasági elemzési csoportok, a műszaki szabadegyetemek és tapasztalatcsere iskolák, s más ilyen formák létrehozását és tevékenységük állandó javítását.

6) A plénum nagyon fontosnak tartja a társadalmi ellenőrzés erősítését és ezért azt ajánlja a szaktanácsoknak és a szakszervezeti bizottságoknak, hogy szélesebb körűen vonják be a dolgozókat a társadalmi fogyasztási alapok felhasználásának, a munkaügyi törvények betartásának, az érvényes bérrendszerek helyes alkalmazásának, a lakásépítési tervek teljesítésének és a lakások elosztásának, a kereskedelmi és közétkeztetési, valamint szolgáltató vállalatok és közművek, továbbá az egészségügyi és társadalombiztosítási szervek munkájának ellenőrzésébe.

A vezető szakszervezeti szervek támogassák a társadalmi munkásokat. Lépjenek fel erélyesen, valahányszor azt tapasztalják, hogy bürokratikusan kezelik az aktivisták jogos észrevételeit és javaslatait.

7) A plénum azt javasolja a szaktanácsoknak, a szakszervezeti bizottságoknak és az önkéntes sportegyesületek tanácsainak, hogy minden módon fejlesszék nevelő-, népművelési és testnevelési munkájuk öntevékeny jellegét, nagyobb mértékben állítsák át társadalmi igazgatásra a klubokat, kultúrotthonokat, könyvtárakat, stadionokat és turistatelepeket. Javítsák meg a népművelési és testnevelési társadalmi káderek — művészeti körvezetők, könyvtárosok, edzők, bírók, turistavezetők, stb. — képzését. Szélesebbkörűen kell elterjeszteni a Volgográd és Csernovic területi pedagógusok kezdeményezését. Ezek a pedagógusok hozzáfogtak, hogy társadalmi munka alapjára helyezzék a falusi klubok, könyvtárak és kultúrtermek tevékenységét.

A plénum azt ajánlja a köztársasági, határterületi és területi szakszervezeti sportegyesületi tanácsoknak, hogy nagyobb mértékben helyezzék társadalmi alapra a városi és kerületi OSZSE-tanácsok munkáját.

8) A szakszervezeti szervezeteknek tovább kell javítaniuk a káderek és aktivisták oktatását és nevelését, hogy rendszeresen lehessen megújítani a szakszervezeti szerveket, hogy fejleszteni lehessen a társadalmi munkára épülő szakszervezeti tevékenységet, s a szakszervezeti munkába be lehessen vonni a dolgozók újabb millióit, sok olyan dolgozót is, aki először vesz részt társadalmi tevékenységben, és nincsenek megfelelő tapasztalatai és ismeretei.

A szaktanácsok és a szakszervezeti bizottságok úgy szervezzék meg a káderek és az aktivisták képzését, hogy mindegyik szakszervezeti dolgozó és aktivista mielőbb gyakorlatra tegyen szert a szakszervezeti munkában. Minden szaktanács, köztársasági, határterületi, területi, városi, kerületi és nagyüzemi szakszervezeti bizottság rendezzen állandó tanfolyamokat, szemináriumokat és előadássorozatokat. Emelje a szakszervezeti káderek és aktivisták képzésének színvonalát. Különösen nagy gondot kell fordítani a szovhozok és más mezőgazdasági vállalatok szakszervezeti aktivájának oktatására. Városi szakszervezeti munkásokat kell falura küldeni szemináriumi foglalkozások levezetésére és a tapasztalatok átadására.

(Folytatjuk.)

Budapesten 170 szakszervezeti politikai iskola indul

Szakszervezetünk budapesti bizottságának irányításával a szakszervezeti bizottságok ötven szolgálati helyen 170 szakszervezeti politikai iskolát szerveztek. Ez a szép eredmény gondos szervezési munkának köszönhető.

A szervezési munka befejeztével a budapesti bizottság kultúrnevelési, agitációs és propaganda bizottsága háromnapos tanfolyamot rendezett a politikai iskolák propagandistái részére. 160 propagandista hallgatta meg a hat előadást és a két tájékoztatót, amelyek sok módszerbeli segítséget adtak számukra. Emelte az előadások színvonalát a tárgykör szemléltetése. Regényrészletek, versidézetek, dia- és mozgófilm-vetítések tették változatossá az előadásokat.

Reméljük, a gondos előkészítés meghozta gyümölcsét és jól működnek majd a szakszervezeti politikai iskolák. Ezért igen fontos, hogy a szakszervezeti bizottságok már az indulásnál kellő segítséget adjanak a propagandistáknak, elősegítve, hogy a hallgatóság teljes számban megjelenjen az előadásokon.

Horváth Ferenc

A VIII. pártkongresszus tiszteletére

Békéscsaba

Békéscsabán a pályafenntartási főnökség szakaszainak többsége már teljesítette a VIII. pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásait és most újabb vállalásokat tettek. Vállalásaik elsősorban a munka minőségének javítására irányulnak. A XVIII-as mozgó gépesített pályamesteri szakasz vállalta, hogy a kilométerenkénti hibapontok számát 10 alá szorítja. Ez eddig 8,3 pontra sikerült.

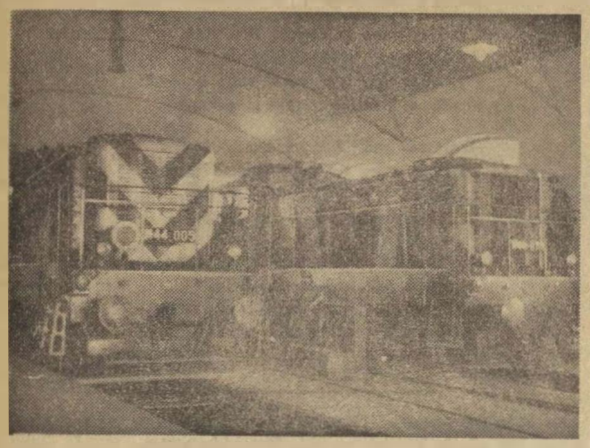
A szakasz dolgozói a *Gyula—Békéscsaba* közötti vonal fenntartási munkálatait kiváló minőséggel végezték. Most új munkájukat, a *Kétegyháza—Békéscsaba* vonalrész fenntartását a tervezett határidő előtt egy héttel akarják befejezni. Versenyeznek a vonalkezelők is. A legújabb értékelés szerint a műszakiak versenyében *Hortobágyi Ádám, Hőgye Imre, Lengyel László, Wiand László* és *Dénes József* kerültek az élre.

Alsóörs

Alsóörs állomás dolgozói is túlteljesítették a pártkongresszus tiszteletére tett vállalásukat. A vállalt 93%-os kocsitartózkodás helyett a III. negyedév folyamán a *Hortobágyi-brigád* 104%-os kocsitartózkodást ért el. Kocsikihasználásuk a vállalt 104% helyett 107% volt. Jó eredményeket ért el a *Horváth*-brigád is.

Dunakeszi

A *Dunakeszi Járműjavítóban* számos munkabrigád ért el már igen jó eredményt a kongresszusi verseny során. Ezek közé tartozik a *Pusztaszeri-brigád*, amelynek tagjai szeptemberben terven felül beszereltek egy kocsit. *Vigh Béla* üvegesbrigádja három nappal előbb teljesítette szeptemberi tervét. Jó eredményeket ér el az *Ujházy* asztalosbrigád is, amely a pártkongresszus és november 7 tiszteletére meggyorsította a nagyfővizsgás kocsik belső munkáinak elvégzését. A *Bokor-brigád* tagjai három ipari tanulóval foglalkoznak és vállalták, hogy 5000 forint értékű anyagot megtakarítanak.



A ferencvárosi fűtőház dolgozói jó munkával, eredményeik továbbnövelésével készülnek pártunk VIII. kongresszusára. A kongresszusi versenyben a legjobb eredményt elért brigádok közé tartozik a Gagarin motorszerelő szocialista brigád. A képen a brigád tagjai egy Diesel-mozdony javítását végzik

Ferencváros

Ferencváros állomás dolgozói szeptember folyamán rekord eredményeket értek el. A kocsikifutás napi átlaga 5127 kocsi volt. Ez olyan nagy mennyiség, amely Ferencváros állomás történetében egyedülálló. Tavaly szeptemberben 300 kocsival kevesebb volt a kifutás napi átlaga. Gurításban a napi átlag meghaladta az 5,5 ezer kocsit, s ez szintén rekord nagyságú.

Debrecen

A *debreceni fűtőház* dolgozói kongresszusi műszakot indítottak. A dolgozók műhelyrészenként értékelték az eddigi munka eredményeit és megbeszélték, mit kell tenniök, hogy teljesíteni tudják az őszi forgalom magasabb követelményeit. *Kerezsi Miklós* belsős mozdonyfelvigyázó és 6 tagú brigádja szocialista szerződést kötött. Vállalták, hogy az érkező mozdonyok futójavításáról azonnal intézkednek és a javítási százalékot 5% alatt tartják. Mint munkavédelmi örök elősegítik a balesetmegelőzést.

A jobb munkaeredmények elérése szempontjából hasznos, hogy *Füzesi Pál* és *Tőkés Bernát* műszaki reszortosok is bekapcsolódtak a szocialista brigádok versenyébe. A műszaki dolgozók részvétele a mozgalomban az eredmények további javulása szempontjából örvendetes jelenség.

Tapolca

A *tapolcai fűtőház* dolgozói a VIII. pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásaikat eddig 2—3%-kal túlteljesítették. Október 1 óta ünnepi műszakot kezdtek, amely november 20-ig tart. A verseny célja a gazdaságosabb mozdonykihasználás, a termelékenység, vagyis az egy szolgálati órára eső kilométer növelése. Itt említjük meg, hogy a fűtőház 9 dolgozója iratkozott be a gépipari technikumba. A fűtőházban megszervezett dolgozók általános iskolájának 47 tanulója van.

Békéscsaba állomáson a műszaki kocsiszolgálat dolgozói a pártkongresszus tiszteletére vállaltak, hogy brigádonként havonta 20 kocsi nagytakarítását végzik el. Az eddigi három szocialista brigád mellett most megalakult a negyedik is, amely „Május 1" néven versenyez a kitüntető cím elnyeréséért. A brigádok különös gondot fordítanak a tranzit-vonatok gyors továbbításának elősegítésére. A félpróbák meggyorsításával kiküszöbölik a késéseket.

Dunaújváros

Dunaújváros állomás vasutasai a kongresszusi versenyben elért eredményeikkel jól segítik a teherszállítást. Eddig az állomás KISZ-brigádja érte el a legjobb eredményt. Figyelemre méltó, hogy a tehervonatok átlagos terhelését 102,3%-ra teljesítették az állomás dolgozói. A dunaújvárosi vasutasok továbbra is legfontosabb feladatuknak tartják a tehervonatok gazdaságosabb kihasználását.

Adjunk zöldutat az újítómozgalomnak

Miről tanácskoztak a budapesti igazgatóság újítói?

Tanácskozásra gyűltek össze október 4-én a budapesti igazgatóságok kultúrtermében a budapesti igazgatóság újítási felelősei és a különböző szolgálati helyek legjobb újítói. A megjelenteket *Benkő József*, a budapesti bizottság szakszervezeti újítási és észszerűsítési bizottságának vezetője üdvözölte, majd átadta a szót *Telek Jánosnak*, a budapesti igazgatóság igazgatóhelyettesének.

— Az újítómozgalom hazánkban ma már kétségtelenül társadalmi jelenség — kezdte *Telek János* elvtárs —, olyan megnyilvánulás, amelyet csak szocializmust építő társadalomban tapasztalhatunk. Ez a mozgalom az elmúlt évtizedben számottevő hasznot hozott népgazdaságunknak, jelentősen segítette az önköltségcsökkentést, az anyagtakarékosságot és hozzájárult a termékek minőségének javításához is.

A továbbiakban az előadó rámutatott arra, hogy az újítómozgalom teljesebb kibontakozását a vasútnál is nehezíti még jó néhány akadály. Arra van most szükség, hogy céltudatosan, a gazdasági feladatok alapján készült újítási feladattervek megvalósításával fejlesszük e mozgalmat — mondotta.

4 millió forint

1962. I. félévében a budapesti igazgatóság területén beadott 779 újítási javaslatból az egyszemélyi elbírálók 261 javaslatot minősítettek bevezetésre alkalmasnak. Az előző év hasonló időszakához képest a benyújtott javaslatok számában 20 százalékos, az elfogadottak számában 28 százalékos visszaesés mutatkozik. Ennek ellenére 37 százalékkal javult az utókalkulált népgazdasági megtakarítás, hiszen ennek összege az első félév folyamán meghaladta a 4 millió forintot. Ez a gazdasági eredmény azonban nem minden. Az újítómozgalom egészséges fejlődésének az újítások számának növekedésében a javaslatok elfogadásának arányában is tükröződni kell.

Kitűnt a beszámolóból, hogy az újítási ügyek intézése vontatott és nem elég alapos. Olyan esetekben is elutasítás történik, amikor alaposabb műszaki elemzésnek volna helye. Túlságosan szigorúan bírálják el a munkaköri kötelességet s ez sokakat visszatart az újítástól. Ugyanez okozza az újítások szerzőségének gyakori átruházását is, ami egyértelmű a korrupcióval. Az ilyen esetek ellenőrzése és felderítése azonban rendkívül nehéz.

Szóba került az is, hogy a budapesti igazgatóság területén 321 elbírálatlan újítási javaslat van, legtöbb a II. osztályon fekszik. A Vasúti Főosztályon 144 javaslat várja az elbírálást. Az újítási díjak kifizetésénél is sok a probléma, a bizonytalanság. Az elmúlt félévben az újítók 29 esetben fordultak panasszal a szakszervezethez és két esetben a bírósághoz. A felülvizsgálatok eredménye az lett, hogy az újítók még több ezer forint újítási díjat kaptak.

A „panaszosok" hangja

Mielőtt megkezdődött volna a vita az elnöklő Benkő József felhívta a jelenlevők figyelmét arra, hogy felszólalásaik során ne tartsanak panasznapot. Ám mit ér az ilyen felhívás annak, akiből csak úgy kívánkozik a panasz... Sok felszólaló volt így. S hogy melyiküknek mennyi oka és joga volt a panaszra, nem tudjuk, de valószínű, hogy nem a szószaporítás végett mondták el, hogy mennyi bajjal, bürokráciával, merevséggel kell megküzdeniök, amíg egy-egy javaslatból elfogadott újítás lesz.

Az újítómozgalom visszaesését az okozza — állapította meg hozzászólásában *Érszegi László*, a budapesti igazgatóság II. osztályának dolgozója —, hogy nagyon elhúzódik az elbírálás. Neki is van olyan javaslata, amelyet 1959-ben nyújtott be és még a mai napig sincs elbírálva.

Csere Sándor Ferencváros állomásról javasolta, hogy az újítási megbízottak részére szervezzenek tanfolyamot. *Solymos János*, az angyalföldi pályafenntartási főnökség dolgozója kifogásolta, hogy túlságosan szorosan értelmezik a hatáskört. Így végeredményben már a pályamesterek se nagyon újíthatnak. Pedig elsősorban a műszakiaknak lenne módjuk és lehetőségük arra, hogy újításokkal tegyék gazdaságosabbá a munkát.

Pusztai György a józsefvárosi pályafenntartási főnökség újítási felelőse örömmel számolt be arról, hogy a kongresszusi verseny során a III. negyedévben felszámolják az újítómozgalom helyi elmaradásait és a mozgósító hatású újítási feladatterv eredményeként annyi újítás érkezett be a három hónap alatt, mint tavaly egész évben.

Külön kell szólni azokról a jó elgondolásokról, amelyekkel *Császár Géza* az igazgatóság II. osztályának vezetője gazdagította a tanácskozást. Okkal vitatta, hogy helyes-e az építési tervet módosító újítás jóváhagyását a Vasúttervezőtől kérni. Gyakran tapasztalják, hogy a Vasúti Főosztály egy-egy tervet azzal ad át az igazgatóság illetékeseinek: *„Ne hogy megpróbáljátok ezt újítani!"* Mi okozhatja ezt? Hiúság, vagy a hatáskör féltése? Mindenesetre az ilyen magatartás valóban megnehezíti, hogy a gyakorlati munkában részt vevő szakemberek ötletei és elgondolásai érvényre jussanak.

Ugy látjuk, eredményes volt ez az újító ankét. Ez az eredményesség már abban is tükröződött, ahogy *Telek János* igazgatóhelyettes válaszolt a felszólalásokra. Örömmel hallhatták a „panaszosok", hogy az igazgatóhelyettes panaszaik nyomán különböző intézkedések megtételére utasította a jelenlevő illetékes vezető elvtársakat.

Lőrincz János

Mi újság a rakodógépjavító műhelyben?

A Nyugati pályaudvar rakodógépjavító műhelyének létszáma csekély, az elhelyezés szűkös és korszerűtlen.

Nehézségeik ellenére jó munkát végeznek az itt dolgozók. Legutóbb szép kivitelű, műanyag borítású hordárkocsit készítettek, amelyhez hasonlókkal rövidesen találkozhatunk a budapesti fejpályaudvarokon.

A műhely műszaki képességeit az is mutatja, hogy a jelenlegi KPM mozgó újítási kiállításon e kis műhely dolgozóinak három újítása szerepel. A legjobb újítók *Lukács Géza* műszaki felügyelő, *Musti Sándor* üzemmérnök, *Nagy László* művezető. Örvendetes, hogy nemcsak a műszakiak újítanak, de növekszik a fizikai dolgozók által benyújtott hasznos javaslatok száma is. Ebben a légkörben jól fejlődik a fiatalok műszaki tudása is. A *„Szakma ifjú mestere"*-mozgalom keretében hat fiatal arany-, öt pedig ezüstjelvényt szerzett. A dolgozók jelentős része vesz részt az állami oktatásban és nagy forgalmat bonyolít le a műhely kis üzemi könyvtára is.

Erti István

Ötven éve a vasút szolgálatában

Ha valaki 50 évet, fél évszázadot eltölt egy munkahelyen, senki sem csodálkozik rajta ha azt mondja: megöregedtem, elfáradtam. Rohonyi Lajos 68 éves szegedi vasutas nem mond ilyent, hiszen a vasutasként eltöltött 50 év után is friss, fiatalos mozgással végzi munkáját.

— Mikor és hogyan kezdett a vasútnál? — kérdeztük az őszhajú Rohonyi Lajos bácsitól.

— 1912 december 16-án vettek fel a MÁV-hoz Aradon. Kürtös állomásra kaptam beosztást forgalmi díjnokként 2 korona 50 filléres napidíjjal. Csak később, 1920-ban kerültem Szegedre, ahol 1957-ig teljesítettem szolgálatot. Igaz, hogy 1957 januárjában nyugdíjba mentem, de ezután sem váltam meg a vasúttól.

— Most milyen beosztásban dolgozik?

— A vasutas technikumok szakfelügyelője vagyok — válaszolta Rohonyi Lajos főtanácsos, a tanulók Lajos bácsija, aki atyai szeretettel foglalkozik a fiatalokkal. A legkellemesebb óráknak azokat tartja, amikor a forgalmi szakköri foglalkozásokon beszélgethet a technikum tanulóival a vasutas életéről. Rengeteg élménye van, kellemes is, kellemetlen is. Sokat lehet tanulni tőle.

A szakfelügyelői munka mellett most a szegedi igazgatóság történetének megírása foglalkoztatja. 1888 május elsején kezdte meg működését ez az igazgatóság és Rohonyi elvtárs az azóta végzett munkáról gyűjti az anyagokat. Van már egy-két nagyon érdekes lelete is. Például egy a múlt századból származó vászonra nyomtatott menetrend ábra. Ezt Budapesten látta meg egy vasutasnál, aki zsebkendőnek használta és Lajos bácsi egy új zsebkendőt adott ezért az érdekes leletért.

Két világháborút élt át a vasútnál Rohonyi Lajos bácsi. Munkássága folyamán 8 államfő váltotta egymást. Igazgatók jöttek, mentek, de Lajos bácsi maradt jó vasutasnak. Szívesen emlékezik vissza arra az időre, amikor 1919-ben Gerendás állomáson mint vasutas dolgozó részese volt annak a kis létszámú vöröskatona egységnek, amelyik leszerelt egy előretört francia intervenciós csapatot.

S a beszélgetés minduntalan visszakanyarodik mai munkájára, legfőbb gondjára, a fiatalokra. Elmondta róluk, hogy a végzős technikusokat is figyelemmel kíséri. Rendszeresen meglátogatja őket szolgálati helyeiken és levelez velük. Személyi problémáik megoldásához is sok segítséget nyújt. A fiatalokat arra tanítja, hogy megbecsüljék, szeressék a vasutas életet, s úgy véljük nem teszi rosszul, hogy példaként a saját életét is elébük állítja. Mert Rohonyi Lajos bácsi ma is ezt vallja:

— Ha újra kezdhetném, akkor is vasutas lennék...

Sziládi Sándor
Szeged

Új előadásokra készülnek a kitüntetett nagykanizsai színjátszók

Nemrég ünnepelte működésének 15 éves évfordulóját a *nagykanizsai vasutasok „Déryné" színjátszó csoportja*. Ez alkalomból *Szocialista Kultúráért* címmel tüntették ki a csoportot. A színjátszó csoport élén *Altai József* rendezővel világosan látja, hogy ez a szép kitüntetés fokozott kötelességet jelent.

September elején ezért kezdték tagtoborzással az évadot. Ennek eredményeként a szeptemberi próbákon már 20 vasutas fiatal és vasutas családtag vett részt.

Elsőként *Iszajev-Galics* szovjet írók *„Nem magánügy"* című háromfelvonásos vígjátékát mutatják be. Erre november elején kerül sor a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulója alkalmából rendezendő ünnepségsorozat keretében. Ezt a bemutatót újabb szép feladat követi. Novemberben ugyanis megkezdik *Müller Péter: „Két marék aprópénz"* című 3 felvonásos színművének próbáit. A bemutatót december végére tervezik. Közben hétről hétre szombaton és vasárnap folytatódnak a *„Nem magánügy"* előadásai Nagykanizsán és környékén.

A jövő év első előadásaként *Szigligeti Ede: „Cigány"* című népszínművét mutatják be csaknem teljesen új szereposztásban. A bemutatóra előreláthatólag március elején kerül sor. Szerepel tervükben egy vidám műsor is, amelyet Szilveszterkor mutat be a csoport.

Egész évi munkájukat végig kíséri a színjátszók továbbképzése. A továbbképző előadássorozat keretében nemcsak művészeti kérdésekről szóló előadások lesznek, hanem szakmai előadások és ezenkívül szavalókör is segíti fejlődésüket. Az előadandó verseket a vasutas kultúrotthonban szervezett irodalmi ismeretterjesztő előadások tárgykörének megfelelően válogatják és a versek előadásával színesebbé, hangulatosabbá teszik majd az irodalmi előadásokat.

Nagy Antal Géza

Sikeresen szerepelt Franciaországban a Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar

Augusztus 27-től szeptember 8-ig *Franciaországban* járt a *Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar*. A zenekar *Touers* városban egy nemzetközi kórusfesztiválon lépett fel teljes estét betöltő műsorával augusztus 31-én. A debreceni vasutas zenekar szereplése sikeres volt.

Hadd idézzük ezzel kapcsolatban a *„La Nouvelle Republique"* című lapot: *„Ennek a szimfónikus együttesnek, amely első alkalommal mutatkozott be Franciaországban, semmi szüksége nem volt arra, hogy előzetes dicsérettel ajánljuk a közönségnek. Az a művészet, amelyet tegnap este Rubányi Vilmos ihletett karmester irányításával nyújtottak, a leghíresebb zenekarok közé sorolja ezt az együttest. Különösen nagy érdeklődéssel vártuk Liszt: Les preludes-jének előadását. Ragyogó volt. A ritka szépségű előadásban nagy hatást gyakorolt ránk a zenekar tökéletes összhangja. A fúvós hangszerek szinte hullámoztak, csodálatos hangszíneket adva uralták a legnehezebb részek nagy pillanatait, azonban sohasem voltak mennydörgőek, nem nyomták el a többi hangszert, mint ahogy ez sok zenekarnál gyakran megesik. Nagyon tetszett Bartók: Magyar képek és Kodály: Galántai táncok című műveinek előadása is. Ezek a művek a korunkbeli magyar zene gazdagságának nagyszerű kifejezői."*

A hangverseny sikerére jellemző, hogy a közönség kívánságára a ráadásként előadott *Rákóczi indulót* kétszer kellett megismételnie a zenekarnak. Sőt már éjfél elmúlt, amikor a közönség harmadszor is a Rákóczi indulót előadását várta, de a zenekar már valóban fáradt volt.

Részt vett a hangversenyen a párizsi magyar követség képviseletében *dr. Bálhy László* első titkár és felesége, aki elismerését fejezte ki a zenekar művészi teljesítményéért. A hangversenyt követően *Touers* város polgármestere ünnepélyes fogadást adott a debreceni MÁV Filharmonikusok tiszteletére. Szeretettel köszönte a zenekar kiváló szereplését és kifejezte azt az óhaját, hogy ezt az első fesztivált újabbak követik majd Franciaországban. Úgy érezzük, hogy a Debreceni MÁV Filharmónikus Zenekar sikeres szereplésével jó szolgálatot tett a francia—magyar barátságnak, elősegítve a népek közötti megértést, a békét.

Szemők Béla

Minél több fiatalt vonjunk be a József Attila olvasómozgalomba

Évről évre növekszik a fiatalok érdeklődése a könyvek iránt, emelkedik a könyvtárak fiatal olvasóinak és az általuk kikölcsönzött könyveknek száma. Az olvasási kedv fokozásának egyik fontos eszköze a József Attila olvasómozgalom. Az olvasómozgalom az elmúlt évek kétségtelen eredményei ellenére nem vált tömegmozgalommá, a munkás- és parasztfiatalokat aránylag kis számban tudta bevonni az olvasásba. Rendszere túlságosan merev volt, nem alkalmazkodott sem az egyes rétegek igényeihez, sem a könyvtárak állományához. Nem sikerült az olvasómozgalmat a kulturális szemle legfontosabb ágává tenni.

A KISZ-szervezetek és könyvtárak kapcsolata nem volt elég rendszeres. Gyakran folyt vita arról, hogyan oszlanak meg a feladatok, ahelyett, hogy közösen igyekeztek volna jobb eredményeket elérni.

Kötetlenebb forma

Az elmúlt hónapokban folytatott vizsgálatok és elemzések nyilvánvalóvá tették, hogy az olvasómozgalom szabályzatát és szervezetét meg kell változtatni, fel kell szabadítani a kibontakozást gátló kötöttségek alól. Ezért törölni kell a követelmények közül a kötelező könyvek elolvasását, a verstanulást és az évvégi beszámolót. Meg kell változtatni a részvevők nyilvántartásának módját. A fiatalokkal való foglalkozásnak eddig kialakult egyéni és csoportos módszereit tovább kell fejleszteni, a könyvtár körülményeinek megfelelően. de a követelményeket úgy kell megszabni. hogy azok a kezdő olvasókat se riasszák el a mozgalomban való részvételtől.

A József Attila olvasómozgalomban továbbra is bronz-, ezüst- és aranyfokozat elérésére hívjuk fel a fiatalokat. A jelvények megszerzésének követelményei:

Bronzfokozat: 1. Hat szabadon választott könyv elolvasása egy naptári évben.

2. Közművelődési. iskolai vagy szakszervezeti könyvtári tagság.

Ezüstfokozat: 1. Kilenc szabadon választott könyv elolvasása egy naptári évben.

2. Közművelődési, iskolai vagy szakszervezeti könyvtári tagság.

Aranyfokozat: 1. Tizenkét szabadon választott könyv elolvasása egy naptári évben.

2. Közművelődési. iskolai vagy szakszervezeti könyvtári tagság.

Mivel az új szabályzat szerint alapkövetelmény a könyvtári tagság ezért a könyvtárosoknak állandó kapcsolatot kell fenntartani a KISZ-bizottságokkal és alapszervezetekkel. Hasonlítsák össze az olvasómozgalomra jelentkezettek és beszámolón részt vettek tavalyi számát a könyvtárba beiratkozott fiatalok számával. A könyvtárak és a KISZ-alapszervezetek vegyék fel tervükbe irodalmi rendezvények tartását.

A könyvtárosok teendői

A beszámolási kötelezettség megszüntetése után sem mondhatunk le a fiatalokkal való foglalkozásról. A könyvtárosok kötetlen formában folyamatosan beszéljenek a részvevőkkel olvasmányaikról, segítsék őket olvasmányaik kiválasztásában, különösen az élő irodalomra és az ismeretterjesztő művekre hívják fel figyelmüket. Találják meg a módját annak, hogy egyéni vagy csoportos beszélgetések során a könyvek mondanivalójáról, hatásáról, művészi értékéről is véleményt mondjanak a részvevők.

A könyvajánlás megkönnyítésére az olvasómozgalom tájékoztatójában kb. 400 könyvből álló, szakok szerint beosztott könyvjegyzék is lesz. A részvevők egy füzetbe írják be az elolvasott művek címét, az olvasás időpontját, ezt a füzetet kölcsönzéskor mindig vigyék magukkal, s a könyvtárossal írassák alá.

A könyvtárosok a küldendő „József Attila"-bélyeget ragasszák rá a részvevők kölcsönzési lapjának (tasakjának) jobb felső sarkára. Az olvasómozgalom tagjainak kölcsönzési lapját nem kell külön kezelni, mert a bélyegek alapján könnyűszerrel számon tarthatók. Az olvasómozgalom tagjainak eddigi nyilvántartási rendszere ily módon feleslegessé válik. A könyvtárosok az év folyamán két alkalommal számolják össze a részvevőket: január elején az 1962-es naptári évben beiratkozottakat, április elején pedig azokat, akik 1963-ban iratkoztak be.

A könyvtár és a KISZ-alapszervezet közösen rendezze meg az ünnepélyes műsoros jelvénykiosztást 1963. április 1 és június 30 között. Egyéni kezdeményezésekkel. új módszerekkel tegyék sikeressé és emlékezetessé ezeket az ünnepeket.

A könyvtárakban legalább negyedévenként rendezzenek irodalmi műsort az olvasómozgalom tagjai és más érdeklődők számára. A meghívott előadókon kívül vonják be a helyi irodalmi színpad tagjait, színjátszókat vagy más művelődési csoportokat.

1963-ban a könyvhéttel kapcsolatban rendezik meg Budapesten a József Attila olvasómozgalom aktíváinak találkozóját. A találkozóra a legszorgalmasabban olvasó, az olvasótoborzásban és a könyvtári munkában részt vevő irodalmi műsorokban sikeresen szereplő fiatalokat kell majd javasolni.

A könyvtári munka eredményesebbé tételére pályázatot is hirdetnek. amelynek feltételeit a közeljövőben tesszük közzé.

A Hivatalos Lapból

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

40. számból: 122 164/1962. I/3. A A barcsi fűtőház üzemének beszüntetése.

125 056/1962. I/2. C. Felhívás a felsőfokú általános igazgatási és munkaügyi önköltséges levelező tanfolyamra való jelentkezésre.

124 657/1962. I/3. C. Államvasúti dolgozók tisztítószerrel való ellátásának tárgyában kiadott rendelet mellékletének módosítása.

41. számból: 112 119/1962. I/3. A. A nyugdíj-megállapítással összefüggő adatszolgáltatások hiányosságainak megszüntetése.

Új edző a BVSC-ben

Mint ismeretes, az őszi bajnoki idény kilencedik fordulója után Fenyvesi László, a BVSC NB II-es labdarúgó-csapatának edzője saját kérésére felbontotta szerződését és megvált az egyesülettől. Helyette ideiglenesen Stahl Jenő, a tartalékcsapat edzője, majd október 11-től Kegzel László, az MTK egykori játékosa, a Láng Gépgyár csapatának volt edzője vette át az edzői teendők ellátását.

Düsseldorfban játszik a Vasútépítők

Tizennégy csapat vett részt a férfi asztalitenisz bajnokcsapatok Európa Kupa-tornájának első fordulójában. Az első fordulót valamennyi csapat lejátszotta. Mint ismeretes a Vasútépítők simán továbbjutottak. A második fordulóban a Német Szövetségi Köztársaság bajnokcsapata, a Tusa Düsseldorf lesz a Vasútépítők ellenfele. A második forduló mérkőzéseit december 31-ig kell lejátszani Düsseldorfban.

Vezérlő asztal a mozdonyon

A Prágai Szállításügyi Tudományos Kutató Intézet mérnökei modern készüléket szerkesztettek a vonatok forgalombiztonságának mezővására. A készüléket a mozdonyvezető kis vezérlőasztalába szerelték be. Az asztalon szakadatlanul jelentkeznek fényjelek, amelyek a vonat útját jelzik. Ha valami rendellenesség esetén a „stop" jelzésre nem reagálna a mozdonyvezető, a készülék a vonatot automatikusan megállítja.

HÍREK

Kis, falusi állomás

A fénylő sínekről pattog a csend —
várok, bőrönddel, kis állomáson,
s a távolban feltűnik a gőzös.
— Vendég voltam, rövid szabadságon;

s máris vége a kedves óráknak,
a régi tájat újra elhagyom,
s ez már így lesz most már holtomig:
jövök, s mindig sürget a vonatom.

Őseimtől más helyre indított
vágyam s az új rend segítő keze;
ez az út lesz nemzedékem útja,
s tája a gyárak kémény-erdeje.

A fénylő sínekről pattog a csend —
várok; a gőzös elémdübörög.
Füttyszó... S mérem a növő távolságot
szívem s a régi, tűnt világ között...

Fazekas Lajos

— Százhetvenezer forintos költséggel felújítják Balatonederics állomás felvételi épületét.

— *Diesel-mozdonyt lopott egy 17 éves angol mechanikus. Kihallgatásakor elmondta, hogy az angol vasutassztrájk miatt másképpen nem tudott volna hazajutni.*

— **Népművészeti kiállítást rendezett szeptember végén a kaposvári vasutas művelődési ház szakköre a somogyszobi művelődési otthonban.**

— Megyei közlekedési és szállítási tanácskozást tartottak a napokban Békéscsabán. A tanácskozáson az őszi forgalom soron levő feladatait vitatták meg. Szó volt arról is, hogy 1963. január 1-től megyei szállítási tanácsot hoznak létre.

— *Huszonháromezer utast szállított a nyári hónapokban a Mecsek-vasút. A kedvező időjárás miatt október 31-ig üzemben tartják a népszerű kisvasutat.*

— **A VIII. pártkongresszus tiszteletére október 1-től kezdődően ünnepi műszakot szerveztek a zalaegerszegi fűtőházban.**

— Gyümölcscsomagokat is árusít az Utasellátó a pályaudvarokon. Az állami gazdaságokkal kötött szerződés alapján mintegy 50 000 csomag jóminőségű szőlő és őszibarack kerül forgalomba.

— *Dunaújvárosba szerveztek kirándulást a MÁV Tisztképző forgalmi és kereskedelmi hallgatói részére az intézet vezetői. A fiatal tisztjelöltek megtekintették a gyárórián és a város nevezetességeit, majd a Szalki-szigetet keresték fel.*

— **Száznegyven kilométeres sebességgel is közlekedhet a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár új vasúti kocsija, amely a Lengyel Népköztársaság rendelésére készült.**

— Jólsikerült ankétot rendezett a szocialista brigádmozgalom továbbfejlesztéséről a Keleti-pályaudvar szakszervezeti bizottságának vonatkisérői műhelybizottsága. Az ankétra a Nyugati-pályaudvar vonatkisérői műhelybizottságát is meghívták.

— *Légoltalmi parancsnoki továbbképzésen vettek részt a balatonkenesei vasutasüdülőben az igazgatóságok törzsparancsnokai.*

— **Mérnökök, technikusok segítik a munkások tanulását a Debreceni Járműjavítóban**

— Új elektrodinamikus biztosító berendezést szereltek fel Komárom állomáson. Itt alkalmazzák először az országban a nemrég nemzetközileg megállapított jelzési módszereket. Az új biztosító berendezés építése négymillió forintba került.

— *Átadták az új kikövezett rakodóteret Hort-Csány állomáson. Az új rakodótér lehetővé teszi a gyorsabb és biztonságosabb rakodást.*

— **Ötven hallgató vett részt a MÁV Tisztképző Intézetben megrendezett asztalitenisz házi bajnokságon. A döntő mérkőzéseket nagy érdeklődés mellett a lakóotthon klubszobájában rendezték meg.**

— A csehszlovákiai Brnóban rendezett nemzetközi vásár keretében nemzetközi gépfróversenyt tartottak. A verseny első és második helyezettje magyar. A második helyezett Harangozó Ferencné a KPM I. Vasúti Főosztály titkárságának dolgozója. Harangozóné a versenyben 10 perc alatt 4193 leütést ért el, teljesen hibamentesen.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Boldizsár Gyula Békéscsaba, Bognár Károly, Dancs József Tapolca,Pintér Lajos Vácrátót, Sziládi Sándor, Tótka Károly, Cserháti József, dr. Bánkfalvi Gyula Szeged, Szemők Béla, Kiss János Debrecen, Kiss Lajos Alsóörs, Benedek Tibor, Horváth János, Ertl István Budapest. Németh Pál Szerencs, Bódog Mihály Dombóvár: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Boros Ferenc Kisterenye, Veszelka Antal Szabadszállás: **Leveleiket az illetékesekhez továbbítottuk.**

Műszaki könyvnapi újdonságok

Műszaki könyvnapok: október 22-től november 3-ig

Antal—Kozmon—Nagy: A préslégüzem gépei és berendezései (Műszaki Kiadó). — Kismarty L.: Gépipari táblázatok (Műszaki). — Gonda—Laboda: Forrasztás. Ipari Szakkönyvtár (Műszaki). — Mitrofanov: A csoportmegmunkálás technológiája (Műszaki). — Vörös I.: Géprajz. Tankönyv. — Haranghy P.: Gépelemek — Gépszerkezetek (Táncsics). — Hegedüs J.: Fémipari kéziszerszámok (Táncsics). — Sárközi Z.: Műszaki mechanikai alapismeretek (Táncsics). — Bánki—Dömök—Prause—Reuss—Sztanó—Vecsey: Szabadvezetékek és kábelek (Műszaki). — Lányi—Magyari I.: Elektrotechnika (Műszaki). — Hámori A.: Villanyszerelés. Ipari Szakkönyvtár (Műszaki). — Rádióamatőrök kézikönyve (Műszaki). — Keister—Ritchie—Washburn: Kapcsoló áramkörök tervezése (Műszaki). — Feuer F.: Gépkocsik karbantartása és javítása (2. javított kiadás). Ipari Szakkönyvtár (Műszaki). — Kovács Gy. szerk.: Mélyépítési gyakorlati számítások 2. jav. és bőv. kiadás (Műszaki). — Simonyi K.: Villamosságtan I. 2. jav. és bőv. kiadás (Akadémiai). — Szekeres G.: Üzemi vegyészek kézikönyve (Műszaki). — Winnacker—Küchler: Kémiai technológia I. (Műszaki). — Fodor Gy.: A laplace transzformáció műszaki alkalmazása (Műszaki). — Dr. Tovobátzky K.: A relativitás elmélete. Tankönyv. — Kardos—Valkó: Építőipari kézikönyv (Műszaki). — Mihályffy L.: Művezető tervezők zsebkönyve (Műszaki). — Mohácsy—Bretán—Molnár: Acélbeton szerkezetek (Műszaki). — Valent—Zsák—Prohászka: Diesel gépjárműmotorok adagoló berendezése 2. jav. és bőv. kiadás (Műszaki). — G. Rehbein—Wagener: A közlekedés alapvető gazdasági kérdései (Műszaki). — O. Haynes: Anyagmozgató berendezések (Műszaki).

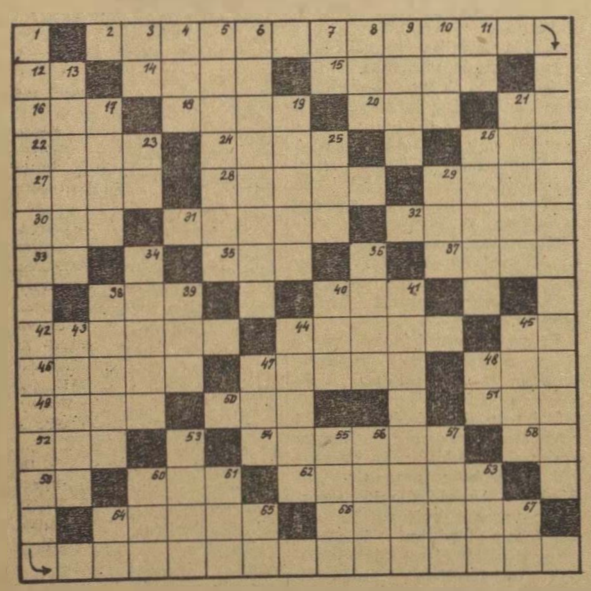
Műszakiak szocialista brigádja

Építésvezetői szocialista brigád alakult *a MÁV Magasépítési Főnökségnél.* A brigád legfontosabb feladatának tekinti, hogy munkájával elősegítse a főnökség tervszámainak teljesítését. Vállalásukban nemcsak a termelési, a termelékenységi, a béralap- és önköltségi tervek teljesítése szerepel, hanem az átmeneti anyag- és létszámhiány közös leküzdése, a munkaszervezési módszerek átadása és a kivitelezési problémák együttes megoldása is. Vállalták munkaterületükön az újítási mozgalom fellendítését és a dolgozóinak szocialista brigádmozgalmának patronálását.

Az építésvezetők szocialista brigádja arra törekszik, hogy elősegítse az egyes munkahelyek dolgozóinak versenymozgalmát, a felajánlások mennyiségi és minőségi szempontból egyaránt megfelelő teljesítését. Vállalták szakmai és politikai továbbképzésüket is. Szocialista műveltségük elmélyítését, szépirodalmi könyvek olvasásával, színházi és filmelőadások látogatásával is előmozdítják.

Egeresi Zsigmond

KERESZTREJTVÉNY



VÍZSZINTES: **2. A VIII. párt kongresszus irányelveinek történelmi jelentőségű megállapítása.** (Folyt. a függ. 1-ben.) 12. Mutatószó. 14. A Hold. 15. Férfinév. 16. Rés. 18. Vége keverve. 20. Etelízesítőt. 21. Kérdőnévmás. 22. Figyelmes. 24. Leánynév. 26. Kerek szám. 27. Kissé, olaszul. 28. Egy szovjet városba való. 29. Ilyen vonat is van. 30. Betűpótlással becézett női név. 31. Idegen női név. 32. Nem gyors. 33. Kettős mássalhangzó. 35. Majdnem kent. 37. Jó jegy az iskolában. 38. Német névelő. 40. Kérdőszó. 42. Idény. 44. Evőeszköz. 45. Névmás. 46. Egtáj. 47. Lehajít. 48. Vízben él. 49. Becézett női név. 50. Német 11. 51. Védj! 52. Energia. 54. Nem búsuló. 58. I. E. 59. Azonos betűk. 60. Számnév. 62. Bélhúros teniszütő. 64. Kuba fő kiviteli cikke. 66. Nagy Károly híres lovagja.

FÜGGŐLEGES: 3. Rangjelző. 4. Búvóhely. 5. Kökörcsin. 6. Görög kikötő. 7. Névelő. 8. Azonos betűk. 9. Berlini állatkertek. 10. Erdélyi folyó. 11. Cet szélei. 13. A Szentiványéji álom egyik szerepe. 17. Báj. 19. Ehető gyümölcs. 21. Kihulló. 23. Fedd. 25. Becézett női név. 26. Nem szellemi. 29. T. A. Ü. 34. Nem külföldi. 36. Amerikai súlyemelő. 38. Férfinév. 39. Töménytelen. 40. Hadsereg. 41. A nótában ide szórják a virágos rétet. 43. Szabolcs megyei község. 44. Tejtermék. 45. Nem folyami. 47. Római 50 és 55. 48. Csapadék. 53. Ma már nem használatos űrmérték. 55. Régi magyar név. 56. Istálló. 57. Vissza: Petőfi költötte alak. 60. Von. 61. Tartó. 63. Szeretne a végén.

Beküldendő: vízszintes 2 és folytatása a függőleges 1-ben. Beküldési határidő: 1962. november 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A forgalom tervszerűsége. A gazdaságos üzemvitel.

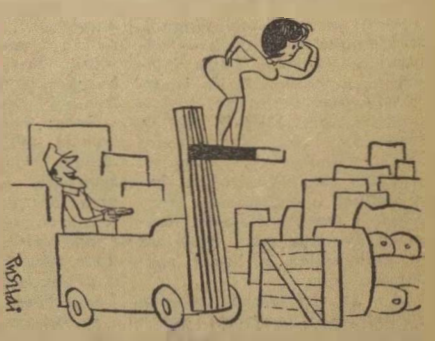
Könyvet nyertek: Csurkó József, Szerencs állomás. távbeszélő központ. Halmai Szilvia, Szombathely MÁV Járműjavító ÜV. Zsigmond János, Bp. Nyugati rakodási részleg.

Pénztárablaknál



— Mondja, hogy szabad ilyen gorombán beszélni az utassal?
— Nem utas az kérem, csak a férjem.

Csúcsforgalom



— Tessék jól körülnézni a raktárban, így könnyebben megtalálja azt a láda almát.

(Pusztai Pál rajzai)

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczur u. 61.
Telefon: városi: 424—184.
Üzemi: 19—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII. Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. NOVEMBER 2.



Szovjet automata vezérlésű mozdony és szerelvénye

A NEGYVENÖT ÉVES OKTÓBER

November 7-én ünnepli a haladó emberiség a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 45. évfordulóját. Negyvenöt esztendő telt el azóta, hogy az Aurora ágyúinak dörgése új reményt ébresztett az elnyomott és kizsákmányolt, az első világháború borzalmaiban meggyötört dolgozó milliók szívében. Negyvenöt éve indult diadalmas útjára a szocialista forradalom, melyet hiába próbált elfojtani a nemzetközi imperialista reakció ármánykodása, a külső és belső ellenség támadása.

Az októberi forradalom legyőzhetetlensége és társadalomformáló ereje éppen abban van, hogy az öntudatra ébredt tömegek alkotása volt. A világtörténelem első olyan forradalma, amelyet valóban a legszélesebb tömegek önmagukért, saját érdekeikért, rabláncaik széttöréséért vittek győzelemre. A forradalom győzelme tovább élesztette a tömegek öntevékenységét, új, soha nem látott magaslatra emelte a dolgozó milliók történelemalkotó szerepét.

Lenin pártja, a bolsevikok pártja vezette 1917 őszén az orosz munkásosztály küzdelmét. Negyvenöt évvel ezelőtt is, csakúgy, mint napjainkban Lenin tanításai lelkesítették, vezették a párt minden tagját és erőt adtak a forradalmi harc mérhetetlen áldozatainak elviselésére.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzelme abban különbözik minden korábbi forradalomtól, hogy nem egy maroknyi kizsákmányoló réteg cseréjét jelentette a hatalomban, hanem a nép uralomra jutását. A dolgozók saját sorsuk irányítóivá váltak. Meggyőzően bizonyította ez a győzelem azt is, hogy a korábban elnyomott, de már felszabadult nép urai nélkül, a maga erejéből is képes arra, hogy az országot vezesse, sorsát, emberibb életét, jövendőjét maga intézze.

Ezzel a tanulságával — miként számtalan más tanulságával is — az októberi forradalom túlnőtt Oroszország határain, s az első pillanattól kezdve nemzetközi jelentőségűvé vált. Nemcsak azért nagyobb minden korábbi forradalomnál, mert szocialista forradalom volt, mert győzelmével egy nagy ország népe szabadult fel a cári önkény, a tőkés-földesúri kizsákmányolás és elnyomás alól, mert egy sok nemzetiségű országban szüntette meg a nemzetiségek elnyomását, hanem azért is, mert egyben mintaképül szolgált a világ minden elnyomottja és kizsákmányoltja számára. Megmutatta az emberiségnek az igazi szabadsághoz, a népek boldogulásához, a szocializmushoz vezető utat.

A világ proletariátusa, ha 1917 őszén nem is látta még teljes mélységében a szocialista forradalom új korszakot nyitó jelentőségét, mégis nagy lelkesedéssel, együttérzéssel és rokonszenvvel állt a forradalom gondolata mellé. Két héttel az orosz nép győzelme és a Béke Dekrétum meghirdetése után több mint százezer munkás tüntetett a forradalom mellett Budapesten és a következő határozatot hozta:

„Budapestnek és környékének munkásai és velük együtt Budapest egész népe testvéri üdvözletét küldi az orosz forradalmároknak, akik bátor szívvel, erős elmével és kemény kézzel vezetik ki az emberiséget a háború poklából. Mi mindannyian, akik itt összegyűltünk, s az egész dolgozó Magyarország, el vagyunk határozva arra, hogy az orosz forradalmárokat a béke megszerzésére irányuló hősi harcukban támogatni fogjuk és minden erőnkkel küzdeni fogunk azért is, hogy egyik osztálynak a másik által való kizsákmányoltatása és egyik nemzetnek a másik által való elnyomása a mi országunkban is megszűnjék!...”

A magyar munkások és szegényparasztok tettekkel is bebizonyították együttérzésüket. Közel százezer magyar hadifogoly harcolt és nevelődött a Vörös Hadseregben a forradalom és az intervenció idején. Október példája lelkesítette azokat az Oroszországból hazatért volt hadifoglyokat, akik a baloldali szocialistákkal és a forradalmi értelmiséggel együtt megalakították a Kommunisták Magyarországi Pártját. Nemzeti büszkeségünk, hogy a magyar proletariátus az orosz munkásosztály példáját követve, több mint négy évtizeddel ezelőtt, az októberi forradalom győzelme után elsőnek vívta ki a tanácsköztársaságot és hozta létre a dolgozók hatalmát megvalósító államot.

Negyvenöt esztendő alatt nagyszerű eredményeket értek el hazájuk építésében a Szovjetunió népei. Hosszú és küzdelmes volt az út az első villamosítási programtól a kommunizmusba való átmenetet előkészítő hétéves tervig, a feltört szűzföldek sok millió hektárjáig, az atommeghajtású hajókig és az űrhajókig. A fejlődés olyan ütemét érték el, amellyel egyetlen kapitalista ország sem veheti fel a versenyt.

A kommunizmust építő Szovjetunió és a szocializmust építő országok hatalmas, egységes tábora, a szocialista világrendszer — legyőzhetetlen erőt jelentenek. A szocialista tábor országai közötti viszonyt a kölcsönös segítség és testvéri együttműködés elvei szabályozzák.

Ma, amikor október szülöttének, a szocialista világrendszernek tevékeny, alkotó tagjaként készül hazánk dolgos népe pártunk VIII. kongresszusára, gyakran kell október tanításaira gondolnunk. Minden sikerünk a negyvenöt éves október újabb győzelmét is jelenti: Lenin eszméinek mind fényesebb diadalát!

„Közös erővel teljesítsük kongresszusi vállalásainkat!”

Együttes ülést tartottak Ferencváros csomópont szakszervezeti bizottságai

A VIII. pártkongresszus tiszteletére szervezett munkaverseny hajrája előtt első ízben tartottak közös szb-ülést *Ferencváros* csomópont szolgálati ágainak szakszervezeti bizottságai. A megbeszélés tárgyát a november 1-én beindítandó ünnepi műszak, s az erre készített javaslat képezte.

A javaslat bevezetője hangsúlyozza, hogy Ferencváros csomópont dolgozói a VIII. pártkongresszus tiszteletére tett vállalásaik maradéktalan teljesítésével méltóképpen kifejezésre akarják juttatni a párthoz, a hazához és a szocializmus ügyéhez való hűségüket. Vállalásaikat nem a munka intenzitásának növelésével, hanem a jobb munkaszervezéssel, újítások alkalmazásával úgy kívánják megvalósítani, hogy a munka során betartsák a munkavédelmi előírásokat is.

Jobb minőséggel, gazdaságosabban

A fűtőház mozdonyszemélyzete vállalja, hogy a negyedik negyedévben 5 százalékkal több szenet takarít meg, mint a harmadik negyedévben. Ez az eredmény 1,6 millió forint megtakarítását jelentené. Vállalják továbbá, hogy a szállítási feladatok időszakos csökkenése ellenére teljesítik az éves száz etkm tervüket, illetve 0,5 százalékos túlteljesítést érnek el. A mozdonyjavító műhely dolgozói terven felül vállalják a 411—087. számú mozdony részlegvizsgálatát és a 424—143. számú mozdony kapcsolt kerékcsoportjának cseréjét.

A kocsijavító műhely dolgozói az időszakos javítási tervet 106 százalékra teljesítik. Kifogástalanul betartják a minőségi előírásokat. Az állomás dolgozói vállalják, hogy a tehervonatok átlagos terhelését 1 százalékkal emelik és éves vállalásukat kedvezőtlen idő esetén is teljesítik. A kocsitartózkodási időt 1 százalékkal csökkentik.

A pályafenntartási dolgozók éves fenntartási tervüket a létszámhiány ellenére 95 százalékra teljesítik. Vállalják továbbá, hogy az élüzem feltételeket éves szinten is teljesítik és a téli forgalom sikeres lebonyolításához minden pályafenntartási feladatot végrehajtanak.

Segítséget a szocialista brigádoknak

Az ünnepi műszakra vonatkozó javaslatot *Huszár József*, a ferencvárosi fűtőház szakszervezeti bizottságának titkára terjesztette a közös szbülés elé. Vitaindítójában rámutatott arra, hogy Ferencváros csomópont dolgozói eddig jól teljesítették terveiket és közös erővel dolgozva elnyerhetik a párt kongresszusi zászlaját. Bírálta azt a helytelen gyakorlatot, hogy a munkában tapasztalható hibákat a szolgálati ágak igyekeznek egymásra áthárítani. Rámutatott a balesetcsökkentés fontosságára. Tarthatatlan az a felfogás, amely a balesetek számának növekedését a termelés növekedésével igyekszik takargatni.

A vitában elsőnek *Láng Pál*, a budapesti bizottság termelési felelőse szólalt fel. Méltatta a tervezett ünnepi műszak jelentőségét és a csomópont eddigi jó munkáját. *Udvarhelyi István* állomásfőnök elmondta, hogy az eredmények elfogadhatók, de lehet és kell is rajtuk javítani. Egyensúlyban kell tartani a kocsi be- és kifutásokat és ezen felül szükséges a fogadási menetrendszerűség javítása is. *Elek György*, a csomóponti pártbizottság titkára felszólalásában üdvözölte az első közös szakszervezeti bizottsági ülést. Kifejezte azt a reményét, hogy a csomópont szakszervezeti bizottságai megtartják ezt a jó kezdeményezést és a jövőben is közösen beszélik meg a legfontosabb tennivalókat. Felhívta a figyelmet arra, hogy számos szocialista brigád már csak papíron létezik Ferencvárosban, mert a szervezés után a szakszervezeti bizottságok elhanyagolták a brigádok ellenőrzését, segítését.

Az ünnepi műszakra vonatkozó javaslatot egészítette ki *Pék István* pályafenntartási főnök felszólalása. Javasolta a versenynyilvánosság javítását, mozgósító erejű röplapok kiadását, és azt, hogy az ünnepi műszak folyamán tartsanak évvégi nagytakarítást az egész csomóponton.

A vita eredményeként az összevont szb-ülés elfogadta az ünnepi műszak javaslatát és az azóta megtartott termelési tanácskozás alkalmával a csomópont dolgozói elé terjesztette azt. A dolgozók lelkesen fogadták a kezdeményezést és közös munkával kívánják elérni éves tervük sikeres teljesítését.

Az NDK vasutasainak kérése

A nyár eleji kedvezőtlen időjárás következtében a tervezettnél jóval kevesebb burgonyát takarítottak be a tsz-ek és az állami gazdaságok. A lakosság ellátásában ennek ellenére sem lesz zavar. Kormányunk ugyanis időben gondoskodott a hiány pótlásáról. A *Német Demokratikus Köztársaságból* 100 ezer tonna étkezési és 40 ezer tonna vetőburgonyát vásároltunk.

A burgonya szállítása már megkezdődött. Az NDK vasutasai *Naumburg*-állomásról naponta egy szerelvény burgonyát indítanak hazánkba. A 140 ezer tonna burgonya leszállítása 8 ezer fedett kocsit igényel. A *Deutsche Reichsbahn* vezetői, mivel az őszi forgalomban nagy hiányát érzik a fedett kocsiknak, azzal a kéréssel fordulnak a MÁV vezetőihez és mindazokhoz a vasutasokhoz, akik a burgonyaszállítmánnyal foglalkoznak: tegyék lehetővé, hogy a kocsik mielőbb visszakerüljenek az NDK-ba.

A vasútigazgatóságok munkaversenye

1962 szeptember hónapjának, valamint a III. negyedévnek eredményei alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje, valamint százalékban kifejezett összteljesítménye a következők szerint alakult: *(Az igazgatóságok által elérhető legjobb eredmény 105%, a hálózaton elérhető legjobb eredmény pedig 100%.)*

1. Pécs	91,25%
2. Miskolc	88,75%
3. Szombathely	82,50%
4. Budapest	68,75%
5. Debrecen	68,13%
6. Szeged	50,63%
Hálózat	73,75%

A III. negyedév eredményei:

1. Pécs	95,42%
2. Miskolc	87,92%
3. Szombathely	81,88%
4. Budapest	77,71%
5. Debrecen	70,42%
6. Szeged	48 96%

Hálózat eredménye 80,83%

A folyó évi 28. sz. MÁV Hivatalos Lapban közzétett 118 169/1962. I/2. sz. Végrehajtási Utasítás szerint az igazgatóságok csak abban az esetben részesülnek erkölcsi és teljes értékű anyagi jutalmazásban, ha a hálózat eredménye legalább a 90%-ot eléri. A hálózat összesített eredményének 80—90% közötti teljesítése esetén a jutalomösszegnek csak 50%-a folyósítható, 80% alatt jutalom már nem jár.

Eszerint a III. negyedév 80,83%-os hálózati eredménye alapján az *I. helyezett Pécsi Igazgatóság 100 000 Ft, a II. helyezett Miskolci Igazgatóság 75 000 Ft, a III. helyezett Szombathelyi Igazgatóság pedig 50 000 Ft pénzjutalomban részesül.* A jutalomösszegnek legalább 90%-át a célkitűzések teljesítésében élenjáró külszolgálati helyek dolgozóinak jutalmazására kell fordítani.

Nagy sikerrel zárultak a műszaki könyvnapok

Az idei műszaki könyvnapok eseményei közül kiemelkedett a *Technika Házában* rendezett műszaki szakkönyvkiállítás, melyet október 20-án nyitottak meg. A megnyitó ünnepségen *Köpeczi Béla*, a Kiadói Főigazgatóság vezetőjének szavai után *dr. Csanádi György*, a közlekedés és postaügyi miniszter első helyettese, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja méltatta a műszaki könyvnapok jelentőségét. Hangsúlyozta, hogy *a felszabadulás után több műszaki könyv jelent meg hazánkban, mint előtte fél évszázad alatt.* A Műszaki Könyvkiadó Vállalat évről évre több értékes könyvet nyújt át az olvasónak, a legjobb hazai és külföldi szerzők tollából. 1960-ban még csak *145* műszaki könyv jelent meg, ez a szám 1961-ben *186-ra* emelkedett. Nem utolsósorban a Műszaki Könyvnap megtartása fordította a társadalmi figyelmet könyvkiadásunk e területére: ebben az évben már *302 műszaki könyv* került kiadásra.

A nagy választékban megjelenő műszaki könyvek kiadása azt bizonyítja, hogy *a szocialista építőmun a előrehaladásával együtt megnőtt a tudomány szerepe.*

Igen nagy sikerrel folytak le az idei műszaki könyvnapok a vasútnál is. A *Vasúti Főosztályon* az Állami Könyvterjesztő Vállalat megbízottja ízléses és sokoldalú könyvkiállítási anyagot állított össze, és a kiállítást jól sikerült *könyvvásár* zárta le. Kiállítást rendeztek műszaki könyvekből a *MÁV Budapesti Igazgatóságán* is, és a vidéki *vasútigazgatóságok* szintén sokat tettek a műszaki irodalom terjesztéséért.

B. I.

Dombóvár állomás a téli felkészülésért

A téli felkészüléssel kapcsolatban kibővített üzemszemlét szervezett *Dombóvár állomás* szakszervezeti bizottsága. Az üzemszemle megvizsgálta az állomás egész területét, hogy megvannak-e a szükséges feltételek a tél várható nehézségeinek leküzdésére.

Megállapítottuk az üzemszemlén, hogy a vonatkísérők laktanyája mindenben megfelel a követelményeknek. A melegedőhelyiségekben már több hiányosságot találtunk. Jegyzőkönyvbe vettük az állomás talajának egyenetlenségeit is, amelyek télen könnyen okozhatnak balesetet. Ellenőriztük azt is, hogy megfelelően ellátták-e a dolgozókat téli védőruhával, és hogy gondoskodott-e a szakvonali vezetés a melegítő italról.

Szakszervezeti bizottságunk a tapasztalatok alapján intézkedési tervet dolgozott ki, amelyet a szakvonali vezetéssel közösen hajtunk végre. Felkértük az üzemorvost, tartson előadást dolgozóinknak a téli forgalommal kapcsolatos teendőkről. Az új dolgozókat patronálás végett idősebbek mellé osztottuk be, hogy segítségükkel könnyebben leküzdhessék a tél okozta nehézségeket.

Bódogh Mihály
Dombóvár

Vonattovábbítás megtakarított szénnel

Lelkesen készülnek a VIII. pártkongresszusra a békéscsabai fűtőház KISZ-fiataljai is. A 424—375, a 411—072. és a 411—368. számú mozdonyokon dolgozó KISZ-brigádok tagjai vállalták, hogy a kongresszusi műszak folyamán megtakarított szénnel továbbítanak egy-egy vonatot.

Ezek a békéscsabai fiatalok több idős dolgozónak is jó példát mutatnak szorgalmas munkájukkal.

Az említett KISZ-brigádok vállalásához csatlakoztak a mozdonyműhely és a kocsiműhely KISZ-tagjai is. A mozdonyműhelyi fiatalok vállalták, hogy a határidő előtt elvégzik egy mozdony időszakos javítását. Műhelyükben ők a rend és a tisztaság őrei. A kocsiműhelyi fiatalok szokásos munkájukon felül vállalták a gőzfűtési tömlők gyors javítását, hogy a szerelvények fűtése zavartalan legyen.

Sziládi Sándor
Szeged

A TAKARÉKOSSÁGI NAPOK ELŐTT

A tőkés rendszerben a félelem az öregkortól, a betegségtől, a munkanélküliségtől — ösztönöz arra, hogy az ember félretegyen valamit a nehéz napokra. A szocialista és a szocializmust építő országokban a dolgozók életük kulturáltabbá, szebbé tételére tartalékolják keresetük egy részét. A szocialista gondolkodású ember munkahelyén és otthonában fokozatosan hozzászokik ahhoz, hogy rendszeresen takarékoskodjék, mivel a takarékosság fontos alapfeltétele az egyéni és az általános életszínvonal emelkedésének.

8,5 milliárd forint takarékbetét

Néhány héttel ezelőtt jelent meg a *Központi Statisztikai Hivatal* jelentése népgazdaságunk első félévi eredményeiről. Egy mondata, amely pedig nem is termelési eredményekkel foglalkozik, különösen figyelemre méltó. Ez azt közli, hogy *a lakosság takarékbetét-állománya 8 és fél milliárd forintra növekedett.*

Jobban élünk, ennek talán egyik legjellemzőbb példája a takarékbetét-állomány rekordmagassága. Az emberek igényei is növekednek. Nincs miért takarékoskodnia annak, akinek számára vágyai netovábbja egy életen keresztül való kuporgatás ellenére is elérhetetlen marad. Ilyen körülmények között az esetleges felesleges fillérek sem vándorolnak a takarékba. Ez volt a helyzet az úri *Magyarországon* is, ahol a folyószámla volt az úr, de a tömegek a *Postatakarékpénztárból* csak a zálogházat ismerték.

2 300 000 betétkönyv

Takarékoskodni tehát csak akkor lehet igazán, ha valóraválthatók a vágyak. Hogy nálunk lehet, érdemes takarékoskodni, azt beszédes számok igazolják. *Az országban 2 millió 300 ezer kamatozó, nyeremény- és gépkocsinyeremény-betétkönyv van forgalomban.* Közülük a legfiatalabb az autónyeremény-betétkönyv, de ezt is már több mint 75 ezren mondhatják magukénak. A házi bankban, a *Kölcsönös Segítő Takarékpénztárakban 800 ezren gyűjtik a pénzüket.* Mind több város és község éri el a *„takarékos”* szintet. Ez azt jelenti, hogy az ott dolgozók, vagy az ott lakók 80—90 százalékának van betétje. Jelenleg az országban mintegy 250 takarékos város, illetve község van, de van olyan megye is már, amely elérte a takarékos szintet.

A takarékosság gondolatának további népszerűsítésére rendezi meg — az idén harmadízben — *az Országos Takarékpénztár a Hazafias Népfronttal* karöltve, a tömegszervezetek és a tanácsok támogatásával a *takarékossági napokat.* Az első alkalommal 12 megyében, másodízben 16 megyében és a főváros 53 üzemében zajlottak le sikeres takarékossági napok. Az idén már valamennyi megye és a legtöbb fővárosi üzem részt vesz a mozgalomban. Célja, hogy tovább gyarapodjon a kiegyensúlyozott, kulturált körülmények között élő emberek száma.

A cél elérését minél intenzívebb felvilágosító munkával lehet elősegíteni. Aktíváik tájékoztatják a dolgozókat a takarékoskodás előnyeiről, lehetőségeiről, arról, hogy a betétgyűjtés elsősorban egyéni érdek, de túl ezen, lehetővé teszi a mezőgazdasági tervek eredményesebb megvalósítását, a lakásépítkezések fokozását, szociális intézmények gyorsabb ütemű gyarapítását, kulturális és közszükségleti igények kielégítését szolgáló cikkek nagyobb arányú gyártását stb. — a takarékbetétgyűjtés tehát társadalmi ügy. Nem kétséges, hogy az idei *takarékossági napok* tovább növelik majd a takarékoskodók táborát.

Közlemény a Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum levelező tagozatáról

A Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum levelező tagozatára való jelentkezés feltételeit és módját a MÁV Hivatalos Lap 1962. évi 27. számában közzétett 116 342/1962. I./2. C. sz. rendelet tartalmazza. Kiegészítésül közöljük, hogy a rendeletben megjelölt és szabályosan kitöltött jelentkezési lapokat legkésőbb 1962. december hó 15-ig lehet eljuttatni az illetékes igazgatóságok személyzeti és munkaügyi osztályához. Az iskola vezetősége csak az igazgatóság által jóváhagyott jelentkezőket rendeli be a felvételi vizsgára, amelyet 1963 január hó első felében tartunk.

Tudomásunkra jutott, hogy sokan nem tudták megvásárolni a Művelődésügyi Minisztérium felvételi vizsgaanyagot tartalmazó tájékoztató füzetecskéjét. Az érdeklődőkkel ez úton is közöljük, hogy a felvételi vizsga tárgya: matematika írásbeli és szóbeli, valamint fizika írásbeli és szóbeli. A felvételi tárgyak részletes tematikáját lesokszorosítottuk és július hó végén az igazgatóságok oktatási csoportja részére megküldtük, ahol azok megkaphatók.

A levelező tagozatra jelentkező dolgozók részére az igazgatóságok személyzeti és munkaügyi osztályai november és december hóban legalább heti 6 órás időtartammal, igazgatósági székhelyenként előkészítő tanfolyamot szerveznek. Az előkészítő tanfolyamok nem képezik hivatalos részét a felsőfokú tanulmányoknak. Csak elegendő számú jelentkező esetén és teljes egészében önköltséges formában kerülnek megrendezésre. Részvételi díj személyenként 100 Ft, amely előre fizetendő. A előkészítő tanfolyamon csak a felvételi tárgyak anyagát tanítják.

Az előkészítő tanfolyamokra 1962. november hó 4-ig bezárólag személyesen vagy távbeszélőn az igazgatóságok személyzeti és munkaügyi osztályának oktatási csoportjánál lehet jelentkezni. A tanfolyam első foglalkozásaira november 7—10-e között kerül sor.

Az előkészítő tanfolyamok egyedüli célja, hogy segítséget nyújtson a felvételi vizsgára való felkészülésben mindazoknak a dolgozóknak, akik az idézett rendeletben közölt feltételeknek megfelelnek és szándékukban áll a Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum 1963 február hóban beinduló levelező tagozatára jelentkezni.

I/2. személyzeti és munkaügyi szakosztály

Közlekedési filmhét a Technika Házában

A Közlekedéstudományi Egyesület október 29-től november 3-ig közlekedési filmhetet rendez a *Technika Házában*, az I. emeleti vetítőteremben. A filmhét során bemutatják az elmúlt öt év folyamán készült vasúti, autóközlekedési, útépítési, postai, hajózási és szállítmányozási, műszaki oktató filmeket, valamint a balesetvédelmi és idegenforgalmi propagandafilmeket. A bemutatásra kerülő 51 film között több külföldi film is szerepel.

Ma már közismert, hogy a film nemcsak a szórakoztatás, de a szakmai oktatás és a balesetek elleni küzdelem egyik leghatékonyabb eszköze. Érthető tehát az a törekvés, hogy minél több oktató és felvilágosító film álljon a közlekedés szolgálatában. A vasút területén 6 mozgó vetítőcsoport működik, s ezek előre meghatározott program alapján vetítik az oktató filmeket a különböző szolgálati helyeken. A közlekedés egész területén 1961-ben 5285 alkalommal több mint 750 ezer néző előtt vetítettek szakmai oktató filmeket. A mozik és a televízió kísérőfilmként eddig 9 közlekedési filmet tűzött műsorára.

A közlekedési filmhét gazdag műsorral várja a látogatókat.

NEMZETKÖZI élet

Az algériai dolgozók új harca

Az algériai szakszervezeti mozgalomnak régi hagyományai vannak a munkásosztály szolgálatában vívott harcokban. Évtizedek óta küzd a *Függetlenséget, földet és kenyeret!* jelszavak megvalósításáért.

S most is, amikor a függetlenség szakaszába léptek, megtalálta a helyes követeléseket a dolgozók azonnali mozgósítására.

Az UGTA ideiglenes titkársága így szövegezi meg felhívásában e jelszavakat, a gazdasági és társadalmi program fejezet címeit:

1. A dolgozók szívből jövő törekvésemek megfelelő irányt kell adni az ország munkásmozgalmának, azaz meg kell valósítani a politikai, gazdasági és társadalmi forradalmat.
2. A dolgozók körében ki kell kovácsolni a munkásöntudatot, amely alkalmas arra, hogy különbség nélkül minden kizsákmányoló ellen harcoljanak.
3. A munkásosztály védelmében meg kell szüntetni minden megkülönböztetést.
4. A jobb életkörülmények és a teljes foglalkoztatottság elérésére kell irányítani a dolgozók harcát.

A politikai, gazdasági és társadalmi téren megvalósítandó forradalom megköveteli az alábbiakat:

a) A gazdasági és társadalmi struktúrák szocializálása;
b) A természeti kincsek és a termelő eszközök államosítása:
c) A tulajdon korlátozása;
d) Mélyreható és teljes mezőgazdasági reform;
e) A természeti erőforrások elosztása;
f) Az ország gazdasági és társadalmi irányítása a dolgozó tömegek által.

— A tegnapi Algéria halott;
— az éhínséget, a korrupciót és a megkülönböztetést meg kell szüntetni.
— Véget kell vetni a gyarmati rendszer privilégiumának.
— S mivel a mezőgazdasági munkásokkal bántak a legmostohábban, most elsősorban őket fogják előnyben részesíteni.

★

Ma még nagyobb szükség van a nemzetközi munkásszolidaritásra, mint valaha, hogy segítse az algériai dolgozókat a maguk elé tűzött célok megvalósításában, a háborúban elpusztult hazájuk újjáépítésében és az új Algéria felépítésében.



Állandó egészségügyi szolgálatot létesítettek a Csehszlovákián keresztülhaladó nemzetközi járatokon. Képzett ápolónők gondoskodnak azokról, akik útközben rosszul lesznek. Amennyiben súlyos megbetegedés fordulna elő, kórházba szállítják a rászorulókat. Képünkön: Bozena Jankova ápolónő fejfájás elleni gyógyszert ad az egyik utasnak

(MTI Külföldi Képszolgálat)

A KÜLFÖLDI TECHNIKA ÚJDONSÁGAIBÓL

Váltóáramú villamosmozdonyok

A francia városkörnyéki vasúti vonalszakaszokon, amelyeket ipari frekvenciájú váltóárammal villamosítottak, sikerrel fejeződtek be a kísérletek négy darab három kocsiból álló kísérleti motorosvonat-egységgel. Ezek közül hármat félvezető szilíciumos egyenirányítókkal szereltek fel, a negyediket pedig új kollektoros vontatómotorral, váltóárammal, 685 kilowattos kapacitással látták el. A motor különleges transzformátorból táplálkozik. Az új motor 320 voltos feszültség mellett működik, és az indítás pillanatában a benne levő áram eléri a 4500 ampert. A motor súlya 5300 kilogramm. A motorosvonat-egységek óránként 120 km-es sebességet képesek kifejteni.

Egysínű vasút

Külföldön az utóbbi időben mind több figyelmet fordítanak az egysínű vasutakra, amellyel biztosítható a gyors utassszállítás a nagy ipari és adminisztratív központokban, valamint azok környékén. Az egysínű föld fölötti vasutakat nem zavarják az autók, és azok csaknem egészen hangtalanul képesek közlekedni a pneumatikus sineken. A vágány gyanánt használt szekrényes keresztmetszetű gerenda biztosítja a tapadás magas fokát.

Az első ilyen kísérleti vonalszakaszokat már megépítették az *Egyesült Államokban, Franciaországban*, a *Német Szövetségi Köztársaságban* és *Olaszországban*. Elkészült a terve egy olyan vonalnak, amely *Londont* összeköti a repülőtérrel. A kutatásokat ezen a téren *Japánban* kezdték meg. Itt *Nikkó* körzetében akarnak ilyen vasutat építeni. Ezen két kocsiból álló vonatok közlekedtetését tervezik. A két kocsiban 120 személyt lehet szállítani. Sebességük elérheti az óránkénti 120 kilométert.

UNIVERZÁLIS TARTÁLYOK

Chicagó észak-nyugati vasútvonalain kenőolaj, zsír és egyéb folyadékok szállítására magas szilárdságú aluminium öntvényekből készült tartályokat alkalmaznak. Ezekben a tartályokban szállítani lehet még cementet, folyékony és száraz vegyi anyagokat egyaránt. A tartály két tágas részből áll. Ha üres állapotban történik a fuvarozás, a tartályok szétszedhetők és papír pohárhoz hasonlóan egyiket a másikba lehet helyezni. Előnyük, hogy nyitott és zárt vasúti kocsikban egyaránt szállíthatók. A tartályok féneklapján az ellenőrzött kirakodás céljaira szellőző, a szabványos automatikus kirakodó berendezés felhasználásához pedig villaszerű befogó szerkezet található.

Előadás az alkoholizmus ellen

Szeged állomás szakszervezeti bizottsága október 21-én, 22-én és 23-án orvosi előadást rendezett az állomás forgalmi és vonatkísérő dolgozói részére. Az előadás tárgya az alkoholizmus elleni harc és az ezzel kapcsolatos törvény, valamint törvényerejű rendeletek ismertetése volt.

Az állomás oktatótermében megjelent vasutasokat *dr. Csiszár Béla Szeged—Rókus állomás üzemorvosa* tájékoztatta az alkoholnak az emberi akaraterőre, értelmi és erkölcsi ítélőképességeire gyakorolt romboló hatásáról. Ismertette szocialista államrendünk jogi felfogását az ittas állapotban elkövetett cselekményekről. Az alkoholfogyasztás az elkövetett cselekmények elbírálásánál már nem enyhítő, hanem súlyosbító körülményként jön számításba.

A tartalmas előadást 350 vasutas hallgatta meg, s körükben az a nézet alakult ki, hogy a vasút olyan munkaterület, ahonnan végérvényesen száműzni kell az alkoholfogyasztást.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

ÚTIJEGYZETEK

III.

A német kultúra bölcsője

Lipcséből hová is vezethetne az út? — Weimarba. Alig akad turistacsoport, amelyik ezt az egyórás kirándulást ne tenné meg, hogy tisztelegjen Johann Wolfgang Goethe, Friedrich Schiller, a német és egyben a világirodalom két hatalmas alakja és a zenetitán Liszt Ferenc emlékének.

Weimar. Hirdetik a formás fehér betűk az állomási névtábláról. Most, valahogyan kevésbé érdeklődtünk a csinos kis állomás mellett levő vendéglőben terített reggeli iránt. Siettünk a városba.

Kattogtak a fényképezőgépek.

— Itt a színház, előtte Goethe és Schiller szobra. Ott a Zeneakadémia, amott a Képzőművészeti Főiskola, a Schiller-ház — magyarázta Wolfgang, a kísérőnk.

Irány a Goethe-ház. Nem kell szentimentálisnak lenni ahhoz, hogy furcsa, nem mindennapi érzések kavarogjanak az emberben, amikor belép. Színes, diafilm kísérettel kaptunk részletes tájékoztatót. 83 esztendős gazdag élet filmkockái peregtek le előttünk. Hallottunk a Frankfurtban töltött ifjúkori évekről. A polgárság tiltakozását kifejező első irodalmi sikereiről. (Az ifjú Werther keservei.) Ahogy mint a weimari hercegség minisztere küzdött a feudalizmus ellen. Az Egmont, az Iphigenia Taurisban, a Tasso-drámák keletkezéséről. Schillerrel kötött örök barátságáról. Megértette a francia forradalmat, annak történelemformáló szerepét — hallottuk az előadásból.

A goetheti munkásság koronája a századforduló után született Faust. A XVI. század első felében élő Johann Faust doktor, a német kuruzsló mesés élettörténetének drámája, mely nagyszerűen tükrözi az ember sokszor küzdelmes életét, a letűnő feudalizmus és a feltörő kapitalizmus világát, fantasztikumokkal és történetfilozófiai jelenségekkel színesítve.

Körbejártuk a szobákat. A bútorok és az egyéb berendezés részben eredeti, részben hűen rekonstruált. Ruhái, kedvenc tárgyai, képek, szobrok, szőnyegek a volt jómód és jó ízlés mellett tanúskodnak. A lakás egyik legszebb darabja egy XVI. századbeli perzsa faliszőnyeg, melyet csak a költőfejedelem születésekor és halálakor terítettek a padlóra.

Az egyik szoba egészen eltérő a többitől. A lenyugvó nap sugarai terpeszkednek a színes bútorokon. Az 57 esztendős költő 20 esztendős feleségének, Christiane Vulpiusnak szobájában vagyunk. A falon függő pompás portré a telt idomú, szép asszonyt idézi. Juno istenasszony márványszobra állt őrt egy másik szoba sarkában. A gazdag ásványgyűjtemény és a 6500 kötetes könyvtár a természettudományok után is érdeklődő poétára vall.

Aztán a nagy lakásban történő körséta utolsó állomása, egy eldugott kis szoba következett. Egyszerű berendezése merőben eltér a többiek korabeli luxusától. Egyszerű szekrény, ágy, kevés szőnyeg, néhány kép és egy fotel képezi a berendezést. Kevés fény szűrődik be a négyrészes kis ablakon. Ez a csendes homály fogadta magába az élet-halál harcát vívó óriást. Amikor ez az utolsó barát, a homály is megcsalta, elillanni készült, a karosszékben ülve hagyták el ajkait az utolsó szavak: „mehr lichet” (több világosságot).

A Goethe-háztól néhány perc járás csak a volt Liszt-rezidencia. Az utcafrontra épített nagy házat lombos fákkal teli udvar keretezi. A művésznek Európát keresztül-kasul szelő útjai közben egyik pihenő- és alkotóhelye volt Weimar. Itt is, miként Goethe életével kapcsolatban érdekes tájékoztatót kaptunk.

Liszt a Sopron megyei Doborjánban született (1811). Már 9 éves korában felhívta magára a figyelmet. Néhány év múltán Párizsba került. Itt lett barátja Chopin, Berlioz, Paganini, Heine és mások. Különös hangsúllyal emlegette kísérőnk a pesti árvízkárosultak javára rendezett hangversenyeit. 1875-ben a később róla elnevezett budapesti Zeneakadémia elnöke lett. Az új romantikus zenei nyelv úttörője, a szimfóniák mestere volt.

A bútorok nagy része itt is eredeti. Az egyik zongorája örök némaságra ítélve áll a szobában. A falak gazdagon díszítve nagy értékű képekkel, főleg olasz mesterek alkotásaival. Beethoven portréja és Munkácsy Krisztus Pilátus előtt c. képe megállásra késztet mindnyájunkat. Egy fiókos szekrény tetején az orosz cártól kapott díszes óra és Vilmos császár ajándéka, egy különleges mintázatú nemes porcelán váza áll. Szmetana, Mendelsohn, Schumann és a többi között a két vő, Wagner és Bülov sajátkezű írása, levelei egészítik ki a sok-sok nagyon érdekes látnivalót.

Végül a virtuóz arcának és kezeinek döbbenetesen élethű mását megtekintve vettünk búcsút az idegenbe származott hazánkfia, Liszt Ferenc emlékeitől.

Bizony akadt beszédtéma hazafelé a vonaton.

Gergely József

(Vége)

Negyven év a vasút szolgálatában



Farkas József

1922-ben került a pécsi fűtőházhoz Farkas József, az akkor még fiatal lakatos. Édesapja szintén a vasútnál dolgozott, mint kalauz. Farkas József az azóta eltelt 40 esztendő folyamán bebizonyította, hogy nemcsak munkahelynek, de hivatásnak is tekinti a vasutat.

Először a kocsijavító műhelybe került, de hiába volt lakatos szakképzettsége, csak mint segédmunkást alkalmazták. Több mint egy évig dolgozott így, amikor végre beosztották az egyik lakatos csoportba. 1925-ben, amikor a kocsijavító műhelyt felszámolták, újra segédmunkás lett. Asztalosok és bognárok mellett dolgozott, később mázoló és fényező munkát végzett. Ezután a tűzikovácsoknál töltött el két évet. 1930 márciusában került a mozdonyműhelybe. Először kazánkovács munkán dolgozott, csak később kapott szakmájának megfelelő lakatosi beosztást a mozdony részlegvizsgáknál.

A vasútnál töltött négy évtized alatt mindig végzett társadalmi munkát is. Tagja volt a pécsi vasutasok ének- és zenekarának, s ő látta el a kottatárosi munkakört is. A felszabadulás óta, amióta a szakszervezeti mozgalom a pécsi fűtőháznál is megindult, részt vett a szakszervezet tevékenységében. Volt bizalmi, műhelybizottsági tag és a szakszervezeti bizottság tagjaként is tevékenykedett. Sokat segített a munkavédelmi feladatok megoldásában. 1960-ban kiváló dolgozó kitüntetést kapott.

Negyven évi becsületes munka után most nyugdíjba vonul Farkas József, fűtőházunk megbecsült dolgozója. Jó erőt, egészséget kívánunk neki a megérdemelt pihenéshez.

Eperjessy Ferenc
szb-titkár

A VIII. pártkongresszus tiszteletére

A békéscsabai pályafenntartási főnökség szakaszai a verseny értékelése szerint teljesítették a VIII. pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásaikat. A termelési tanácskozások alkalmával most újabb felajánlásokat tettek. A XVIII-as gépesített szakaszon — ahol négy brigád harcol a szocialista cím elnyeréséért — az elfekvő anyagkészletek felszámolását vállalták. A termelési tanácskozások foglalkoztak a téli forgalomra való felkészüléssel is. A szakaszok dolgozói ezzel kapcsolatban kérték, hogy hóvihar esetén a fűtőházi és a forgalmi dolgozók is nagyobb segítséget adjanak az akadályok elhárításához.

Dévaványa állomás dolgozói igyekezettel teljesítik a pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásukat és 1962. évi tervüket. A kocsitartózkodásban 95 százalékot ajánlottak fel, eddigi teljesítésük 100 százalék. A kocsikihasználásra tett vállalásukat, a 100 százalékot már erősen megközelítették, eredményük: 99,86 százalék. November folyamán ünnepi műszakot tartanak a pártkongresszus tiszteletére.

A menetrendszerűségben *Szerető Sándor* forgalmi szolgálattevő brigádja eri el a legjobb eredményeket. *Papp Sándor* váltókezelő és *Duna András* váltókezelő most végzi az általános iskola 8. osztályát. *Fekete János és Szabó Sándor* pénztárosok újítást nyújtottak be a múlt hónapban. Az újítások közül kettő tárgyalás alatt van, egyet pedig elfogadtak. *Kárpáti Imre* raktárkezelő és brigádja tisztasági versenyt kezdeményezett az állomáson, s e versenyben eddig ők a legjobbak.

Az angyalföldi pályafenntartási főnökség dolgozói IV. negyedévi termelési tanácskozásukon felülvizsgálták a pártkongresszus tiszteletére tett vállalásaikat, az elért eredményeket és figyelembe véve további legfontosabb, a népgazdaság számára is nagy jelentőségű tennivalóikat, pótfelajánlást tettek. Ebben vállalják, *Budapest-Angyalföld* állomás integra-dominó rendszerű biztosítóberendezésének építésével kapcsolatos szükséges munkálatokat november 15-ig maradéktalanul elvégzik.

Az újpesti öbölág Duna-híd állagmegóvására 15 000 négyzetmétert kitevő vasszerkezetfelületet mázolnak át a minőségi követelmények betartása mellett. Ennél a munkánál helyes munkaszervezéssel 3800 munkaórát takarítanak meg, és az így felszabadult munkaerővel 45 000 forint értékű új termelési értéket állítanak elő. Ezenkívül több helyen sürgős síncseréket hajtanak végre.

Somoskőújfalu állomáson minden szempontból túlteljesítették a pártkongresszus tiszteletére tett vállalásukat a vasutasok. Ezt igazolják a következő számok: személyvonati menetrendszerűségüket a vállalt 91 helyett 97 százalékra teljesítették. A tehervonati menetrendszerűségben 15 százalékkal, a műszaki normával számított kocsitartózkodásban 13 százalékkal teljesítették túl vállalásukat. Kocsikihasználásban a felajánlott 100 százalék helyett 105 százalékot értek el.

Dombóvár állomás dolgozói korábbi kongresszusi vállalásukat pótvállalással egészítették ki. Ez a kocsitartózkodási idő további csökkentésére irányul. Felmérték, milyen nagy eredményt jelentene most az őszi fogralom időszakában, ha a jelenlegi kocsitartózkodási időt legalább egy órával csökkentenék. A vállalást eddig jól teljesítik a dombóváriak. A feladási kocsiknál egyenként 2,4 óra, a leadási kocsiknál 1,4 óra tartózkodási időcsökkentést értek el. A tehervonatok terhelésére tett vállalásukat 1,5 százalékkal teljesítették túl.

Gyoma állomás dolgozói is dicséretre méltó eredményeket érnek el a kongresszusi versenyben. Szeptemberi tervüket 97 százalékra teljesítették, mert a menetrendszerűséget hátráltatja a gyomai hídépítés. Munkájukat balesetmentesen végzik. A mellékvonalon elért 96 százalékos menetrendszerűségük a jelenlegi feltételek mellett jónak mondható. Az állomás dolgozói megtették a szükséges előkészületeket a téli forgalom zavartalan lebonyolításához.

Pécs állomás dolgozói a kongresszusi versenyben végzett lendületes munkájukkal túlteljesítették III. negyedévi terveiket. Kiválóan dolgozott *Kincses Károly* kocsimester és brigádja. A személyvonatok menetrendszerinti indításában 99,9 százalékos, a tehervonatok indításában 97,6 százalékos eredményt értek el. *Nagyvári Gyula* brigádjával a kocsitartózkodási idő csökkentésében ért el dicséretre méltó eredményt.

Az állomás dolgozói az első félévben teljesítették az üzem feltételeket, s most igyekszenek túlszárnyalni eddigi eredményüket, hogy a második félévben bebiztosítsák az üzem cím elnyerését. Ehhez a fűtőháziaktól kérnek nagyobb segítséget, mert a múlt negyedévben 12 esetben fordult elő gépre várás, ami a menetrendszerűségre kedvezőtlenül hatott.

Szeged-Rókus állomás dolgozói igyekezettel helytállnak az őszi forgalomban. Kocsitartózkodási tervüket 103 százalékra, kocsikihasználásukat 87,6 százalékra teljesítették. A helyi adottságokat figyelembe véve kocsikihasználásuk nem megfelelő. Ez abból adódott, hogy a nyár folyamán nagyrészt könnyebb fajsúlyú árukat kellett elszállítaniuk. Az őszi forgalom során igyekeznek kijavítani ezt a gyengébb eredményt is.

Termelékeny munkamódszerek a Keleti pályaudvaron

A *Keleti pályaudvar* dolgozói már a párt VII. kongresszusát is kiváló munkasikerekkel köszöntötték. Az 1959-es tervévben így nyerték el a kongresszusi zászlót, valamint a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját.

— Most vajon hogyan dolgoznak? Mit tesznek a VIII. pártkongresszus előtt?

— *A csomóponti pártbizottság segítő irányításával az 1960-as párthatározatok szellemében végezzük munkánkat* — mondja *Balázs József*, a pályaudvar KISZ-bizottságának titkára. — *A fő súlyt tehát a termelékenység növelésére helyezzük. Intézkedési terv készült, melyet még az elfogadás előtt mindenütt megvitattak a dolgozókkal. A végrehajtás eredményeit hosszan lehetne sorolni, de csak néhány példát említsünk:*

Hiányoztak a megfelelő anyagnormák és a készletgazdálkodás nem volt kielégítő. Ezért a csomópont mérnöki kollektívája és a fiatalok műszaki tanácsa felmérést végzett. Ennek nyomán több szakszolgálatnál 70—80 ezer forintos megtakarítást értek el. A *Balparti Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség* műszaki gárdája kábelnyomvonal-kereső készüléket készített a budapesti, a miskolci és a debreceni igazgatóság részére. Erről talán elég annyit említeni, hogy egy ilyen készülék segítségével négy ember egy napi munkáját: egy ember négy óra alatt végzi el.

A fűtőház fiókműhelyében a szocialista címért versenyző *Szamosvölgyi-brigád* mintegy 40 000 forintos megtakarítást ért el azzal, hogy a járművek kerekeit kicserélés után nem küldi esztergályozásra az *Északi* vagy a *Landler Járműjavítóba*, hanem itt helyben, a műszaki kocsiszolgálatnál esztergálják a kerekeket. És még több ilyen példát lehetne sorolni. Tény, hogy egy éve a csomópont valamennyi szakszolgálata élüzemszint fölött teljesíti a tervet.

A kisgépek jobb kihasználásáért

Itt a Keletiben, a pártbizottság sokat vár a műszaki vezetőktől, s különösen a fiatalok műszaki tanácsától. Legutóbb például a PB azt a feladatot adta a KISZ-nek, hogy a fiatal mérnökök, technikusok vizsgálják meg, miként vannak kihasználva a kisgépek, szerszámgépek, és hogy hány műszakban üzemeltetik azokat.

Ezután több mint kéthónapos kollektív munka következett, melynek eredményeként *Vermes László* fűtőházi mérnök, a KISZ termelési felelőse és *Gál István*, a fiatalok műszaki tanácsának vezetője elkészíthette jelentését.

Megállapították, hogy a gépek többségét csak egy műszakban használják. A kisgépek kihasználása legrosszabb a *Villamosfenntartási Főnökségnél* és a „blokkosok"-nál. A VFF műhelyében megvan a lehetőség a két vagy három műszak bevezetésére, mivel itt találhatók a legmodernebb szerszámgépek. A szakszolgálatok közötti jó együttműködés az önköltség csökkentését eredményezné.

A fűtőházhoz tartozó villamosmozdony-szín három munkagépe: egy esztergapad, egy oszlopos fúrógép és egy köszörűgép szintén egy műszakban dolgozott. Ezt részben a szakmunkások hiánya okozta. Ezt az utóbbi akadályt helyes bérgazdálkodás kialakításával sikerült legyőzni, s azóta már két műszakban üzemeltetik a gépeket. Eredmény: a Ward—Leonard típusú villamosmozdonyok javítási idejét az eddigi 24 óráról 4 órára sikerült csökkenteni!

A fiatal műszakiak jelentése nyomán egyéb intézkedések is történtek.

Fiatal műszakiak pártfeladata

A pártbizottság már másfél évvel ezelőtt terveket dolgoztatott ki arról, hogyan lehet a négy műszaki szakszolgálat műhelyeinek munkáját összehangolni. A PB most ezeknek a kooperációs terveknek a kiszélesítését, tökéletesítését szorgalmazza. Erről határozatot hozott. Ez a határozat már nemcsak azt teszi a műszakiak kötelességévé, hogy egy-egy szakszolgálat érdekeit és adottságait vizsgálják, hanem, hogy az eddigieknél jobban vegyék számításba a népgazdasági szempontokat is.

A határozat harmadik pontja így hangzik:

A KISZ vegye fel a kapcsolatot a Ganz—MÁVAG műszaki igazgatójával és készítse elő annak lehetőségét, hogy az ott sajátított, de a mieinknél sokkal termelékenyebb gépeket átvehessük.

A KISZ műszaki gárdája örömmel tesz eleget ennek a megbízásnak. Vannak ott ugyanis olyan gépek, melyekkel 8—10 óra alatt végezhetők el azok a munkák, melyeket mi 50—60 óra alatt végzünk el.

— *A feladat nem jelenti azt* — mondja befejezésül *Balázs József* —, *hogy végrehajtásából kirekesztjük a tömegszervezetek képviselőit. A részletkérdéseket természetesen majd a szakszervezeti bizottsággal és a gazdasági vezetőkkel együtt fogják megbeszélni a fiatalok.*

Kovács József

Névtelen munkások...

Az ügyvitel, bár írásbeli munka, mégsem egyszerű papírmunkát jelent. Jó példa rá a BVKH. Itt, éppen az ügyek intézése — bevételellenőrzés, díjszabási szemle, különféle „elfolyó" összegek bekövetelése stb. — révén sok százmillió forint bevételhez juttatják az államvasutat. Ugyanakkor a vállalatok jogos visszatérítési és kártérítési igényeinek kielégítését is biztosítják.

Valóban, az ügyvitelt nem tarthatjuk bürokráciának, hiszen az egyszerű, egységes, gazdaságos ügyvitel előfeltétele s hatékony eszköze a jó gazdasági vezetésnek. Tovább menve, a vállalatok, intézmények és nem utolsósorban az állam életének elengedhetetlen kelléke.

★

Lóránt János tizennégy esztendeje irányítja a BVKH segédhivatalának tevékenységét. Érdekes dolgokat tudtunk meg arról a szerteágazó, felelősségteljes munkáról, ami voltaképpen útjára indítja, majd lezárja a hivatalban folyó ügyintézést.

— *A fuvaroztató és utazóközönséggel, a vállalatokkal rendkívül eleven kapcsolatot tartunk* — mondotta. — *Forgalmunk egyik jellemzője, hogy naponta több mázsányi bel- és külföldi postaküldeményt, vasúti levelezést, az állomások által beszállított fuvar- és egyéb okmányok tízezreit kapjuk. A teherautókról behordott anyagot előbb szétrendezzük, majd „érkeztetés", nyilvántartásba vétel után iratköpenybe helyezzük. Évente 55—58 000 beadvány érkezik hozzánk belföldi vállalatoktól, külföldi cégektől és vasutasoktól. A pótlólag megküldött iratkiegészítés, mint csatolási igénylő „ad"-számos iratok száma megközelíti a harmincezret. A társhivataloktól mintegy 15 000 ügyiratot kapunk havonta. Ezenkívül naponta még 250—300 belföldi és 200 külföldi megkeresés fut be. Amíg a központi kezelőiroda valamennyi munkafázisán átjutnak az ügyiratok: szignálás, postabontás, iktatás, a név- és tárgymutatóba való bevezetés, főnyilvántartás, leírás, kiadás, expediálás, irattározás — sok-sok szellemi és fizikai munkát igényelnek. Mindehhez hozzátartozik, hogy naponta 1500—2000 vonalposta, 150—200 ajánlott levél hagyja el a segédhivatalt. A hivatal belső levelezési forgalma eléri az 1000 tételt.*

Lórán elvtárs hasznos újításokkal tette gazdaságosabbá a segédhivatal munkáját. Annak idején például 14 munkaerőt nyertek az osztályok kezelőirodáinak központosítása révén. A Maspednek átadandó napi levéltömeget már nem postán, hanem kézbesítőjükkel továbbítják. Ezzel sok ezer forint postaköltséget takarítanak meg havonta. Lórán János és munkatársai újításokkal és összerűsítésekkel iparkodnak még elevenebbé és kifizetődőbbé tenni az itt folyó munkát, s ennek hasznát maguk is élvezik.

— *Mint fejlődést említem meg* — vázolta tovább —, *hogy mind ritkább az ingerült hangú levelek száma. Az „ügyjéforgalomra" elmondhatjuk, hogy az ügyfelek és a hivatal között kifogástalan az érintkezési hang. Sok fejtörést okoz azonban, hogy a vállalatok válaszlevelükben nem közlik a megadott hivatkozási számot.*

Az ország egyik legnagyobb irat- és okmánytárát őrizzük a BVKH pincéiben és a bérbevett alagsori raktárhelyiségekben. A hivatal osztályairól hovonta közel kétmillió elszámolási okmány, pénzügyi okirat és ügyirat kerül sokszor évtizedes megőrzésre ezekbe a pincékbe. A negyedévenként kiselejtezett 1—2 vagonnyi papír hiánya a pincékben szinte meg se látszik.

A nehéz fizikai munkát lelkes kis csapat végzi — mondotta befejezésül Lórán János —, *azonban az óriási iratanyag mozgatása még mindig megoldatlan probléma. Felvonóra lenne elsősorban szükségünk, hogy még gazdaságosabbá váljon munkánk, s lépést tarthassunk az emelkedő munkaigénnyel, melyet lüktető életünk diktál. És utoljára említem, de nem utolsósorban: bizonyos fokú gépesítéssel le tudnánk venni dolgozóink válláról a fizikai terhet, tehát kötelességünk is érte küzdeni.*

Szelecsényi István



A hatalmas irattárnak csupán egy sarkát sikerült lefényképezni. Folyik a leadási tőlapok rendezése. Balról jobbra: Nyilas István, Kala János és Tábith Jánosné
(Kovács László felvétele)

A munkakörülmények javulása ellenére is sok a baleset

Szakszervezetünk Csongrád megyei bizottságának választmánya legutóbbi ülésén a munkavédelmi bizottság beszámolóját hallgatta meg, amely a szegedi igazgatóság baleseti helyzetét foglalta össze.

A választmány megállapította, hogy a munkakörülmények javulása ellenére is sok még a baleset. Az év első nyolc hónapjában hússzal több baleset fordult elő az igazgatóság területén, mint a múlt év azonos időszakában. Egy halálos és három csonkulásos balesettel nőtt a súlyos esetek száma.

Különösen kedvezőtlen a pályafenntartási szolgálat baleseti statisztikája.

Baleseteik száma 22-vel nőtt, a kiesett munkanapok száma 1500-zal több, mint tavaly volt. A szentesi építési főnökség munkahelyein történt a legtöbb baleset. A forgalmi és kereskedelmi szolgálatnál szintén kedvezőtlen képet mutat a baleseti statisztika.

A választmányi ülés a vezetők fokozott felelősségére hivatkozva bírálta a mulasztásokat, amelyek következménye a baleseti helyzet romlása. Minden területen

gondosabban kell ellenőrizni a biztonsági szabályok betartását,

alaposabbá kell tenni a munkavédelmi oktatást, hogy a balesetek további növekedése elkerülhető legyen.

Tótka Károly

Az üdülésben részt vevők száma az idén is emelkedett

A kedvezményes — szakszervezeti és vállalati — üdülésben részesülő vasutas-dolgozók és családtagjaik száma kismértékben ugyan, de az idén is emelkedet.

Nézzük a számokat:

1961-ben kedvezményes felnőtt üdülésben résztvett	10 606 fő,
családos üdülésben	700 fő,
szanatóriumi üdülésben	510 fő,
külföldi üdülésben	604 fő,
Összesen:	12 500 fő.
Szakszervezeti gyermeküdülésben	3 480 fő,
vállalati felnőtt üdülésben	3 888 fő,
vállalati gyermeküdülésben	2 057 fő.
1961-ben tehát gyermek- és felnőtt-üdülésben vett részt.	21 925 fő
1962-ben kedvezményes felnőtt üdülésben résztvett	10 698 fő,
családos üdülésben	750 fő,
szanatóriumi üdülésben	517 fő,
külföldi üdülésben	635 fő,
Összesen:	12 610 fő.
Szakszervezeti gyermeküdülésben	4 688 fő,
vállalati felnőtt üdülésben	3 960 fő,
vállalati gyermeküdülésben	1 400 fő,
1962-ben tehát gyermek- és felnőtt üdülésben vesz részt	22 658 fő.

Készülnek a télre a miskolci vasutasok

Közeleg a tél, a fagy, a jég, a hó időszaka. A vasutasok számára a téli időszak számos nehézséget rejt magában, amelyeket csak akkor tudunk leküzdeni, ha idejében felkészülünk elhárításukra.

Hogyan készülnek a télre a miskolci vasutasok? — Erről érdeklődtünk október 20-án a *Miskolc tiszai pályaudvaron a fűtőházban és a pályafenntartásnál.*

A tiszai pályaudvaron

— Tavaly viszonylag könnyű telünk volt, a márciusi hófúvás mégis nagyon próbára tette pályaudvarunk dolgozóit — mondotta *Somkúti József*, az állomásfőnök helyettese. *— Most azért nehéz a helyzetünk, mert a téli felkészülés időszaka egybeesik az állomás átépítésével. Ennek ellenére igyekszünk mindent megtenni, hogy a hideg és a havazás ne érjen bennünket váratlanul. A múlt héten megtartott termelési tanácskozásokon a téli felkészülésről is szó volt. Megkezdjük a téli feladatokra vonatkozó D—4-es utasítás oktatását is.*

Nemcsak az embereket készítik elő a várható nehezebb feladatokra, hanem megtették a szükséges technikai intézkedéseket is. Kijavították a kályhákat és gondoskodtak a téli tüzelőről. Tegnap fejezték be a törött üvegek kicserélését. A szolgálati helyeken leltárellenőrzést tartottak, hogy megvannak-e a szükséges hó- és jégtisztító eszközök.

A dolgozók téli ruhaellátásáról *Agfalvi Ferenc*, a ruhaügyek intézője és *Szögedi András* anyag- és leltárszámadó tájékoztatott. Elmondották, hogy a régi dolgozók ruhaellátása rendben van. A tavaly óta belépett dolgozók azonban illetményként még nem kaptak védőruhát. Az újfelvételesek részére pótigénylés történt, de a kért ruházat beérkezése több hónapig tart. 50 olyan dolgozó van az állomáson, akiket pillanatnyilag nem tudnak ellátni védőruhával. Nem kaptak még meg 150 pár bőrkesztyűt, számos esőköpenyt és szőrmesapkát.

Amint elmondották, nincs minden rendben a téli védőruhák elosztása, illetve a jogosultság megállapítása körül. A rendezőpályaudvaron a szabadban dolgozó darukezelő például nem kap szőrmesapkát, s nem kapják ezt meg a munkájukat ugyancsak kint végző rakodási dolgozók sem. A 4. szakcsoportos tartalékos nem ugyanazt a ruhaellátást kapja, amit a kocsirendezők és a váltókezelők, akiket állandóan helyettesít. A tartalékos az esőköpenyt 3 év helyett 5 évre, a szőrmesapkát 5 év helyett 6 évre kapja, kesztyű és munkaruha pedig nem jár neki. Munkája alapján pedig ez a megkülönböztetés nem indokolható. Lehet, hogy téves az erre vonatkozó rendelkezés?

A fűtőházban

— Mi most történelmi napokat élünk — hallottuk a fűtőházban *Czimma János* fűtőházfőnöktől. *— Rövidesen elérkezik hozzánk a villamos felsővezeték és befuthat fűtőházunkba az első villanymozdony. A téli felkészüléssel egy időben készülünk a villanymozdonyok fogadására is.*

A személykocsik előfűtésére szolgáló kazánt, a fűtési vezetéket idejében kijavították. A berendezés már zavartalanul üzemel. A kocsiszolgálatnál nagy gondot okoz, hogy nincsenek ellátva kellő mennyiségű ablaküveggel. Tavaly megtörtént, hogy üveghiány miatt kocsikat kellett félreállítani. Az ilyen eset csak fokozná az egyébként is tapasztalható kocsihiányt.

November 1-től megkezdik a gőzmozdonyok felkészítését a téli forgalomra. Ennek alapján fogják kiállítani a felkészültségi bizonylatokat. Gondos gépkarbantartással el akarják érni, hogy csurgás, csöpögés, gőzfúvás ne legyen a mozdonyokon. A forgó alkatrészek kenését is téli üzemre alakítják át. Rendbehozzák a mozdonyok „konyháját" is, hogy lehetőség szerint védelmet nyújtson az utazószemélyzet számára.

A téli felkészüléshez nélkülözhetetlen a fűtőház anyagellátásának megjavítása. Pillanatnyilag gondot okoz a lángbolttégla-hiány és az, hogy a 424-es gépekhez nincs burkocső. Most 6,5 napos szénkészlete van a fűtőháznak. Folyamatos szénszállítás mellett ennyi elegendő. Csak az a baj, hogy kevés a borsodi szenük. Ez azért gond, mert így nem tudnak egyenletes szénkeveréket készíteni.

A pályafenntartásnál

A miskolci rendezőpályaudvaron dolgozik az Ómiskolci Pályafenntartási Főnökség IX. pályamesteri szakasza. Téli felkészülésükről *Fentor János* pályamester a következőket mondotta:

— Nekünk másként kell felkészülnünk a télre, mint a nyílt vonalon dolgozó szakaszoknak. Nincsenek hóvédműveink, viszont annál több váltó üzembiztos működéséről kell gondoskodnunk.

Az angol váltókat már gondosan előkészítették a téli üzemre, a többi ezután következik. Különös gondot fordítanak a forgócsapok zsírozására, hogy megakadályozzák a váltók lefagyását. Folyamatban van a téli munkálatokhoz szükséges szerszámok beszerzése, a készletek kiegészítése is. Vételeznek 100 darab hótisztító lapátot és 300 darab nyírfaseprűt.

— Rövidesen befejezzük a gurító vágányainak szabályozását — folytatta a pályamester. *— Azért fontos ez, hogy télen is jól guruljanak majd a kocsik. Dolgozóink számára három hete megrendeltük az Utasellátónál a védőitalt. Amint megjön a hideg, főzik számunkra a forró teát. Megszerveztem a teakihordást is.*

A régi dolgozók a pályafenntartásnál is rendelkeznek megfelelő téli ruhával. Az újfelvételesek ellátása itt sincs biztosítva. Leltári ruhakészlet nincs a szakasznál. A pályamester számára ez előnyös, mert nem kell gondoskodni róla, de nehezíti a még ellátatlan dolgozók helyzetét. Máján jegyezte meg Fentor János pályamester: *„A dolgozók érdekében szívesen vállalnám ezt a többletmunkát."*

Miként ez a fentiekből is kitűnik, nem problémamentes a miskolci vasutasok téli felkészülése. Ám a tél még csak kopogtat, s lehet pótolni a hiányokat. Segítsenek ebben a fontos munkában szakszervezeti bizottságaink és a műhelybizottságok is, hogy a dolgozók egészségének védelme a tél folyamán is biztosítva legyen, és a fagy, a hó se zavarja a miskolci csomópont üzemét.

(Lőrincz)

Munka közben vesztette életét



Szomorú hírt kaptunk október 12-én *Jugoszláviából. Oszlár István* magyar műszerész, aki egy Jugoszláviába exportált korszerű biztosító berendezés szerelését végezte *Dugo Selo* állomáson nem vette észre a feléje nagy sebességgel közeledő vonatot, amely a gépek kérlelhetetlenségével végzett vele.

A tragikus szerencsétlenség híre mindannyiunkat mélyen megrendített, akik ismertük Oszlár Istvánt, a 37 éves műszerészt, a szorgalmas munkást, a kétgyermekes családapát. Jó munkájának elismerése volt, hogy megbízást kapott a Jugoszláviába exportált biztosítóberendezés szerelésére.

A jugoszláv vasutak vezetői több alkalommal kifejezték megelégedésüket Oszlár István munkájával kapcsolatban. Közel másfél évi jugoszláviai tartózkodása során sok barátra és tisztelőre tett szert a jugoszláv vasutasok körében. Egyedül végezte a biztosítóberendezés átadását és kiváló eredménnyel, jugoszláv megrendelőink legnagyobb megelégedésére látta el munkáját.

Oszlár István emlékét, mint a hivatásukat szerető vasutas szakemberek példaképét őrizzük meg.

Verebély András

Munkavédelmi körjárat

Fokozni kell a balesetelhárítási tevékenységet az építési- és pályafenntartási szakszolgálatnál

Az október 23-i sajtótájékoztatón *Gaál László* elvtárs, a SZOT titkára többek között elmondotta, hogy országosan csökkent az 1000 főre eső üzemi balesetek száma. Sajnos, ez a pozitív megállapítás nem vonatkozik a vasútra, ezen belül az építési- és pályafenntartási szolgálat üzemi baleseti helyzetére.

Miért nem?

Az építési- és pályafenntartási szolgálat üzemi baleseteinek száma az év első 9 hónapjában 10,3%-kal emelkedett.

A kiesett munkanapok száma 14,2%-kal nőtt. A halálos balesetek száma 7-ről 15-re, a csonkulásos baleseteké 2-ről 7-re emelkedett. Mindez nagyon megszívlelendő. A másik dolog amin érdemes elgondolkodni, hogy az elmúlt 3—4 év során elért közel 40%-os baleset-csökkenést, miért váltotta fel a 10,3%-os emelkedés.

Az emelkedést nem lehet elfogadhatóan indokolni.

A dolgozók munkakörülményei gyökeresen megváltoztak a felszabadulás előtti időkhöz viszonyítva. Igen sok munkagép, szociális juttatás, védőfelszerelés és intézkedés van a szakszolgálatnál bevezetve, ami a termelő munkában foglalkoztatott dolgozókat védi a balesetektől, vagy segíti a balesetmegelőzést. Nem elég azonban csak fentről vánni mindent a helyzet javítására.

Fel kell tenni a kérdést, hogy a szakszolgálat előmunkásai, pályamesterei, művezetői, építésvezetői, szakaszmérnökei, vonaltisztviselői, építési és pályafenntartási vezető főmérnökök és főnökök, igazgatósági II. osztályok megtettek-e mindent a legdrágább érték, az emberi élet, a fizikai dolgozók életének és testi épségének a megvédése érdekében. Vajon kielégítő és megfelelő-e az, amit a gazdasági munka közvetlen és közvetett irányítói és ellenőrzői az üzemi balesetek megelőzésére fordítottak. A vonatkozó kormányrendeleteknek, SZOT-határozatoknak eleget tesznek-e az érdekeltek?

A kérdésre válaszolva azt kell mondani, hogy igen sok alsó- és középvezető, előmunkás és pályamester, építésvezető és szakaszmérnök, építési és pft. főnök, valamint vezető főmérnök munkája segített eddig is a balesetmegelőzés munkájában. Mindjárt azonban hozzá kell tenni, hogy

nem tettek meg minden lehetőt.

Ha megtettek volna, akkor az előzőekben ismertetett elszomorító számok nem emelkedő, hanem csökkenő tendenciát mutatnának, mint ahogy ez az előző években már megszokottá vált.

Remélhető, hogy az év hátralevő szakaszában a szakmai és szakszervezeti vezetők, aktivisták és dolgozók maximális erőfeszítést tesznek a balesetek csökkentéséért.

A következőkben arról adunk ismertetést majd az olvasóinknak, hogy milyen hibák járultak hozzá a rendkívül megnövekedett halálos s csonkulásos, valamint az egyéb balesetek növekedéséhez.

Munkásvédelmi és munkásellátási osztály

„Csendes" péntek este a Keleti pályaudvaron

Fizetéses pénteken különösen élénk az élet a Keleti pályaudvari „Kispiszkos"-ban. — Így hívják az Utasellátó söntését, ahol vágni lehet a füstöt és gombostűt sem lehet leejteni ilyenkor a nagy tolongásban.

— Egyetlen este 17 000 forinttal zárt az italkassza — mondja *Szalai Zoltánné*, aki 4 éve dolgozik a söntésben. *— Megfordul itt sokféle ember. Vannak futó vendégek, akik csak egy fröccsre, vagy pohár sörre térnek be, de vannak notórius iszákosok, alkoholisták, „törzsvendégek" is az ivóban.*

Régiek — új terepen

— A Fehér Ökör bezárása óta sokan ide tették át a „székhelyüket" — mondotta *Takács István* r. őrmester. *— Sajnos, ez megnövelte a rendőri intézkedések számát is. Igaz, hogy ma este csak két csomagelhagyást jelentettek, de az utóbbi időben bizony elszaporodott az alkalmi csomagtolvajok száma, akiknek jó vadászterülete az ittas emberekkel teli váróterem, meg a peron. Sokan gondatlanul leteszik a csomagjukat, amíg várnak a szervévényre. A főkapitányság URH-sai mostanában gyakrabban ellenőrzik a várótermeket, ezért a csavargók, a tolvajok inkább az induló vonatokra tették át működésük színhelyét.*

Közben szóváltás támad az ivóban. Egy erősen dülöngélő férfi leütéssel fenyegeti társát. Kiderült, hogy egy *Csecsetka* nevű festő *Rákoshegyről*, aki 10 forintot leejtett, a másik felkapta és zsebregyűrte. Már-már kitört a verekedés, amikor *Hamkó* r. főtörzsőrmester megakadályozta, hogy a két részeg hajba kapjon. Csecsetka éppen elvonókúráról jött, és hogy sikeres gyógyulását megünnepelje, alaposan felöntött a garatra.

Ilyenkor péntek este sok baj van a részegekkel, akik már számtalan rendőri intézkedés alanyai voltak. Sokan kimászkálnak a vágányok közé, hogy megkeressék azt a szerelvényt, amelyikkel utaznak, és súlyos baleseti veszélynek teszik ki magukat a vágányok között a sötétben botorkálva. A rendőrőrs beosztottai, akiket a vasutas önkéntes rendőrök is támogatnak, sokszor a leglehetetlenebb körülmények között tartják fenn a rendet, óvják az utasok testi épségét.

A másik oldal

Belátogattunk a kultúrváróterembe is. Kellemes fény, tisztaság, nyugodt légkör fogadja a látogatót. A legtöbben olvasnak, beszélgetnek, kézimunkáznak. *Kilényi Károlyné* 3 éve dolgozik a kultúrváróteremben, jól ismeri az utasokat, akik legnagyobb része állandó vendég: könyv- és folyóirat kölcsönző. Persze itt sokféle ember fordul meg és Kilényiné szeret szóba elegyedni az emberekkel, elbeszélgetni munkájukról, életükről, érdeklődési körükről. Hozzá tartozik ez is egy jó könyvtároshoz, aki éppen eleg töpreng a szomszédos kocsmáltán: hogyan vigyen fénysugarat a sötétség birodalmába . . .

B. I.





Még jobban társadalmi alapra kell helyezni a szakszervezeti munkát

Az SZSZKT X. plénumának határozata

IV.

9. A szaktanácsok és szakszervezeti bizottságok kötelesek biztosítani a szakszervezeti aktivák állandó irányítását. Rendszeresen instruáljak az aktivistákat. Tanítsák meg a szakszervezeti szerveket arra, hogyan támogathatják a gyakorlati munkában az aktivisták kezdeményezéseit, s nevelhetik az aktivistákat engeszteltehetetlenségre a hiányosságokkal szemben, valamint magasfokú felelősségérzetre. Meg kell javítani a szakszervezeti szervezetek és aktivisták hasznos munkatapasztalatainak általánosítását és terjesztését. Közvetlenül az élenjáró vállalatoknál, építkezéseken és szovhozokban, szemináriumokat és instrukciós tanácskozásokat kell tartani.

10. A szakszervezeti szervezetek kötelesek állandóan növelni a szaktanácsok és szakszervezeti bizottságok, e kollektív vezető szervek üléseinek, konferenciáinak és plénumainak szerepét. Vonják be szélesebbkörűen a szaktanácsok és a szakszervezeti bizottságok tagjait és póttagjai a szakszervezeti szervek munkájába. A vállalatoknál, kerületekben és a városokban rendszeresen hívják össze a szakszervezeti aktívaüléseket, s ezeken vitassák meg a fontos gazdaságpolitikai kérdéseket, a kulturális és szociális ellátás és a szakszervezeti élet kérdéseit.

11. A plénum véleménye szerint a társadalmi munka alapjára helyezett szakszervezeti munka továbbfejlesztése végett állandóan tökéletesíteni kell a szakszervezeti szervek apparátusának munkáját. Az apparátus számszerűleg ne legyen nagy, de az állománybeli munkások legyenek képzett emberek, jó szervezők, jártasak legyenek a technikában és az üzemgazdaságtanban.

A szakszervezeti szervek munkásai legyenek a társadalmi munka keretében végzett szakszervezeti munka elterjesztésének szervezői, állandóan erősítsék a tömegkapcsolatokat, a legnagyobb kezdeményező készséggel vessék fel a termelés megjavításának, a dolgozók jobb munka- és életkörülményeinek kérdéseit.

12. Tekintve, hogy a szakszervezeti apparátus jelenlegi típus-státusait hosszú idővel ezelőtt hagyták jóvá, s ezek eléggé idejüket múlták, a plénum megbízza az SZSZKT elnökségét, hogy a szaktanácsok és a központi bizottságok javaslatai alapján dolgozza ki a fizetett apparátus új típusstátusait és normáit.

13. Az SZSZKT kiadóvállalatának s a szakszervezeti lapok és folyóiratok szerkesztőségeinek kötelessége szélesebb körűen megvilágítani a társadalmi munka alapjára helyezett szakszervezeti munka fejlesztésének kérdéseit, a legjobb aktivisták tapasztalatait. A kiadóvállalat és a szerkesztőségek adjanak ki több olyan anyagot, amely a szakszervezeti munka módszertani kérdéseivel foglalkozik, vagy a szakszervezeti munkára vonatkozó konzultációt tartalmaz. A szakszervezeti szerveknek jobban fel kell használniuk a szakszervezeti sajtó anyagait a káderek és az aktivák oktatására.

★

Az SZSZKT plénumának meggyőződése, hogy ha tovább fejlődik a társadalmi munka alapjára helyezett szakszervezeti munka, akkor a szakszervezeti szervezetek kifejezettebben kollektív vezető szervek lesznek, erősödni fog a szakszervezeti demokrácia, a szakszervezeti szervezetek kiszélesítik tömegkapcsolataikat, nagyobb befolyást gyakorolnak majd a gazdasági és kulturális építés minden területére, s a vállalatok, építkezések és szovhozok kollektíváinak termelési és társadalmi tevékenységére.

A szovjet szakszervezetek állandóan tökéletesítik, új formákkal és módszerekkel gazdagítják tömegszervező és nevelőmunkájukat, s mindent elkövetnek, hogy becsülettel teljesítsék az SZKP XXII. kongresszusának határozatait, a párt új programjának, a kommunista építés programjának nagy horderejű előirányzatait.

Követendő példa

Lajosmizse állomáson hosszabb ideje probléma volt a fűtőház területén levő vízdaru bekötése a víztorony fővezetékéhez. A bekötéshez szükséges csövek fél éve a helyszínen voltak, de a budapesti igazgatóság IV. osztálya munkaerő-hiány miatt nem tudta végrehajtatni a bekötést.

A vízdaru fontosságára való tekintettel Lajosmizse állomás dolgozói termelési tanácskozásukon elhatározták, hogy *társadalmi munkában elvégzik a vízdaru bekötését.* Nem sokat töprengtek, hanem nekiláttak a munkához. A 30 dolgozó három nap alatt kiásta a 70 méter hosszú és 1 méter mély árkot, amelybe a csöveket fektették. Az árokásás nem volt könnyű feladat, mégis szívesen elvégezték a lajosmizseiek.

A vízdaru már működik és elősegíti a forgalom lebonyolítását. Ezentúl a fordagépeknek nem kell az átjáró fővágányos vizet venni, hanem a fűtőházban elvégezhetik a vízvételt és teljesen kiszerelve jelentkezhetnek a vonatok továbbítására.

Lajosmizse állomás dolgozói fontos vontatási probléma megoldását segítették elő.

Hontvári József

Az 1961/62-es oktatási év néhány tapasztalata

Az 1961/62-es oktatási évben ismételten nagy volt azoknak a vasutas dolgozóknak a száma, akik a szakszervezet központi vezetőségének 1958. június 27-i határozata értelmében állami oktatás keretében pótolták elmaradt iskolai tanulmányaikat.

1961—1962-ben beiratkozott 10 906 fő, ebből általános iskolába 6736 fő, sikeresen vizsgázott 8716 fő, ebből általános iskolás 5092 fő. A számok általában a korábbi évekkel azonos szinten mozognak, illetve az általános iskolásoknál némi visszaesés tapasztalható. Ennek ellenére azt mondhatjuk, hogy

a szakszervezeti bizottságok egyre többet törődnek a beiratkozásokkal.

Ezt az állítást alátámasztja, hogy a VIII. általánost elvégzettek helyett minden évben újakat sikerül az iskolába járók sorába szervezni. S ha azt is figyelembe vesszük, hogy ma már olyanokat kell az általános iskolára agitálni, akiket eddig nem sikerült megnyerni a továbbtanulásra, akkor mérhető le igazán az oktatás eredményessége.

Emelkedik a középiskolákba, illetve az egyetemekre, főiskolákra járók száma.

Egyes megyékben a középiskolákba járók száma eléri, sőt túlhaladja az általános iskolások számát. Amennyire helyes a középiskolákba járók számának emelkedése, olyan helytelen az elmaradás az általános iskoláknál. *Vas megyében* például általános iskolába 131-en, középiskolába 220-an, *Komárom megyében* 132-en, illetve 150-en vizsgáztak. Különösen kirívó ez az aránytalanság, ha figyelembe vesszük, hogy *Komárom megyében* még 1751 vasutasnak nincs meg a VIII. általános osztálya.

Magas a lemorzsolódók száma

Összehasonlítva az 1961 62-es adatokból az iskolára jelentkezők és a sikeresen vizsgázók számát, arra a következtetésre kell jutnunk, hogy a lemorzsolódások száma megengedhetetlenül magas. Az írás-olvasás tanfolyamokon 57,2%,

az általános iskolákban 24,4%, a középiskolákban pedig 12,3%-os volt a lemorzsolódás az elmúlt oktatási évben.

Megyénként nézve a tatiszticát. nagyok az eltérések. Például amíg *Baranya, Vas, Fejér, Zala, Somogy, Szolnok, Pest* és *Nógrád* megyékben elenyésző a lemorzsolódás. addig *Bácsban* 225 általános iskolásból 164. *Borsodban* 842-ből 422, *Tolnában* 233-ból 153, *Budapesten* 1583-ból 1235, *Szabolcsban* 500-ból 215 tett sikeres vizsgát.

Nagyfokú lemorzsolódás tapasztalható néhány megyében a középiskolásoknál is. *Borsodban például* 224 beiratkozóból csak 142 vizsgázott. *Csongrádban* 205 főből évközben 39 dolgozó maradt ki. *Somogyban* több mint 50%-os volt a lemorzsolódás a középiskolásoknál. *Békéscsabán* 21-en jelentkeztek középiskolába, de az év végére csak 6-an maradtak.

A lemorzsolódásnak többféle oka van. Első helyen áll ezek között az, hogy

sok helyen magukra hagyják a tanulókat, nem segítenek problémáik megoldásában.

A támogatást nem kapó tanulók a követelmények elöl meghátrálnak. A fiataloknál a szabadidő elvesztése vezet gyakran a lemorzsolódáshoz. Tekintélyes a száma azoknak is, akik az iskolától való távollakas miatt hagyják abba a tanulást.

Külön kell szólni a szolgálat miatti lemorzsolódásokról. Ma már egyre több szolgálati főnök szívügyének tartja az iskolába járók segítését, mégis bőven akadnak olyan helyek, ahol a tanulók a szolgálati vezetők merevsége miatt nem tudnak részt venni az iskolai foglalkozáson. Néhány esetbeni elmaradás után, ha a mozgalmi és szakvonali szervek nem segítenek a tanulmányaikban elmaradóknak. rövidesen bekövetkezik az iskolából való kimaradás.

Az oktatási terv fontossága

Ennél a kérdésnél meg kell jegyezni viszont azt is, hogy éppen azokon a helyeken, ahol sok dolgozónak kellene pótolnia az iskoláit, képtelenség valamennyi számára adott időben biztosítani az iskolába járást. Éppen ezért szükséges, hogy a szakszervezeti bizottságok a szakvonallal közösen készítsék el több évre szóló iskolázási tervüket. Ebben név szerint tüntessék fel. hogy kit, melyik évben kívánnak és milyen iskolába irányítani. Elsősorban azokat ütemezzék be a következő évekre, akiknek a szolgálati beosztása bizonyos iskolák elvégzéséhez kötött. Anélkül, hogy a szakszervezeti bizottság és a szakvonali vezető közösen meg ne állapodna az iskoláztatásokat illetően, nem érhetünk el megfelelő eredményt.

Az 1962—63-as oktatási évre a beiratkozások megtörténtek. A tavalyinál mintegy 25—30%-kal több a jelentkező. Eszerint tehát

10 000-en ismét felül van azoknak a dolgozóknak a száma, akik a következő iskolai évben állami oktatásban kívánnak részt venni.

A beiratkozás azonban a könnyebbik része a dolognak. Ahhoz, hogy a lemorzsolódások száma a minimális legyen, az eddigieknél sokkal hathatósabb támogatást és segítséget kell biztosítani a tanulóknak mind a szakszervezeti bizottságok, mind a szakvonali vezetést illetően.



Magyar János mozdonylakatos, bizalmi a ferencvárosi fűtőházban. Társadalmi munkáját mindenkor odaadással végzi. Képünkön a besorolásokról és a szakszervezeti tagkönyvcseréről kapcsolatos kérdésekről tájékoztatja munkatársait

Látogatás a Központi Szertárban

A Központi Szertár hatalmas ruharaktáraiban erős naftalin illat fogadja a látogatókat. A dolgozók megszokták már. Érthető, hiszen mindennap ott tevékenykednek a magas polcokkal körülállványozott raktárakban és gondozzák, kezelik a vasutasok egyenruha-féleségeit.



Tiss Béláné és Berneczei István raktári dolgozók 400 rend pufajkát készítenek elő szállításra a záhonyi vasutasok részére



Haág Józsefné, a budapesti igazgatóság dolgozói részére összeállított küldemény utolsó tételét, a téli kesztyűket rakja egymásra



Az idei bunda-igények nagyobb részét már kiküldték. Az utolsó küldemények elosztására a közeli napokban kerül sor. Cseh József raktári számadó az elosztást végzi



A forgalmi szolgálattevők vörös tányérsapkái a különböző méreteknek megfelelően kerülnek a polcokra

(Hemző Károly képriportja)

Mikor adományozhatók a szocialista brigádzászlók és jelvények

(A SZOT termelési osztályának közleménye)

A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány és a Szakszervezetek Országos Tanácsa Elnökségének 1022/1961. (IX. 15.) sz. együttes határozata III. fejezet B. 2/e pontjában foglalt rendelkezés szerint *„a Szocialista brigád címet elnyert brigádot és annak tagjait oklevéllel, a cím újólagos elnyerése esetén a brigádot oklevéllel és zászlóval, a brigád tagjait oklevéllel és jelvénnyel kell kitüntetni. A brigád tagjainak egyéni kitüntetéséről (oklevél, jelvény) a brigád kollektívája dönt".*

Az MT—SZOT-határozatnak ezen rendelkezése csakúgy, mint az 1022-es határozat maga, 1962. I. 1-én lépett hatályba. Az idézett rendelkezés végrehajtása kapcsán a zászlók és jelvények adományozása tekintetében számos helyen problémák merültek fel. Ezért a SZOT termelési osztálya szükségesnek tartja a vállalatok szakszervezeti bizottságainak és a vállalatok gazdasági vezetőinek a figyelmét felhívni arra. s egyben a szocialista brigádokat és azok tagjait is tájékoztatni arról, hogy a zászlók és a jelvények adományozásánál mi legyen az eljárás módja a vonatkozó kormány- és SZOT-határozatnak megfelelően.

1. Az a brigád, amely 1962. évben első ízben nyerte el a szocialista brigád címet, a jelenleg érvényben levő határozat szerint brigádoklevelet (nagy oklevelet) kap, és azon brigádtagok, akiket a brigád arra méltónak tart, egyéni (kis formátumú) oklevelet kapnak.

2. Az a szocialista brigád, amelyik első ízben 1962-ben nyerte el a címet (oklevelet) és 1963-ban is (újabb kötelezettségvállalásainak teljesítése alapján) újra elnyeri, illetve megtartja a szocialista brigád címet:

a) a brigád ismételten nagy oklevelet (brigád-oklevél) és egyúttal szocialista brigád zászlót.

b) a brigádtagok (akiket arra a brigád kollektívája méltónak tart), egyéni, azaz kis oklevelet és egyúttal szocialista brigád jelvényt kapnak.

3. Azok a brigádok, akik már elnyerték a szocialista brigád zászlót, a cím megtartása, illetve ismételt elnyerése esetén, amennyiben a szocialista brigád cím folyamatos birtokosai, ismételten brigádoklevelet és zászlót kapnak minden egyes esetben (1963-ban és az azt követő években). A brigádtagok ez esetben ugyancsak megkapják a kis oklevelet és a szocialista brigád jelvény viselésére továbbra is jogosultak maradnak. (Ugyanis a szocialista brigád jelvényt a brigádtagok mindaddig viselhetik, amíg a brigád kollektívája jogosult a szocialista brigád zászlóra, illetve a jelvényt érdemtelenség miatt a kollektíva meg nem vonja tőlük.)

4. Az 1—3. pontokban foglaltak azon esetekre is vonatkoznak, amikor az egyes brigádok nem a naptári év befejeztével, hanem évközben, pl. 1962 novemberében, vagy 1963 júliusában stb. nyerték el a szocialista brigád címet.

Az 1022-es MT—SZOT-határozatból értelemszerűen adódik, hogy rendezni kell a szocialista brigád zászlók és jelvények adományozását visszamenőleges hatállyal is. Ennek megfelelően 1962-ben első ízben azok a brigádok kaphatják meg a szocialista brigád zászlót és tagjaik a szocialista brigád jelvényeket, akik 1962. január 1 és december 31 között bármelyik időpontban ismételten elnyerték a szocialista brigád címet és folyamatosan már legalább 2 oklevéllel rendelkeznek. Erre vonatkozóan két példát kívánunk magyarázatként ismertetni.

Pl. Valamely brigád 1959 márciusában elhatározta, hogy versenyez a szocialista brigád cím elnyeréséért. 1959 szeptember hóban a brigád szocialista brigád cím birtokosa lett, majd ezt követően 1960 márciusában az első, 1960 szeptemberében a második, 1961 márciusában a harmadik, 1961 szeptemberében a negyedik oklevél birtokosa lett.

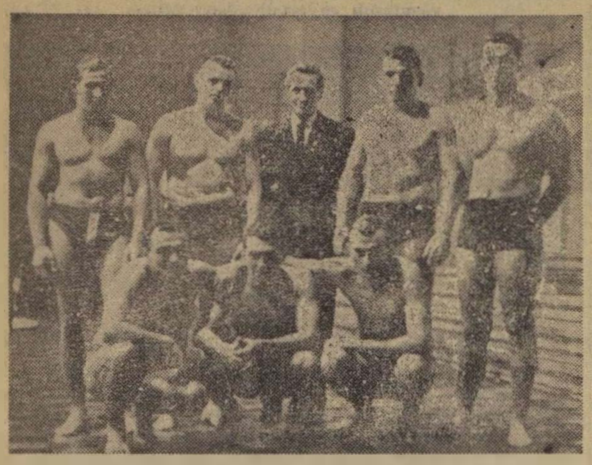
Vagy pl. valamely brigád a megtisztelő szocialista címet első ízben 1960 novemberében nyerte el. Ezt követően folyamatosan megtartotta a címet azaz 1961 májusában az első, 1961 novemberében a második oklevelet nyerte el s 1962 novemberében — most már éves értékelést alkalmazva — ismét elnyerte a szocialista brigád címet, illetve jogosulttá vált a cím további viselésére.

Az első példa szerint a brigád, mivel 1962 szeptemberben ismét elnyerte a szocialista brigád címet, illetve a második példában a brigád 1962 novemberében ismét elnyeri a szocialista brigád címet és mindkét brigád folyamatosan már legalább 2 oklevéllel rendelkezik, ezért 1962 hátralevő időszakában adományozható (utólagosan) ünnepélyes keretek között a brigád számára a szocialista brigád zászló és a brigád tagok számára (akiket arra a brigád kollektívája méltónak tart) a szocialista brigád jelvény. A nagy és kis oklevelet a brigád, illetve a brigád tagok az értékelést követően már megkapták, tehát utólag (visszamenőleges hatállyal) csak a zászlót és jelvényeket kell adományozni.

A szocialista brigád cím folyamatos elnyerése, ill. megtartása az alapvető feltétel a szocialista brigád zászlók és jelvények adományozásánál. Vagyis, amelyik brigád pl. 1962-ben elveszíti a megtisztelő címre való jogosultságát (nem teljesíti kötelezettségvállalását), hiába nyert az előző években okleveleket, szocialista brigád zászlót és tagjai jelvényt, csak két év múlva kaphatnak, ahogyan ezt az 1022-es MT—SZOT-határozat előírja. Ez az elv visszamenőlegesen és a jövőre vonatkozóan egyaránt érvényes.

A SZOT Termelési Osztály ismételten felhívja a figyelmet arra, hogy a jövőben kizárólag a SZOT által rendszeresített szocialista brigád zászlók és jelvények adományozhatók, illetve tarthatók meg kitüntetésként.

Sport



Az NB I-ben második helyen végzett BVSC vízilapda-csapata nemzetközi viszonylatban is számottevő szerepet játszik. Legutóbb Budapesten 5:2 arányban legyőzte a Canottieri Napoli csapatát. Álló sor: Konrád III., Konrád I., Laki Károly edző, Konrád II., Katona, Guggolnak: Molnár, Gyerő, Kunos

A BVSC ifjúsági birkózócsapata az összetett Budapest-bajnok

Tavasszal szabadfogásban, október 13-án és 14-én pedig kötöttfogásban küzdöttek a csapatbajnoki címért Budapest ifjúsági birkózói. A kétfordulós bajnokság kötöttfogású küzdelmeiben öt csapat vett részt. A kötöttfogás végeredménye: 1. Vasas, 2. BVSC, 3. Újpesti Dózsa.

A két fogásnem összesített eredménye: 1. BVSC, 2. Újpesti Dózsa, 3. Vasas. Ezek szerint tehát a BVSC ifjúsági birkózócsapata nyerte az összetett Budapest-bajnokságot.

Miért nem kapunk kézi kilométermutatót?

Szeptember 1. óta új személydíjszabási kilométermutató lépett életbe. Meg is jött a könyv szép kötésben, finom papírra nyomtatva. Jó, hogy az állomásnevek mellett van két rovat, ahová be lehet írni a saját állomástól számított érvényes kilométer távolságokat. Vannak viszont olyan állomások, amelyekhez több útirány vezet, s annyi hely nincs az állomásnevek között, hogy azt mind odaírhatnánk.

A régi kilométermutató ebből a szempontból jobb volt. Ha például Vajhátra kért valaki jegyet, abból azonnal láttam, hogy Szegeden át vezet a legrövidebb út és tudtam azt is, melyik vonatra szállítsam fel az utast. Az új kilométermutatóból csak a vonalszámot tudom meg; 135. Igaz, illik tudni, merre van ez a vonal, de ha az utas más útirányon keresztül akar eljutni Vajhátra, mint amelyre a kilométermutatót kidolgozták, akkor a II. részt is meg kell nézni, ami lassítja a munkát.

Az új kilométermutató említett hiányosságát úgy látszik, a felsőbb szervek is észrevették és ezért segédeszközként „kézi kilométermutatót" adtak ki. Állomásunk kapott egy felhívást az „Erkel Ferenc" könyvesbolttól, hogy ha a pénztárosok könnyebben akarnak dolgozni, akkor vegyék meg a könyvesboltban kapható kézi kilométermutatót, 28 forintért.

Ezzel kapcsolatban felmerül a kérdés; ki felel a kézi kilométermutatóban közölt adatokért? Hivatkozhatunk-e rá, ha differencia adódik, hiszen csak a hivatalos kilométermutató lehet irányadó. Ha pedig a könyvesboltban kapható kézi kilométermutató is hivatalos, akkor miért nem a MÁV osztja szét dolgozói között.

Baksy Magdolna,

Mit nyújt a társadalombiztosítás a tüdőbetegeknek?

Kormányzatunk fokozott mértékben gondoskodik a tbc-s megbetegedésben szenvedő dolgozókról, családtagjaikról, hogy mielőbb visszanyerjék egészségüket. Az ilyen betegek részére a gyógykezelés, valamint a gyógyintézeti ápolás időtartama nincs korlátozva, mindaddig tarthat, amíg a gyógyulás érdekében arra szükség van. A tbc-s betegségben szenvedő dolgozók egy év helyett két évig kaphatnak táppénzt.

Az anyagi támogatás mértéke

Az a tbc-s dolgozó, aki saját jogán biztosított, a kórházi ápolás ideje alatt a táppénzen felül rendszeres anyagi támogatásban is részesül. A családosok a kórházi vagy gyógyintézeti ápolás idejére járó táppénzük 80 százalékán felül napi 8 forintot kapnak. Az egyedülállóak a gyógyintézeti ápolásuk idejére táppénzük 50 százalékát kapják és napi 6 forint anyagi támogatásban részesülnek. A gyógyintézeti ápolás idejére járó táppénz és rendszeres anyagi támogatás összege családosoknál nem haladhatja meg a napi 60, egyedülállóknál a napi 30 forintot.

A rendszeres anyagi támogatással is az egészség gyorsabb helyreállítását kívánja elősegíteni államunk. Ezt a segítséget csak azok a tbc-s betegek kaphatják, akik saját egészségük helyreállítása érdekében mindenkor betartják az orvos utasításait. A rendszeres anyagi támogatást a gondozóintézet orvosának javaslatára a MÁV ellenőrző orvos egy-három hónapra megvonhatja, ha a beteg nem tartja be az orvos utasításait. A megvonás indokait a beteggel közölni kell, aki az intézkedés ellen panasszal élhet a Vasutasok Szakszervezete Társadalombiztosítási Osztálya mellett működő társadalombiztosítási bizottságnál.

A tüdő- és más tbc-s betegségben szenvedők gyógyulásuk érdekében indokolt esetben rendkívüli anyagi támogatást kaphatnak. Rendkívüli anyagi támogatásban részesülhetnek a VSZT biztosított tényleges dolgozói, rokkantsági és öregségi nyugdíjasok, ha gyógyulásuk 6 hónapon belül nem várható.

Hogyan történik a kérelmezés

A rendkívüli anyagi támogatás iránti kérelemhez csatolni kell a lakóhely szerint illetékes tbc-gondozóintézet (C. 3321—71. sz. nyomtatványon) vezetőjének tbc rendkívüli anyagi támogatásra tett javaslatát, a szolgálati főnökség — nyugdíjnyilvántartó állomás — igényjogosultsági záradékát, továbbá a szakszervezeti bizottság (nyugdíjasoknál a szakszervezet nyugdíjas csoportja) környezettanulmányának eredményét. Rendkívüli anyagi támogatásra csak a tbc-gondozóintézet, gyógyintézet, szanatórium igazgató főorvosa tehet javaslatot. Kérhet rendkívüli anyagi támogatáshoz javaslatot a beteg, illetve hozzátartozója, a társadalmi szervek és a lakóhely szerint illetékes kezelőorvos. A kérelmeket minden esetben a szolgálat főnökségeken keresztül kell eljuttatni a VSZTO-hoz.

Rendkívüli anyagi támogatás kérhető, illetve javasolható az említetteken kívül akkor, ha a beteg több családtag eltartásáról gondoskodik, ha a betegnél vagy családjában a megélhetést veszélyeztető esemény következett be, s emiatt tartani lehet attól, hogy a beteg a teljes gyógyulás előtt munkába kíván állni. Nem részesíthető rendkívüli anyagi támogatásban az, akinek táppénzét megvonták vagy akitől fegyelmezetlen magatartása miatt a rendszeres anyagi támogatást is megvonták.

Ki mit tud?

Mostanában nagyon elterjedt a *Ki mit tud?* vetélkedő. Talán ezt a játékot akarták továbbfejleszteni azok is, akik a Rába motorkocsikba és pótkocsijaiba fényképeket helyeztek el.

Szépek ezek a képek, de aki rájön, hogy *Győr* és a *Balaton* vidékének melyik táját, épületét ábrázolják, az elmondhatja magáról, hogy tud. A képek alól ugyanis hiányzik az aláírás.

Igaz, illik ismerni a balatoni tájat, s a helyi utasoknak, úgy vélem, nem is okoznak problémát ezek a képek. De mit tegyenek a távolról érkező utasok?

Úgy gondolom, a felesleges fejtörés és a tévedések elkerülése végett a legjobb lenne pótolni a hiányzó képaláírásokat.

Bognár Károly
Tapolca

Lakáscsere

— Belterületen levő nagyméretű háromszobás, kertes, szolgálati lakásomat elcserélném egyszobás lakásra, belterületen, első emeletig. Cím: Bp. VI., Lehel u. 3. fszt. 5. Érdeklődni: 18 óra után.

— Elcserélném központi fekvésű, I. emeleti, utcai, telefonos 2 szoba komfortos MÁV-lakásomat 2 szoba személyzetis, vagy 3 szobás MÁV-lakásra, lehet külterületi is. Telefon: 17 óra után 317—275.

A Hivatalos Lapból

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

42. számból: 127 266/1962. I/8. D. A tényleges és nyugdíjas vasúti alkalmazottak arcképes igazolványának érvényesítése az 1963. évre.

43. számból: 124 354/1962. I/2. A közügyektől eltiltás törvényes következményei.

Közlemény a Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum levelező tagozatáról.

HÍREK

Köszönöm, hogy szólt...

Magas, szőke lány állt a Keleti pályaudvar csarnokában. Jól szabott vasutas egyenruháját kék színű vállap és hajtóka díszítette. Karszalagja is kék, rajta fehér betűkkel: Önkéntes rendőr. Feltűnt, hogy cipője tűzpiros és nem volt sapkája.

Odaléptem hozza és megszólítottam. Ugye, nem haragszik, de úgy gondolom, szolgálatban nem illik ez a piros cipő, és miért nem vette fel a sapkáját — szóltam hozzá. — Én csak egy utas vagyok, de feltűnt ez a viselet. Nem gondolja, hogy másoknak sem tetszik így?

Most mi lesz? Felkészültem rá, hogy vagy vállrándítást kapok válaszként, vagy kemény kioktatást. Már szinte hallottam, hogy azt mondja: „Mi köze hozzá..." Ám a lány nyugodt, magabiztos hangon szólalt meg. Bemutatkozással kezdte, ahogy illik.

— Kovács Ilona a nevem, a Nyugati Kocsiszolgálatnál dolgozom. Látja, nem is gondoltam arra, amit mondott. Másképp is öltözhettem volna, hiszen van nekem sapkám és másik cipőm is. Véleményét még ma elmondom a parancsnokomnak. Igazán köszönöm, hogy szólt...

Tovább siettem, hogy vonatra szálljak. Később is elgondolkoztatott, milyen természetes nyugalommal fogadta a kritikát az önkéntes rendőrlány. Úgy érzem, magam is köszönhetek neki valamit, hiszen magatartásával arra tanított, hogyan kell fogadni mások figyelmeztetését.

— ács —

— 600 társadalmi munkaórát teljesítettek a Lágymányosi vásárváros építésénél október 18-án a MÁV Tisztképző Intézet hallgatói. A társadalmi munkát a szakszervezeti bizottság szervezte.

— Tömörkény István író Cegléden a vasútállomáson született 1866. december 24-én. A ceglédi Kossuth Múzeum és a vasútállomás közös kezdeményezése nyomán emléktáblával jelölték meg Tömörkény szülőházát, a vasútállomást.

— Tíz új hálókocsit ad át a forgalomnak ez év végéig a Dunakeszi Járműjavító.

— Vonatot lopott Morbiori Ricardo olasz vasúti pályamunkás. A vasúti szerelvénnyel vagy 100 km-t robogott, ám ez a „kéjutazás" kétévi fegyházba került.

— Nem sokáig zakatol a vonat a Balaton partján. A Veszprém megyei oldalon húzódó 107 km hosszúságú vonalszakaszt korszerűsítik. A Szabadbattyántól Tapolcáig húzódó vonalon 1964-ben már százkilométeres sebességgel száguldhatnak majd a vonatok.

— Felemeli a vasúti és a postai árdíjszabást 1963 január 1-től a bonni kormány. Az ok: takarékosság. Katonai kiadásaikban erről szó sincs. Az új költségvetésben több mint 2 milliárd márkával emelik a Bundeswehr kiadásait.

— Moszkvában befejeződött a szocialista országok vasúti számítástechnikai szakértőinek értekezlete. Kidolgozták a szállítási problémákkal kapcsolatban alkalmazott elektronikus számítógépekkel folytatandó további közös kutatómunka programját.

— Vasutas dolgozók körében is élénk visszhangra talált az őszi mezőgazdasági munkák segítésére elhangzott felhívás. A zalaegerszegi fűtőházból Kovács Károly kocsimosó, Salamon István mozdonylakatos és Kovács László műszerész jelentkezett traktorosnak az őszi munkák idejére.

— Korszerűsítik a celldömölki vasúti csomópont forgalmi irányítását. Megkezdték a több millió forint értékű hazai gyártmányú dominó rendszerű biztosító berendezés szerelését.

— Záhony állomás dolgozói a kongresszusi verseny során 28 tonnával növelték a tehervonatok terhelését. Így fél év alatt több mint 1,2 millió forint megtakarítást értek el.

— Vasutasok is részt vesznek a székesfehérvári Vörösmarty Színház építkezésében. A Székesfehérvári Járműjavítóból eddig 26 társadalmi munkás dolgozott az építkezésen.

— Vasúti szerencsétlenség történt a római Santa Lucia pályaudvaron. Egy személyvonat két vagonja beszaladt a pályaudvar várótermébe. A szerencsétlenségnek két halálos áldozata volt.

— Égő vagonnal érkezett október 24-én délelőtt a gödöllői állomásra az egyik tehervonat. A vagon ponyvával volt letakarva, amely a nyílt pályán mozdonyszikrától lángra lobbant. Az állomás raktárának dolgozói Rajhát Ferenc főraktárnokkal az élén gyorsan eloltották a tüzet. A szállítmány nem sérült meg.

— 800 személyes, étkezde építését kezdik meg jövőre a Szolnoki Járműjavitóban. Az új épület elkészültével tehermentesítik a művelődési otthont, ugyanis jelenleg annak termeit használják ebédlőként is.

A szerkesztőség üzeni

Leiti Ferenc, Eperjessy Ferenc Pécs, Bódogh Mihály Dombóvár, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Bognár Károly Tapolca, Tótka Károly, dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor Szeged, Baksy Magdolna, Simon László, Benedek Tibor Budapest, Pintér Lajos Vácrátót: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI. Benczur u. 41.
Telefon: városi: 424—184
üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII. Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

BABONA A KÖZLEKEDÉS TÜKRÉBEN

1882-ben nagy szenzációként járta be Olaszországot, hogy az olasz vasutakon leégett a WL egyik hálókocsija. Magábanvéve az eset nem is lett volna nagy szenzáció. Különös jelentőséget adott az ügynek, hogy a kocsi 13 sorszámot viselte.

A szakemberek szerint ezért a kocsiért tulajdonképpen nem is volt nagy kár, mert állandóan kihasználatlanul közlekedett.

A szenzációs esetet a párizsi és római bulvárlapok példaképpen hozták fel a 13. szám szerencsétlen voltának igazolására. Az esetből a WL is „leszürte a tanulságot" és a később újjáépített kocsinak nem az eredeti 13, hanem a sorredben következő 57 számot adta. Azóta a WL többezer háló- és étkezőkocsit épített, de a 13 sorszámot többé sohasem adták ki.

Sőt! A nagyobb befogadóképességű WL hálókocsikban hiába keresnénk ma is a 13-as fülkét.

A bűvös péntek

Ráth Végh István neves kutatónk szerint az emberi butaságnak a babonák világában nincs határa. Remélhetőleg jövője sincs, viszont múltja annál régibb. Legalább kétezer éves. Az írónak hasonló cím alatt megjelent könyve sok példát hoz fel a babonák világából éppen a közlekedés területéről.

„Elrettentő például" idézek belőle néhányat.

A babonás hiedelem szerint a pénteki utazáskezdés rossz előjel. Ezzel kapcsolatban ma már szinte nevetségesnek tűnik az a régi párizsi adat, amely szerint a lófogatú omnibusz társaság kimutatta, hogy pénteki napokon a vállalat bevétele 20—25%-kal csökkent. Amikor ez a nap egybeesett a 13-ával, úgy a jövedelem 50 százalékkal lett kevesebb.

Nálunk —, hála a felvilágosodásnak — ilyen problémák már nincsenek. Hiszen a pénteki nap, a hét többi napjai között éppen az egyik legerősebb forgalmú valamennyi közlekedési ágnál.

A kiszóródott só

Végezetül hadd idézzek a nevezett könyvből egy részletet, amelyik egy francia étkezőkocsiban játszódott le. Szereplője maga az író kinek nagy nevetéssel mesélte el az alábbi történetet utitársa, aki a fura esetnek akaratlanul is előidézője lett.

— Képzelje mi történt. Az étkezőkocsi kétszemélyes asztalánál egy öreg dámát kaptam ételenesnek. Szigorú ábrázatú asszonyság volt, ki bíráló szemmel leste, hogyan rakom a falatokat a számba. Az első fogás után megfeledkeztem az asztali szabályokról és szórakozottságomban a kést és villát keresztben tettem le tányéromra.

Az öreg hölgy szája megvonaglott és úgy nézett rám, mint egy csendes-óceáni szigetről ideszakadt vademberre.

— Vétek ez valami illemszabály ellen?

— Nem az illem, hanem a babona szabálya ellen. Nem tudom miért, de állítólag ez is olyan szörnyű eltévelyedés, ami bajt okozhat az egész társaságra. A java most következik. Ezek a francia gyorsvonatok olyan veszettül rohannak és ráznak, hogy mire az ember bele akarja szúrni a villáját a pecsenyébe az már elszaladt tőle. Én a kenyér után nyúltam, de a sótartóba ütköztem, feldöntöttem és a só kiszóródott az asztalra.

Úgy hallottam, hogy ilyen esetben fel kell kapni egy csipetnyi sót, és a vállunkon keresztül dobni.

Nemzetközi babona. Ezt tette az öregasszony, de a só egy úr nyakába esett. Erősen izzadt is a kövér úr a nagy melegben, s az elfogyasztott jó borok után a só rögtön olvadni kezdett és csípte a nyakát. A megsózott úr kiabált, az asztalt csapkodta, az öregasszony hápogott a vendégek és a pincérek az oldalukat fogták.

Hogy mi lett történet vége, nem tudjuk, mert a szemtanú — állomása közeledvén — fizetett és távozott. Így a cselekmény befejezését az író sem mondta el hivatkozott könyvében. Gondolom azonban, hogy ezt a babonát sem az aki a sót szórta, sem az akit megsóztak, többé soha sem fogja alkalmazni.

Remélhetőleg azok sem, akik e sorokat olvassák...

Bánkúti László

Garázda részeg



— Rábeszéltem, hogy igyon még egy féldecit. Most már baleset, veszély nélkül feltesszük a vonatra.

Reggeli torna



— Csak fiatalosan! A fékbódén keresztül jobbra a személyvonat. Mozgás! Mozgás! Azonnal indul!

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. NOVEMBER 16.



A Ferencvárosi Pályafenntartási Főnökség VII-es gépesített mozgó pályamesteri szakasza a keleti és ferencvárosi pályaudvarok között a 44—45-ös szelvényben vibrátoros alávérőkkel végzi a vágányszabályozást. A képen: a Petőfi szocialista brigád dolgozik.

A szakszervezet VI. kongresszusa elé

A magyar szakszervezetek alapszabálya értelmében a demokratikus centralizmus követelményeinek megfelelően újra kell választani a szakszervezet központi vezetőségét. *A választásra a vasutasok szakszervezetének VI. kongresszusára 1963. január 26—27-én kerül sor.*

A központi vezetőség a kétnapos tanácskozáson értékelni fogja a szakszervezet egészének az V. kongresszus óta végzett tevékenységét, megszabja az elkövetkezendő idők legfontosabb tennivalóit.

Mint ismeretes, az V. kongresszus 1960. november 5—6-án ülésezett. *A kongresszus határozatai alkalmasnak bizonyultak arra, hogy a szakszervezet alapvető feladatait ezek figyelembevételével betöltse. Célul tűzte ki, hogy a* szervezett dolgozók támogatásával, a gazdaságosság messzemenő figyelembevételével megoldjuk a vasút szállítási feladatait. Ennek megfelelően *1960-hoz viszonyítva 1961-ben 5,2 százalékkal, 1962-ben pedig mintegy 8 százalékkal emelkedett a vasút teljesítménye.* Az 1960. évi 92,5 millió árutonnával szemben az év végére közel százmillió tonnás eredmény várható. Az elmúlt két év alatt az utaslétszám 14 millióval emelkedett. A vasút minőségi mutatói is javultak, bár az 1962. évi termelékenységi mutató a kétharmad—egyharmad arányt még nem éri el. Az eredményekben nagy része van a szocialista munkaversenynek, ezen belül is a szocialista brigádmozgalomnak.

Az V. kongresszus határozata több vonatkozásban foglalkozott a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításával. E tekintetben is eredményekről adhat számot a központi vezetőség. *A dolgozók bére 1961-ben különböző bérkorrekciókkal havi 1,6 millió forinttal, 1962-ben pedig havi 3,5 millió forinttal növekedett.* Ezenkívül a pályafenntartási és építési szolgálat területén 520 000, 1962-ben pedig egymillió forinttal növekedett havonta a dolgozók bére.

A munkaidő-csökkentés vonatkozásában is vannak eredmények. Egyrészről a 12/24-es szolgálat került bevezetésre csaknem mindenütt, ahol eddig 24/24 órás volt a szolgálat. A nagyobb szolgálati helyeken a közbeváltó rendszert is bevezették. Nem csökkent még megfelelően — elsősorban létszámhiány miatt — az utazószemélyzet szolgálati ideje.

Javult a társadalombiztosítási szolgáltatás színvonala is. *1960-hoz viszonyítva 20 millió forinttal növekedett a vasutas társadalombiztosítás költségvetése.* Közel 200 ággyal bővült a MÁV Kórház. Megkezdődött s valószínűleg 1964-ben befejeződik a szolnoki kórház építése. Emelkedett a rendelőintézeti kezelési órák száma.

Sajnos, nem értünk el jelentős eredményt a balesetek csökkentése terén. Bár a balesetek száma csökken, de a halálos és csonkulásos esetek száma növekedett, elsősorban a pályafenntartás és a forgalmi szolgálat területén.

Jelentősen előre léptünk a vasutas dolgozók általános műveltségi színvonalának növelésében. Az elmúlt két év alatt több mint 17 000 dolgozó vizsgázott sikeresen különböző állami iskolákban. Emelkedett a munkásakadémiák száma. Az idén első ízben bevezetésre került szakszervezeti politikai iskolák is jól szolgálják a vasutas dolgozók politikai képzését.

Az eredményekben nagy része van annak, hogy a szakszervezeti szervek megerősödtek, és egyre alkalmasabbak feladataik ellátására.

A VI. kongresszus feladata lesz a megtett út lemérése mellett meghatározni az újabb teendőket. Ehhez nagy segítségünkre lesz pártunk VIII. kongresszusa, melynek tézisei már most előre vetítik annak szükségességét, hogy az eddigieknél is jobban és többet kell dolgozni. A tézisek lerögzítik, hogy a szakszervezetek szerepe növekszik, ami nagyobb felelősséget, tehát nagyobb tudást is igényel.

Biztosak vagyunk abban hogy a VI. kongresszus határozatainak végrehajtásában is — az előzőkhöz hasonlóan — számíthatunk a szervezett vasutas dolgozók támogatására, és ez záloga lesz további előrehaladásunknak.

Betartották ígéretüket

Határidő előtt befejezték a miskolci vonal villamosítását

Lapunk szeptember 1-i számában riportot közöltünk a miskolci vonal villamosításáról. A többi között arról is beszámoltunk, hogy a felsővezetékesek a VIII. pártkongresszus tiszteletére vállalták: december 31-e helyett november 20-ra befejezik a vonal villamosítását.

Az építők betartották ígéretüket. A felsővezeték Miskolc tiszai pályaudvarig ott feszül már karcsú tartóoszlopokon. Szívből örülünk ennek a nagyszerű teljesítménynek. Örülünk azért, mert tudjuk, hogy nem volt egyszerű feladat határidő előtt elérni Miskolcig. Annál is inkább, mivel hol az időjárás, hol az anyaghiány hátráltatta a folyamatos munkát. A dolgozók azonban legyűrték a nehézségeket, s különösen a kibontakozó kongresszusi versenyben példás eredményeket értek el.

Teljesítményük számokkal is lemérhető. Hatvan és Miskolc között

mintegy 50 ezer köbméter földet mozgattak meg, 18 ezer köbméter betont dolgoztak be, s 3000 vezetéktartó oszlopot állítottak fel.

Ezenkívül 320 ezer folyóméter munkavezetéket és mintegy 400 ezer folyóméter sodronyt, továbbá 25 ezer szigetelőt szereltek fel.

A füzesabonyi alállomás már teljes kapacitással dolgozik. A nyékládházi alállomás építése is tervszerűen halad.

A Nyékládházán épülő alállomás üzembehelyezéséig Füzesabony és Miskolc között bizonyos mértékig korlátozni kell a villamos-vontatást. Még így is óriási jelentősége van annak, hogy

1964 január 1 helyett 1962-ben megkezdődhetett a vonal villamos üzemfelvétele.

1963-ban ugyanis a villamosüzemmel mintegy 60 millió forint üzemköltség-megtakarítást érhet el a vasút. A villamosmozdonyok üzemeltetésével már jövőre közel 50 gőzmozdonyt lehet felszabadítani, illetve más vonalakon üzembe állítani.

Mint érdekességet nem árt megjegyezni, hogy amikor hozzáfogtak a Budapest—Miskolc közötti fővonal villamosításához, a villamos üzemet egyfázisú, 50 periódusú 16 kV feszültségű rendszerrel vették fel. A MÁV 1957-ben határozta el, hogy áttér az OSZZSD és az USIC által szabványosított 25 kV feszültségű vontatásra. Ez azért vált szükségessé, hogy hazánkban is lehetővé váljék a vasút követelményeinek legjobban megfelelő egyenirányítós villamosmozdonyok közlekedtetése.

A MÁV jelenleg még nem rendelkezik ilyen modern villamosmozdonyokkal.

1963-ban azonban 7 darab 3000 lóerős szilícium egyenirányítós mozdonyt kapunk.

Ezek a nagy teljesítményű gépek, valamint a Klement Gottwold-ban készülő 1350 és 2000 lóerős Ward—Leonard villamosmozdonyok már jelentős szerepet fognak játszani a vonalon lebonyolódó forgalomban.

Az első villamosmozdony három nappal a pártkongresszus kezdete előtt, november 17-én fut be a Miskolc tiszai pályaudvarra.

V. F.

A VIII. pártkongresszus tiszteletére

Ahogy közeledik a VIII. pártkongresszus kezdetének napja és az idei tervév vége, úgy sokasodnak az eredmények a kongresszusi munkaverseny számláján. Már most megállapíthatjuk, szakszervezeti bizottságaink, aktivistáink versenyszervező munkája nem volt hiábavaló. Lendületes munkaverseny hatja át, teszi eredményesebbé napjainkban a vasút valamennyi szolgálati ágazatának munkáját. A korábban tett felajánlásokat rendre teljesítik a vasutasok. Íme, néhány eredmény a sok közül:

Vác állomás dolgozói

eddig valamennyi felajánlásukat teljesítették. Jó példát mutattak a személyvonati menetrendszerűség tartásában, hiszen eredményük olyan, hogy már jobb nem is lehet: 100 százalékos. Dicséretet érdemelnek tehervonati menetrendszerűségükért is. Ez a tervezett 85 százalék helyett 93,6 százalékos. A kocsitartózkodást műszaki norma alapján közel 10 százalékkal, a kocsikihasználást pedig 2,5 százalékkal túlteljesítették a vállaláshoz viszonyítva.

A Budapesti Magasépítési Főnökség építésvezetőségei

abban versenyeznek egymással, hogy melyik köszönti jobb munkateljesítményekkel pártunk VIII. kongresszusát. Ebben a versenyben eddig *a józsefvárosi* építésvezetőség vezet 143 ponttal, második *a keleti* építésvezetőség 101 ponttal, harmadik a Landler építésvezetőség 92 ponttal. A Keleti építésvezetőségnél a legutóbbi termelési tanácskozáson a *Vörös Csillag-* és a *Szabadság*-brigádnak megszavazták a szocialista brigád oklevél megadását. A *Nyugati* építésvezetőség dolgozói a Nyugati pályaudvar előterének átépítését három nappal a határidő előtt befejezték. Ebben a munkában az *Ecker-*, a *Dacsur-* és a *Szücs*-brigádok érték el a legjobb eredményeket.

Szeged állomás

forgalmi és kereskedelmi dolgozói október folyamán ismét szép eredményekkel büszkélkedhettek. A forgalomnál a B-túr lett az első 97,6 százalékos teljesítménnyel. A kereskedelmi szolgálat szállítási tonnatervét 114.9 százalékra, a gyűjtőkocsik kihasználását 115 százalékra teljesítette. A rakodási terv eredménye is jobb volt, mint az előző hónapban. A szállítmányozási szolgálat teljesítménye 6,2 százalékkal emelkedett. A rakodási főnökségnél októberben *Farkas János* szocialista brigádja nyerte a versenyt, megelőzve *Szélpál János* és *Kucsai József* brigádjait.

A Budapest Krisztinavárosi Pályafenntartási Főnökségnél

a kongresszusi versenyben a 14 szocialista címért küzdő brigád éri el a legjobb eredményeket. A szakaszok jó munkáját tükrözi, hogy az egy kilométerre eső hibapontok száma 32,6, hézagmentes vágányoknál 5,5 volt. Jó minőségi munkájukért jutalomban részesültek.

A zalaegerszegi fűtőházban

is nagyüzem van most, az őszi forgalom időszakában. Minden részleg dolgozói arra törekszenek, hogy teljesítsék a kongresszus tiszteletére tett vállalásukat. A napi javítási százalék 3—3,5 között mozog a megengedhető 7—8 százalék helyett. A mozdonyok átlagosan 10 százalékos szénmegtakarítással üzemelnek és jól alakul a fűtőház gazdaságos mozdonyfelhasználási mutatója is. A megengedett önköltségszintet eddig nem lépték túl.

A Dunakeszi Járműjavítóban

az eddig eltelt háromnegyedév alatt a tervhez képest 77 futójavításos kocsival több készült el. A kongresszusi verseny egyik jó eredménye, hogy 542 órával csökkentették a Bah-kocsik előállítási idejét. Az egyes brigádok megtakarításaiból adódik ez az eredmény. *Tasnádi Zoltán* szocialista brigádja például 10 órával rövidítette egy-egy kocsi ablakkereteinek elkészítését. A következő hetekben 11 vezetőállásos kocsit készítenek el a Dunakeszi Járműjavítóban és megkezdték 18 elsőosztályú személykocsi gyártását is a már korábban készült prototípus alapján.

A kongresszusi irányelvek nyomán...

Pártunk kongresszusi irányelveinek 31. pontja szerint *„kulturális fejlődésünkben kiemelkedő szerepe van a köznevelésnek.”*

Szakszervezetünk *Csongrád megyei* bizottsága kultúraktivistái segítségével az irányelveknek megfelelően széles körű felvilágosító munkát végzett. Ennek eredményeként tömegesen jelentkeztek továbbtanulásra a vasutasok. *Szentesen* például 108 dolgozó jelentkezett az általános iskola esti tagozatára, s már meg is kezdték a tanulást. Nemcsak fiatalok, hanem 50 éven felüliek is vannak a tanulók között. A felvilágosító munka legszebb eredménye, hogy három olyan dolgozó is jelentkezett, aki eddig írástudatlan volt.

Szegeden 85 vasutas jár a dolgozók általános iskolájának esti tagozatára, a levelező tagozatra pedig 38 vasutas jelentkezett, akik többségükben a fűtőház dolgozói.

S hogy a tanulás nálunk ma már mozgalommá vált, mi sem bizonyítja jobban annál, hogy akik elvégezték az általános iskolát, technikumba vagy gimnáziumba iratkoznak be. A raktári munkás az általános iskolai bizonyítvány megszerzése után a raktárnoki vizsgára készül. A kocsirendező vonatvezetői és -kezelői vizsgára tanulja az anyagot, a váltókezelő távirászi vagy forgalmi szakvizsgát szeretne tenni, a forgalmi szolgálattevő a felsőfokú vasútforgalmi technikum levelező tagozata iránt érdeklődik.

Mindenki egy lépéssel előbbre tekint, s nincs is akadálya annak, hogy ezt a lépést meg is tegye. Ez a fejlődés, a haladás útja.

(Bánkfalvy)

Felhívás
a téli forgalom lebonyolítására

Népgazdaságunk fejlődése következtében a vasút szállítási feladatai évről évre emelkednek. A vasút üzemének lebonyolítása a téli időjárás alatt is komoly feladatok elé állítja dolgozóinkat.

A nagymértékben növekvő feladatok a járművek, pálya és egyéb berendezések jó kihasználását követelik meg. Ez azonban csak úgy lehetséges, ha az időjárás okozta nehézségek leküzdésére idejekorán felkészülünk. Nem szabad előfordulni annak, hogy egyes helyeket a hirtelen beállott hideg idő felkészületlenül találjon, vagy a tél végén esetleg megismétlődő havazás okozzon forgalmi zavarokat. Mindent el kell követni, hogy szigorú és hosszantartó tél esetén is zavartalanul tudjuk lebonyolítani a forgalmat.

Fentiek érdekében a D. 4., az E. 1. sz. és egyéb érvényben levő téli forgalmi utasításokban és rendeletekben foglaltakról a személyzetet oktatni és az előírt előkészületek megvalósítását ellenőrzésekkel biztosítani kell. Fokozott figyelmet kell fordítani azoknak a dolgozóknak az oktatására, akiknek még nincs tapasztalatuk a téli időjárás nehézségeinek leküzdésére.

A szállítási feladatok biztonságos és balesetmentes elvégzése a népgazdaság részéről elengedhetetlen követelmény.

A vasút jó munkáját a közvélemény — a felkínált áruk maradéktalan elszállítása mellett — elsősorban a személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésén keresztül méri le; ezért minden intézkedést meg kell tenni, hogy vonataink a téli forgalom alatt is menetrend szerint — jól fűtve — közlekedjenek, ez a dolgozóknak jogos kívánsága.

Elvárom, hogy a vasút dolgozói és vezetői e felhívás fontosságát megértve, a vonatkozó utasítások, rendeletek és előírások pontos végrehajtásával, az elkövetkező téli időszak alatt végzendő odaadó munkájukkal a vasútra háruló feladatokat maradéktalanul teljesíteni fogják.

Dr. Csanádi György
a miniszter első helyettese,
MÁV vezérigazgató

SZERETETTEL KÖSZÖNTJÜK A MAGYAR SZOCIALISTA MUNKÁSPÁRT VIII. KONGRESSZUSÁT!

Őszinte felelősség a vasút, a dolgozók ügyei iránt

Tudósítás a Heves megyei küldöttértekezletről

November 9-én került sor *Hatvan* állomáson szakszervezetünk *Heves megyei* küldöttértekezletére. A 28 szakszervezeti bizottság 85 küldöttje gyűlt össze ez alkalommal, hogy meghallgassa és megvitassa a Heves megyei bizottság beszámolóját és döntsön arról, kik képviseljék a Heves megyei vasutasokat a Szakszervezetek Megyei Tanácsának küldöttértekezletén és a vasutasszakszervezet kongresszusán.

Az elnöklő *Szuromi István* nyitotta meg az értekezletet. A nemzetközi helyzetet elemző rövid beszámolója után a küldöttértekezlet a *Kubát* fenyegető imperialista agresszió ellen tiltakozó táviratot fogadott el. Utána *Rékasi István*, a Heves megyei bizottság titkára emelkedett szólásra.

Javult a szakszervezeti szervek munkája

— *Mint az egész országban, úgy megyénkben is nagy érdeklődést, termékeny vitát váltottak ki pártunk Központi Bizottságának kongresszusi irányelvei* — mondotta a bevezetőben Rékasi elvtárs. — *A szervezett dolgozók mint egész népünk felemelkedésének programját fogadták és üdvözölték az irányelveket, amelyekben pártunk elemzi az elmúlt esztendők politikáját, számot ad a VII kongresszus óta végzettekről és megjelöli a feladatokat.*

A továbbiakban a szakszervezeteknek a szocializmus teljes felépítése során betöltendő növekvő szerepével foglalkozott a beszámoló, majd rátért a megyei bizottság és az alapszervezetek munkájának ismertetésére.

Megállapította a beszámoló, hogy helyes volt a 41 szb. 23-ra csökkentése. Az összevonás nyomán növekedett a szakszervezeti bizottságok irányító, nevelő munkájának színvonala. A megyei bizottság mellett 10 reszort bizottság működik, segíti az irányító, ellenőrző munkát. A megyei bizottság tagjai rendszeresen patronálják a szakszervezeti bizottságokat. Az mb-nél kollektív vezetés van.

Fejlődött az alapszervezetek munkájának tervszerűsége. Féléves munkatervek alapján dolgoznak, de határozataik végrehajtását a jövőben még következetesebbé kell tenni. Az szb-k helyesen foglalkoznak a dolgozókat közvetlenül érintő kérdésekkel, a termeléssel és egyéb problémákkal. Kezd megvalósulni náluk is a kollektív vezetés. Fokozottabb jelentőséget tulajdonítottak a bizalmiak munkájának. De nincs még mindenütt megfelelő tekintélyük a bizalmiaknak. Érvényt kell szerezni a III. országos bizalmi konferencia határozatának: *a bizalmi legyen a közvélemény formálója*

Őszinte szóval

A taggyűlések általában aktívak. A tagság őszintén elmondja véleményét, javaslatokat tesz és igényli az szb-rendszeres tevékenységét. A gazdasági vezetők többsége elismeri, hogy az szb helyesen foglalkozik az ügyekkel, de van még jónéhány olyan szolgálati vezető is, aki előszeretettel hivatkozik a főnök szuverén jogaira ami nem használ a kollektív munkának. Az szb-k és a pártszervezetek között jó a kapcsolat, érvényesül a párt vezető szerepe.

Heves megye vasutasainak munkaversenyéről szólva, megállapította a beszámoló a kongresszusi verseny eredményeit, de nem hallgatott a hibákról sem. El kell érni — mondotta —, hogy a termelési tanácskozások mindenütt az üzemi demokrácia fórumaivá váljanak. A szocialista brigádok segítésére, a verseny nyilvánosság legjobb módjainak széleskörű elterjesztésére is felhívta a figyelmet a beszámoló. A megye területén 186 brigád 1425 taggal vesz részt a versenyben, s közülük 42 brigád (321 taggal) nyerte már el a szocialista címet.

Érintette a beszámoló a bérügyi intézkedéseket, amelyek részint kedvezőek voltak, de részben tovább növelték a meglevő bérfeszültségeket.

Az újítási mozgalom problémáinak ismertetése után a munkavédelem helyzetével foglalkozott a beszámoló. Az üzemszemlék és a balesetelhárítási oktatás színvonala megfelelő. A megye területén 179 munkavédelmi őrség tevékenykedik. Több munkavédelmi probléma megoldásához nagyobb segítséget várnak az igazgatóságoktól Eger, Vámosgyörk és Hatvan területén.

A Heves megyei bizottság a kulturális munka középpontjába az oktatást állította. Tavaly 301, az idén 397 dolgozó iratkozott be az általános iskolába. A megyében szervezett 10 munkásakadémiára 400 vasutas jár. Ugyancsak 10 helyen szerveztek szakszervezeti politikai iskolát 183 hallgató részvételével. Nagy gondot fordítanak a szakszervezeti funkcionáriusok oktatására is.

A vita

A beszámolót követő vitában 17 felszólalás hangzott el. Ezek részletes ismertetésére sajnos, nincs módunk, csak a lényegesebb véleményekre, javaslatokra térhetünk ki. Ilyen volt például *Kalocsai Jenő*, vámosgyörki szb-titkár véleménye, aki menetrendszerűség elmaradását a csatlakozó vonatok kényszerű várakozásában jelölte meg. *Vígh János* mb-tag a bérbizottságok és az egyeztető bizottságok működéséhez fűzött érdekes megjegyzéseket. Az egyeztető bizottságok még határozatlanok. Nem ismerik eléggé a munka törvénykönyvét és nem merik megváltoztatni a szolgálati vezetők hibás döntéseit. Kálkápolnán például eddig minden panaszt elutasított az egyeztető bizottság. Csoda-e, ha a dolgozók így nem bíznak benne?

A pálya korszerűsítésében tapasztalható tervszerűtlenséget bírálta *B. Nagy Károly*. Az utazó személyzet készenléti díjának megszüntetését *Kiss József*, Hatvan csomópont párttitkára tette szóvá. Foglalkozott az egy vonatkísérős rendszer „gyermekbetegségeivel" és síkraszállt amellett, hogy béremeléseket ne a vezető beosztásúaknak adják, hanem a kisebb keresetű dolgozóknak.

Igaz ügyért dolgozunk

Elismeréssel szólt a vita őszinte hangjáról, a küldöttek aktivitásáról *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára. Kiemelte, hogy a Heves megyei bizottság jó kollektív munkával érte el eredményeit. Szakszervezetünk január 26—27-én sorrakerülő kongresszusára utalva kifejtette, hogy legyen a kongresszus munkaértekezlet csakúgy mint ahogy ez a küldöttértekezlet is a tennivalók gondos megbeszélése.

A vasút korszerűsítéséről szólva megállapította, hogy a tanulás az a kulcs, mely megnyitja előttünk a jövőt. S a Heves megyei bizottság legfőbb érdeme, hogy sokat tesz a dolgozók technikai tudásának és műveltségének fejlesztéséért. Részletesen foglalkozott Szabó elvtárs a vasút bérezési problémáival is.

Méltatta a küldöttek őszinte felelősségét a vasút, a dolgozók ügyei iránt, amely megnyilatkozott ezen az értekezleten. „*Nagyon kell szeretnünk az embereket* — mondotta —, *ez az alapfeltétele mozgalmi munkánk hasznosságának. Ezért a munkáért a dolgozók megbecsülése, szeretete számunkra a legnagyobb fizetség. Igaz ügyért, az emberekért, az új, szocialista társadalomért dolgozunk. Ez a legszebb hivatás minden szakszervezeti aktivista számára*" — fejezte be szavait a küldöttek élénk helyeslése közepette a főtitkár.

Végezetül *Rékasi* elvtárs válaszolt az elhangzott felszólalásokra, majd a küldöttválasztás következett.

Lőrincz János

NEMZETKÖZI *élet*

Kik állnak a nyugat-berlini provokatőrök mögött?

Mint ahogy az amerikai imperialisták megkísérlik, hogy a Karib-tenger térségében Kuba körül tűzfészket teremtsenek, úgy akarják a nyugatnémet militaristák nyugat-berlini hűséges helytartójukkal, *Brandttal* meggyújtatni a háború fáklyáját.

A nyugat-berlini hidegháborús körök

mindenáron meg akarják akadályozni a szovjet javaslatok elódázhatatlan megoldását.

Ezzel kapcsolatban felhasználják a fasiszta csőcseléket, akik — mivel az antifasiszta védőgát karmaikat megnyirbálta — a *Német Demokratikus Köztársaság* közlekedési rendszerébe tartozó *Reichsbahn* nyugat-berlini telepeit rongálják. Augusztus 19-én az ultrák brutális OAS-módszerei szerint már másodszor követtek el *plasztikbombával* robbantási merényletet az *S-Bahn Sonnenallei* pályaudvarán. Csak a szerencsés körülményeknek köszönhető, hogy emberéletben nem esett kár. A vasutasok le tudták tartóztatni a három 16—18 éves tettest, és átadták őket a nyugat-berlini rendőrség egyik rádiós körözö osztagának.

Az *S-Bahnon* kifejtett terror mértékét a következő adat világítja meg a leghűbben. *1962. augusztus 1-től szeptember 20-ig*

159 esetben kísérelték meg kétes elemek az S-Bahn-szerelvények rongálását.

A nyugat-berlini szenátus, mely ezeket a provokációkat szervezi, nem átallja azt állítani, hogy az *S-Bahn* üzemi szempontból nem biztonságos. Ezzel szemben az igazság az, hogy valamennyi forgalomban levő kocsit üzembiztonsági szempontból naponta felülvizsgálják. Ezentúl időnként megelőző karbantartást végeznek.

Egyébként bármely más európai kultúrállamban a fuvarozás veszélyeztetésével kapcsolatos ily bűncselekményeket börtönnel büntetnék. Nyugat-Berlinben azonban az ilyen gonosztevőket a szenátus és annak sajtója *a nyugati világ hőseinek* kiáltja ki. Ennek a politikának a következményei előbb-utóbb visszaütnek a tettesekre.

1962-ben 50 000 nyugat-berlini polgár költözött vissza Nyugat-Németországba,

mivel félnek attól, hogy *a Brandt által követelt „utolsó kockázat" politikájának áldozatává válnak.*

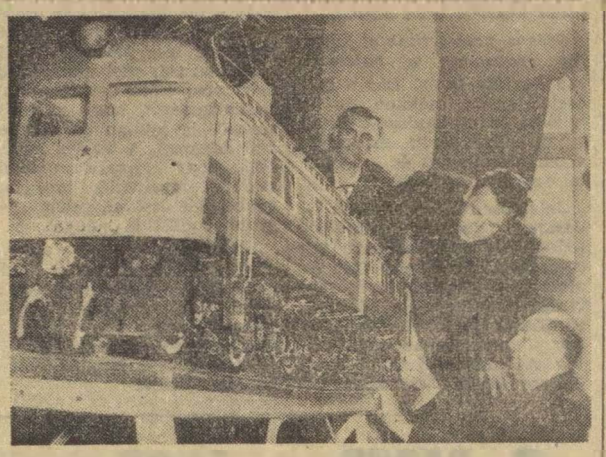
A nyugat-berlini szállítmányozási cégek bútorszállító kocsijai éjjel-nappal 70 km/óra sebességgel útban vannak az NDK gépkocsiútjain. A szeptember 4-re virradó éjszaka vámőreink 52 bútorszállítmányt észleltek. A kíméletlen frontváros-politika által kiváltott bizonytalanságot a lakosságban, még a nép szája által „*reszketési prémiumnak*" nevezett juttatásokkal sem lehet megszüntetni.

A nyugat-berliniek, és azok a *Nyugat-Berlinbe* érkező nyugatnémetek, akik onnan ismét rövidesen eltűnnek, nem nagy pótszabadságokat, adókedvezményeket és családalapítási költségeket kívánnak abból az *500 milliós szubvencióból, amelyet* a bonni kormányzat Brandt kitartás-politikájára adományoz, *hanem a nyugat-berlini kérdés békés megoldását.*

Maguk a kapitalisták is tanácsosnak tartják, hogy báránykáikat száraz legelőre mentsék. Olyan konszernek, mint a *Siemens, AEG, Osram* és *Adrema* tervszerűen leépítenek. Az USA konzerv-tábornoka, *Clay* beruházási propagandájával kevés sikert ért el, és a hidegháború amerikai kitartási jelképeként épített kuglipályán maga dobálhatja a golyókat. Maga *Brandt* is biztonságba vitette *Hans* kávéházból a legfontosabb dolgokat.

A legtöbb nyugat-berlini nehéz szívvel hagyja ott birtokát és lakását, azonban úgy véli, hogy ez a legjobb útja annak, hogy a következményeket elkerüljék. *A legtöbb munkás* azonban, aki nem engedheti meg magának a bútorszállító kocsit *mindinkább arra a felismerésre jut, hogy a nyugat-berlini tűzfészket csak tárgyalások útján lehet megszüntetni.*

Karl-Heinz Gummich
Berlin



A moszkvai fűtőház mozdonyvezetői a szakmai oktatásokon élethű modellek segítségével ismerkednek a villamosmozdonyokkal

Gyorsabb és pontosabb elegytovábbítást

Kiskunhalas állomás legutóbbi termelési tanácskozásán *Simonek Gyula* állomásfőnök miután értékelte az elért eredményeket, arra is rámutatott, hogyan lehet azokat tovább javítani.

Többet kell foglalkozni az állomás dolgozóinak a csatlakozó elegyek gyors és pontos továbbításával. Nem szabad előfordulnia olyan eseteknek, mint legutóbb az egyik *Kiskunmajsára* feladott lisztküldeménynél történt, amelyet annyira megkésleltettek, hogy zavart okoztak ezzel a kiskunmajsaiak kenyérellátásában.

A hozzászólások során *Vastag Pál* a kocsiszolgálat munkájának hiányosságaival foglalkozott. *Szalai III. Sándor* forgalmi szolgálattevő kérte, hogy a *bácsbokodi* tejeskocsi futását a jelenleginél eltérően szabályozzák, mert továbbítása a téli időszak beálltával nehézségbe ütközik. Kifogásolta, hogy Kiskunhalas állomáson gyakran váltogatják a forgalmi szolgálattevőket. Az utóbbi években legalább 15 forgalmistát helyeztek el Kiskunmajsáról. Ez kedvezőtlenül hatott az állomás munkájára.

Cserháti József

— Személykocsik gyártását kezdték meg alumíniumból a kalinyini vagongyárban. A szovjet tervezők maguk között „repülő vagonnak" hívják ezeket a gyorsvonati kocsikat. Belsejük valóban sugárhajtású utasszállító repülőgépek szalonjára emlékeztet. Rádió és légkondicionáló berendezés is van a 160 kilométeres sebességre alkalmas kocsikban.

Egyeztető bizottság a Nyugati pályaudvaron

Régóta hasznos fórumai voltak a munkaügyi viták rendezésének a vasút üzemi vállalatainál az *egyeztető bizottságok*. Helyes volt az az intézkedés, amelyik a harmadik negyedév folyamán elrendelte egyeztető bizottságok alakítását a csomópontokon és a nagyobb szolgálati helyeken is.

Így került sor arra, hogy július 1-én egyeztető bizottság alakult a *Nyugati pályaudvaron* is. *Milyen eredménnyel működik az egyeztető bizottság?* — erről kérdeztük *Farkas Zsigmond* főfelügyelőt, a bizottság egyik elnökét.

— *Pályaudvarunkon is szükség volt az egyeztető bizottság felállítására* — mondotta. — *Nemcsak az eddig tárgyalt 16 ügy bizonyítja ezt, hanem az az élénk érdeklődés is, amelyet a bizottság működése kiváltott. Jómagam Habony Pál oktatótiszttel az állomást, Speer Miklós és Zsigrai Lajos a szakszervezetet képviselik a bizottságban.*

A törvények alapján

Az egyeztető bizottság elé került panaszok nagy része az igazgatóság, s főleg a BVKH által kirótt részkártérítések ellen irányul. Kértek orvoslást a dolgozók munkaköri besorolások és állomási büntetések ügyében is.

— *Egyeztető bizottságunk tagjainak jól kell ismerniök a Munka Törvénykönyvét* — folytatta *Farkas Zsigmond* —, *hogy állásfoglalásunk helyes és meggyőző legyen.*

— *Hogyan fogadták eddig az egyeztető bizottság döntéseit?* — kérdeztük.

— *Dolgozóink és szolgálati főnökségünk egyetlen ügyet kivéve, eddig valamennyi döntésünket elfogadták. Nyolc ügyben a panaszosra kedvező határozatokat hoztunk*

Egy „kivételes" ügy

Farkas elvtárs azt is elmondta, melyik volt az a „*kivételes*" ügy. — V. J. intéző, a Nyugati pályaudvar egyik forgalmi szolgálattevője egy baleset miatt 100 forint részkártérítésre lett kötelezve. Emiatt fordult panasszal az egyeztető bizottsághoz. Úgy érezte, büntelen. Felsorakoztatta érveit. Az egyeztető bizottság a forgalmi és állomási végrehajtási utasítás alapján aprólékos gonddal tanulmányozta az ügyet. Határozata így szólt: „*Az egyeztető bizottság a fellebbezésnek helyet ad, s a 2555/962. szám alatt kiadott 100 forint részkártérítést teljes egészében feloldja.*" — Ezután jött az eset érdekesebb része. *Az állomásvezetés nem értett egyet a döntéssel.* A népgazdaságot ért 1987 forint kárra való tekintettel a területi egyeztető bizottság elé vitte az ügyet. Az érvek és ellenérvek csatájából itt új határozat született, amely *megállapította ugyan V. J. felelősségét, de büntetését 40 forintra mérsékelte.* Lehet, hogy ez sem az utolsó döntés, hiszen a határozat végén ez áll: „*E határozat ellen az MT 122 § (3) bekezdésében foglaltak alapján a kézhezvételtől számított 8 napon belül a járásbírósághoz lehet fordulni*".

Csak úgy találomra választottuk ki az iratok közül *K. I.-né raktárnok* panaszát. *Ötvenhárom forint* részkártérítésre kötelezték, mert 3 köteg kútvedret melyeket *Szakály-Hőgyészre* kellett volna küldeni, az *orosházi átrakókocsiba* raktak be, így a küldemény késve és kerülővel érkezett rendeltetési helyére. Az egyeztető bizottság meghallgatta a panaszos védekezését, megvizsgálta a körülményeket és elutasította a panaszt. *Az indoklás tanulságos és meggyőző.*

A Nyugati pályaudvaron sincs könnyű dolga az egyeztető bizottságnak. Nagyon kell ügyelniök a *törvényességre* és a vasúti szolgálattal kapcsolatos szabályokra. Olyan határozatokat kell hozniok, amelyek meggyőzik a feleket a döntés igazságáról. Ez gyakran nem könnyű, mégis szép, hasznos feladat. S hogy mennyire bíznak a dolgozók az egyeztető bizottságban azt az utóbbi napokban beérkezett *újabb nyolc panasz* is bizonyítja.

— gergely —

Egy szakmaközi bizottság tervei

Eddig is jó munkát végzett *Csiszár Károly* titkár vezetésével *Alsóőrs* község szakmaközi bizottsága, amelyben számos vasutas is tevékenykedik. A kultúrfelelőst, *Albrecht Évát* dicséri, hogy a bizottság népszerű ismeretterjesztő előadásokat szervezett a környék történelmi nevezetességeiről, egészségügyi kérdésekről és a baleset-elhárításról.

Többek között azt tervezik, hogy a községi művelődési ház építését minden család egy köbméter kő kitermelésével segíti. „*Ismerd meg hazádat*" mozgalmat is indít a szakmaközi bizottság. A tervezett kirándulások alkalmával elsősorban a környező történelmi nevezetességű helyeket látogatják meg. A színjátszó és a tánccsoport megalakítása is napirenden van.

Dicséretre méltó a nyugdíjasokkal való foglalkozás. Legutóbb például a *bakonyszentlászlói* fűrésztelepről 150 mázsa hulladékfát szereztek be a nyugdíjasok részére. A szakmaközi bizottság igyekszik bevonni munkájába a nyugdíjasokat is.

Kiss Lajos
Alsóőrs

Ezer vagon alma indul exportra

Nyíregyháza állomás az őszi forgalomban

Nyíregyháza állomás vasutasai a *fűtőház* dolgozóival közösen *október 20-tól kongresszusi műszakot* tartanak. Ennek során az a céljuk, hogy minél jobb eredményeket érjenek el az *őszi forgalomban*. Versenyben vannak a megye két másik nagy állomásával, *Záhony* és *Mátészalka* állomásokkal. S a nyíregyháziak is szeretnék elnyerni a *Szabolcs-Szatmár megyei pártbizottság kongresszusi versenyzászlaját*.

Az idei őszi forgalom ismét nehéz feladatok elé állítja a nyíregyházi vasútasokat. Erről tájékoztatott *Nyíregyháza* állomáson tett látogatásunk alkalmával *Kósa József* állomásfőnök és *Havasi Jenő* üzemgazdász.

Üzemel az almakombinát

— *A kenderszállítást eredményesen befejeztük. Ezer vagon kendert továbbítottunk a nagyhalászi kendergyár részére. Most a cukorrépa, az alma, a zöldség és a burgonya szállítmányok továbbítása jelent komoly feladatot állomásunknak* — mondta *Kósa József* állomásfőnök. — *Megkezdte munkáját az állomás mellett épült almakombinát. Az idei őszön 1000 vagon almát küldenek exportra. Ma rakják vagonba az első szállítmányt.*

Növekedett *a Nyíregyházára érkező* árumennyiség is. A terményforgalom mellett különösen jelentős az *építőanyagok* érkezése. *Konzervgyár épül Nyíregyházán*, amelynek címére naponta 40—50 vagon építőanyag érkezik. Augusztushoz viszonyítva *szeptemberben 6000 kocsival növekedett* az állomás forgalma

Nyíregyháza állomásnak az említetteken kívül másik két közvetlen versenytársa is van: az ugyancsak kis gurítóval rendelkező *Békéscsaba* és *Székesfehérvár* állomások. *Hogyan állnak a velük való vetélkedésben?*

— *Nemrég jártunk mindkét versenytársunknál* — válaszolta kérdésünkre *Havasi Jenő* üzemgazdász. — *Nálunk erősebb a forgalom s úgy látjuk eredményeink is jobbak. Székesfehérváron jól alkalmazzák a módszeres elegyrendezést és a fegyelmezett munkamenet dolgában is tanulhatunk tőlük.*

A kongresszusi versenyben eddig jó eredményeket értek el a nyíregyháziak. Legjobb az „A" tur, amelynek III. *Kovács Károly* a vezetője. A helyi szükségleteknek megfelelő gyors *siktolatási módszert dolgozott ki*. Módszerével a *Vásárosnamény felé* irányított tíz csoportos elegyet rendezik. A két másik tur, *Borbély János* és *Balogh Sándor* kocsimesterek vezetésével ugyancsak kezdik már alkalmazni ezt a módszert.

Az év háromnegyed részében jól teljesítették a tervet, a kongresszusi felajánlásukat is. Szép eredményt értek el a kocsitartózkodásban és a kocsikihasználás növelésében. *Tehervonati menetrendszerűségük* 65 92 százalékos. *Személyvonati menetrendszerűségük* 90,05 százalékos. A menetrendszerűség javítását gátolják a nemzetközi vonatok késései. Növekvő tendenciát mutat a tehervonatok átlagos terhelése, mert az átmenő vonatokhoz megfelelő *elegykiegészítést* adnak. Vonatközlekedési tervüket viszont még nem teljesítették Ehhez *szervezettebb munkára* van szükség *Nyíregyháza állomáson*

Feladataik tudatában *igyekszenek javítani a szervezettséget* az állomás vezetői. Nyíregyházán tett látogatásunkat megelőző napon, október 17-én az állomás kocsibefutása 997, kocsikifutása ugyancsak 997 kocsi volt. Az őszi forgalom megnövekedett feladatai közepette ez már a szervezettebb, egyenletesebb munka *biztatóbb jele.*

Kommunista őrjáratok

Nyíregyháza csomópont 1959 óta nem volt élüzem. Az idei tervet a *fűtőház dolgozóival való szoros együttműködéssel* úgy akarják teljesíteni, hogy a csomópont ismét elnyerje az *élüzem* kitüntetést. Erre szolgálnak például a *pártszervezet* által kezdeményezett és rendszeresen megtartott *kommunista őrjáratok*. Ezek az őrjáratok lényegében őszinte beszélgetések az állomás dolgozóival a munkáról, az egyéni és a közös problémákról. Nemcsak technikai, hanem emberi hibákat is sikerült már kijavítani a kommunista őrjáratok tapasztalatai alapján.

Örömmel látják az állomás dolgozói, hogy *folyamatban van a közbeváltó rendszer bevezetése.* Szervezik már a negyedik turt, melynek *Tótfalusi László* lesz a vezetője. Az eddigi 240 órai havi szolgálat helyett náluk is 208 órára csökken majd januártól a munkaidő. *Ez több pihenésre, szórakozásra és művelődésre ad majd lehetőséget Nyíregyháza állomás dolgozóinak.*

(L—cz)

A pápai pályafenntartási főnökség idejében felkészült a télre

Az elmúlt tél alaposan megtréfált bennünket. A főpróbát a Bakonyban a szokottnál jóval korábban, november közepén tartotta. Szerencsére a premierre nem került sor. December, január és február a *Dunántúlon* enyhébb volt a sok évi átlagnál. A március közepén ránk köszöntött tél is elkerülte a Bakonyt Helyette az ország keleti részét *Hajdú-Bihar*, *Szabolcs-Szatmár* és *Békés* megyét látogatta meg.

Manapság az időjárás kiszámíthatatlan. A szeszélyes idő, a meteorológiát is sokszor megtréfálja. Éppen ezért a vasúti szolgálati helyeken minden évben úgy kell felkészülni a télre, hogy a hó, a fagy ne okozzon zavart a forgalomban.

Hogyan készült fel a bakonyi télre, a vasútvonalak védelmére a pápai pályafenntartási főnökség?

Októberben kezdték

— A felkészülés tervszerűen halad — mondotta *Gazsó József* műszaki főintéző, a főnökség vezetője. — A hófúvásra veszélyes vonalszakaszok mentén a hóvédőművek felrakását, a tönkre ment sövények kicserélését már október közepén megkezdték a pályamesteri szakaszaink dolgozói. Sajnos, a mezőgazdasági termények betakarítása helyenként akadályozza a folyamatos munkát. Ennek ellenére november 20-ra mindenütt befejezzük a hordozható sövények felrakását.

Intézkedési tervünknek megfelelően a dolgozók oktatása, valamint a hójelentő szolgálat megszervezése már megtörtént — folytatta a pályafenntartási főnök. — November 25-ig a vizsgáztatásokat is megtartjuk. A tanácsokkal is idejében felvettük a kapcsolatot. A legtöbb helyről már megkaptuk a visszajelentést.

Pályamunkásaink **részére** mind a tizenhét vonali pályamesteri szakaszon biztosítottuk a megfelelő szerszámokat, a téli ruhát és a melegítő italt. Azokon a szakaszokon dolgozó pályamunkásaink **részére**, ahol nincs *Utasellátó*, 102 kilogramm kávét és 230 kilogramm cukrot biztosítottunk melegítő ital készítésére. A XI. és XIV. pályamesteri szakasz kivételével a melegedők is rendben vannak. Ennél a két szakasznál, megfelelő helyiség hiányában eddig még nem sikerült pályamunkásaink melegedőjét megoldani.

— Szolgálati felsőbbségünk is nagy gondot fordít a hófúvásos vonalak védelmére — vette át a szót *Kovács Tihamér* vezető mérnök. — Már most meg kell igényelnünk az 1963. és 1964. évi hordozható hóvédőmű szükségletünket. Csak helyeselni lehet ezt az intézkedést.

Egyéb eredmények

A téli felkészülésről folytatott beszélgetés mellett a pályafenntartási főnökség egyéb tevékenysége is szóba került. A főnökség vezetői örömmel újságolták, hogy az első félévben teljesítették az élüzem szintet. S mivel a harmadik negyedévet is hasonló eredménnyel zárták, joggal remélik, hogy egész évi tevékenységük eredményeként tovább gyarapszik majd a jó munkát elismerő oklevelek száma.

— Az élüzem tényezők közül különösen jó eredményt értünk el a felújítási és beruházási terv teljesítésében — tájékoztatott *Várnai Endre*, a főnökség versenyfelelőse. — Harmadik negyedévi felújítási és beruházási tervünket például 112 százalékra teljesítettük. *Győrszabadhegy* és *Győrszemere* között 350 ezer forint értékben terven felül végeztük el a szigetelt sínmezők beszerelését. A VI-os pályamesteri szakaszon levő műhely átalakítására ugyancsak terven felül kerül sor a negyedik negyedévben. Ez a munka mintegy 180 ezer forint értékű.

— Egyedül a fenntartási óraterveknél mutatkozik lemaradás — szólt közbe a pft. főnök — Ezt a tényezőt azért nem tudjuk teljesíteni, mert állandóan létszám-problémával küzdünk. Jelenleg 50 fizikai dolgozóval van kevesebb az engedélyezett létszámnál. Reméljük, jövőre már nem lesz ilyen problémánk. 1963-tól ugyanis főnökségünk területén egy gépesített mozgó pályamesteri szakasz végzi majd a fenntartási munkákat.

(visi)

SÁTORALJAÚJHELYI MOZAIK

KÉTNYELVŰ feliratot hímeztek a vörös vándorzászló selymébe, melyet az állomásfőnök irodájában láttunk. Ez a zászló a csehszlovákiai *Slovenské Nove Mestó* és *Sátoraljaújhely* állomások közötti párosverseny szimbóluma.

— *Versenyben vagyunk a szomszédos csehszlovák határállomás dolgozóival* — mondotta *Cserháti Károly* állomásfőnök. — *Kapcsolataink igen jók, barátiak, elvtársiak. Félévenként közösen értékeljük a versenyt. Az utóbbi három félév alkalmával a mi eredményeink voltak jobbak, mi nyertük a zászlót.*

Szép példája volt a két szomszédos határállomás — s természetesen a két testvéri szocialista országok közötti együttműködésnek is, amikor a tél folyamán nagy hótorlaszok gátolták a forgalmat a Magas Tátra vidékén, a *sátoraljaújhelyi vasutasok 76 csehszlovák vonatot fogadtak és továbbítottak magyar területen.* Ezek a szerelvények Szobon át tértek vissza Csehszlovákiába és akadálytalanul folytatták útjukat.

★

SÁTORALJAUJHELY állomás az idén eddig élüzem szint felett teljesítette tervét Kár, hogy a fűtőház lemaradása miatt kedvezőtlen a csomóponti eredmény . . .

Kocsitartózkodásban a tervezett 84 százalék helyett 89,5 százalékot, a *kocsikihasználásban 102 százalék helyett 102,7* százalékot értek el. A három túr kongresszusi versenyében *Urbán Sándor* és *Kővári Lajos* forgalmi szolgálattevők túrjai között holtverseny alakult ki 101 százalékos eredménnyel. A fiatal *Balogh Dezső* túrja csak 95,5 százalékot tudott teljesíteni.

A kocsifordulót itt *rakvarakott módszerrel* kell megszervezni, mert üres kocsit nem küldenek Sátoraljaújhely állomásra. A némahegyi kőbánya és a Károlyi iparvágány kocsiigényeit az állomáson kirakott kocsikkal fedezik. *Miskolc* és *Nyíregyháza* felé indítják innen a személy- és a tehervonatokat.

★

VONATKÍSÉRŐ brigádjaik közül három már szocialista brigád jelvényt és oklevelet is kapott. Ezt a három brigádot *Cselleı József, Koós Mátyás* és *Hegedűs József* vonatvezetők vezetik. Jól dolgoznak a többi vonatkísérő brigádok is. Különösen a fiatal *Kántor János és Tomori Lajos* brigádjait dicsérik az állomáson.

A szocialista brigádok a társadalmi munkában és a tanulásban is példát mutatnak. Ők szervezték meg a szakszervezeti bizottság megbízásából *a munkásakadémia hallgatóságát*. Sikeresen végezték el a megbízatást. Az állomás csaknem valamennyi dolgozója részt vesz a havi két előadáson. Az első előadást *dr. Pásztor Pál, a miskolci igazgatóság vezetője tartotta a vasút keletkezésének történetéről*. A többi előadás is vasúti tárgyú.

Az osztatlan érdeklődés tehát nemcsak a jó szervezés eredménye . . .

★

MUNKAVÉDELMI felügyelő az állomáson *Stumpf János* tolatásvezető. — A balesetmegelőző munkáról nyilatkozott.

— *Szervezett munkavédelmi őrségünk van* — mondta. — *Az őrség tagjai kéthetenként váltják egymást. Feladatuk, hogy ellenőrizzék a biztonsági szabályok betartását. Jelentéseik alapján írásbeli figyelmeztetést* adtunk legutóbb *Laczkó Mihálynak* és *Stumpf Józsefnek, akiket ugyan nem ért baleset, de testi épségüket veszélyeztető módon dolgoztak.*

A legfigyelemsebb munkavédelmi őrök: *Üveges Imre* és *Spotila Gyula* váltókezelők és *Lukács András* kocsirendező.

★

SÁTORALJAÚJHELY állomás dolgozói aktívan résztvesznek a közös ügyek intézésében Októberi termelési tanácskozasukon *14 hozzászólás* hangzott el az állomásfőnök beszámolója után. *Ésszerű, hasznos javaslatokat tettek* és értékelték a végzett munkát.

Tiszolci József tolatásvezető például javasolta, hogy *változtassák meg a Csehszlovákiából belépő 2363 b számú vonat sátoraljaújhelyi indulási idejét*, mert a most rendelkezésre álló 13 perc nem elég a szerelvény megfelelő előkészítéséhez. *Hegedűs József* vonatvezető kifogásolta, hogy *Erdőbénye* és *Szegi* megállókon a vágány mellett *rövid a feltöltött rész.* Ezért nehéz és sötétben veszélyes is a le- és felszállás. A miskolci igazgatóság *már intézkedett* is e hiányosság megszüntetéséről. *Szász Béla* vonatkísérő javasolta, hogy a mozgó büfékben *korlátozzák a szeszesital árusítását*, mert az ittas emberek gyakran botrányt okoznak a vonatokon. Kérte, hogy a távolsági személyvonatokra is adjanak *takarítónőt*. A kocsik folyamatos takarítása *kulturáltabbá tenné az utazást*, tisztasághoz szoktatná az utasokat.

★

FEGYELMEZETTEN dolgoznak, jól teljesítik feladataikat Sátoraljaújhely állomás vasutasai. *Dicséretre méltó eredményeket értek el a kongresszusi versenyben.* Különösen jól működik kereskedelmi szolgálatuk. Nem véletlenül jöttek ide legutóbb *Debrecen állomásról is kereskedelmi tapasztalatcserére.*

(Lőrincz)

Csúcseredménnyel ünnepeltek

November 7-én csúcseredménnyel ünnepeltek *Hatvan* állomáson a nappalos műszak dolgozói. A gurítón 23 fogással 1235 kocsit rendeztek. Teher- és személyvonati menetrendszerűségük is száz százalékos volt a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* 45. évfordulóján.

— *Állomásunk dolgozói eddig szépen teljesítik a kongresszusi felajánlást* — mondotta *Molnár István* állomásfőnök. — *Októberben globálisan már 100.5%-ot értünk el Kocsikihasználásunk 105,4, kocsitartózkodásunk 101%-os volt a vállaláshoz viszonyítva. Az őszi forgalomban elért eredményekért eddig 21 000 forint célprémiumot kaptunk. Novemberig úgyszólván nem volt balesetünk. Az egy kocsira jutó kárösszeg alig 3 fillér.*

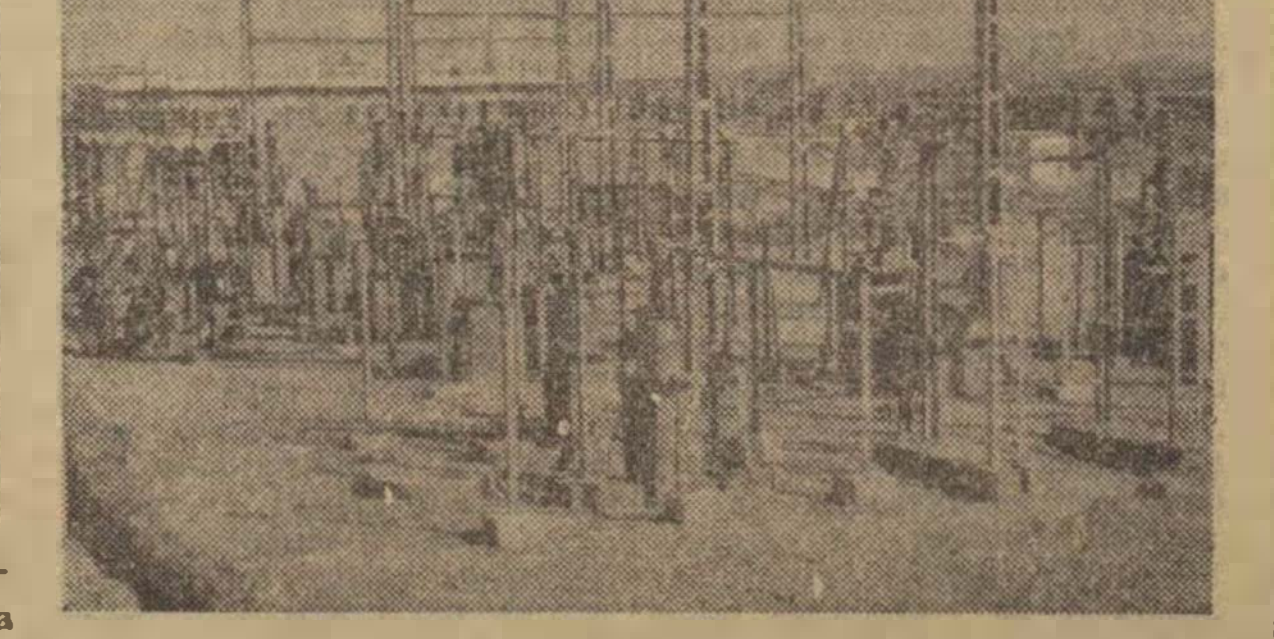
A túrok közül *Fehér Ferenc* állomásirányító brigádja érte el a legjobb eredményt. Októberben 103,1%-ot teljesítettek. Az állomáson 56 szocialista brigád működik. *Felföldi István* személyvonat kísérő brigádja november 7-én kapta meg a szocialista brigád oklevelet.



Az alállomás vasoszlopainak felállítását és a betonozási munkákat a Villamos Felsővezeték Építésvezetőség létszámába tartozó 12 tagú Fajkusz-brigád végezte

ÚJ ALÁLLOMÁS ÉPÜL A NÉPLIGETBEN

A budapest—miskolci fővonal villamosítása szükségszerűen megkövetelte, hogy Budapesten újabb alállomás létesüljön. Jelenleg a budapest—hegyeshalmi vonal 16 kV üzemét a 25 kV-os miskolci vonaltól egy Rákos—Kőbánya között épített különleges fázishatárral választják el. A népligeti alállomás építése azért vált szükségessé, hogy az új, korszerű villamosmozdonyok a 16 kV-os hálózatra is bejárhassanak.



Az épülő alállomás, háttérben a gépházzal



A Landler vonalfelügyelőség szerelő brigádja Ráduly Sándor műszaki felügyelő vezetésével a kábelelosztó szekrényben a kábelvégek bekötését végzi

Hogyan kell rögzíteni a rakodási idő meghosszabbítását?

Köztudomású, hogy a vasút a jelenlegi rakodási időket minden állomáson meghosszabbíthatja, ha arra a kocsiforduló lehetőséget ad. Az eddigi tapasztalatok alapján — úgy vélem — nem lesz hiábavaló, ha az erre vonatkozó szabályokat és tudnivalókat gyakorlati szemüvegen keresztül megvizsgáljuk.

A *Közlekedési Közlöny 11. számában kiadott* 130 148/1961. I./8. E. számú hirdetmény V. fejezete így szól: *„A vasút a megállapított berakási és kirakási határidőket a vonatforgalomtól és a helyi viszonyoktól függően a fuvaroztató kérelme nélkül meghosszabbíthatja azokon az állomásokon, amelyeken ezáltal a kocsiforduló sérelmet nem szenved. A helyileg érvényes meghosszabbított rakodási időket, ha ezek egy-egy menetrendi időszakra állandók, kezelési helyenként az állomás hirdetményben teszi közzé. Ha a meghosszabbítás csak esetenként történhet, azt a vasút az értesítéskor és a kocsiátadó könyvben közli a fuvaroztatóval.”*

Mikor hosszabbítható meg a rakodási idő

A *„Hivatalos Lap* folyó évi 13. számában 130 392/1962. I/8. E. számú rendelet szerint élő-, romló-, zöldség-, gyümölcs- és sörküldemények berakási idejét minden esetben meg lehet hosszabbítani, ha arra mód van, míg egyéb küldeményeknél mind a berakási, mind a kirakási határidőt csak akkor lehet meghosszabbítani, ha bérelt területnél legalább 5, rendes kezelési helyen legalább 6 óra rakodási idő engedélyezhető összesen.

Mit jelentenek a gyakorlatban ezek a szabályok?

Ha az előbbiek szerint lehetséges, a rakodási határidőket minden állomáson meg kell hosszabbítani. Élő-, romló-, zöldség-, gyümölcs- és sörküldemények berakásánál még 1 óra, a többi küldeményeknél pedig legalább 2 óra hosszabbítási lehetőség van.

A meghosszabbításhoz nem kell a fuvaroztató kérelme vagy beleegyezése, az hivatalból kötelessége a vasútnak, illetve az állomásnak.

Mivel a hosszabbítás esetenként történhet, *a meghosszabbított rakodási időt a kocsi érkezésére, illetőleg beállítására vonatkozó értesítéssel együtt kell a fuvaroztatóval közölni.* Ez azonban egymagában nem elég, még a kocsiátadó könyvben történő átadáskor is közölni kell a meghosszabbított rakodási határidőt.

A közölt meghosszabbított határidő lerögzítése okvetlenül szükséges, mert a rakodási határidő előírt módon történő meghosszabbítását be is kell bizonyítanunk, különösen akkor, ha a fuvaroztató a meghosszabbított határidőt túllépte, és emiatt kocsiálláspénzt kell felszámítani.

Miért kell rögzíteni a meghosszabbítást

A 917—764. számú (azelőtt 290. számú) fuvarozási minta előjelentő, előjegyzési s értesítőkönyv jobb oldalának bal szélén célszerű egy rovatot nyitni *„a rakodási határidő... óra”* megjelöléssel. Ebbe a rovatba, a kérdéses kocsira vonatkozó sorba, beírja az állomás azt az órát, amennyit a kocsiforduló sérelme nélkül engedélyezni tud. A fuvaroztató ezt aláírásával veszi tudomásul. A kocsinak a kocsiátadó könyvben történő átadása alkalmával a 11. *„előírt rakodási ideje”* rovatba a meghosszabbított rakodási határidőt kell beírni, és ezt kell a fuvaroztatóval (megbízottjával) aláírással elismertetni.

A meghosszabbított rakodási határidőnek e két könyvben történt elismertetése kellő bizonyíték arra, hogy az állomás a rakodási időt meghosszabbította, és ezt a fuvaroztató tudomásul is vette. *Így megvan a jogalap arra, hogy a meghosszabbított rakodási határidő esetleges túllépése miatt az állomás a szigorított módon előírt kocsiálláspénzt felszámítsa.*

A fentiek ismertetését azért tartottuk szükségesnek, mert már előfordult, hogy a szigorított módon felszámított kocsiálláspénzt le kellett szállítani a meghosszabbítás nélküli kocsiálláspénzre, mert az érdekelt állomás a rakodási határidő meghosszabbítását nem rögzítette le, a fuvaroztatóval két helyen nem ismertette el, így a meghosszabbítás ténye nem volt bizonyítható.

Dr. Gazdag József
Szombathely



A Gubacsi rendező teljesítményének növelése érdekében komplexbrigádot alakítottak a ferencvárosi vasutasok. Az állomási és fűtőházi dolgozókból alakult komplexbrigád eredményesen tevékenykedik. A korábbi 1300—1400 kocsi helyett 1700—1800 kocsit gurítanak. A képen Molnár Gábor mozdonyvezető és a brigád néhány tagja látható rögtönzött megbeszélés közben

Izotópok a vasút szolgálatában

Izotóposztály is működik a *Vasúti Tudományos Kutatóintézetben.* Az osztály eredményei a külföldi szakembereket is elismerésre késztették. Legutóbb *Szentgyörgyi Károllyal,* az intézet igazgatójával beszélgettünk az *izotóp osztály kutatási eredményeiről.*

— *Elsőnek az izotóp talajtömörségmérő módszert kell megemlíteni. Ezzel az eljárással könnyen és gyorsan lehet megmérni a talaj tömörségét akár a felszín közelében; akár nagyobb mélységben. Vasútépítésnél, hidak és épületek alapozásánál rendkívül fontosak ezek a mérések* — kezdte *Szentgyörgyi elvtárs.*

A mérőmódszert ismertetve elmondotta, hogy a földbe szúrt vékony vascsövön keresztül juttatják a mélybe a radioaktív sugarakat kibocsátó izotópot. Az izotóp sugarait a talaj felszínén elhelyezett műszerekkel fogják fel. A sugárzás gyengülésének mértéke alapján *így nyomban meghatározható a vizsgált talaj tömörsége.* Alkalmas ez a módszer a zúzottkő ágyazatok tömörségének mérésére is. Gyorsabb és pontosabb eredményt ad, mint a hagyományos laboratóriumi vizsgálat.

— *Alkalmazzuk az izotópokat a különböző fémanyagok és alkatrészek röntgenezésénél is. Erre főként akkor kerül sor, amikor az ipari röntgenkészülékek már nem tudnak megbirkózni a vizsgálandó anyag falvastagságával. A röntgensugarak* — folytatta az igazgató — *csak 50 mm-es acélfalon vagy 200 mm-es alumínium falon tudnak akadálytalanul áthaladni. Jóval erősebbek ennél a kobalt 60-as izotóp sugarai, amelyek 150—200 mm-es acélfalon is áthatolnak.*

Az anyag belső hibáit úgy észlelik, hogy vizsgált anyag mögé *röntgenfilmet* helyeznek el. A filmet az anyagon áthatoló sugárzás megfeketíti, mégpedig olyan mértékben, amilyen a sugárzás ereje. Az ép anyagrész jobban elnyeli a sugarakat, tehát az ép anyagrésznél kevésbé feketedik a film, mint ahol hiba van. Az előhívott film különféle árnyalatokat, foltokat mutat. E foltok alapján állapítja meg a röntgenmérnök az anyag belső hibáit, hasonlóan, mint a röntgenorvos az emberi test betegségeit megállapítja a röntgenfelvételről.

Az izotópos vizsgálat alkalmazása igen jelentős az előfeszített vasbetonaljak minőségi vizsgálatánál is. Pontosan megállapítható így a beton alkotó anyagainak egyenletes elosztása. A vasbetonaljak tömörségét eddig a gyártás során csak szúrópróbaszerűen végzett *roncsolásos vizsgálatokkal* lehetett ellenőrizni. *A Vasúti Tudományos Kutatóintézetben kidolgozás alatt levő izotópos vizsgálati módszerrel bármikor,* a gyártás bármely fázisában roncsolás*mentesen* és pontosan lehet majd mérni a vasbetonaljak tömörségét.

M. D.

Téli felkészülés a Bakony vidékén

A téli forgalom szempontjából sok vihart látott vidék a *Bakony* és a *Balaton* északi partja. Viharos erejű itt a téli szél, sok a bevágás, gyorsan képződnek hóakadályok. A *tapolcai* és a *veszprémi* pályafenntartási főnökségek ezért igyekeznek jól felkészülni a tél várható nehézségeire.

A tapolcaiak már augusztusban megkezdték a téli előkészületeket. A tanácsokkal megbeszélték, hogy nagyobb havazás esetén munkaerővel segítik a pályák megtisztítását. A szerszámok és a melegedők rendben vannak. A téli ruhákat kiosztották a dolgozók részére. A hordozható hósövényeket november végéig mindenütt felállítják. A hófúvásos állomásokat, *Badacsonytomajt, Ukkot, Sümeg-bazaltbányát, Zalaapátit* felszólították, hogy kocsikat ne tároljanak a tél folyamán.

A hófúvások szempontjából a legveszélyesebb vidék az *Eplény—Veszprém-külső* közötti úgynevezett *„rátóti mező”.* Veszprémben még csak mozogni kezdenek a fák ágai, amikor itt már nagy sebességgel hordja a szél a havat. A veszprémiek is felkészültek a télre. A dolgozókat ellátták a szükséges vattaruhával és esőköpennyel. A melegedő helyiségeket is előkészítették, és gondoskodtak arról, hogy a hideg idő beállta esetén megfelelő mennyiségű melegítő ital álljon majd a dolgozók rendelkezésére.

Bognár Károly

Munkásvédelmi őrjárat

A „DOSSZIÉS“ EMBEREK

Az utóbbi időben a vasútnál is sok szó esik az alkoholizmusról. Nem véletlenül. A statisztika szerint ugyanis számos esetben idézett már elő balesetet a kisebb vagy nagyobb mértékű szeszfogyasztás. Még gyakoribbak az olyan esetek, amikor a szeszbarátok egy-egy kiadósabb kiruccanás után *„spicces állapotban”*, vagy egyáltalán nem jelennek meg szolgálati helyükön. Különösen sok az igazolatlan távolmaradás a fizetést követő napokon.

Mindez arra figyelmeztet, hogy a szolgálati vezetőknek és a mozgalmi szerveknek fokozottabb harcot kell folytatniuk az alkoholizmus ellen, még többet kell foglalkozniuk azokkal a dolgozókkal, akik az alkohol hatására gyakran követnek el fegyelmi vétséget.

A közelmúltban *Tatabánya-alsón* néztük meg, milyen a munkafegyelem, az állomás vezetői hogyan foglalkoznak a fegyelem megszegőivel.

Először szép szóval

— *Azt az elvet követjük, hogy először megpróbáljuk szép szóval a helyes útra téríteni a fegyelemsértőket* — mondotta *Both Károly* állomásfőnök. — *Ha a szép szó nem használ, természetesen a fegyelmezés eszközéhez nyúlunk. Persze, ilyenkor is ügyelünk arra, hogy a kiszabott fegyelmi büntetésnek nevelő jellege legyen.*

Az állomásfőnök ezután elmondotta, hogy Tatabányán még ma is akad egy-két rosszhírű talponálló, amely valósággal vonzza a szeszbarátokat. Ha valaki oda egyszer betéved, az ivócimboráktól nehezen tud megszabadulni. Az állomás vezetőinek azonban gondos nevelő munkával sikerült elérniük, hogy a korábbi évekhez viszonyítva, sokat javult a fegyelmi helyzet, ritkábban fordulnak elő kirívó fegyelemsértések.

— *Ma már ott tartunk, hogy az állomás 140 dolgozója közül mindössze 6—7 taggal kell esetenként külön elbeszélgetni* — folytatta. — *Ezek közül, ha valamelyik igazolatlanul mulaszt, már megy az ellenőrzés. S ha ilyenkor kiderül, hogy az illetőt az ital vette le a lábáról, és azért maradt igazolatlanul távol, nem kerüli el a fegyelmi büntetést. Az idén eddig három dolgozónál, három alkalommal kellett elrendelni fegyelmi vizsgálatot.*

Azokról a dolgozókról egyébként, akikkel a fegyelem megszegése miatt foglalkozni kell, külön nyilvántartást vezetünk. A velük kapcsolatos események, fegyelmi jegyzőkönyvek egy külön dossziéba kerülnek. Ők a „dossziés” emberek. Ezt a módszert azért vezettük be, hogy mindig igazságosan tudjunk eljárni a fegyelem megszegőivel szemben.

...később szigorúbb eszközökkel

Beszélgetés közben a dossziéból előkerült néhány feljegyzés. Mindegyik pontosan tartalmazza, hogy az illető mikor, milyen vétséget követett el, s ezért milyen büntetést kapott. Az egyik kocsirendezőről például megtudjuk, hogy fizetés után gyakran betért a talponállókba és mire onnan hazatalált, maradt is pénze, meg nem is. A legutolsó kimaradás után közölték vele, ha ez még egyszer megismétlődik, elküldik elvonókúrára. Ez nagyon meglepte és arra kérte az állomás vezetőit, hogy fizetését küldjék el postán a feleségének. A kérést teljesítették, azóta nincs vele baj.

Lehetne tovább sorolni a példákat. Az egyik vonatfékezőnek nem használt a sok figyelmeztetés. Már-már ott tartottak, hogy fegyelmi úton elküldik. Négy gyermekére való tekintettel utolsó próbaként azonban négy hónapra alacsonyabb munkakörbe, málházónak osztották be. Ezt a felesége is megtudta és nagyon szép levelet írt az állomásfőnök címére. A többi között azt is megírta, férje nagyon fogadkozott, hogy többé nem fog italozni.

Amióta Tatabánya-alsón az állomás vezetői és a mozgalmi szervek ilyen aprólékosan foglalkoznak a helytelen vágányra tévedt emberekkel, öt dolgozóból sikerült rendes, fegyelmezett vasutast faragniuk. Ugyanakkor négy olyan dolgozót, akikkel már mindent megpróbáltak, és mégsem sikerült helyes útra téríteni őket, fegyelmileg elbocsátották a vasúttól.

Mint elmondták, egyidőben nem akarták ilyen nyílton foglalkozni a fegyelem megszegőivel, mert Tatabánya környékén nehéz megfelelő ember kapni a vasúthoz. Nagyon helyesen mégis ezt a megoldást választották, mert a fegyelem megszilárdítását illetően ez bizonyult a leghatásosabb fegyvernek.

Visi Ferenc

Az alkoholizmus gyógyítható betegség

„Aki a jó bort szereti, rossz ember nem lehet. — Tartja egy régi közmondás. Az italt kedvelők közül nagyon sokan érvelnek ezzel a mondással ma is. Pedig, hogy jó vagy rossz ember valaki, azt nem az határozza meg: szereti, avagy nem szereti a bort. Az azonban bizonyos, hogy

az alkohol káros a szervezetre, különösen sok baj előidézője lehet a munkahelyeken.

Egy rövid cikkben nincs mód az alkoholizmus gyökereinek alapos feltárására, sem a betegség kártékony kihatásainak taglalására. Néhány dologról azonban feltétlen beszélni kell.

A balesetek tetemes része kisebb-nagyobb ittasság következménye. Az ezekkel járó anyagi kárt sok-sok betegállományban eltöltött nap tetézi. Még nagyobb az ittasság jelentősége a vasúti szerencsétlenségeknél, ahol egy ilyen baleset emberek életét és testi épségét követelheti áldozatul. Az 1959. évi baleseti statisztikához képest 1961-ben az összes közúti balesetek száma 37 százalékkal növekedett. Ugyanezen idő alatt a vasúti balesetek 76 százalékkal szaporodtak.

A balesetek előidéző okai között nem egy izben szerepel az alkohol!

Pedig itt elsősorban nem idült alkoholistákról van szó, akiknél már betegséggé vált az alkohol-szenvedély. Egyszeri lerészegedés is balesethez vezethet!

Vizsgáljuk meg, milyen testi és szellemi funkciókat gátol elsősorban az alkohol: az észlelést, az érzékelést, a figyelmet, az akaratot, a gondolkodást és a cselekvési készséget.

Közismert az a tény is, hogy

a rendszeres és mértéktelen alkoholfogyasztás sok esetben megszokássá, betegséggé, alkoholizmussá fajul.

Az ilyen beteg ember fokozatosan a termelés kerékkötőjévé válik, és ha idejében nem érkezik megfelelő segítség, munkaképtelenség, rokkantság és teljes elzüllés a végső kimenetel. Minél korábban figyelünk fel arra, ha egy dolgozó helytelen útra tér, annál gyorsabb és tartósabb eredményt tudunk elérni.

Nem lehet azonban eléggé hangsúlyozni, hogy

az alkoholizmus gyógyítható betegség,

szükség esetén akár elvonó kúra segítségével is. A kollektíva segítsége azonban az ilyen kezelés után is még hosszú időn keresztül szükséges maradhat! Sajnos, vannak olyan betegek, akik nem képesek, vagy nem akarják felfogni, hogy a gyógyítás saját maguk, családjuk és környezetük elsőrendű érdeke.

Ilyeneknél a kényszerelvonó kezelés bevezetése is lehetővé válik. A cél azonban az, hogy erre ne szoruljon senki: idejében, saját jószántából jelentkezzen kezelésre. Még távolabbi, de megvalósítható célkitűzés, hogy megfelelő felvilágosítás, nevelés és társadalmi ellenőrzés fegyverével az alkoholizmus-betegség teljes felszámolását lehessen elérni.

Dr. Erdődy Zoltán

Beszélgetés a balesetmentes munkáról

Szakszervezetünk *Csongrád megyei bizottsága* beszélgetésre hívta össze legutóbb a hosszú idő óta balesetmentesen dolgozó vasutasok egy csoportját. A megbeszélésnek az volt a célja, hogy felszínre hozza azokat a jó módszereket, amelyek legjobban alkalmasak a balesetek megelőzésére.

Kiss Zoltánnak, a megyei munkavédelmi bizottság tagjának bevezetője után sok hasznos tapasztalat, javaslat került szóba. Az értekezlet résztvevői elmondották, hogy sok bajt okoz a rossz szerszámokkal végzett munka. A munkavédelmi őröknek ezt is ellenőrizniök kellene. A balesetek megelőzése céljából korszerűsíteni kell az állomások világítását. Nagy súlyt kell helyezni arra, hogy a dolgozók pihenten álljanak szolgálatba. Ezért hiányolták, hogy olyan laktanyai szobákban, ahol korábban csak két ágy volt, most emeletes ágyakat helyeztek el. Így már kevésbé biztosítható a zavartalan pihenés.

A forgalmi, üzemi balesetek megelőzésének alapfeltétele a gondos mozdonykarbantartás. Kifogásolták a felszólalók, hogy a baleseti oktatás nem eléggé gyakorlatias, mert nem elemzi az egyes balesetek okait, ami nagyon tanulságos volna.

Sziládi Sándor

Egy rosszul értelmezett felajánlásról

Székesfehérvár állomásról Tapolca felé indult velünk a személyvonat. A fűtőház kijáratánál megláttuk a 424-159 számú szombathelyi mozdonyt, amelynek oldalán egy nagy tábla volt a következő felirattal:

„Mozdonybrigádunk vállalta a menetrendszerinti közlekedést.”

Kerestük e mondatban a vállalást, a felajánlást. Nem találtuk. Nem is értjük, miért írták ki ezt a mondatot.

Nem értjük azért, mert minden mozdonyvezető kötelessége a menetrend szerinti közlekedés, hiszen a menetrend a vasút vastörvénye. A felajánlás pedig, tudomásunk szerint, kötelességen túl menő munka.

Perlaki Ferenc

A könyvtárak használatának szabályai

1. A könyvtárat csak *beiratkozott olvasók* használhatják. A beiratkozás naptári évre szól, *minden naptári év elején meg kell újítani.* A szakszervezeti könyvtárba beiratkozhat az üzem (intézmény) minden dolgozója. Ha a könyvtár nyilvános jelleggel működik, *a terület lakossága is használhatja.* Beiratkozási díj: az üzem dolgozóinak 2 Ft, a lakosság számára 3 Ft, iskolai tanulóknak 1 Ft, egy naptári évre. (A beiratkozási díjat 1963 január 1-től kell bevezetni. A könyvkölcsönzőkben általában nincs beiratkozási díj, de a szakszervezet vagy az SZMT elnöksége ettől eltérően is dönthet.)

2. A beiratkozáskor az olvasónak igazolnia kell magát munkaadói, illetve személyazonossági igazolvánnyal.

3. Az olvasó beiratkozáskor *belépési nyilatkozatot ír alá,* amelyben kötelezettséget vállal a könyvtár szabályainak megtartására. Az üzemi dolgozó hozzájárulását adja ahhoz, hogy a könyvtárral szemben fennálló tartozása a fizetéséből közvetlenül levonható legyen. Önálló keresettel nem rendelkező kiskorúak belépési nyilatkozatát a szülő vagy a gyam is aláírja, ezzel *a kiskorúért jótállást vállal.* Az olvasó beiratkozásakor *olvasójegyet* kap.

4. Az olvasónak a könyvtári könyvet *gondosan* kell kezelnie, abba bejegyeznie nem szabad. Óvnia kell a könyvet mindennemű rongálódástól, és a kölcsönzési határidő lejártáig vissza kell szolgáltatnia.

A kölcsönzés határideje 3 hét. A könyvtáros a kölcsönzési határidő lejáratát rávezeti az olvasójegyre, mely az olvasónál marad. A kölcsönzési idő amennyiben más nem igényli a könyvet — az olvasó kívánságára *meghosszabbítható.*

5. *A kölcsönzési határidő túllépése esetén naponta és kötetenként 10 fillér késedelmi díjat kell fizetni.* A befizetett összegről a könyvtáros köteles nyugtát adni. A könyvtárosnak a lejárati határidőket figyelemmel kell kísérni, a hátralékosokat a könyv visszaszolgáltatására írásban fel kell szólítani.

6. Az elveszett vagy megrongált könyv beszerzési árát *az olvasó köteles megtéríteni,* vagy ugyanannak a műnek másik kifogástalan példányát a könyvtárnak beszolgáltatni. Ha az elveszett vagy megrongált könyv a könyvárusi forgalomban nem szerezhető be (az olvasó 30 napon belül nem tudja beszerezni), úgy *a beszerzési ár 3—5-szörösét* (a könyvtáros megállapítása szerint), a megtérítésig terjedő időre szóló késedelmi díjjal együtt köteles megtéríteni. A beszerzési arhoz az elveszett vagy megrongált könyv esetleges *bekötési költségei* is hozzászamítandók.

7. *A könyvtári könyv társadalmi tulajdon.* A könyvállomány megóvására a társadalmi tulajdon védelméről szóló jogszabályok vonatkoznak (1950. évi 24. tv. 3. paragrafus.)

8. Ha az olvasó a vállalat kötelékéből távozik, a végelszámoláshoz szükséges a könyvtáros igazolása, hogy nincs követelése az olvasóval szemben. Amennyiben a kilépés időszakában a dolgozónak könyvtartozása van, akkor *a vállalat kártérítésre kötelezi,* és a kártérítés összegét a végelszámoláskor levonja. Olyan olvasók esetében, akik nem az üzem dolgozói, a könyvtár esetleges kártérítési követelését *bírói úton hajtja be.*

9. Az üzemek, szakszervezetek üdülőiben, szanatóriumaiban ideiglenesen tartózkodó olvasók részére *csak szakszervezeti tagsági könyvük letétbehelyezése ellenében* szabad könyvet kölcsönözni.

10. Állandó használat célját szolgáló kézikönyveket, különleges értékű, ritka könyvpéldányokat, lexikonokat, térképeket, albumokat, egy példányban meglevő folyóiratokat *csak a könyvtárban lehet olvasni.*

11. Egy olvasó *egyszerre 3 könyvet* kölcsönözhet.

12. *Az olvasóval a beiratkozáskor ismertetni kell a könyvtár szabályait.*

Fiatal szegedi matematikusok Budapesten

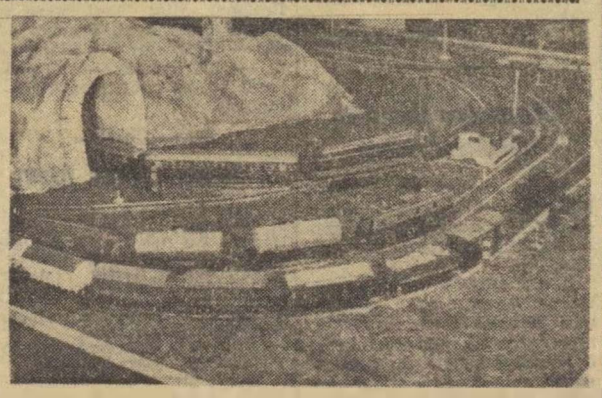
Még a nyáron történt, hogy az egyik önkéntes ifjúsági építőtábort meglátogatta *Kossa István* közlekedési- és postaügyi miniszter. Amikor elbeszélgetett a legjobb eredményt elérő ifjúsági brigád tagjaival, megtudta, hogy közöttük matematikus — *Mazjl József* és *Havas Miklós* szegedi egyetemi hallgató — is dolgozik. *Kossa* elvtárs elbeszélgetett a két fiatallal és tanulmányaikkal összefüggő gyakorlati ismeretek szerzésére meghívta *őket, hogy az ősz folyamán látogassanak el Budapestre.* A meghívást kiterjesztette a miniszter az alkalmazott matematikát tanuló két társukra, *Meggyesi Lászlóra és Bánfalvi Zsoltra* is.

A közelmúltban került sor a négy szegedi fiatal budapesti látogatására. A meghívás célja az volt, hogy a *MÁV Adatszolgáltató Főnökségen* működő — az országban a maga nemében egyedülálló — *elektronikus számológéppel ismerkedjenek meg.* A négy fiatal matematikus betekintést nyert Budapest Déli pályaudvaron a francia gyártmányú *Bull-gamma* számológép rejtelyeibe. E gép segítségével ellenőrzik az ország összes *vasúti fuvardijszámítását.*

A vasútnál előforduló matematikai problémákkal a *Közlekedéstudományi Egyesület* kibernetikai állandó bizottságának tagja, *dr. Jenei Kálmán* ismertette meg a szegedi egyetemistákat. A fiatalok bepillantást nyerhettek az adatszolgáltató főnökségen folyó elméleti kutatómunkába. Az új tudományág, az úgynevezett *„operációkutatás"* minden szépsége és nehézsége magával ragadta az egyetemi matematikához szokott látogatókat.

A fiatal matematikusok azzal az elhatározással tértek haza, hogy tanulmányaik befejeztével *mint tudományos munkatársak kívánnak majd foglalkozni a vasút matematikai problémáival.*

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged



Körmendi Gábor a Tisztképző Intézet hallgatója 1958 óta foglalkozik modellezéssel. A saját elképzelése szerint készített terepasztalon, mintegy 40 méter hosszú sínpálya van. A terepasztal a tihanyi hegyet a Balaton-parti részlettel ábrázolja. A váltókkal szerkezeti összefüggésben levő fényjelzőket, távirányítással lehet szabályozni. A járművek között megtaláljuk a hazai és külföldi vontató és vontatott járművek kicsinyitett másait. A képen egy részletet látunk a terepasztalból

ÚJ KÖNYVEK

Jakucs László:
A FAGGYÚFAKLYAS EXPEDÍCIÓ

Páratlanul érdekfeszítő tudományos problémát oldott meg a szerző, amikor az Aggteleki cseppkőbarlang mélyére kutató expedíciót vezetett.

Beke—Polgár:
A KARDVÍVÁS ISKOLÁJA

A kardvívás legnevesebb mestereinek csaknem másfél ezer értékes gyakorlatát gyűjti össze a könyv. Haszonnal forgathatják a versenyzők és az edzők az oktatásnál és a versenyre való felkészülésnél, de a kardvívás iránt érdeklődő sportbarátoknak is érdekes olvasmany.

Kutas István:
EDDZÜNK KORSZERŰEN

(A Népsport Kiskönyvtár sorozatában jelent meg)

A Népsport hasábjain lefolyt vita anyagának legkiemelkedőbb részeit ölelli fel a könyv, mely a sportolók, edzők, sportvezetők, mind pedig a szurkolók számára is rendkívül hasznos és egyben izgalmas tudnivalókat tartalmaz.

A SAKKJÁTÉK TÖRTÉNETE

Jerzy Gizicky lengyel iró munkája világviszonylatban egyedülálló feldolgozása a sakkjáték történetének. A szerző lenyűgöző érdekességgel tárja az olvasó elé a sakkjáték formáinak és versenyszabályainak fejlődését.

Vas Imre:
HOGYAN ÉLJEN A TÜDŐBETEG EMBER

Újabb kötettel jelentkezik a „Medicina Kiskönyvtár" népszerű sorozata. A betegség és legyőzésének története egyben izgalmas kultúrhistóriai olvasmány az emberiség haladásának, a tudomány fejlődésének gyönyörű fejezete.

Dr. Szegő Tamás:
MILYEN ÜGYBEN HOVÁ FORDULJUNK
(Válaszolunk a dolgozók kérdéseire sorozat)

32. old. füzve 1 Ft.

Az új sorozat első kötetének célja, hogy a dolgozó ember mindennapos ügyes-bajos dolgainak intézéséhez iranytűt adjon: milyen ügyben hová forduljon, milyen iratokra van szükség. A szerző a születéstől a halálig, az újszülött anyakönyvezésétől az örökség átadásáig ismerteti azt, hogy mikor, melyik szervhez kell fordulni s ehhez milyen iratokat készítsünk elő.

A CSALÁDI PÓTLÉK MEGÁLLAPÍTÁSÁNAK ÉS FOLYÓSÍTÁSÁVAL KAPCSOLATOS SZABÁLYAI C. ÚTMUTATÓ MÓDOSÍTÁSA ÉS KIEGÉSZÍTÉSE

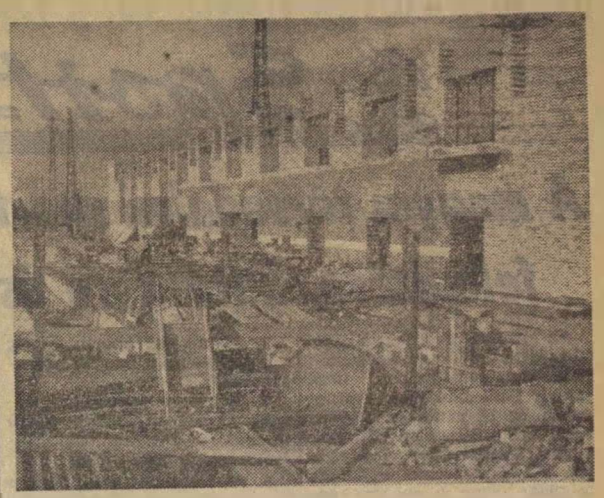
58 old. füzve 4.50 Ft.

A korábban megjelent kiadvány a családi pótlékkal kapcsolatban 1959. november 30-ig megjelent rendelkezéseket tartalmazta. Az azóta eltelt időszakban számos módosítás, új állásfoglalás született. Ez a pótfüzet az 1959. december 1.—1961. október 31. közötti időszakban megjelent módosító és kiegészítő szabályokat, állásfoglalásokat, utasításokat tartalmazza.

A CSALÁDI PÓTLÉK SZABÁLYAI

2. bővített kiadás, 164 old. füzve 8.60 Ft.

A társadalombiztosítási kézikönyv útmutatást ad a szakszervezeti aktivistáknak a családi pótlékkal kapcsolatos problémák megoldásához. A most megjelent második bővített kiadás az 1961. december 31-ig megjelent szabályokat tartalmazza. A gyakorlati munka során felvetődő kérdésekre népszerű módon adja meg a helyes választ és példákkal magyarázza, hogyan kell eljárni az egyes vitás ügyekben.



Mintegy 10 millió forintos költséggel új mozdonyszín épül a ferencvárosi pályaudvaron
(Hemző Károly felvétele)

Emlékezés régmúlt idők harcaira

Kedves ünnepség színhelye volt november 5-én, hétfőn délután szakszervezetünk Benczur utcai székházának klubhelyisége. Az elnökség meghívására vasútas veteránok és fiatalok találkoztak ott, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom előestéjén régmúlt idők harcaira emlékezzenek. A találkozó rövid ünnepséggel kezdődött. Elsőnek Szabó Antal, a szakszervezet főtitkára üdvözölte a vendégeket, majd a fiatalok nevében Fejti György a Vasútgépészeti Technikum diákja köszöntötte a veteránokat.

Az üdvözlő beszédek elhangzása után a fiatalok virággal, az elnökség pedig ajándékkal kedveskedett a munkásmozgalomban hosszú évtizedeken át aktívan tevékenykedő veteránoknak, akik közül többen, mint nyugdíjasok ma is segítik a szakszervezet munkáját. Közülük Hadik Gyula a vasútas-szakszervezet Vas, Kovács Andor a Hajdu—Bihar, Pártai Jenő a Pest—Nógrád, Gyenes József pedig a Baranya megyei bizottság mellett tevékenykedik mint nyugdíjas szervező. A felsorolt elvtársak, valamint Veres János, a kaposvári vasútas nyugdíjas csoport elnöke elismerő oklevelet kapott.

A veteránok nevében Fekete Béla meleg szavakkal mondott köszönetet az elnökségnek a találkozó megszervezéséért, a kedves ajándéktárgyakért.

Az ünnepség hivatalos részét a Benczur utcai óvoda apróságainak kedves kis műsora zárta be. A meghívott vendégek ezt követően még sokáig együtt maradtak a klubteremben.

Nem látják vagy nem akarják látni?

Rendelet szabályozza a vasutasok öltözködését. Úgy látszik erről a rendeletről már a szolgálati főnökök jó része is megfeledkezett. Nem látják, vagy nem akarják látni, hogy milyen különösen öltözködnek egyes vasutas társaink?

Észre kellene venni, hogy fegyelmezetlen külsőt jelent a kigombolt köpeny, a leszakadt gomb, az egyenruha viselete sapka nélkül. Nem tetszik az sem, ha vasutas nőt látok, aki egyenruhában van, s tarka kendővel kötötte be a fejét. A tüsarkú cipő sem illik a vasutas egyenruhához.

Szükséges, hogy ismét elővegyük azt a már-már elfeledtett rendelkezést a vasutas öltözködésről.

Fenyves Antal
Baja

A bizalmiak feladata az üdültetési és segélyezési igények kielégítésében

Szakszervezeti bizottságaink munkájukat csak akkor tudják maradéktalanul elvégezni, ha minden egyes feladat elvégzéséhez

maximálisan igénylik a bizalmiak segítségét.

A bizalmiak foglalkoztatása a különböző feladatok elvégzésében azonban *még nem mondható kielégítőnek.* Különösen olyan munkaterületen tükröződik ez élesebben, ahol a tagság igényének kielégítéséről van szó. Gondolunk itt elsősorban az *üdülési és segélyezési igényekre.*

Az üdülési jegyek elosztása tapasztalataink szerint sokszor *mechanikusan,* nem körültekintően történik. Sok esetben nem azok kapják az üdülési jegyeket, akik ezt legjobban megérdemlik, vagy rászorulnak. A hiányosságok abból adódnak, hogy

szakszervezeti bizottságaink nem vonják be megfelelően a bizalmiakat az üdülési igények felmérésébe.

Legtöbb helyen ezzel csak az üdülési felelős foglalkozik, aki képtelen egyedül reálisan felmérni a tagság ez irányú igényeit.

Ahhoz, hogy a hiányosságokat megszüntessük, fontos, hogy *az üdülési felelős kérje fel a bizalmiakat, hogy tegyenek javaslatot az üdülési jegyek elosztására.* Ezzel a módszerrel nemcsak azt fogják elérni, hogy az üdülőjegyek sokkal *igazságosabban* lesznek elosztva, hanem azt is, hogy a tagság a bizalmiakat nemcsak tagdíjbeszedőknek fogja tartani, hanem olyan aktívának, akihez minden problémájukkal bizalommal fordulhatnak. *Ezzel növeljük a bizalmiak tekintélyét,* szélesítjük munkaterületüket, és biztosítjuk funkcióval járó jogaikat.

A szakszervezeti bizottságok *a segélyek elbírálásánál sem mindenkor veszik figyelembe a bizalmiak javaslatát,* nem kérik ki véleményüket. A segély igényének reálisabb kielégítése érdekében elengedhetetlenül szükségesnek tartjuk, hogy

a segélyezési bizottság csak olyan segélykérelmeket tárgyaljon, amelyet a tag a bizalmin keresztül juttat el a szakszervezeti bizottsághoz.

A szakszervezeti bizottság hasson oda, hogy *a tagok segélykérelmeiket a bizalminak adják át,* a bizalmi azt *véleményével* lássa el, és így juttassa el a segélyezési albizottsághoz. Ezzel a módszerrel elérjük, hogy a bizalmiak igyekeznek tagságuk problémáit, életkörülményeit megismerni.

A bizalmiak fokozottabb bevonása az üdülési és segélyezési munkába azt fogja eredményezni, hogy *sokkal inkább érezni fogják munkájuk felelősségét, fontosságát.* Az elmondottak megvalósítása nagymértékben hozzájárul *bizalmiaink aktivizálásához,* de hozzájárul *a szakszervezeti bizottság munkájának javításához is.*

Nem ölbetett kezekkel érték el...

Kicsit illetődötten közeledem a ferencvárosi vasutasok Péceli úti *November 7* művelődési háza felé. Ezen a környéken *József Attila* lábnyomait őrzik az utcák, telkek, — szellemét — a kultúrotthon is. Eszembe jut a halhatatlan költő önéletrajzának néhány mondata: *„... úgy segítettem anyámnak, ahogy tudtam Vizet árultam a Világ moziban, Fát és szenet loptam a ferencvárost pályaudvarról hogy legyen fütenivalónk..."* A csenevész akácos helyén — ahol valamikor megbújt az őt üldöző rendőrök elől —, ma vasutas kultúrközpont van, benne könyvtár, ahol ezrek és ezrek olvassák gyönyörű verseit.

Figyelem a könyvtár forgalmas, érdekes, izgalmas életét. *Komlósi István* könyvtáros irányítja az itt folyó munkát. Négy évvel ezelőtt vette át a könyvtár vezetését. Példás tevékenysége vezette oda, hogy a vasutasszakszervezet mellett működő *Országos Könyvtári Tanács* irányításával is megbízták.

— Néhány esztendeje alig százötven olvasónk volt — válaszolja érdeklődésemre. — *Tudatában voltam annak, hogy a munkáskönyvtárak gazdag hagyományainak örökösei a szakszervezeti könyvtárak. Szamomra ez kötelezettséget jelentett. A könyvtári munkabizottsággal, aktivistáimmal együtt fáradhatatlan propaganda- és szervezőmunkát végeztünk. Nem ölbetett kezekkel értük el a könyvtár látogatottságának nagymérvű emelkedését. Az idén, szeptemberben már 1216 rendszeres olvasót tartottunk nyilván. Ugyanezen idő alatt a szakszervezet 35 százalékkal emelte könyveink számát. Mintegy hálaként — 55 százalékkal növeltük könyvforgalmunkat.*

Ilyen beszélgetésnél hosszan sorolni szokták a kedvenc írókat. Summázásként csak annyit: egyre emelkedik a száma azoknak a dolgozóknak, akik haladó irodalmat kérnek, elmélyültséget, igényességet és novekvő izlést tükröző műveket kölcsönöznek. A hozzánk tartozó 21 letéti könyvtárnak hasonló tapasztalata van.

A fűtőház *Bakos János* brigádja éppen a szabadpolcon válogat. Mindjárt meg is kérdezem *Komlósi Istvánt: — Hogyan támogatják a szocialista brigádok vállalásainak teljesítését?*

— Munkatervünket már úgy állítottuk össze, hogy általános és szakmai művelődésüket segítsük. Észrevettük: jótékony hatása van a könyvtári munka egészére is, nő olvasóink száma, könyvtárunk forgalma, javul munkánk minősége. Tapasztalatunk kedvező. A szocialista brigádokban él a kultúra iránti vágy, a közösségi érzés.

— Hogyan erősítik, bővítik a könyvtár és az olvasók között kialakult kapcsolatot?

— Több ízben rendeztünk sikeres író—olvasó találkozót, szellemi fejtörőt 130—150 KISZ-fiatal és szocialista brigádtag tevékeny részvételével. Eleven erőként hat a József Attila olvasómozgalomba bekapcsolódott másfélszáz fiatal versengése is. Eddig 85-en szereztek jelvényt, Emberi közelségben és nem elefántcsont-toronyban végezzük tennivalóinkat, a kapcsolatokra sokat adunk. Elmélyítésüket szolgálja például az „Olvasók kívánságkönyve", s legutóbbi elgondolásunk elterjesztése is, hogy a látogatók olvasási tervet csináljanak. Mire jönnek, a könyveket előkészítjük számukra. Ami pedig a jövőt illeti, tovább akarom fejleszteni a könyvtár propagandáját. Enélkül csak könyvraktár a könyvtár s hivatását nem tudja betölteni.

— Csendes, szinte észrevétlen munka a mienk — mondja befejezésül *Komlósi István* —, *de látjuk hogy amit építünk, elpusztíthatatlanul benne marad a dolgozók lelkében. Meglátszik magatartásukon, munkájuk eredményeiben. Ennek felismerése ad erőt számomra társadalmunk mondanivalóinak minél tágabb körben való elterjesztésére.*

Szelecsényi István

Sport

A megyei társadalmi sportbizottságok felépítése, hatásköre és működése

Az MSZMP Politikai Bizottsága és a SZOT elnökségének határozata értelmében 1963. január 1-től a Magyar Testnevelési és Sporttanács (MTS) veszi át az összes sportklubok egységes szervezését, irányítását. Az átszervezés egyik fő feladata, hogy a sportmozgalomban növeljük a társadalmi tevékenységet. Ezért a testnevelési és sportmozgalom vezetését és szervezését állami alapokról társadalmi alapokra kell fektetni.

A testnevelési és sportmozgalom széles társadalmi alapokra helyezésével megváltozott formában, fokozottabb feladat hárul a szakszervezetekre. A sportegyesületek munkáját közvetlenül nem irányítják, elképzeléseiket az MTS szerveiben levő képviselőkön keresztül érvényesítik. Szakszervezetünk — figyelembe véve a testnevelési és sportmozgalom fejlődését, valamint a dolgozók körében egyre fokozódó ilyen irányú igényt — helyesnek tartja, és minden rendelkezésre álló eszközzel támogatja a PB és a SZOT-elnökség határozatát, a Magyar Testnevelési és Sportszövetség létrehozását.

Az új helyzetnek megfelelően a szakszervezetben megváltozik a sportmunka. Jövőben a társadalmi sportbizottságoknak szakszervezeti módszerekkel kell dolgozniuk. Többet kell foglalkozni a tömegekkel, fokozni a felvilágosító, agitációs munkát, megértetni a dolgozókkal a testnevelés és a sport jelentőségét. Nevelőmunkát kell végezni, mozgósítani a tömegeket, többet kell foglalkozni a sportmunka ellenőrzésével, segítésével. A műhelybizottságokat, bizalmiakat fokozottabban kell bevonni a sporttevékenység segítésébe, ellenőrzésébe.

I. Szervezeti kérdések:

1. A vasút területén 19 megyei társadalmi sportbizottságot hozunk létre (5—7, Budapesten 7—9 főből) a megye területén levő üzemek, szolgálati helyek sporttal foglalkozó aktíváiból.

2. A megyei sportbizottság nem választott szerv. Tagjaira a megyei sportfelelős tesz javaslatot, melyet a megyei bizottság hagy jóvá. Tevékenységét a megyei bizottság irányításával, ellenőrzésével végzi, az illetékes SZMT és MTS-sel egyetértésben, figyelembe véve a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének sportra vonatkozó határozatát.

3. A megyei sportbizottság vezetője tagja a megyei bizottságnak.

4. Sporttevékenységét társadalmi alapon, széles körű társadalmi aktívahálózat kiépítésével végzi.

5. Fő feladata a Kilian Testnevelési és Sportmozgalom szervezése, segítése, a vasutas dolgozók és azok családtagjainak széles körű bevonása az alapfokú üzemi sportversenyekbe, segíteni a dolgozók bevonását a természetjárásba.

6. Javaslatot tesz a Kilián Testnevelési és Sportmozgalom, valamint az üzemi tömegsport terén jól dolgozó aktívák jutalmazására, szakvonali előléptetésére, a központ által juttatott sportfelszerelés elosztására.

7. A Kilián Testnevelési és Sportmozgalomban és az üzemi sporttevékenységben részt vevő dolgozókról és azok családtagjairól számszerű kimutatást vezet.

8. Ahol mód és lehetőség van rá, segítséget nyújt az üzemi torna bevezetéséhez.

9. A megyei sportmunka szervezésének segítésére igénybe veszi a szakszervezeti műhelybizottság és a bizalmihálózat segítségét.

10. Az új helyzetnek megfelelően egyik fontos feladata a megyei sportbizottságnak a dolgozók széles tömegeivel való foglalkozás, mozgósítás. Megértetni a dolgozókkal és azok családtagjaival a testnevelés és a sport jelentőségét.

11. Gondoskodik arról, hogy minden olyan üzemben, szolgálati helyen, ahol nincs sportklub, üzemi sportfelelőst állítsanak be, sportbizottság alakuljon a Kilián-mozgalom, az üzemi sport szervezésére.

12. Ahol mód és lehetőség van rá, a helyi szakszervezeti bizottsággal egyetértésben javaslatot tesz az illetékes TS felé sportklub alakítására.

13. Ellenőrzi és segíti a TS-hez tartozó vasutas sportklub politikai, gazdasági és sporttevékenységét.

14. A megyei bizottság munkatervének alapján munkatervet készít, s ennek megfelelően ténykedik. Utazási jegyek, beruházás, felújítás stb. kérdésekben az illetékes megyei bizottsághoz fordul.

II. Gazdasági téren:

1. Ellenőrzi a helyi szakszervezeti bizottságoknál a Kilián-mozgalomra, illetve az üzemi sportra tervezett összegek felhasználását.

2. Ellenőrzi a szakszervezet által a sportklub részére adott összegek (igazgatói alapból, tagdíjból, céltámogatás) célszerű felhasználását.

III. Agitációs és propagandamunka

1. A Kilián Testnevelési és Sportmozgalmat és üzemi sportot népszerűsítő plakátokat, brossúrákat ad ki.

2. Gondoskodik arról, hogy a sport népszerűsítése érdekében üzemekben, szolgálati helyeken sport faliújságokat készítsenek.

3. A megyei bizottság által kiadott propagandafüzetekben, híradókban népszerűsíti a sportot.

4. Sajtón, rádión keresztül népszerűsíti a tömegsport terén jól dolgozó üzemeket, szolgálati helyeket és a jól dolgozó aktívákat.

5. Ahol mód van rá, az üzemi orvossal egyetértésben ismeretterjesztő előadásokat szervez.

6. Az élsportolók bevonásával az üzem, szolgálati hely dolgozói részére élménybeszámolót tart.

A jugoszláv vasutak a kulturált utazásért

A Jugoszláv Vasutak igazgató bizottsága a közelmúltban megtartott ülésén az utas- és áruszállítás meggyorsításával, jobbá és gazdaságosabbá tételével foglalkozott.

A kulturált utazás továbbjavítása érdekében 1964 végéig 35 villamosmozdonyt és 37 Diesel-mozdonyt állítanak forgalomba. Szó volt a bizottsági ülésen a *Belgrád—Bori* közötti fővonalon létesítendő alagútról. A 3910 méter hosszú alagút építése a befejezéshez közeledik. A *Bukovi-hegyet* átszelő 1050 méter hosszú alagúton is az utolsó simításokat végzik az építők.

A Hivatalos Lapból

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

45. számból: 121516/1962. I/6. D. Pályafenntartási fizikai dolgozók bérki fizetésének szabályozása tárgyában kiadott rendelet magyarázata.

126404/1962. I/8. F. A személy- és tehervonatokon szükséges vonatkíséről létszám biztosítása.

Bírálatunk nyomán...

Megírtuk, hogy október 2-án a 707/a számú vonatot takarítatlan kocsikkal indították útnak Szeged állomásról.

Bírálatunk nyomán válasz érkezett a szegedi fűtőház főnökétől, aki megírja, hogy ezt a vonatot helyi szerelvények kocsijaiból állították össze, így adódhatott, hogy a tolatással összekavart kocsik közül néhányat hiányosan takarítottak ki. Természetesen ez nem mentesíti a felelős dolgozókat. A hiányos takarításért *Bubori Irén, Csipak Józsefné* és *Lovas Károlyné* takarítónőket, az ellenőrzés elmulasztásáért *Nagy Mátyás* és *Kónya Géza* kocsivizsgálókat szigorúan megdorgálták.

„Ez a sajnálatos eset nem jellemző a szegedi kocsitisztításra — írta a fűtőházfőnök — *és minden igyekezetünkkel azon leszünk, hogy hasonló eset a jövőben ne forduljon elő."*

Nyugdíjasok köszöntése

A 80 éven felüli nyugdíjas vasutasokat köszöntötték legutóbb a Déli pályaudvaron, a nagy oktatóteremben megrendezett ünnepségen. A nyugdíjasok szakszervezeti csoportjában nyilvántartott 74 idős vasutas közül 65 olyan jelent meg, aki túl van a 80. éven.

Szabados Antalnak, a nyugdíjas szakszervezeti csoport elnökének megnyitója után Szabó Antal, a vasutasszakszervezet főtitkára keresetlen szavakkal üdvözölte a 80 éven felüli nyugdíjasokat, majd foglalkozott nyugdíjasaink helyzetével, ellátásuk javulásának kilátásaival. Ezután rövid kultúrműsor következett, majd a szakszervezeti csoport fehér asztal mellett látta vendégül az ünnepelteket.

A kedves ünnepség után az öregek könnyes szemmel vettek búcsút a rendezőségtől, s azzal a boldog tudattal távoztak, hogy a nyugdíjasok megbecsült tagjai társadalmunknak.

Foki István

Elektromos készülék ablaktisztításra

Az év minden szakában, de különösen a téli hónapokban okoz sok gondot a vasúti személykocsik ablakainak tisztítása.

A csehszlovák vasutak pozsonyi igazgatóságán elektromos készüléket szerkesztettek, amely száraz eljárással végzi a kocsik ablakainak tisztítását. A mindössze 3 kilogramm súlyú készüléket úgy szerkesztették meg, hogy télen-nyáron lehet használni. Kezelése egyszerű, nem igényel különösebb szakképzettséget. Az eddigi tapasztalatok a készülék megbízhatóságról tanúskodnak. 220 voltos feszültség mellett. kétórás üzemeltetésnél az áramfogyasztás 2,5 kilowattóra.

HÍREK

„Ez az Orion..."

Késik a nemzetközi gyorsvonat — terjedt el a hír az állomáson.

Egy éltes asszony, egyik kezében sokszínű bukétával türelmetlenkedik a tömegben. Ruhája, egész külseje olyan, mintha a húszas évek egyikéből lépett volna ide a pályaudvar füstös csarnokába.

Ha meglát egy vasutast, szüntelen kérdezgeti: mennyit késik a vonat? Miért késik a vonat? Mikor lesz itt a vonat?

— Milyen idők!? Milyen idők!? — kárált tovább —, a mellette álló forgalmi tisztviselő fülének szánva a mondókát. — Hol van a régi pontosság? A régi MÁV! Az én megboldogult Jenőm is vasutas volt. Főnök. Fiumében kezdte és Attala-Csomáról ment nyugdíjba. Isten nyugosztalja! Akkor úgy jártak a vonatok, mint az óra. Úgy ám!

Aztán levegőt vett és tovább kérdezett:

— Ez melyik vonat — mutatott hol az egyik, hol a másik vonatra. A kérdésözönre, kelletlenül bár, de válaszolgatott a tisztviselő.

Néhány pillanat múltán megvillant a közeledő gyorsvonat két lámpája. Lassan, méltóságteljesen gördült be a szerelvény a csarnokba, de ő még mindig kérdezett:

— Halló, ez az Orion?

A vasutas ránézett és hosszan elnyújtva a szót, válaszolt:

— Neeem... Ez a Tungsram! — Majd eltűnt a forgatagban, s csak a jóízű nevetés maradt utána.

Gergely József

— Befejeződött az előtér bővítése a Nyugati pályaudvar érkezési oldalán. Kun-Szabó Tamás és Vértesi Emil mérnökök tervei alapján a Magasépítési Főnökség dolgozói a VIII. pártkongresszus tiszteletére határidő előtt szerelték fel a korszerű világítótesteket.

— *Bélyegkiállítást rendezett az igazgatóság épületében a budapesti igazgatóság bélyegszakköre. A legnagyobb sikert a három szovjet űrrepülés alkalmából kibocsátott bélyegek aratták.*

— Bomba robbant az olaszországi Trento vasútállomás csomagmegőrzőjében. Három ember megsebesült. Az időzített bombát ismeretlen tettesek csempészték a ruhatárba.

— Erdei kisvasutat kapott a Bakony. A kisvasút, amely a Bakony alját köti össze a magas Bakonnyal, Franciavágás — Huszárárok — Előpuszta — Móricztanya — Királykapu között szállítja a kirándulókat.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Sziládi Sándor, Cserháti József, dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged, Marosán Pál Debrecen, Kiss Lajos Alsóőrs, Perlaki József Székesfehérvár, Bognár Károly Tapolca, Foki István Budapest, Fenyves Antal Baja, dr Gazdag József Szombathely: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Tóth Benjámin, Eger: Levelét továbbítottuk, választ küldünk.

Lakáscsere

— Budapest, XV. Damjanich utca 35/a alatt háromszobás, kertes, magányos családi ház budapesti 2—3 szobás MÁV szolgálati cserelakással jutányosan eladó. Tel.: Hunyadvári, 27—32 (492—147) 7—15 óráig, vagy személyesen 16 órától.

— Vasutas eszperantó szakcsoportot alakítottak a szegedi Vasútforgalmi Technikum tanárai és a Sziklai Sándor kollégium fiataljai.

— Hetvenhárom vendéglátó egység és pavilon részleges, illetve teljes korszerűsítését végezteti el az idén az Utasellátó. A tervek szerint jövőre ez a szám tízzel bővül.

— Két tartalékkal végezték a korábbi években a cukorrépakampány alatt a cukorgyár kiszolgálását a sárvári vasutasok. Az idén egy tartalékkal végzik ezt a munkát. Ezzel mintegy 350 000 forintot takarítanak meg a népgazdaságnak.

— Folyamatosan halad a GYSEV vonalának korszerűsítése. Csornán új kitérőket, Fertőendréden harmadik vágányt építenek. Kapuvár és Sopron között pedig az év végére befejeződik a pálya felújítása.

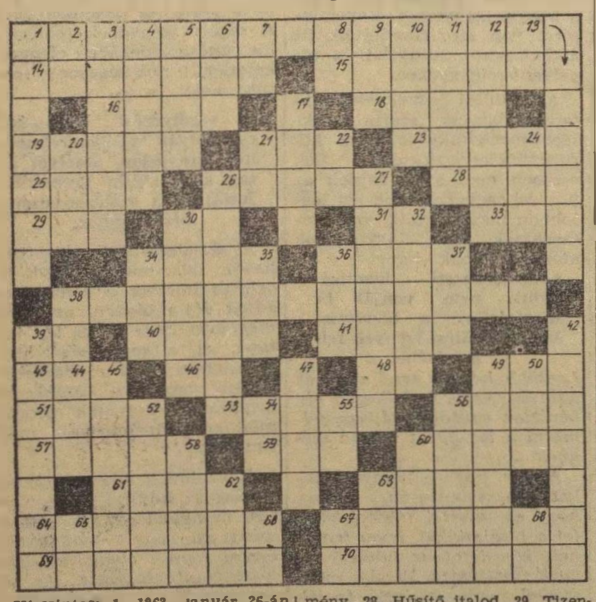
— Új vasútvonalat építenek Jugoszláviában Tuzla és Zvornik között. A 46 kilométer hosszú vonal a tuzlai szénmedencét köti össze az ország déli vidékeivel.

— Új tárolóhelyiség épült Tapolca állomáson a tűzveszélyes gázpalackok tárolására, 40 ezer forint költséggel.

— December 13-án a vasutasszakszervezet Benczur utcai székházának tanácstermében tartja évi rendes munkaülését a Magyar Eszperantó Szövetség vasutas szakosztálya.

— Pályafenntartási szocialista brigádok vezetői tanácskoztak Nagykanizsán. A tanácskozáson Varga István, a főnökség vezetője ismertette a mozgalom eddigi eredményeit és a további tennivalókat. A főnökség területén 18 brigád 178 dolgozójával vesz részt a mozgalomban. Két brigád már elnyerte a címet.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. 1963. január 26-án és 27-én tartják. (Folyt. a vízsz. 38 ban) 14. Francia festő, a luminizmus irányzatának alapítója. 15. Latin anyag. 16 Szomjat oltani. 18. A világért sem. 19. Vissza; nyakszirt. 21. Mutatószó. 23. Szlovákiai megye. 25. Bizony ma. 26. Eszmény. 28. Hűsítő italod. 29. Tizenegy németül 30. Egymást követő betűk. 31. Német személyes névmás. 33. Stílus kezdet. 34. Női név. 36. Késői. 40. Tomi betűi keverve. 41. Nyitott. 43. Alkalomban van. 46 Biztatószó. 48. Énekló hang. 49. Gyermeke. 51. Spanyol udvari ünnepély. 53. Epikus költői műfaj. 56. Testrész. 57. A szerelmi líra görög múzsája. 59. Férfinév. 60. Délceg. 61. Becsuká. 63 Futballcsapat neve is lehetne. 64. Görög mondai alak. 67. Sziget a Földközi-tengerben. 69. Sokat emlegetett spanyol város. 70. Bács megyei község.

Függőleges: 1. Hasüreg, latinul, 2. Tagadószó. 3. Afrikai állat. 4. Vietnami országrész régebbi neve. 5. Német bölcselő (1724—1804), 6. Keverve sír. 7. Zöld szélek. 8. Rima páratlan betűi. 9. Létezik. 10. Női név. 11. Az ég legmagasabb pontja. 12. Betűpótlással Pest megyei község. 13. Személyes névmás. 17. Gyümölcsöt szüretel. 20. Fordított házikó. 21. Juttat. 22. Morse-hang. 24. Komárom megyei község 26. Európai félsziget. 27. Leereszkedik. 30. Színtelen, szagtalan nemes gáz. 32. A Korán egyegy fejezete. 34. Jelez. 35. Tiltó szó. 36. Előtt. 37. Van németül. 39. Afrikai ország. 42 India egyik partja. 44. Pusztulás. 45. Ragadozó tengeri hal névelővel, 47. Velence tengeri fürdője. 49. A Halotti beszéd második szava. 50. Becézett női név. 52. A göngyöleg. 54. Ellentétes kötőszó 55. Igekötő. 56. Primitív népek álarca. 58. Ellop. 60. Örlemény. 62. Ásta vala. 63. Vízsz. ellentéte. 65. Hangtalan kuli. 66. Zürben és zrîben megegyezik. 67. Kés szélei. 68. Kimondott betű.

Beküldendő: vízszintes 1. és folyt. a vízsz. 38-ban. **Beküldési határidő:** 1962. december 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Hazánk a szocializmus teljes felépítésének korszakába lépett.

Könyvet nyertek: Nagy Mihály Szombathely MÁV Járműjavító ÜV. Greschner Lajosné Szeged-Tisza pu. Szakszertárfőnökség, Lepesi Kálmán főint. Almamellék állomás.

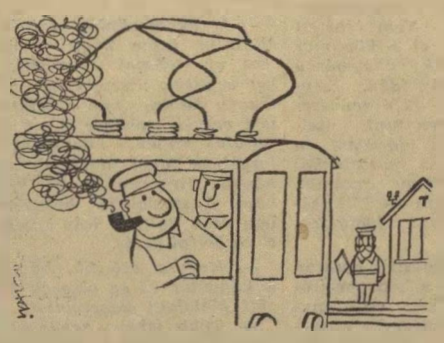
BVSC sikerek az országos vasutas vívó-bajnokságon

A szakszervezet kultúrnevelési- és sportosztálya november 10-én és 11-én a BVSC Tanács körúti vívótermében rendezte meg az 1962. évi országos vasutas vívó-bajnokságot. A vasutas vívók idei találkozóján kilenc sportkör legjobb vívói mérték össze tudásukat.

Eredmények. Férfi tőr: 1. Dunai (BVSC). 2. Pap Cs (BVSC). 3. Kamuti L. (BVSC). Női tőr: 1. Szabó E. (BVSC), 2. Székelyné (BVSC), 3 Kelemen (BVSC). 4. Hargittai (Szolnoki MÁV). Párbajtőr: 1. Vári (BVSC). 2. Demecs (Sz. MÁV), 3. B. Nagy (Sz. MÁV).

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás Ignác
Felelős kiadó Szabó Antal
Szerkesztőség Budapest VI
Benczur u 41
Telefon: városi 424 184
Üzemi 39 77
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

A miskolci vonalon



— Még nem szoktak hozzá az őrök, hogy a mozdony nem füstöl.

CSÚCSFORGALOM



(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

IV. ÉVFOLYAM 23. SZÁM · Ára 40 fillér · 1962. DECEMBER 3.

Iránytű

Pártunk VIII. kongresszusa november 24-én befejezte ötnapos tanácskozását. A kongresszus népünk és hazánk fejlődésének fontos határkövét jelzi és iránytűként szabta meg további feladatainkat. Tudjuk, hogy az előttünk álló út sem lesz könnyebben járható, mint eddig volt. Hiszen a szocialista társadalom teljes felépítése rendkívül bonyolult, sokrétű feladat. Éppen ezért a megoldásra váró feladatok még az elkövetkezendő időben is sok munkát, erőfeszítést tartogatnak számunkra.

A pártkongresszus részletesen meghatározta tennivalóinkat. A következő években az a feladat hárul ránk, hogy a második ötéves terv teljesítésén, túlteljesítésén munkálkodjunk. Ezekért a célokért már eddig is sokat tettünk. A rendelkezésre álló statisztikai adatok szerint a nemzeti jövedelem 36 százalékos, az ipari termelés 48—50 százalékos, a mezőgazdasági termelés 22—23 százalékos, a fogyasztási alap szintén 22—23 százalékos növekedését elérhetjük, sőt el is kell érnünk. Természetesen ehhez még sok erőfeszítésre van szükség. Építőmunkánkban, az iparban, a közlekedésben és a mezőgazdaságban egyaránt döntő feladat a munka termelékenységének további emelése.

Iparunk idei első kilenc hónapi tervét a tervezettnél jobban teljesítette. Általában elértük a termelékenység emelésének előírt arányát. A Központi Bizottság kongresszusi beszámolója is megállapította: „A népgazdaság fejlődésének üteme és iránya megfelelt az ötéves terv előirányzatainak."

A VIII. kongresszust megelőző hónapokban országszerte kibontakozó kongresszusi munkaversenynek is jelentős része van az elért eredményekben. A budapesti igazgatóság dolgozói például 60 000 teherkocsit takarítottak meg a kongresszusi versenyben. Az összmegtakarítás pénzbeli értéke pedig mintegy 25 millió forintnak felel meg. A kongresszusi verseny eredményeként vált lehetővé az is, hogy a tervezett határidő előtt 40 nappal befejeződött a Budapest—Miskolc közötti fővonal villamosítása.

Örömmel állapíthatjuk meg azt is, hogy a vasúti szolgálati helyeken folyó munkaversenyben egyre szélesebb méreteket ölt a verseny tartalmassága, a minőségi munkára való törekvés. Ez így van rendjén. Ezen az úton kell haladni az elkövetkezendő időben is. Sokrétűen, szervezetten, tervszerűen kell tovább folytatni a kongresszusi versenyt a teljes befejezésig, az éves vállalások teljesítéséig.

A VIII. pártkongresszus határozatainak és szellemének a jövőben igen fontos szerepe lesz abban, hogy egész dolgozó népünk körében növekedjék a tisztánlátás, az alkotó lelkesedés, hogy gyorsabban, még kevesebb zökkenővel haladjunk tovább az eddigi úton.

Munkaérdemérem kitüntetést kaptak

Lapunk október 16-i számában „Mondja meg őszintén..." címmel riportot közöltünk a Nyugati pályaudvaron október 4-én, délután 14.21 órakor bekövetkezett szerencsés kimenetelű balesetről. Megírtuk, hogy Kiss Gyula térfelvigyázó, Sallay László főintéző, számadó és fizetőpénztáros és Deák Kálmán kapus azokban a kritikus pillanatokban, hogyan, miként járult hozzá ahhoz, hogy az utcára kifutó kocsi emberéletben nem okozott kárt.

A fent említett vasutasok közül példamutató magatartásukért, a nagyobb mérvű baleset megakadályozásáért a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa Kiss Gyula ellenőr tornyos térfelvigyázónak és Sallay László főintéző számadó és fizetőpénztárosnak a Munkaérdemérem kitüntetést adományozta.

Garai Gusztáv vezető főellenőrt, tornyos térfelvigyázót és Deák Kálmán vezető kocsirendezőt, a Nyugati pályaudvar kapusát a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese a MÁV Vezérigazgatója dicséretben részesítette.

Kitüntetések

A Budapest—Miskolc közötti vonal villamosítási munkálataiban kimagasló eredményt elért dolgozók az alábbi kitüntetéseket kapták.

SZOCIALISTA MUNKÁÉRT ÉRDEMÉREM:

Jámbor János v főellenőr, Bp. Kőbánya-felső Villamosfelsővezeték Építésvezetőség,

MUNKA ÉRDEMÉREM:

Sugatagi Béla m. főellenőr, *Takács Miklós* v. szakmester, *Szivák György* m. főfelügyelő, *Göncz József* v. szakmester, Bp. Kőbánya-felső Villamosfelsővezeték Építésvezetőség, *Oroszváry László* v. főmérnök, KPM I/7. szakosztály.

MINISZTERI DÍCSÉRET:

Tóth Lajos m. főellenőr, TBÉF, *Biacs Nándor* m. tanácsos, KPM I/7. C. osztály, *Mikó Imre* m. főintéző, Budapesti Igazgatóság vontatási osztály, *Barna I. József* v. munkás, *Oláh Béla* m. főellenőr, *Laukó János* ir. vezető, *Hamenda Ferenc* intéző, Bp Kőbánya-felső Villamosfelsővezeték Építésvezetőség, *Gyimesi János* főintéző Budapesti Igazgatóság tervosztály, *Császár Ernő* m. főtanácsos, KPM I/9 szakosztály, *Kovács János* csapatvezető munkás. TBÉF.

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET:

Deák Sándor m. vez. főellenőr, *Kecskés László* főmérnök, Füzesabony Villamosvonalfelügyelőség, *Kodai István* főintéző, *Papp Lajos* v. szakmester, *Cs. Simon János* vezető munkás, *Molnár László* vezető munkás, *Cs. Simon József* vezető munkás, *Kiss János* főszakmester, *Rutkovszky János* intéző, *Pardi Istvánné* irodavezető, *Hrabovszky Sándor* mérnök, *Ujvári István* m. főintéző, Bp. Kőbánya-felső Villamosfővezeték Építésvezetősége, *Lampert Lajos* m. főintéző, *Timár József* főmérnök, *Kovács László* üzemmérnök, Vasúttervező ÜV., *Harsági Géza* főintéző, *Makó Imre* főintéző, Miskolci igazgatóság III. osztály, *Boczár Imre* segédmunkás, *Bak András* vezető munkás, TBÉF, *dr. Szeliczky Dezső* tanácsos KPM I/1. szakosztály, *Ferenc Antal* főintéző *Kál-Kápolna* állomás, *Zilahi Sándor* munkás miskolci fűtőház, *Sebők Béla* előmunkás, Miskolci Építési Főnökség.

Határidő előtt

Termelési tanácskozás volt november 26-án a gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-nél. Vincheim Károly, a termelési osztály vezetője tartotta a beszámolót.

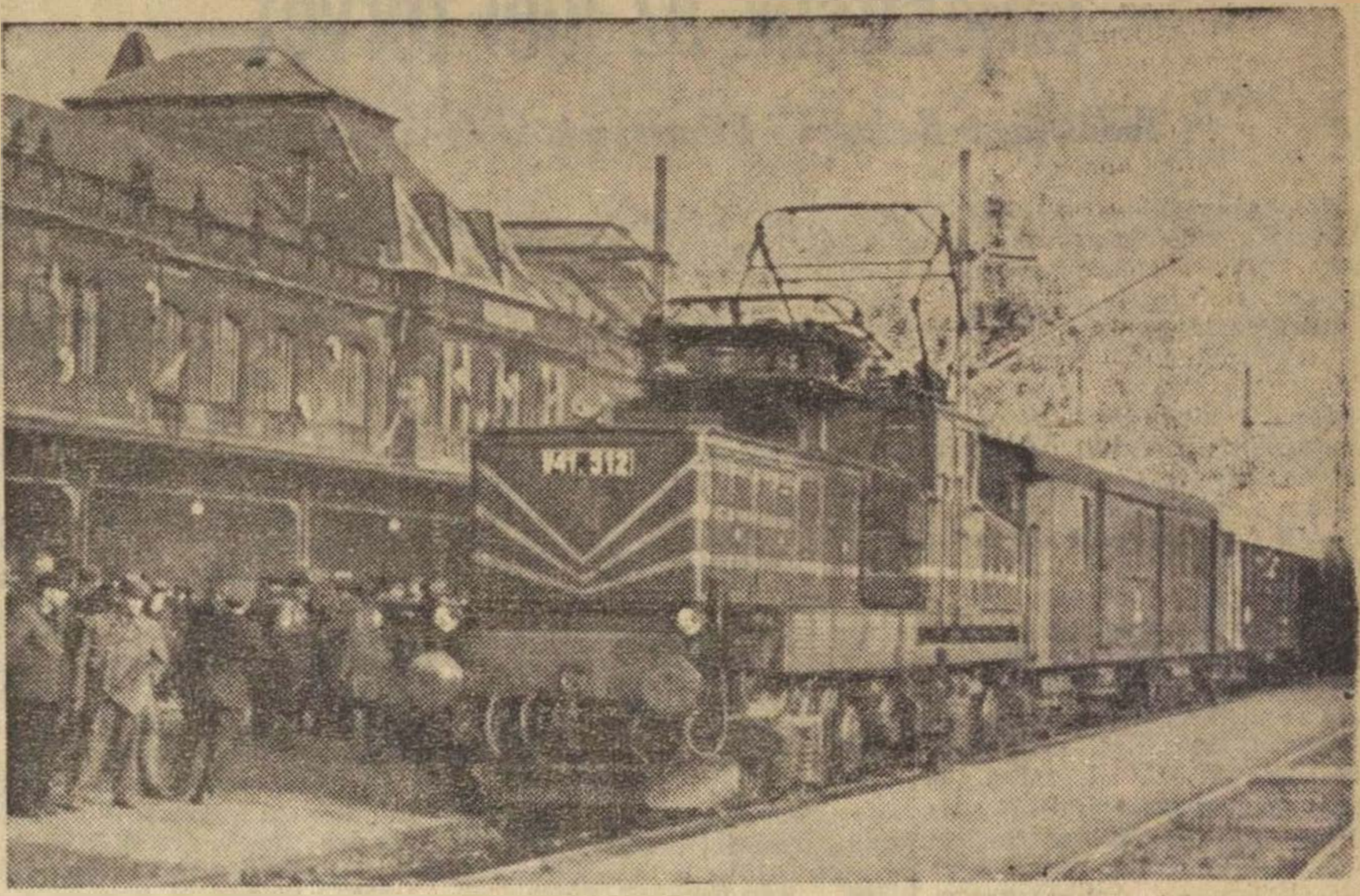
Ismertette az elmúlt háromnegyed év eredményeit. Örömmel állapítottuk meg, hogy erre az időre kiszabott tervünket teljes egészében megvalósítottuk. Ez nem volt könnyű, mert anyaghiány és más, nem várt akadály nehezítette munkánkat.

A felszólaló dolgozók több problémát mondtak el és kérték az anyag- és szerszámellátás további javítását. Igyekszünk leküzdeni a meglevő nehézségeket, mert az a tervünk, hogy határidő előtt, december 25-re teljesítsük ez évi feladatainkat.

Szentgáli István
Gyöngyös

Negyven nappal a tervezett határidő előtt

Átadták a forgalomnak a Budapest—Miskolc közötti fővonal új villamosított szakaszát



A zászlódíszbe öltözött Miskolc tiszai pályaudvarra befutó első villamosmozdony vontatta gyorsvonatot sokan várták a pályaudvar peronján

(Németh Gyula felv.)

November 17-én, szombaton délelőtt 10 óra után néhány perccel futott be *az első villamosmozdony vontatta gyorsvonat a zászlódíszbe öltözött Miskolc tiszai pályaudvarra.* A szerelvényen érkezett vendégeket, valamint azokat a mérnököket, technikusokat és dolgozókat, akik részt vettek a vonal villamosításában. *dr. Pásztor Pál* a miskolci igazgatóság vezetője köszöntötte.

A villamosított fővonal üzembehelyezési ünnepségre a miskolci vasútasok *Erkel Ferenc művelődési otthonában* került sor. Az ünnepségen megjelent dr. Csanádi György a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója, *Kiss Árpád,* az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság elnöke, *Szabó Antal,* a vasutasszakszervezet főtitkára, több szakosztályvezető, valamint a *Borsod megyei párt- és szakszervezeti szervek képviselői.*

Az ünnepségen *Tölgyes Lajos,* a 7. szakosztály vezetője mondott megnyitó beszédet.

— *A mai ünnepség nemcsak a miskolci igazgatóság, hanem a Magyar Államvasutak életében is jelentős eseménynek számít* — mondotta bevezetőjében. — *A Budapest—Miskolc közti villamosított fővonalnak igen nagy a jelentősége, hiszen hazánk fővárosát köti össze a borsodi iparvidékkel. Ennek a létesítménynek az átadását, mint ismeretes a második ötéves terv végére terveztük. Hogy az eredeti határidőt egy évvel sikerült előbbre hozni, abban nagy része van annak, hogy kormányunk megértette a vasút műszaki fejlesztésének fontosságát. De elismerés illeti a Villamos Felsővezeték Építésvezetőség dolgozóit is, akik a kongresszusi versenyben további negyven nappal lerövidítették a határidőt.*

Tölegyes Lajos szakosztályvezető megnyitója után *dr. Csanádi György* mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében emlékeztetett arra a külföldön elterjedt hibás szemléletre, mely szerint a rohamosan fejlődő közúti és légiközlekedés háttérbe szorítja a vasutakat.

— *A Magyar vasutasok körében is felmerült ez a nézet* hangsúlyozta. — *A Műszaki egyetemen a fiatal mérnökjelöltek nagyrésze is azért választotta szívesebben a közúti közlekedést, mert a vasútban nem látott perspektívát. Szerencsére nálunk ezt a szemléletet sikerült idejében felszámolni. De rájöttek ennek káros voltára a nyugati országokban is.*

A miniszterhelyettes ezután azokról a beruházásokról beszélt, amelyeket államunk az elkövetkezendő években a vasút korszerűsítésére fordít.

— *A mai napon üzemeltetésre átadott Budapest—Miskolc közötti villamosított fővonal hézagnélküli vágányain 1963-ban a magyar gyártmányú Ward—Leonard típusú villanymozdonyok mellett megjelennek Európa legmodernebb villanymozdonyai, a 3001 lóerős szilícium egyenirányítós mozdonyok. Ezek a mozdonyok nemcsak azért tartoznak a modernebb villamosmozdonyok közé, mert szilícium egyenirányítósak, hanem azért is, mert forgózsámolyonként csak egy-egy trakciós motort alkalmaznak. Ez a megoldás, különösen a nagyteljesítményű gépeknél a legolcsóbb. Itt kell megemlítenem a tiszai pályaudvar átépítését, amely 1963 ban kezdődik. A harmadik ötéves terv végéig számos nagyforgalmú csomópont és állomás kerül átépítésre. Ezek a munkálatok Záhonyban, Pécsett, Szolnokon, Debrecenben, Budapest—Kelenföldön már a második ötéves terv végén megkezdődnek. Jelentős lépéseket teszünk a vágányhálózat korszerűsítésére, új modern biztosító berendezések létesítésére, valamint megfelelő mennyiségű vonó- és vontatott jármű beszerzésére.*

Dr. *Csanádi György* ünnepi beszéde befejezése után kitüntetéseket adott át, majd átadta a fővonal új villamosított szakaszát üzemeltetésre dr. *Pásztor Pálnak,* a miskolci igazgatóság vezetőjének.

(visi)

A kongresszusi munkaverseny eredményei

Mezőhegyes állomásra

a rend és a tisztaság jellemző. Az itt dolgozó vasutasok pontosan ellátják szolgálatukat. A versenytáblára írt eredmények arról tanúskodnak, hogy *a mezőhegyesiek állják adott szavukat.* A *kocsitartózkodásban* a pártkongresszus tiszteletére vállalt 90 százalék helyett *99 százalékot, kocsikihasználásban* 95 százalék helyett *99,5 százalékot* teljesítettek. A tehervonatok *menetrendszerű* indításában 98,1 százalékot értek el. A kongresszusi verseny során *Szikora Sándor* túrja végezte a legjobb munkát. *Árvai Mátyás* tehervonatos vonatvezető *kiváló dolgozó oklevelet* kapott a menetrendszerű közlekedésben elért eredményeiért.

Békéscsaba állomáson

javában folynak a korszerűsítési munkálatok. Ez megnehezíti az állomás dolgozóinak munkáját. Ennek ellenére *jól teljesítik* vállalásaikat. A vonatvezetők versenyében *Csarnai János* érte el szocialista brigádjával a legjobb eredményt, *vonatkésés nélkül* közlekedett. *Csarnai János* a szakszervezeti munkában is aktívan részt vesz.

Tapolca fűtőház

dolgozói november 20-ra, *a VIII. pártkongresszus kezdetének napjára befejezték 1962. évi teljesítményi tervüket.* A fajlagos szénfogyasztást a vállalt 2 százalék helyett 7,8 százalékkal csökkentették. Összesen *463 tonna szenet takarítottak meg.* Ezzel a szénmennyiséggel *Tapolca—Budapest* viszonylatban *3 vonatpár* továbbítását lehet végrehajtani. Idei fajlagos önköltségi tervüket is megfelelően teljesítették a tapolcai fűtőház dolgozói. A mozdonybrigádok közül *Szollár Lajos* és *Németh László* brigádjai végezték a legeredményesebb munkát.

A MÁV Gépjavító ÜV

szegedi telepének dolgozói sikeresen teljesítik kongresszusi felajánlásaikat. A *Kovács-brigád* a legutóbbi értékelés szerint 104,3 százalékra teljesítette tervét. A *sorompószerelő* csoport a szocialista brigád címért folytatott verseny során a tervezettnél hússzal több sorompócsoportot készített el. Munkájukat nehéz körülmények között végzik, hiszen a műhelyben szűk a hely, a szerelésre rendszerint csak az udvaron kerülhet sor.

Szob állomás

versenyben áll a szomszédságában levő Sturovó, csehszlovák határállomással. *Októberben* a sturovóiak 99,9, a szobiak 103,5 százalékos teljesítményt értek el. Dicséretet érdemelnek Szob állomás dolgozói, hiszen az elmúlt negyedévben *egyetlen aláváltás sem* történt náluk. Az őrhelyeken naponta *900—1000 váltóállítást végeznek.* Kocsiforgalmuk meghaladja a tavalyi átlagot. Jó munkájuk bizonyítja, hogy a forgalom növekedése nem vonja maga után szükségképpen a balesetek növekedését is.

Battonya állomáson

jól teljesítik kongresszusi felajánlásaikat a dolgozók. Menetrendszerűségük kifogástalan. A kocsitartózkodást 99,6, a kocsikihasználást 99,5 százalékra teljesítették. Az állomáson a pályafenntartásnak lenne némi tennivalója. Az állomás egyik épületének a kerítése ugyanis életveszélyes állapotban van, azt tehát sürgősen ki kell javítani.

Salgótarján külső pályaudvarról

a múlt héten már a *„szilveszteri irányvonatot"* indították útba. Kimagasló munkasiker volt ez. Az állomás dolgozói a kongresszusi verseny során több mint *egy hónappal előbb teljesítették 1962. évi tervüket.* Összesen *900 ezer forintot* jegyeztek fel kongresszusi takarékossági számlájukra. Az év hátralevő részében *még 100 irányvonat indul Salgótarjánból.*

Gyöngyös állomás a legjobbak között

Kevés állomás dicsekedhet az országban olyan eredményekkel, mint Gyöngyös. Dolgozói már hat félév óta teljesítik az élüzem szintet. Legutóbb, a harmadik negyedévben ugyancsak elérték ezt az eredményt.

Növeli Gyöngyös állomás sikereinek értékét, hogy kedvezőtlen feltételek ellenére érték el. A vágányhálózat szűk, 35 tonnás vágányhídmérlegük nem jó helyen van. Az export szállításokhoz és a kőbányák rakodásához gyakran nem megfelelő kocsikat kaptak.

Az állomás dolgozói jól kihasználják munkaidejük minden percét. Nyolc szocialista brigádjuk példát mutat a munkában és önzetlenül átadja munkamódszerét. Jó kapcsolatot építettek ki a szállítófelekkel. Karbuczky Károly állomásfőnökkel az élen az állomás vezetősége a párt- és a szakszervezeti vezetők bevonásával gyakran megbeszéli a munkából adódó feladatokat és kollektíven döntenek a legfontosabb kérdésekben.

Különösen jó a kocsitartózkodásban elért eredményük. Ez év 10 hónapja során kocsinként 1.62 óra megtakarításuk volt, amely a kocsiforgalomra átszámítva, a tíz hónap alatt 2470 kocsimegtakarítást jelentett.

Magatartásukkal, szorgalmas munkájukkal követendő példát mutatnak Gyöngyös állomás vasutasai.

Bacsó Gyula
miskolci igazgatóság

Fegyelmezett, szervezettebb munkával teljesítsük az idei tervet

Tudósítás a Budapesti Bizottság küldött-értekezletéről

November 15-én a *Vasúti Főosztály* kultúrtermében került sor szakszervezetünk *budapesti bizottságának küldöttértekezletére.* Az értekezlet elnökségének megválasztása után *Pálmai István*, a budapesti bizottság elnöke a nemzetközi helyzet időszerű kérdéseivel foglalkozott, majd átadta a szót *Szabó Pál* elvtársnak, a budapesti bizottság titkárának.

A budapesti bizottság megválasztása óta végzett munkájával foglalkozott a bizottság beszámolója. Bevezetőben a budapesti vasutas dolgozók *szervezettségének erősödésével* foglalkozott. *„Jelenleg a budapesti vasutasok 94,7 százaléka tagja a szakszervezetnek* — állapította meg *Szabó Pál* elvtárs. — *Szakszervezetünk munkájában érvényesül a párt vezető szerepe, a szakszervezetekben dolgozó kommunistákat a pártszervezetek mindenütt kellő támogatásban részesítik."*

Biztató eredmények

A *budapesti igazgatósághoz* tartozó vasutasok az elmúlt háromnegyed évben szép eredményeket értek el a szállításban, munkájuk *termelékeny és gazdaságos volt.* Az eredményekben benne van a szakszervezeti aktivisták százainak erőkifejtése is. A kulturált utazást segíti elő, hogy az elővárosi személyforgalomban *Budapest Nyugati—Monor* között 14 ingavonat közlekedik. A személyszállítási egységönköltség a tavalyi évhez viszonyítva *61 fillérrel* csökkent. *Az áruszállításban mintegy 150 000 tonnával túlteljesítették operatív tervüket,* a budapestiek. *Pozitívan értékelhető a tehervonatok menetrendszerűségében mutatkozó javulás,* úgyszintén a tehervonatok átlagos terhelésében elért eredmény, amely mintegy *1500 darab 900 tonnás vonat megtakarítását tette lehetővé.* Nem kielégítőek a fajlagos szénfogyasztás eredményei.

A kongresszusi verseny eredményeit taglalva ismertette a beszámoló, hogy a szakszervezeti bizottságok jól segítik a *szocialista brigádok* mozgalmát. Jelenleg 905 brigád 7710 taggal vesz részt a versenyben. A szocialista brigádvezetők értekezletei segítették a legjobb tapasztalatok felszínre hozását. A *szocialista szolgálati hely* címért folyó versenyben *hét szolgálati hely* dolgozói vesznek részt. A *termelési tanácskozások* mind jobban betöltik szerepüket a vasutas üzemi életben. Hiba, hogy a dolgozók javaslataira, a felvetett problémákra gyakran még késve válaszolnak és a szükséges intézkedések megtétele még mindig lassú.

Miért több a baleset?

A munkavédelmi helyzet a megtett intézkedések ellenére nem volt kedvező. A tavalyi év azonos időszakához képest a balesetek száma 19-cel, a kiesett munkanapok száma 1721-gyel nőtt. *A halálos balesetek száma ugyanannyi, mint tavaly egész évben volt.* A balesetek oka az utasítások és óvórendszabályok mellőzésében és *a rendszeres ellenőrzés hiányában* keresendő. A baleseti oktatások még nem elemzik kellően a megtörtént baleseteket, így nem mutatnak rá megfelelően a veszélyforrásokra, melyek megszüntetésével el lehetne kerülni a bajokat. Igazgatósági szinten közel 12 millió forintot fordítottak szociális, egészségügyi és munkavédelmi beruházásokra. Bírálta a beszámoló a budapesti munkasszállások és laktanyák ellátásában mutatkozó hiányosságokat is.

170 politikai iskola kezdődött

Sokat javult a szakszervezeti bizottságok *agitációs és propaganda* munkája. *170 szakszervezeti politikai iskola* kezdte az új oktatási évet. 12 szolgálati helyen munkásakadémia kezdődött, és 40 szolgálati helyen rendszeresen tartanak ismeretterjesztő előadásokat. *Növekedett a dolgozók általános iskolájába tanulók száma.* 14 szolgálati helyen 39 osztályban 1008 dolgozó folytatja általános iskolai tanulmányait. A különböző oktatási formákon és iskolákon tanulók száma eléri a *2900-at.*

Részletesen ismertette a beszámoló a budapesti bizottság *szervezési munkáját* is. Kiépültek az egyes munkabizottságok, amelyek közül a *szervezési és káderoktatási,* a *kultúrnevelési* és a *társadalombiztosítási* bizottságok végezték eddig a legeredményesebb munkát. A kollektív vezetés elve érvényesül a budapesti bizottság munkájában, de az egyes tagok munkáját még *önállóbbá* kell tenni. A szakszervezeti bizottságoknál *tovább kell javítani a bizalmiakkal való foglalkozásokat,* hogy eredményesebben tudjanak foglalkozni a dolgozók ügyeivel.

A vita eseményei

A budapesti bizottság beszámolóját követő vitában elsőnek *Csamangó Henrik,* a Budapesti Igazgatóság vezetője szólalt fel. Bírálta a késedelmes ruhaellátást, és azt, hogy a közbeváltó szolgálat fenntartása több helyen akadályokba ütközik. Rámutatott arra, hogy *fegyelmezettebb munkára van szükség az igazgatóság minden területén,* mert a téli forgalom növekvő feladatait csak így tudják ellátni. *Osztó József,* az Épületfenntartási Főnökség szb-titkára termelési problémák megoldásához kért segítséget, majd a fiatal műszakiakkal való gondosabb törődésre hívta fel a figyelmet. *Kummer István* a munkavédelmi helyzettel foglalkozott felszólalásában. *Király János* a budapesti igazgatóság szb-titkára, a szocialista brigádok munkájában mutatkozó nehézségekkel foglalkozott, majd *Szentesi Sándor,* a Magasépítési Főnökség szb-titkára szólalt fel. Bírálta a tervezés hiányosságait, az építés közben történő módosításokat. A dolgozók munkakörülményeiről szólva rámutatott arra, hogy nagy szükség van a két éve tervezett új laktanya megépítésére.

A vasút eddig elért eredményeivel foglalkozott felszólalásában *Lindner József vezérigazgatóhelyettes.* Mint elmondotta, az idén októberben közel *egymillió tonna áruval többet szállított a vasút, mint tavaly.* Ez az eredmény a vasutasok jó munkáját dicséri, s ezért alapjában *semmi ok nincs pesszimista hangulatra.* Megjavult a végrehajtó szolgálat munkája, mert a helyi érdekek helyett *a népgazdaság érdekei kerültek előtérbe.* Lehetővé vált a tartalékok jobb feltárása. Kedvező hatással volt a vasút munkájára a mozdonyfordulók gondos megszervezése. Felhívta a figyelmet arra, hogy *szélesebb körben kell ismertetni az elért eredményeket,* átadni a jó tapasztalatokat, hogy bizakodó hangulatban, eredményesebben folyjék a munka.

Javítsuk az üzemszervezést

A vasutasok szakszervezetének elnöksége nevében *Szabó Antal főtitkár* üdvözölte a küldöttértekezletet. Foglalkozott a járműjavítóknál és a fűtőházaknál mutatkozó anyaghiányokkal, amelyeket jórészt az anyagellátás szervezési hibái okoznak. Javasolta, hogy *a budapesti bizottság többet foglalkozzon az üzemszervezési problémákkal.* Hozzanak létre szakemberekből álló munkabizottságot a szükséges elemző munka elvégzésére és szervezési intézkedések kidolgozására.

Rámutatott arra is, hogy *meg kell javítani a laktanyák és a munkásszállások ellátottságát.* A baleseti helyzet romlását nem a forgalom gyorsulása okozta, hanem a fegyelmezetlenség. Nem az a cél, hogy több özvegyi járulékot, meg műlábat adjunk, hanem az, hogy *egyetlen vasutas se sérüljön meg a munka során. Ezért mindent el kell követni, hogy a balesetek fegyelmezett munkával elkerülhetők legyenek.*

Az elhangzott felszólalásokra *Szabó Pál* titkár válaszolt, majd *Pálmai István* elnök zárszavában szakszervezetünk januárban sorrakerülő *VI. kongresszusának gondos előkészítésére* hívta fel a figyelmet, s ennek jegyében történt meg *a budapesti vasutasok 52 kongresszusi küldöttjének megválasztása.* (lőrincz)

Utasáramlási térkép készül a budapesti igazgatóság területén

A vasút forgalmi szakemberei évek óta arra törekszenek, hogy a személyszállító vonatok menetrendjének a *tényleges követelményekre alapozott szerkesztésével* tovább csökkentsék az utazási időt, a vonatok szerelvényeit pedig, — különös tekintettel a munkásvonatokra — az igénybevételnek megfelelően állítsák ki. *A főváros környéki forgalom megjavítását illetően*

első lépésként a Budapest—Cegléd közötti vonalon vezették be a szakaszos megállók rendszerét.

Szeptembertől pedig — ugyanezen a vonalon — *gőzvontatású irányvonatot helyeztek forgalomba.* A szakaszos megállók bevezetése óta a bejáró dolgozóknak *naponta 40—60 perccel több idő jut pihenésre.*

A szakemberek véleménye szerint jobb szervezéssel, a menetrend gondosabb összehangolásával

tovább lehetne csökkenteni a munkásvonatok utazási idejét.

Mivel a MÁV jelenleg nem rendelkezik az utasáramlás pontos, tudományos felmérésével, a magyar vasút történetében most először, *1962. december 1-től 1963. január 15-ig az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem* üzemmérnöki karával közösen részletes, mindenre kiterjedő *utasáramlási térképet* készítenek a budapesti igazgatóság területén.

Az utasáramlási térkép elkészítésével kapcsolatos feladatokról *Császár László,* a 8. szakosztály helyettes vezetője és *dr. Kádas Kálmán,* az *Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem* üzemmérnöki karának dékánja tájékoztatta a sajtó munkatársait.

— Tekintettel arra, hogy a fővárosba naponta mintegy 180 ezer munkás és tanuló jár be heti-, illetve havi-bérlettel, a legsürgősebb a Budapest környéki forgalom megoldása — mondotta *Császár László.* — *A statisztikai adatgyűjtés éppen ezért kiterjed a budapesti igazgatóság egész területére, a fővárosba befutó valamennyi főbb vonalra. A feladat eredményes elvégzésére a főosztályon külön munkabizottságot hoztunk létre. A technikai intézkedések is megtörténtek. A nyomtatott adatszolgáltató lapokat idejében eljuttattuk valamennyi érdekelt szolgálati hely címére.*

Így decemberben a jövő évi munkás- és tanulóigazolványok megújítása alkalmával a munkás és tanuló heti-, illetve havi-bérlettel utazók az új igazolvány mellé már megkapják az adatszolgáltatási lapot. Az adatszolgáltatási lapokkal egyidejűleg az utasok tájékoztatását szolgáló *plakátokat* is megküldték a szolgálati helyeknek.

A felmérés valamennyi dolgozóra és tanulóra vonatkozik,

tekintet nélkül arra, hogy a vonaton utazók vasutasok vagy vasúton kívülálló személyek. Természetesen ide értendők a tényleges vasutasok *családtagjai is.* Éppen ezért gondos tanulmányozás végett a szolgálati főnökségek és a szakszervezeti bizottságok figyelmébe ajánljuk a *Hivatalos Lap 47. számában* ezzel kapcsolatban megjelent rendelkezéseket.

Felelősségteljes feladat hárul az adatszolgáltató lapok kezelését és nyilvántartását végző állomási dolgozókra — személypénztárosokra, munkás-igazolványok nyilvántartásával és kezelésével külön megbízott dolgozókra és menetkedvezményi ügyintézőkre egyaránt.

Az adatszolgáltatás *pontossága* jelentős mértékben függ azoktól a dolgozóktól, akik az adatszolgáltató lapokkal foglalkoznak. Éppen ezért a vasút vezetése a lapok felülvizsgálásáért, sorszámozásáért és minden egyéb munka lelkiismeretes elvégzéséért, laponként *20 fillér* darabbért biztosít.

Nagy érdeklődés mellett tartották meg az első előadásokat a szakszervezeti politikai iskolákban

A szakszervezetek nevelő munkája mind jobbá, *eredményesebbé* válik társadalmunkban. A szocialista tudat kialakítása, a *kommunista világnézet* elterjesztése az egyik legfontosabb társadalmi feladatot képezi. Ezért szükségessé vált, hogy a szakszervezeti mozgalomban a vasút területén is kiszélesítsük és *bevezessük a tagság rendszeres politikai oktatását.*

A politikai iskolák szervezésénél a megyebizottság mellett működő oktatási bizottság a *SZOT határozatnak* megfelelően segítette a szakszervezeti bizottságokat a szervezési munkában.

Elsőrendű feladatként kezeltük a propagandisták kiválogatását. Másik fontos feladat volt, hogy a propagandistákat tanfolyamon előkészítsük. *Október 2-án és 3-án*

bentlakásos tanfolyamot szerveztünk

részükre, melyre előadókat a központ biztosított. Ezen a tanfolyamon a propagandisták meghallgatták azokat az *elméleti és módszertani* előadásokat, melyek szükségesek voltak ahhoz, hogy az első foglalkozásokat, de valamennyi foglalkozást zökkenőmentesen tudjanak levezetni.

Fontos kérdésként kezeltük a hallgatók kiválogatását. Ezt a munkát a szakszervezeti bizottságok mellett működő kultúrbizottságok, illetve oktatási bizottságok végezték. Valamennyi hallgatóval személyesen elbeszélgettek. Ebben a munkában nagy segítséget nyújtottak a pártszervezetek is. A hallgatók olyan dolgozókból tevődnek össze, akik még nem vettek részt politikai oktatásban.

Valamennyi szakszervezeti bizottságnál az első foglalkozások október második felében tartották.

25 iskolát indítottunk

625 hallgatóval. Az első foglalkozásokon részt vett 582 fő. Az előadók jól felkészültek a foglalkozások megtartására, előadásukkal felkeltették a hallgatók érdeklődését az anyag iránt. Az első foglalkozáson *„A magyar szakszervezetek felszabadulás előtti harcai"* címmel hangzott el előadás, kibővítve *a vasutasok száz éves küzdelme a szervezkedési jogért* témával.

A hallgatók elmondották, hogy nagyon várják az előadások további részét is és *örömmel vesznek részt a foglalkozásokon.*

Az első foglalkozásoknak már megvan az eredménye, mert az iskola résztvevői a munkahelyen elmondták azt a dolgozó társaiknak, amit az iskolán hallottak és már kérték a dolgozók — különösen a munkásszállásokon — hogy tartsunk számukra is ebből tájékoztatót. Kérésüket teljesítjük.

Valamennyi szakszolgálati vezető elvtárs segítette a szakszervezeti bizottságokat

a technikai feltételek

biztosításában. Az iskolának asztalokkal, székekkel felszerelt fűtött helyiségek állnak rendelkezésre. A megyei bizottság mellett működő *oktatási bizottság* felosztotta egymás között a politikai iskolák ellenőrzését, segítését. Az oktatási bizottság tagjai részt is vettek az első foglalkozásokon és *megadták a kellő segítséget,* mind a propagandistáknak, mind a hallgatóknak.

ANTAL JÓZSEF,
a Borsod megyei bizottság
oktatási felelőse

Hogyan szolgálja az utasok érdekeit az utasbiztosítás?

A múlt szombaton különös esetnek voltunk tanúi a Nyugati pályaudvar egyik jegypénztára előtt. *„Vegye le azt a bélyeget a jegyről! Nem fizetek adót maguknak!"* — kiáltotta borízű hangon egy ingerült férfi. A kiabáló mögött a tolongók sorában egy higgadt hang szólalt meg: *„Csendesebben szakikám, nem rossz az a bélyeg! Egy barátom, akit nem régen lelöktek a vonatról és megsérült, 6000 forintot kapott a biztosítótól..."* — — és zsongott tovább a vonatzajjal fűszerezett pályaudvari lárma, rohanás.

Ez a kis epizód és a hozzánk érkezett több kérdés irányította figyelmünket az utasbalesetbiztosításra. Lapunk még ezzel keveset foglalkozott, ezért felkerestük az *Állami Biztosító Biztosítási Főigazgatóságának* közlekedési biztosítási referensét, aki kérdéseinkre az alábbi tájékoztatást adta.

— A kulturált közlekedéssel rendelkező országokban szerte a világon megtalálják az utasbiztosítás intézményét. Hazánkban is évtizedek óta folyik ez a filléres tömegbiztosítás, amely ma már felemelt szolgáltatásaival és mérsékelt, filléres díjával valóban az utasok tömegeinek érdekét szolgálja. Azt tapasztaljuk, hogy kárt szenvedett biztosítottaink köszönettel fogadják szolgáltatásainkat, amelyek nagy segítséget jelentenek számukra.

— Miért fordulnak elő mégis olyan esetek, mint a bevezetőben említett Nyugati pályaudvari „idill"?

— Az utasbiztosítás önkéntes — válaszolta a biztosítási referens. — *Felvilágosító tevékenységünk a vasutasok ezirányú meggyőző munkája még nem megfelelő. Különösen a jegypénztárakban kellene javítani az ezirányú munkát. Természetesen senki sem akar balesetet. De ha a baj bekövetkezik, a segítséget mindenki szívesen fogadja. Ezt a vasutasoknak is látniok kell. Ha valamelyik utas tiltakozik a biztosítási bélyeg felragasztása ellen, az rendszerint csak azért van, mert az illető még nem érti, hogy milyen fontos érdekének tesz eleget, a 10 vagy 20 filléres többletkiadással.*

— Milyen szolgáltatásokat nyújt az utasbiztosítás?

— Sokan azt hiszik, hogy csak halál esetén fizetünk. Ez tévedés. Az igazság az, hogy a legkisebb sérülésnél — amennyiben az múlékony munkaképtelenséget eredményez — napi 50 forint jár a biztosítottnak. Még a balesetből eredő közepoggyász- és ruhakárt is megtérítjük 5000 forintig. Állandó rokkantság esetére 50 ezer forintig terjedhető kártérítés jár.

— Hogyan szolgálja az utasbiztosítás a vasutasok érdekeit?

— A kiérdemelt anyagi ösztönzésen kívül minden tényleges szolgálatban álló közlekedési dolgozó díjmentes üzemi és utasbiztosítási kedvezményben részesül. Állandó rokkantság esetén 25 ezer forintig terjedő, halál esetén 12 500 forintig terjedő összeg illeti a családját. A kedvezmény jelentőségét jól érzékeltetí, hogy a múlt negyedévben közel 1 millió forintot fizettünk ki a közlekedés dolgozói részére az utasbiztosítás keretében.

A filléres díjú utasbiztosítás tehát az utasok, illetve a biztosítottak széles tömegeinek közvetlen érdekeit szolgálja. *Jó ügyről van szó,* melyet minden közlekedési dolgozó nyugodtan ajánlhat az utasoknak. A biztosítás díja esetenként nem több egy cigaretta áránál, mégis nagy hasznára lehet annak, akit valami baj ér utazás közben. Az teszi tehát helyesen, aki jegyváltáskor nem szól a 10 vagy 20 filléres bélyeg miatt, de szót emel, *ha a pénztáros véletlenül elfelejtené menetjegyére ragasztani a biztosítási bélyeget.*

L. J.

Százakat nevelt vasutassá

Még 16 éves sem volt, amikor 1921. június 6-án vasúti szolgálatra jelentkezett *Mezei Jenő.* Gyomtisztítással kezdte és végigjárta a vasút nagy iskoláját: volt *pályamunkás, vonatfékező, kalauz, vonatvezető, raktárnok* stb. Az utóbbi tíz évben mint *oktatótiszt* teljesít szolgálatot *Győr állomáson.*

Közvetlenül a felszabadulás előtt mint visszkereső dolgozott és munkatársaival sok olyan vagonból rakta ki az árut, amelyeket *a menekülő fasiszták nyugatra akartak hurcolni.* Ezért *agyonlövéssel fenyegették* meg, de nem félt, mert tudta, hogy *igaz ügyet szolgál.*

A *felszabadulás* után újra tanulni kezdett. *Kereskedelmi érettségit* tett, azután elvégezte a *MÁV Tisztképzőt* és az *oktatótiszti tanfolyamot.* Azóta százakat nevelt jó vasutassá. Állomásunk dolgozóit ő készíti elő a személypénztári, a vonatkezelői, a raktárnoki és az árupénztári vizsgákra. A megyei tanács tanfolyamain a vállalatok és termelőszövetkezetek *szállítási előadóit is oktatja,* hogy eredményesebb munkát végezhessenek.

Állomásunk törzsgárdájának megbízható és megbecsült tagja Mezei Jenő oktatótiszt.

Windhoffer Kálmánné
Győr

Öntudatosabb munkára nevelés a célunk

Három kongresszusi küldött nyilatkozata

Valamennyi megyében és a fővárosban is megtartották a küldöttértekezleteket, melyeken megválasztották a küldötteket szakszervezetünk *1963. január 26—27-én* sorra kerülő *VI. kongresszusára.* A küldöttértekezletek mindenütt a munka időszerű problémáit tükrözték és jó útravalót adtak a küldötteknek a kongresszusi előkészületekhez, leendő felszólalásaikhoz.

Három *Bács-Kiskun megyei* küldöttel beszélgettünk arról, mit várnak a kongresszustól, s hogyan készülnek arra. Mindhárman *kiskunhalasi* vasutasok, véleményük, tervük mégsem egyforma.

MÉRŐ GYULA, körzeti kereskedelmi oktató, műhelybizottsági tag:

— Munkaköröm révén 22 Kiskunhalas környéki kisállomás dolgozóival kell foglalkoznom. Úgy gondolom — mondotta —, *szakszervezeti aktivista számára ez a lehető legjobb beosztás. Módomban áll, hogy nagyon sok vasutassal, szakszervezeti taggal beszélgessek. Felvilágosító munkámmal már a kongresszus kezdete előtt szeretném elősegíteni, hogy ezek a kisállomási dolgozók is közelebb kerüljenek a szakszervezethez. Lássák, miben és hogyan kaphatnak segítséget szakszervezetünktől, mik a jogaik és a kötelességeik.*

— Tapasztaltam, hogy sok szolgálati helyen túlzott reményeket táplálnak tagjaink a fizetésrendezéssel és a nyugdíj-korhatár leszállításával kapcsolatban — folytatta Mérő elvtárs. *— Igyekszem megmagyarázni, hogy népgazdaságunk anyagi erőiből most még nem telik ilyen átfogó bérügyi intézkedésre, hiszen ahhoz több százmillió forint kellene. A bérjavítások feltételeit magunknak kell megteremtenünk gazdaságosabb munkánkkal. a vasút bevételeinek növelésével. Ezért az öntudatosabb munkára nevelést tartom a legfontosabb feladatunknak.*

KOVÁCS ANTALNÉ, Kiskunhalas állomás üzemmérnöke. Hat éve vasutas, a Bács-Kiskun megyei bizottság újítási megbízottja. Amint elmondotta nemcsak hallani, hanem szólni is szeretne majd szakszervezetünk kongresszusán az *újítási* kérdésekről.

— A napokban fejeztük be megyénkben az újítási mozgalom társadalmi ellenőrzését — mondotta. *— Sok még a probléma, a javítani való. Csökkenteni kell az újítások „átfutási" idejét. Gyakran megtörténik, hogy elfogadhatatlan indokkal utasítanak el újításokat, mert a szakvélemény nem megfelelő. Két olyan üggyel is foglalkozunk most, amelyeket először elutasítottak, de később, amikor ugyanazt a javaslatot egy felsőbb szerv dolgozója nyújtotta be, elfogadták. Az ilyen eljárás nem egyeztethető össze a szocialista erkölccsel és bárhol tapasztaljuk, fellépünk ellene.*

A továbbiakban *Kovács Antalné* elmondotta, hogy a kongresszusig a megye nagyobb szolgálati helyein újítási heteket rendeznek. *Kiskunhalason* jól sikerült az október 12—17-ig megtartott *újítási hét.* Öt érdekes javaslatot nyújtottak be a dolgozók és fokozódott az újítások iránti érdeklődés.

HORVÁTH JÓZSEF, a kiskunhalasi fűtőház szakszervezeti bizottságának titkára. Kongresszusi küldötté történt megválasztásával kapcsolatban a következőket mondotta:

— Meglepődtem, amikor a kongresszusra javasolt küldöttek között az én nevemet is olvasták a megyei küldöttértekezleten. Örülök a megtiszteltetésnek és igyekszem jól felkészülni megbízatásom teljesítésére.

— Igyekszem majd elősegíteni, hogy a kongresszus a vasutasok legfontosabb problémáit vitassa meg és jelölje ki a további fejlődés útját — állapította meg az szb-titkár. *— Szeretném majd szóvá tenni például a fűtőházakban tapasztalható anyaghiányt. Szerintünk ez a szertárak bürokratikus munkájának következménye. Helytelenítjük, hogy az alkatrész-tartalékot elfekvő készletnek minősítik és elvonják tőlünk. Ezzel sok gépkiesést és felesleges munkát okoznak.*

Elmondotta például, hogy *szerkocsi függvasat* június óta nem kaptak. Ezért házilag kénytelenek előállítani a függvasakat, ami nagyon drága. Olyan naponta szükséges anyagokkal sem rendelkeznek, mint a *csavar*, a *sasszeg* és nincs egyetlen tartalék *feszmérőjük* sem.

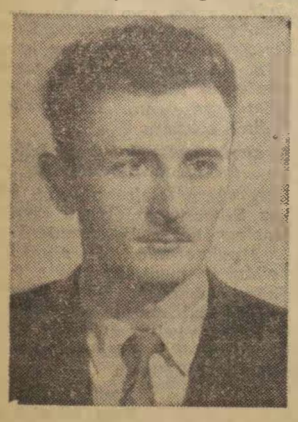
(L — cz)

Kongresszusi küldöttek

Mint lapunk november 16-án megjelent számában megírtuk, *szakszervezetünk VI. kongresszusára* 1963. január 26-án és 27-én kerül sor. A kongresszus küldötteit a megyei bizottságok november első felében megtartott küldöttértekezletein mindenütt megválasztották már a szervezett vasutas dolgozók. A *Magyar Vasutas* következő számaiban néhány küldöttet szeretnénk bemutatni az olvasóknak. Ezúttal két küldött portréját közöljük.

ZSÁK ISTVÁN, a szolnoki járműjavító dolgozója, szocialista brigádvezető.

A 27 éves brigádvezető az 1962. évi alapszervezeti választásokon került a járműjavító szakszervezeti bizottságába, ahol mint *sportfelelős* tevékenykedik. Szakmai tudását mindenki elismeri. Közvetlen magatartásával pedig nemcsak a brigádtagok, hanem a többi dolgozók előtt is nagy népszerűséget vívott ki magának. Brigádjával — a személykocsi osztályon dolgoznak —



1959 óta vesz részt a szocialista brigádmozgalomban. A szocialista brigád címet eddig többször is elnyerték, legutóbb oklevelet kaptak.

Zsák István példamutató magatartásával, kiváló munkájával érdemelte ki, hogy mint küldött részt vehet szakszervezetünk VI. kongresszusán.

VARGA SÁNDOR ellenőr, Kunszentmárton állomás fuvardíjszámfejtője.



Munkáját nagy odaadással, igazi hivatás szeretettel végzi. Az első félévi állomásvizsgálatnál kiváló szakvonali munkájáért *dicséretben* részesült. *Varga Sándor* ellenőrnek nagy része van abban is, hogy *Kunszentmárton* állomáson élénk a munkaverseny. Fegyelmezett, példamutató munkája elismeréseképpen november 7-én *Kiváló dolgozó* oklevelet kapott, a megyei bizottság küldöttértekezletén pedig küldöttnek javasolták *szakszervezetünk VI. kongresszusára.*

Eredmények és gondok Sopron GySEV állomáson

RENDKÍVÜLI feladatokat kell megoldaniuk az idei őszi forgalom során *Sopron GySEV állomás* vasutasainak. Nemcsak a megnövekedett tranzit és hazai exportforgalom teszi ezt szükségessé, hanem az is, hogy a Duna alacsony vízállása miatt a vízi úton való szállításra szánt áruk jelentős része is a vasútra terelődött át. Az *egyvágányú vonal* és az állomás szűkös vagányhelyzete csak fokozza gondjainkat.

A gondok ellenére is bizakodó hangulatban találtuk *Horváth Ferenc* állomásfőnököt.

— Állomásunk eddigi teljesítményei igazán nem rosszak — mondotta —, *ezért szilárd elhatározásunk, hogy éves eredményünkkel elnyerjük az élüzem címet.*

Valóban, az év háromnegyed részében *Sopron GySEV állomás* dolgozói erősen megközelítették az élüzem szintet, sőt, több mutatónál számottevő túlteljesítést is elértek. A kilépő tranzit kocsik tartózkodását például 100%-ra tervezték, az eredmény 109,3%. Az ugyancsak 100%-ra tervezett kocsikifutásban 122,5%-ot értek el. *Vonatközlekedési terviket 93,5% helyett 98,7%-ra teljesítették.* Lemaradásuk van még a menetrendszerűségben. A személyvonatok menetrendszerűsége a tervezett 96,3% helyett 96,6, a tehervonatoké 78,9 helyett 63,6%-os volt szeptember végéig. A személyvonatok késését rendszerint az okozta, hogy a szerelvényeket a nagy forgalom és az állomás állandó zsúfoltsága közepette kellett összeállítani. Hasonló okai voltak a tehervonati menetrendszerűség hiányosságainak. Bár a számokban ez nem mutatkozik, az állomás dolgozói — elsősorban a *kocsirendezők* — *dicséretre méltó erőfeszítéseket tettek és tesznek ma is a menetrendszerűség megvalósításáért.*

JELENTŐSEN emelkedett az állomás *kereskedelmi forgalma.* A darabáru-feladás a tavalyihoz viszonyítva *29%-kal,* a leadás *14%-kal nőtt.* A kocsikihasználást 109,7%-ra teljesítették, s ez az elmúlt évihez viszonyítva *4,3%-os emelkedést* jelent.

Bárány István vezénylőtiszt arról adott tájékoztatást, hogy az őszi forgalom során az állomáson megélénkült a brigádverseny.

— Külön versenyt szervezünk most a tehervonati vonatkísérők számára — mondotta. *— E verseny célja a tolatós, a kezelő és a közvetlen tehervonatok menettartamának csökkentése, hogy ezzel is javítsuk vonalaink átbocsátóképességét. A verseny első három helyezettje pénzjutalomban részesül.*

S hogy a verseny eredménye nem marad el, az bizonyosra vehető. A vonatkísérők között olyan fegyelmezett és tapasztalt vasutasok dolgoznak, mint *Varga Béla* és *Horváth Lajos* brigádjai, akik már elnyerték a *szocialista* címet.

Elősegíti a szállítási feladatok végrehajtását a *GySEV járműparkjának bővítése.* Legutóbb 50 darab Ky-kocsit kaptak, melyeket nagyon jól fel tudnak használni a cukorrépa-szállítás lebonyolításánál. Kapnak 50 darab fővizsgás Gze fedett kocsit is, amelyek megfelelnek a *nemzetközi tehervonati forgalom* követelményeinek.

SOPRON GySEV állomás legfőbb gondja a már említett *szűkös vagányhelyzet.* Ezért az állomás vezetői azt kérik a budapesti igazgatóság vasutasaitól, hogy *rendezettebb eleggyel* küldjék a tehervonatokat. Az *Ausztria* felé irányuló szovjet tranzit szállítmányoknál fontos követelmény, hogy *a társkocsik egyszerre érkezzenek Sopronba.* A társkocsiknak ugyanis közös fuvarlevelük van, s az ilyen szállítmányokat csak akkor lehet átadni az osztrákoknak, ha a társkocsik együtt vannak. Ezt a *záhonyi vasutasok figyelmesebb munkája* jobban elősegíthetné a soproniak számára. Gond *Sopronban* a *munkaerőhiány* is. A korábbiakhoz képest ugyan növekedett a létszám, de a forgalom igényei ezt is meghaladták. Ez okozza, hogy a vonatkísérők havonta 280—290 órát dolgoznak. Még így sem győzik, ezért 16 vasutast kértek kölcsön a szombathelyi igazgatóságtól az őszi szállítások idejére.

A kongresszusi verseny Sopron GySEV állomáson is fokozta a dolgozók lendületét, elősegíti, hogy megbirkózzanak növekvő feladataikkal.

(Lőrincz)

Hogy áll Záhony? – Merre jár a 2388-as?

Egy este a központi menetirányítóban

Amikor a középső folyosóról beléptünk a *menetirányítókhoz,* először egy kicsit feszélyezve éreztük magunkat. Úgy tűnt, mintha nem szívesen fogadnának. Hamarosan rá kellett azonban jönnünk, hogy ez *nem udvariatlanságból ered.*

Hogy közelebbről is megismerjük a *központi menetirányítók* felelősségteljes munkáját, az előszobából elsőnek a főmenetirányító rezienciájába nyitottunk be. *Regős Ferenc* főintézőre várnunk kellett, amíg befejezte a beszélgetést. A csehszlovák vasút felé mozgó vonatok problémájával foglalkozott. A budapesti igazgatóság *Budapest—Szob* vonali irányítójának jelentését hallgatta a vonali helyzetről.

— Az ördög vigye el, Sturovó felé már megint nehezen mozognak a vonatok — mondotta. *— Göd, Nagymaros, Zebegény és Nógrádverőce állomáson egy-egy feloszlatott vonat vár arra, hogy megindúljon a mozgás csehszlovák barátaink felé.*

Győr kér tanácsot

Alig váltottunk néhány szót, egyszerre két telefon is csörögni kezdett. A vonal másik végen *Győr* jelentkezett. A menetirányító a *GySEV vonalára történő mozgásokkal kapcsolatban* kért tanácsot *Regős Ferenctől.* A másik telefonon a hegyeshalmi menetirányító panaszolta, hogy a pozsonyiak *Rajkáról* sem akarják fogadni a vonatot. Ott áll már néhány órája.

Nem akartuk zavarni a főirányítót, ezért átmentünk a szomszéd helyiségbe, a *dunántúli* menetirányítóhoz. *Kocsis Sándor* főintézőt itt nagy munkában találtuk. Ő a szombathelyi igazgatóság és a budapesti igazgatóság jobbparti részének a *Budapest—Komárom—Győr—Hegyeshalom,* a *Budapest—Székesfehérvár,* a *Budapest—Dorog — Almásfüzitő—Komárom,* a *Székesfehérvár—Komárom* és a *Záhonyból Sopronon át Ausztriába* történő tranzitforgalom irányítója. Munkájának igen fontos része a bányák felé irányuló üres szerelvények mozgásának ellenőrzése. Az érdekelt menetirányítókkal állandó kapcsolatot tart. Mintha *Székesfehérvárról* meghallották volna, miről beszélgetünk. *Beregi György* menetirányító éppen a bányák helyzetéről tesz jelentést.

— Pusztavám és Balinka még fedezetlen. A Bodajkon álló üres kocsimennyiség sem fedezi a szükségletet.

Itt sem zavartunk tovább. Egy házzal odébb a tiszántúli menetirányítónál, *Fehér László* felügyelőnél próbálkoztunk. A telefonok az ő asztalán is szüntelenül csengtek. Néhány pillanatig azonban vele is sikerült beszélgetni. A deresedő hajú, de fiatalos energiával dolgozó *Fehér Lászlóhoz* tartozik a miskolci és a debreceni igazgatóság egész területe, a budapesti igazgatóság balparti része.

— A miskolci vonal villamosításának befejezése óta milyen változások történtek az irányítást illetően? — érdeklődtünk.

— Jelenleg 18 fordagep mozog a vonalon. De elkelne 2—3 fordán kívüli gép is, amelyek szabadon, a fordától függetlenül végeznének mozgásokat. Tessék csak megnézni, mennyivel gyorsabban mozog egy villanygépes vonat a gőzvontatásúnál. — Megfordít egy kilincset, a mozdulatot rövid búgás, majd a miskolci menetirányító hangja váltja fel.

— Merre jár a 2388-as számú üres tartányvonat? — kérdezi *Fehér.*

— A 37 darab négytengelyes tartánykocsiból álló szerelvény a 41 522-es számú Ward Leonard villanymozdonnyal 17.48-kor indult Ferencvárosból és most 20.30-kor Miskolchoz közeledik — hangzott a válasz.

Fehér László felügyelő ezután munkájáról beszél. Elmondotta, hogy azon a napon 1030 szeneskocsit és 222 fedett kocsit igényeltek a bányák. Ezt a nagymennyiségű kocsit bizony nem könnyű mozgatni.

— Nem bizony — szól közbe *Vajda Vilmos* főintéző, az üres kocsik mozgatásának egyik ellenőre. *— Én is állandóan sürgetem a társaságot, ha valamelyik bányánál lemaradás mutatkozik.*

— No és hogy áll Záhony?

— Ma rendben van.

Záhonyba is meglehetősen sok kocsit kell dirigálni. A Szovjetunióból naponta több száz kocsi lép be nyersanyaggal széles nyomtávon. A szükséges kocsimennyiséget mindig biztosítani kell, mert ha nem továbbítjuk idejében az elegyet, a késés az egész népgazdaságra kedvezőtlenül hat.

Szerdahelyi Lajos felügyelő személyében még egy beszélgető partnerünk akadt. Ő a *Budapest—Szob,* a *Hatvan—Salgótarján* közötti vonal, a pécsi és szegedi igazgatóság valamennyi vonalának, a *Ferencváros—Kelebia* közötti vonal és a *Lökösházán* át belépő *Budapest—Szobon* át *Csehszlovákia* felé irányuló forgalom irányítója. *Szerdahelyi Lajos* is arra panaszkodik, hogy ma *Csehszlovákia felé nagyon nehézkesen mozognak a vonatok.*

— Hiába kérünk gépet — mondja —, *a csehszlovákok csak vonattal adnak. Pedig ha egy-két órán belül nem mozdul meg a határforgalom, a pesti térségből Szob felé irányuló elegyre nem engedek mozdonyt tenni.*

Nincs megállás

A beszélgetés befejezése után ismét visszamentünk a *főmenetirányító* szobájába. Azt reméltük, hogy most talán több ideje lesz számunkra. Tévedtünk. Ilyenkor este nincs megállás. A telefonok éppen úgy csengtek-bongtak asztalán, mint néhány órával korábban. Ő pedig rendelkezett, utasításokat adott.

Nem könnyű munka ez. Főleg az *éjszakásoknak* nem, akik 18 órakor kezdenek és csak másnap reggel 8 óra után váltják le őket. Az a felelősség, amely a központi, vagy akár az igazgatósági menetirányítókra hárul, *mindig kipihent, egész embert kíván,* mert ha valahol elakad a munka, az kihat az egész vasút vérkeringésére. A 12/24-es szolgálat a mai nagy forgalom mellett nem nyújt kellő lehetőséget a pihenésre a menetirányítóknak. Ezért helyes mielőbb bevezetni a közbeváltó rendszert a központi menetirányítóknál is.

G. — V.

VILÁGVÁROSI FÉNYEK



Ilyen modern világítást kapott a Nyugati pályaudvar érkezési oldala, amelyet a pártkongresszus tiszteletére határidő előtt fejeztek be a Magasépítési Főnökség dolgozói.
(Hemző Károly felv.)

Nagy sebességű futópróba vagy gyászmenet?

Még a múlt év nyarán több honfitársammal a *Német Demokratikus Köztársaságba* utaztam. Amikor vonatunk a pozsonyi állomás kijárati jelzőjét elhagyta, érthetetlen okból megállt. Rövidesen ezután több vasúti tiszt jelent meg a vonat mellett. Kocsink egyik tengelyét vizsgálgatták. Hamarosan döntöttek: *a kocsit ki kell sorolni!* Pedig külsején még frissen csillogott a festék. A vonaton több külföldi utazott, s bár mindenki szavát nem értettem, az arckifejezések, a szavak hangsúlya elárulta felháborodásukat. Néhányan papírt, ceruzát ragadtak, feljegyezték a kocsi származását, adatait: *MÁV, Aa 1027, Győri Vagongyár.* Egyik magyar vasutas útitársam keserűen jegyezte meg: *„A forgalom selejtje!"*

Bosszankodva hagytuk el az új, mégis „rokkant" kocsit s ez alkalommal szégyelltük, hogy magyarok vagyunk. Eddig a történet.

Feléled a rossz emlék...

Azóta a kellemetlenség emlékeit elmosta az idő, s tán soha eszembe sem jutott volna, ha a közelmúltban nem ültem volna fel a *Dunakeszi Járműjavító* Mosonmagyaróvárra irányított *„nagysebességű"* futópróbájára.

Idő: 1962. november 14., reggel 7,45 óra, Budapest Kelenföld pályaudvar, X. vágány. A próbaszerelvény „utasai": átadók, átvevők és egy újságíró. Megkezdődik az ilyenkor szokásos munka. Beülök az egyik kocsiba és az *A 7222. számú Üzleti-Táviratlap* egyik másolatát olvasgatom. Érdekes adatokat tartalmaz. A futópróbára indított kocsik számának felsorolása után a következő állt: *„...XI. hó 14-én reggel 8 órakor az 1302 II/32. II. sz. vonatok menetében Győrig 75 km/óra, onnan 12 óra körüli indulással a 3 II. sz. vonat menetében Tatáig 100 km/óra sebességgel a felsorolt kocsikból állott szerelvény futópróbát tart... A Keleti rendeljen ki egy 100 kilométerre engedélyezett és jól működő fűtőtranszformátorral felszerelt villamosmozdonyt. A Keleti Villamosmozdonyszín állítsa ki időben Kelenföldre..."* Aláírás: igazgató megbízásából: *Balázs.*

Hol késik a mozdony?

Tehát arról van szó, hogy különleges utasítást kaptak az állomások forgalmi szolgálattevői: *„nagysebességű futópróba: zöld utat!"* Miközben elmélkedem az óra mutatója is alaposan megugrott. Nézem: 8.30 óra, a szerelvény nem mozdul. Még egyszer megnézem a távirati lapot: *indulás reggel 8 órakor.* Az újabb félórák egymást követik, de mozdonyt nem kapunk. Közben az *I. Vasúti Főosztályról* jelenlevő illetékesek már a tizedik telefonsürgetést is leadták. Tíz órakor egy villanymozdony tűnik elő a távolból, de ahogy jött, oly gyorsan elviharzik. *Kiderült, hogy Budaörsre irányították.* Újabb intézkedést kap és féltizenegykor már a mi vonatunk élén áll. Hamarosan előkerül az 55—005-ös mozdony teljesítménvi lapja: *„XI. 14-én 3.13 órakor a Keletiből önköltséaben Ferencvárosba irányították. 3,23 órától 8,40-ig tartózkodott ott. Onnan gépmenetben 9.10-kor Budaörsre érkezett, majd Kelenföldre irányították."*

Tizenegy órakor megtörténik a fékpróba, egy hang az indulást jelzi. A kilenc kocsiból álló vonat elhagyja a kelenföldi pályaudvart.

Mielőtt elindultam, alaposan felszerelkeztem a futópróbákra vonatkozó rendelkezésekkel. Így aztán volt bőven mit tanulmányoznom az út elején. Olvasom: *„A futópróba legnagyobb sebessége a végleges műszaki leírásban megállapított legnagyobb sebességgel azonos... A legnagyobb sebességet minél hosszabb szabb ideig tartani kell... Ha ez nem volt elérhető, a futópróbát meg kell ismételni. Csak sikeres futópróba után tekinthető a kocsi műszakilag teljesen megbízhatónak, csak ezek után kerülhet a forgalomba. ... A futópróba a megadott időben induljon, hogy az előírt futási feltételek biztosítva legyenek."*

Zöld út helyett tilos jelzések

Nézem az órámat, 11,48 perc. A vonat *lassít.* Éppen csak döcögünk. *Szár* állomás bejárati jelzője *tilosat* mutat. 12 órakor *Tatabánya-alsó* bejárati jelzője állítja meg vonatunkat. 12,13 perckor *ismét megállunk.* Itt hosszabb ideig *„pihenünk"* és csak 15 perces veszteglés után enged be az állomás. És ha már lúd, legyen kövér: a *tatai* állomás forgalmi szolgálattevője az előbbi negyedórás állást megtoldja még 7 perccel.

Hosszadalmas lenne felsorolni az út bosszúságait, hiszen 10—15 perces futás után a szerelvény megáll, az addigi mérések kárba vesznek, megismétlik, a vonat megint lassít és ez így megy *Mosonmagyaróvárig.*

19,55-kor a *Dunakeszi Járműjavító „nagysebességű"* futópróbája megérkezik a Kelenföldi pályaudvarra. Valaki megjegyzi: *„Ez az út gyászmenetnek is beillett volna."* Ezzel véget is érne a riport és hallom az olvasó végkövetkeztetését: *„Ilyen is előfordul."* A többéves gyakorlat viszont mást mond. Ezt bizonyítják az öttevényi állomás forgalmi szolgálattevőjének szavai: *„Minden a futópróba előtt, utolsó a próba."*

Így most már teljes a magyarázat az *Aa 1027-es kocsi* sorsára, amelyet még új korában, első külföldi útján ki kellett sorolni.

Várkúti Miklós

Munkavédelmi őrök tanácskozása

Szeged állomáson *Tóth József* intéző, az szb *munkavédelmi felügyelője* november 19-én tanácskozásra hívta össze a munkavédelmi őröket.

Megjelent és felszólalt a tanácskozáson *Nagy István* állomásfőnök is és beszélt az állomáson előforduló baleseti veszélyekről. Megállapította, hogy *leggyakrabban a szabályok be nem tartása folytán történtek balesetek.* A dolgozókat gyakran a saját erejükben, ügyességükben való túlzott bizakodás sodorja veszélyes helyzetbe. Felhívta a munkavédelmi őröket, hogy *erélyesebben lépjenek fel* minden elbizakodottság és könnyelműség ellen.

A munkavédelmi őrök közül többen felszólaltak és ismertették végzett munkájukat. A dolgozók között *sokan nem veszik komolyan a munkavédelmi őr figyelmeztetését.* Elmondották azonban, hogy általában javul az állomás munkafegyelme, s ezt igyekeznek tovább erősíteni.

(bánkfalvy)

Sikeres igazgatási, munkaügyi és számviteli vizsga

A különböző szolgálati főnökségek 35 dolgozója vizsgázott a múlt pénteken a *debreceni igazgatóság* tanácstermében. Az *igazgatási, munkaügyi és számviteli* vizsgák — az írásbeliek és a szóbeliek egyaránt — jól sikerültek.

A vizsgák befejezése után *dr. Kisrákói Tibor, a Vasúti Főosztály I/3.* szakosztálya nevében üdvözölte a tanfolyam előadóit és hallgatóit, majd *gratulált a jó eredményhez.* A vizsgát három *kitűnő,* nyolcan *jeles,* tizenhárman *jó,* nyolcan *közepes,* és hárman *elégséges* eredménnyel tették le. Mindenki megfelelt a követelményeknek.

Azért is elismerésre méltó ez az eredmény, mert a többi négy igazgatóságnál hasonló vizsgák alkalmával sokan nem feleltek meg a követelményeknek és pótvizsgára lettek utasítva. *A tanfolyam hallgatói megköszönték az előadók alapos és áldozatkész munkáját.* A sikeresen végzett hallgatók közül sokan tervezik, hogy *tovább tanulnak,* mert a tanfolyam jó alapot adott a *tisztképző tanfolyamhoz.*

Farkas Imre
Debrecen

Munkavédelmi örjárat

Még egyszer a pályafenntartási szakszolgálatnál előforduló balesetekről

A *Magyar Vasutas* november 2-án megjelent számában *„Fokozni kell a balesetelhárítási tevékenységet az építési- és pályafenntartási szakszolgálatnál"* című cikkben arról olvashattunk, hogy a termelési eredmények mellett a szakszolgálat végrehajtó főnökségeinél nem tettek meg mindent a dolgozók baleset elleni védelméért.

Szomorú statisztika

A *budapesti igazgatóság* II. osztálya alá tartozó krisztinavárosi, szolnoki, székesfehérvári, hatvan—salgótarjáni Épületfenntartási, Bp. Építési, Bp. Magasépítési és Hídépítési Főnökség területén 1961. év első felében *79 baleset történt,* 2072 kiesett munkanappal. Ezzel szemben 1962 első felében *130 baleset* történt, 3847 kiesett munkanappal.

A miskolci igazgatóság II. osztálya alá tartozó Ó-miskolci, hatvan—füzesabonyi és az Új-miskolci pft. főnökség területén 1961 első félévben *17 baleset* történt 407 kiesett munkanappal. Ezzel szemben 1962 első félévében *46 baleset* történt 1281 kiesett munkanappal.

A *szombathelyi igazgatóság* II. osztálya alá tartozó veszprémi és tapolcai pft. főnökségeknél 1961. év első felében *6 baleset* történt, 447 kiesett munkanappal. Az 1962 első félévi balesetek száma viszont 17, míg a kiesett munkanapok száma 321 nap.

A *szegedi igazgatóság* II. osztálya területéhez tartozó békéscsabai, kecskeméti pft. és az Építési Főnökségnél 1961 első felében *36 baleset* történt, a kiesett munkanapok száma 944. Az 1962. első félévi balesetek száma 41, a kiesett munkanapok száma 1185 munkanap.

A *debreceni igazgatóság* II. osztálya alá tartozó Debrecen északi, Debrecen déli, nyíregyházi pft. és az építési főnökségek területén 1961 első felében 22 baleset történt, 598 kiesett munkanappal, míg 1962. első félévében 37 baleset mellett, 656 a kiesett munkanapok száma.

A *pécsi igazgatóság* II. osztálya alá tartozó főnökségeknél sem jobb a helyzet az elmúlt félévhez viszonyítva.

Hiányos az ellenőrzés

Miben összegezhető a pályafenntartási és pályaépítési szakszolgálatnál a fentiekben ismertetett, de korántsem teljes számszerű baleseti helyzet?

A jelenlegi helyzetet elemezve, több szubjektív okot lehet találni, amit véleményünk szerint meg lehet, és meg is kell szüntetni. Maga az a tény, ahogyan a *végrehajtó főnökségek vezetői, irányítói és ellenőrző dolgozói* a munkavédelem és balesetmegelőzés kérdéseivel foglalkoznak, *nem megengedhető.*

A másik ok az, hogy a végrehajtó főnökségek szolgálati főnökei, főmérnökei, szakaszmérnökei, vonalkezelői építésvezetők, pályamesterek — tisztelet a kivételnek — *önelégültekké váltak,* a korábbi években elért szép eredmények láttán. Egyesek úgy gondolják, hogy *a munkavédelem nem tartozik a termelési feladatokhoz. Ez rendkívül káros szemlélet.*

A harmadik kérdés, amit meg kell említeni az, hogy a főnökségek *szakszervezeti bizottságai* sem helyeztek súlyt a baleset-helyzet *állandó és rendszeres tanulmányozására.*

Laza a munkafegyelem

A fentiekből kiindulva adódnak azok a meg nem engedhető káros gyakorlatok, amelyek *nem közvetlen, de közvetett módon elősegítik a balesetek emelkedését.* Ezek a következők:

A szakszolgálatnál *meglazult a munkafegyelem,* amit nemcsak a balesetek számszerű emelkedése és a kiesett munkanapok növekedése jelez, hanem az *igazolt és igazolatlan munkanapok száma,* a *túlóráztatások* megnövekedése is. A *technológiai fegyelem,* az *utasítások* és *óvórendszabályok* előírásainak be *nem* tartása is a munka rovására megy és a balesetek *indokolatlan* megnövekedéséhez vezet.

Rendkívül elhanyagolt a munkáscsapatok feletti műszaki és biztonsági *felügyelet* ellátása. Igen elharapódzott az a gyakorlat, hogy az előmunkások, csoportvezetők nem irányítják a munkáscsapatot teljes szakszerűséggel és biztonsági előírások betartásával. *Megtűrnek helytelen munkafogásokat, terepegyenetlenségeket, rossz szerszámokat.*

Az igazsághoz tartozik még, hogy nem ellenőrzik érdemlegesen a munkavédelmi előírások betartását a főnökségek műszaki közegei. A balesetek miatt elindított *felelősségrevonások* alkalmazásánál sincs minden rendben. Egyes vezetők a balesetek esetében, az első fokú fegyelmi hatóság jogkörüket nem gyakorolják az előírásoknak megfelelően.

Nem volna tárgyilagos az ismertetés, ha nem tennénk említést arról, hogy esetenként *a létszám gyakori fluktuációja* és egyéb *objektív okok* is elősegítik a balesetek megtörténtét. Azonban nem ezek a jellemzőek. *Jellemző okok azok, amelyek megszüntethetők.* Erre kell *mozgósítani* a végrehajtó szolgálat valamennyi műszaki dolgozóját, a szakszervezet aktíváit és ha a jó tanácsot megszívlelik, a siker biztos nem fog elmaradni. *Reméljük, a következő időben így lesz.*

Sári Antal
m. főintéző

Köszönet Lengyelországból

Dr. Beda Eugén szczavnicai lengyel orvos, aki az október 27-i romániai vonatkisiklás miatt *Budapesten* kénytelen volt útját megszakítani, a következő köszönőleveleť küldte a *MÁV Vezérigazgatósághoz:*

„Ezúton szeretném megköszönni azt a jóindulatú segítséget, amelyet Kontra György intéző, Budapest Keleti pályaudvar dolgozója október 27-én velem és családommal szemben tanúsított. Kontra György csakúgy, mint a vasút számos alkalmazottja igazi emberséget és áldozatkészséget mutatott iránt unk, pénz és nyelvismeret nélküli külföldiek iránt.

Mindazon lengyelek nevében, akik október 27-én, a romániai vonatkisiklás miatt Budapesten tartózkodtak, kérem, fejezzék ki *leghálásabb köszönetünket Kontra Györgynek.*

Dr. Beda Eugén
orvos."

Harminc nap az Egyesült Államokban

Felhőkarcoló a pályaudvar felett

I.

A harmincnapos tanulmányút sajnos csak úgy jöhetett létre, hogy a magyar úszósport az utóbbi években a mélypontra került. Mennyivel jobb lett volna, ha például a nyolc év előtti magyar válogatott úszócsapattal, három vasutas olimpiai bajnokkal utazgathattam volna az Egyesült Államokban. Remélem, nem kell még nyolc évig várni arra, hogy a BVSC-nek legyen három olimpiai bajnoka, akikkel mint kísérő, ismét végigjárhatom azt az utat, amelyről most szeretnék néhány érdekességet elmondani.

Elöljáróban még annyit, hogy sportbeli tapasztalataimat a sportsajtó már közölte, így inkább a közérdekűnek számító élményeimről számolok be a Magyar Vasutas olvasóinak.

Budapest—New York 11 óra

A Budapest—Amszterdam—New York közötti repülőutat oda-vissza egy turbólégcsavaros IL 18-as utasszállító gépen tettem meg, olyan rövid idő alatt, hogy a távolságot még csak érzékelni sem tudtam. Ez nem túlzás, hiszen délelőtt 10.30-kor indultam a Ferihegyi repülőtérről, és még aznap este 21.30-kor már New Yorkban voltam.

A leszállás rövid ideje is elég volt ahhoz, hogy New York méretei, káprázatos fényei és óriási autóforgalma a kb. 600 méter magasságból is bámulatba ejtsen. A leszállóbetontól számítva a repülőtér fogadócsarnokáig 16 felszállásra készülő óriásgépet számoltam meg, az egyébként hatalmas méretű repülőtéren.

A következő percekben újabb meglepetésben volt részem. A repülőtértől sokkal hosszabbnak tűnt az út a Grand-Central pályaudvarig, mint Budapesttől New Yorkig. A pályaudvar a Manhattan kellős közepén van. A vonatok föld alatt érkeznek és indulnak a pályaudvarról. Itt egy kicsit már vasutas szemmel nézelődtem. Érdeklődésemre kísérőm elmondta, hogy a pályaudvar meglehetősen nagy területen fekszik és épülete szinte eltörpül a felhőkarcolók mellett. Nem sokáig. Egy élelmes társaság ugyanis ajánlatot tett, hogy a pályaudvar épülete fölé felhőkarcolót építtet. A vasúttársaság azzal a feltétellel adta beleegyezését, hogy az építkezés alatt ne zavarják a vasút forgalmát.

Ottjártamkor az építkezés már a nyolcvanadik emeletnél tartott, s a pályaudvaron megforduló utasoknak jóformán fel sem tűnt, hogy feletük ilyen hatalmas méretű munka folyik.

„Öszvér" mozdonyok

Mielőtt felszálltam a Boston felé induló expresszre, közelebbről is megtekintettem a szerelvény furcsa külsejű mozdonyát. Nálunk ugyanis nem látni ilyen gépeket. A hatalmas alkotmány egyik részében diesel-, a másikban villamos motorok működnek. A város határáig a diesel-motorok dolgoznak, majd átkapcsolnak és a villamos motorok veszik át a szerepet. Ezek az „öszvér" mozdonyok nem tartoznak a legújabb géptípusok közé. Mint megtudtam, körülbelül 50—60 évvel ezelőtt egy gőzmozdony szikrájától egész városrész leégett New Yorkban. A város akkori vezetői a nagy tűzeset után törvénybe iktatták, hogy New York területén gőzmozdonyok és egyéb fűtőanyagtüzelésű mozdonyok nem közlekedhetnek. Ez a törvény még ma is érvényben van, pedig a faházak helyén ma már vasbetonvázas, magas felhőkarcolók állnak.

Utazás közben is találkoztam néhány érdekességgel. Elsőnek azt szeretném megjegyezni, hogy a szerelvény nem a legmodernebb kocsikból volt összeállítva. S ami még ennél is szembeötlőbb, a kocsik tisztasága is kifogásolható. Ennek az a magyarázata, hogy a közúti és a légiközlekedés fejlődése következtében csökkent a vasutak személyforgalma, kevesebb a bevétel, természetesen kevesebb jut új kocsik beszerzésére is.

Mint érdekességet szeretném elmondani azt is, hogy az utasok nyugodtan felszállhatnak jegy nélkül a vonatra, mert a szerelvényen váltott menetjegy mindössze 15 centtel kerül több, mint a pénztárnál váltott. Ha valakinek erre az összegre is szüksége van, az utazás befejezése után a vasúttársaság a jegy felmutatása ellenében a 15 centet is visszafizeti.

Szembe ötlött az is, hogy a fő vonalakban hosszú, gyakran 100—120 kocsiból álló tehervonatok közlekednek. Ezeket a szerelvényeket néha 4—5 dieselmozdony továbbítja. A tehervonatok közlekedtetése, különösen nagy távolságokon, még ma is nagy üzlet Amerikában. Éppen ezért nem ritka, hogy az expresszvonatot egy-egy állomáson megelőzi a gyorstehervonat.

New York és New Haven között a 140 kilométer távolságot háromszori megállással 1 óra 30 perc alatt tette meg a gyorsvonat. Az egyik állomáson egy 101 kocsiból álló gyors tehervonat bennünket is megelőzött.

Sárosi Imre
főfelügyelő, a BVSC úszóinak mesteredzője

(Folytatjuk.)

Ellenőrzik a téli felkészülést

Pécs állomás szakszervezeti bizottsága az állomás vezetőivel október elején a téli felkészülés jegyében alapos üzemszemlét tartott. *A tapasztalt*

hiányosságok felszámolását azóta gondosan ellenőrizzük.

Megállapításunk szerint *jól végrehajtják* a kiadott utasításokat.

Megvizsgáltuk a dolgozók *téli ruhával* történt ellátását és megállapítottuk, hogy még mintegy *200 ruhadarabot* nem kaptak meg dolgozóink. Ezek megküldését *decemberre* ígérik. A szabadban dolgozók melegítő itallal való ellátása biztosítva van. *Kocsirendezőink számára*

gondoskodtunk megfelelő melegedő helyiségről.

Így végre *leselejtezhetjük* azt az E-kocsit, amelyben tavaly melegedtek a kocsirendezők.

Munkavédelmi és munkaellátási bizottságunk a téli hónapokban is *rendszeresen ellenőrizni fogja* a dolgozók ellátását, helyzetét, hogy biztosíthassuk a *balesetmentes* munka feltételeit.

Zomi Lajos
Pécs állomás

Negyedik helyen végeztünk a nemzetközi versenyben

1962 október végén a lengyelországi *Wroclawban* tartották a *baráti országok vasutai* közötti munkaverseny *első félévi* értékelését.

A Budapesten 1961-ben aláírt munkaversenyszerződés alapján másod ízben történt a féléves verseny értékelése. Az értékelést a *Prágában* székelő *ellenőrző iroda* végezte. A tanácskozás részvevői ennek alapján tárgyalták az öt ország vasutainak eredményeit, illetve állapították meg a helyezési sorrendet. Eszerint 1962 első felében a következő sorrend alakult ki a baráti államok vasutai között:

1. *Lengyel Államvasutak*
2. *Bolgár Államvasutak*
3. *NDK Államvasutak*
4. *Magyar Államvasutak*
5. *Csehszlovák Államvasutak*

Az ellenőrző iroda a munkaverseny nemzetközi jelentőségéből kiindulva elemezte az első félév eredményeit, ugyanakkor rámutatott a fennálló hiányosságokra, amelyek akadályozák a verseny helyes, reális értékelését, főként az eredmények határidőre való közlését.

A munkaverseny eddigi szakaszának tapasztalatai felszínre hozták az *adatszolgáltatás hiányosságait* és az egyes vasutak eredményeinek reális összehasonlíthatóságát. Az érvényben levő szabályok szerint ugyanis a *tranzitáló* vasutak *hátrányos helyzetben* vannak azokkal az országokkal szemben, amelyeknek alig van, vagy egyáltalán nincs tranzit tehervonata. Éppen ezért 1963. január 1-től *magyar javaslatra az értékelés új formáját vezetik be.*

A 424—046-os mozdony és személyzete



A biztonságos munkához tartozik a mozdony műszaki átadása és rendszeres vizsgálata. A képen Bakos János mozdonyvezető — egyenruhában — átveszi a gépet váltótársától Schmidt mozdonyvezetőtől és fűtőjétől.

A ferencvárosi fűtőház egyik legjobb, legmegbízhatóbb gépe a 424-046-os számot viselő mozdony. Nemzetközi gyorsvonatokkal száguld, vagy ha kell, túlsúlyos tehervonatokat továbbít, csakúgy, mint a többi nagyteljesítményű gőzmozdony. Mégis, ami ennél a gépnél feltűnő — amiért érdemes írni róla — az a tisztasága és gazdaságos üzeme. S ez már nem a gép érdeme, hanem azoké, akik vele dolgoznak, *Bakos János* mozdonyvezető szocialista brigádjáé.

Amikor Bakos Jánossal beszélgettünk, arra voltunk kíváncsiak,

mi a titka a 424-046-os mozdony megbízhatóságának, jó teljesítményeinek.

— *Amióta megalakítottuk a brigádot, igyekszünk szocialista módon dolgozni* — mondotta Bakos elvtárs. — *Munkánk alaptörvénye a pontosság és a fegyelmezettség. Mozdonyunk karbantartásában is ezt követjük. Arra törekszünk, hogy gépünk mindig legalább olyan legyen, mint egy jól öltözött vasutas. De nemcsak külsejére adunk sokat, hanem belső tisztaságara is.*

A gondos karbantartással már voltaképpen elvégzik a megelőző karbantartást is, hiszen így könnyen fel tudják fedezni a gép korával együttjáró „megbetegedéseket".

A kisebb javításokat a brigád tagjai maguk végzik el.

Csökkentik ezzel mozdonyuk üzemi költségeit, s azzal is, hogy nem kevesebb, mint 13 000 kilométert vállaltak mosástól-mosásig, úgy hogy a kazánt mindig kifogástalan állapotban tartják.

— Milyen vállalással vesznek részt a kongresszusi munkaversenyben? — kérdeztük a brigádvezetőtől.

— *Sokat törtük a fejünket azon, mit vállaljunk, ami erőnkhöz és igyekezetünkhöz is méltó. Ugy gondoltuk, szénből 8, egyéb anyagból 10%-os megtakarítás megfelel képességeinknek. Nem legénykedésből tettük, de a menetidő betartása mellett vállaltuk a túlsúlyos vonatok továbbítását is.*

— S az eredmények?

— *Kiderült, hogy kissé szerények voltunk* — válaszolta Bakos János. — *Balesetmentesen dolgoztunk, s a vállalt mosási kilométert eddig másfél ezerrel túlteljesítettük. Szentakarékosságunk megközelíti a 15%-ot, egyéb anyagokból a tervezett mennyiség dupláját takarítottuk meg.*

A pártkongresszus tiszteletére tett felajánlását tehát túlteljesítette a Bakos-brigád, melynek tagjai: *Sánta János, Schmidt György, Csorba János, Tarr Lajos* és *Benkó János*. Céljuk, persze nemcsak a tervek túlteljesítése volt, hanem az is, hogy a munka során szocialista típusú emberekké formálódjanak kis közösségük tagjai. Ám ezt a teljesítést nem lehet számokkal mérni. Tény, hogy

fegyelmezettségük ma is példamutató.

Politikai iskolára járnak, újságokat, folyóiratokat olvasnak a brigád tagjai. Schmidt György jó munkájával kiérdemelte, hogy párttag, Tarr Lajos pedig, hogy tagjelölt legyen.

Így már értjük, honnan ered a 424-046-os mozdony megbízhatósága, gazdaságos üzeme...

Tapasztalatcsere Jászberényben

Hagyományos barátság fűzi egymáshoz *Jászberény* és *Gödöllő* állomások dolgozóit. Egy éve párosverseny-szerződést kötöttek és azóta gondosan figyelemmel kísérik egymás eredményeit és tapasztalatait. Noha a versenyben eddig a *gödöllőiek nyertek*, vesztes nincs, hiszen a versengés mindkét fél számára hasznos.

A versenyszerződés értelmében november 11-én a gödöllőiek képviselői *tapasztalatcsere látogatást* tettek *Jászberényben*. Az állomáson *virágcsokorral* üdvözölték a vendégeket. A gödöllőiek megnézték az állomást, és mindenütt példás rendet tapasztaltak. Az egyes szolgálati helyeken beszélgettek a dolgozókkal. Az áruraktárban rend volt ugyan, mégis volt, ami nem tetszett a vendégeknek: a *raktár falai fából vannak és sok helyen már támasztékra szorulnak*. Jó lenne átalakítani ezt a helyiséget.

Jászberényt is megtekintették a gödöllőiek, jártak a *Kossuth* Termelőszövetkezetben, majd a vasutasszakszervezet kultúrhelyiségében megismerhették a híres jászsági *birkagulyás* finom ízeit. Legközelebb a *jászberényiek* jönnek *Gödöllőre*, ahol *örömmel várják őket a versenytársak.*

Csiba József
Gödöllő

Egyeztető bizottság Pécs állomáson

Öt hónapja működik az *elsőfokú egyeztető bizottság Pécs állomáson*. Ez az egyeztető bizottság rövid idő alatt *népszerűvé* vált, hiszen dolgozóink könnyen felkereshetik panaszaikkal.

Eddig 12 ügyet tárgyaltak. Főként *áthelyezéssel, önkényes kilépéssel és kisebb törvénysértésekkel* kapcsolatos ügyekben hozott döntést a bizottság.

Azért, hogy a dolgozók jobban megismerjék a tárgyalások menetét és lássák, hogy jogos panaszaikat gyorsan és az igazságnak megfelelően bírálják el egyeztető bizottságunk *nyílt tárgyalásokat* is tart. *Dr. Nyíri Sándor* intéző, oktatótiszt, aki az egyeztető bizottság egyik elnöke, hirdetményben értesíti állomásunk dolgozóit a nyílt tárgyalások időpontjáról, hogy minél többen meghallgathassák azokat.

Leili Ferenc
Pécs

Két szocialistabrigád oklevél tulajdonosai

1960. szeptember 1-én, 15 taggal alakult a spoproni pályafenntartási főnökség szocialista komplex-brigadja. Ez a brigád az idei november 7-én másodízben kapott szocialista oklevelet.

E brigád munkájáról hű tükörképet nyújt a gondosan vezetett napló. Meg is tudjuk belőle, hogy kollektív és egyéni felajánlásokat teljesítenek a brigádtagok. A közös felajánlások között szerepel az élüzem-szint elérése is. Ezt a legutóbbi félévben is teljesítették. Újításaik eddig 19 788 forint megtakarítást eredményeztek a népgazdaságnak. A brigád tagjai közösen vesznek részt a rendezvényeken. Valamennyien tanulnak és patronálják a szakaszokon dolgozó szocialista brigádokat.

Patronáló munkájuk eredményes. Bizonyítja ezt, hogy eddig négy, általuk segített brigád kapott oklevelet és jelenleg 18 brigád versenyez a szocialista címért.

Semmi okuk tehát arra, hogy megpihenjenek babérjaikon. Az új brigádokat segíteni kell, hogy átvegyék a legjobbak tapasztalatait és fejlődésük sokoldalú legyen.

Perlaki Gyula
Sopron

Vasutasok helytállása

November 22-én este hozzánk is megérkezett a tél. Ólmos esővel kezdődött, azután nedves, nehéz hó esett és az erősödő szél hóvihart hozott. Tapolca és Lesencetomaj állomások között 50 távíró oszlop dőlt a vasúti pályára.

Közben esedékes volt a személyvonat jövetele. Nem történt baleset, mert Márkus Imre pályaőr, aki látta a sok kidőlt oszlopot, értesítette Lesencetomaj forgalmi szolgálattevőjét, majd durrantyúkkal fedezte a veszélyes pályarészt. Ettől függetlenül, a veszélyes szakasz másik oldalán a vasút mellett haladó Tóth István villanyszerelő — bár nem tartozik a vasúthoz — felismerte a veszélyt és zseblámpájával jelezve megállította a vonatot.

A veszélyes akadályok elhárításában kiváló munkát végzett Szabó József pályalyamester, Darabos Ferenc pályaőr, Horváth György lesencetomaji állomásfőnök és Fekete Károly távirdamester.

Bognár Károly
Tapolca

Nyugdíjasok búcsúztatása

Minden negyedévben egyszer összehívják a *pécsi igazgatóságnál* azokat az idős vasutasokat, akik abban az evnegyedben mentek nyugdíjba. A legutóbbi búcsúztatáson több mint *40 nyugdíjast* látott vendégül az igazgatóság.

Ezen a szép ünnepségen először az igazgatóság szbtitkára üdvözölte a becsületes munkában megöregedett vasutasokat, majd *Tóth János* igazgató méltatta a nyugdíjasok munkában eltöltött gazdag éveit. Megköszönte eredményes, jó munkájukat, amellyel sok éven át segítették a vasutat. Arra kérte őket, hogy továbbra is tartsák fenn a kapcsolatot régi szolgálati helyeikkel és adják át tapasztalataikat a fiataloknak.

A most nyugdíjba ment dolgozóknak nagy részük van abban, hogy *a pécsi igazgatóság a III. negyedévben megnyerte az igazgatóságok versenyét.* Ezért valamennyi most nyugdíjba ment dolgozót *300* forint jutalomban részesített az igazgatóság.

Bódogh Mihály
Dombóvár

Terven felüli munkával a szocialista címért

Az év végi és a jövő évi feladatokról tárgyaltak legutóbb *a békéscsabai pályafenntartási főnökséghez* tartozó *szocialista brigádok* vezetői. Megbeszélésükön *Koszorus* elvtárs, a szegedi igazgatóság II. osztályának helyettes vezetője ismertette az eredményeket és a feladatokat. Örömmel szólt arról, hogy a gépesített mozgószakasznál már az *ötödik* szocialista brigád is megalakult.

A *tótkomlósi XI-es* szakaszt képviselő brigádvezető bejelentette, hogy az idén túlteljesítik szalagos fenntartási tervüket és jövőre el akarják nyerni a *szocialista szolgálati hely címet*. Az *orosházai XII-es* szakaszon dolgozók a kongresszusi verseny eredményeként egy vágánykilométerrel túlteljesítik a fenntartási tervet. 500 méter vágány terven felüli javításával kívánják zárni az idei évet a *vésztői VIII-as* szakasz pályamunkásai.

A felszólaló brigádvezetők szóvá tettek *több hiányosságot* is és kérték, hogy a főnökség és az igazgatóság adjon segítséget problémáik megoldásához.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Új kocsik készülnek a Dunakeszi Járműjavítóban

A Dunakeszi Járműjavító 1-es gyárrészlegében nagy munkában vannak a dolgozók. A negyedik negyedévben az Utasellátó részére 10 db. modern hálókocsit, a MÁV részére pedig 18 db. Aah elsőosztályú, négytengelyes személykocsit készítenek. A kocsik forgóalvázzal, piros bársonnyal bevont ülésekkel készülnek.



Litniczky Lajos asztalos brigádjának egy része a 4-es Aah kocsiban az oldal burkolat fabetéteinek a beszerelését végzi.



Ennek az első osztályú kocsinak a belsejében az utolsó simításokat végzik a szerelők.



Besze Andrásné az 5-ös hálókocsi ablakfém részét tisztítja



Amint az egyes gyárrészlegben elkészül egy kocsi tolópadra kerül és elviszik az üzem egy másik részébe.
(Hemző Károly képriportja)

Helyes kezdeményezés

A vasutas szakszervezet budapesti bizottságának munkáját a függetlenítettek mellett mintegy 300 társadalmi aktíva segíti. Az aktívák nélkülözhetetlen erőt jelentenek a mozgalomban. Ennek a véleményének adott kifejezést Szabó Pál, a budapesti bizottság titkára is, a társadalmi aktívák önzetlen segítségét — nagyon helyesen — meghitt, baráti légkörben, a feleségek, illetve a férjek jelenlétében köszönte meg. A baráti összejövetelre szóló meghívó ezúttal két személyre szólt.

A budapesti igazgatóság kultúrtermében megtartott találkozó hivatalos része rövid ideig tartott. Szabó Pál rövid értékelése és elismerő szavai után Bakos Mihály, a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa nevében fejezte ki elismerését az aktíváknak. Az ünnepséget közös vacsora, majd kollektív színházlátogatás követte. A társadalmi aktívák Berkesi András: „A kör bezárul" című drámáját tekintették meg a Jókai Színházban.

Szellemi vetélkedő — gyér számú közönség előtt

A Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottsága, KISZ-bizottsága és MSZBT szervezete november 28-án, szerdán este műsorral egybekötött szellemi vetélkedőt rendezett a főosztály kultúrtermében. A vetélkedőben résztvevő három öttagú csapat — kettő a főosztály, egy pedig a BVKH KISZ-istáiból tevődött össze — gyér számú közönség előtt mérte össze tudását.

Érthetetlen, hogy egy olyan nagy hivatalban, mint a főosztály, a gondos előkészítés ellenére is mintegy ötvenen foglaltak csak helyet a kutúrterem széksoraiban. Ez annál is inkább meglepő, mivel három társadalmi szerv rendezésében zajlott le a vetélkedő. Vajon miért e közömbösség?

A vetélkedő kérdéseinek összeállítása sem mondható a legszerencsésebbnek. Az első kérdéscsoportot kivéve meglehetősen nehéz, az átlagember műveltségét jóval meghaladó kérdések szerepeltek a játékban. Különösen szembetűnő volt ez a harmadik fordulóban.

HÍREK RÉK

Zsebredugott kézzel...

Munkások takarítanak a pályaudvar csarnokában. Négyen. Az ötödik zsebre tett kézzel nézi őket. Négyen söprűvel, lapáttal ügyködnek, komótosan. Reggeli hangulatról árulkodik a mozgásuk.

Az ötödik a munkafelügyelő, a brigádvezető. Ellenőrzi, hogy szakszerűen fogják a söprűnyelet, nehogy megszegjék a technológiát, s visszafelé seperjenek. Vigyáz, hogy beosztottai az előírás szerinti mennyiséget emeljék a lapátra. Egyszóval ő a munka őre, zsebre dugott kézzel.

Az egyik munkás cigarettára gyújt. Haragosan mordul rá a munkavezető. Úgyis van! Amikor a gyárakban minden épkézláb ember minden percet kihasznál, amikor sok esetben a függetlenített művezető is megragadja a szerszám nyelét, ez a könnyelmű munkás a munkavezető jelenlétében (!) ahelyett, hogy áldozatot nem ismerve harcolna a szemétlelenítés nagyszerű célkitűzéseiért, könnyelműen cigarettára gyújt! Hát, kérem szépen, hol itt a fegyelem? Vagy annál is több: a munkavezető iránti tisztelet, aki, ha kell, munkaidejének minden percét megfeszített zsebre tett kézzel tölti, aki megerőltető figyeléssel őrködik a kollektíva munkaerkölcsén!

Ebből a munkásból már teljesen kihalt a jóérzés? Megfeledkezik arról, micsoda lelketlenség kényelmesen cigarettára gyújtani, amíg három társa öntudatosan küzd a szemétlelenítési terv túlteljesítéséért! Szegény munkavezető pedig tartsa érte a hátát, tegye ki magát annak, hogy gyengekezűnek minősítsék, esetleg büntetésből az órabéréből is levegyenek.

Nem! Ő ezt nem vállalhatja magára! Elvégre ő is ember.

V. M.

Eszperantó szakcsoport alakult a Vasútforgalmi Technikumban

A *szegedi vasútforgalmi technikum* tanárai és tanulói *dr. Szántó Tibor* tanár vezetésével *eszperantó szakcsoportot* alakítottak.

Azt tervezik, hogy a rendes tanrendi anyagon túlmenően elsajátítják az eszperantó nyelvet. Azért tartják helyesnek, mert *a népek közötti barátság ápolása*, a vasutas dolgozók nemzetközi tapasztalatcseréje szempontjából jó közvetítő eszköz az eszperantó. Tanulmányozni fogják a magyar és a külföldi eszperantó irodalmat és igyekeznek szélesíteni az eszperantó nyelv értőinek táborát.

Felvették a kapcsolatot a szegedi eszperantistákkal és levelezni fognak *külföldi diákokkal* is.

Szilárdi Sándor
Szeged

Harkányi pillanatkép

Csörögnek a telefonok Harkány állomás forgalmi irodájában. A szolgálatban levő forgalmistát, Péti Imre elvtársat percenként hívják. Gyorsan intézkedik és a munkáját mégis magabiztosság, nyugodtság jelzi.

15.10 óra. Ilyenkor kezdődik itt a délutáni csúcsforgalom. Csak egy-két mondatot hallunk a forgalmistától arról, hogy a forgalom mennyire megnövekedett ezen az őszön s hogy naponta átlag 30 tonna búzát raknak vagonba ezen az állomáson. Minduntalan félbeszakad a beszélgetés, mert a forgalmistának intézkedni kell. 16 óráig a Péti-brigád, melynek tagjai Pénzes József és Fisli János váltóőrök, hat vonatot fogadott és menesztett. Pihenésre és beszélgetésre ezután sem nagyon volt idő, mert egy vágánygépkocsi menesztéséről kellett intézkedni, hogy az állomás felé útban levő irányvonatnak szabad utat biztosítsanak.

Harkány, amely a kis állomások közé tartozik, jól segíti az őszi forgalom lebonyolítását. Az itt szolgálatot teljesítő vasutasok is hozzájárulnak a pécsi igazgatóság szép eredményeihez.

Cserháti József
Szeged

Nemcsak a munkában, a sportban is élenjárnak

A hatvani Villamos Vonalfelügyelőség alig néhány éves múltra tekint vissza, s máris kitűnő kollektíva dolgozik ott együtt. A dolgozók nemcsak a munka frontján, hanem a sportban is megállják helyüket. Munkájuk nehéz és váltakozó. Ha a vonalon valahol hiba történik, a felső vezetékben, nekik kell megjavítani. *Mozgalmas munkájukkal mégis össze tudják egyeztetni a sportolást.* Különösen szeretettel hódolnak a röplabdázásnak. A tavasszal például csapatuk Hatvan város bajnokságában a második helyen végzett. Jó hírnévnek örvend labdarúgó-csapatuk is. A röplabda és labdarúgás mellett az asztalitenisznek és a sakkozásnak is akadnak hívei.

Érdemes még megjegyezni, hogy a vonalfelügyelőség sportolói kivétel nélkül *szocialista brigádban dolgoznak.* S arra különösen büszkék a felügyelőség vezetői, hogy a dolgozók együttesen határozták el, megszerzik a szocialista üzem címet.

Furcsa elbírálás

A veszprémi küldöttértekezleten hallottuk, hogy a pályafenntartási dolgozók közül mindenki kap esőköpenyt, csak a kőművesek nem.

Legutóbb is esőben végezték az egyik vasúti épület sürgős javítását. Az ugyanott dolgozó lakatosokat, bádogosokat, ácsokat és tetőfedőket nem zavarta az eső, mert volt rajtuk esőköpeny. Ellenben a kőművesek, akik a fedetlen munkahelyen rakták a falat, eláztak, akár az ürge ...

Nem értjük ezt az elbírálást. A kőművesek rendszerint szabadban, fedetlen állványokon dolgoznak és nem futhatnak tető alá, ha netán megnyílnak az ég csatornái. A védőruhák elosztásánál gondolni kell rájuk is!

(Bognár)

Villanytűzhelyet kérnek

Forgalmas vasúti csomópont a Dunántúlon *Veszprém-külső.* 260 vonatkísérő is tartozik ide. Közülük csak húsz lakik helyben. Az állomáson *nincs laktanya* csak egy várakozó helyiség áll a vonatkísérők rendelkezésére. Sokuk már este idekényszerül, hogy éjjel, vagy a hajnali órákban indulhasson a vonatokkal.

Hosszú ideje probléma, hogy ezek a vonatkísérők otthonról hozott ételeiket nem tudják megmelegíteni, mert nincs kályha a várakozó helyiségben. Arra kérik az illetékeseket, hogy szereljenek fel részükre egy *villanytűzhelyet,* két főzőlaposat. *Most, a téli időszakban különösen fontos, hogy megkapják ezt a segítséget.*

B. K.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

47. számból: 130 117/1962. I/4. A. Készpénzen háztartási tüzelő értékének és a ruhatérítés díjának befizetésénél megállapított szabálytalanságok megszüntetése.

130 006/1962. I/8. A. Mozdonyok kapcsolása.

131 046/1962. I/8. D. Utasáramlás felmérése a Budapesti Vasútigazgatóság területén.

48. számból: 131 042/1962. I/8. E. A „Burgonya és alma fuvarozásának szabályozása" című rendelet módosítása.

A szerkesztőség üzeni

Pintér Lajos Vácrátót, Zomi Lajos, Leiti Ferenc Pécs, Bognár Károly, Dancs József Tapolca, dr. Bánkfalvy Gyula, Cserháti József, Sziládi Sándor Szeged, Csiba József Gödöllő, Farkas Imre Debrecen, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Perlaki Gyula Sopron, Windhoffer Kálmánné Győr, Bacsó Gyula Miskolc, Bódogh Mihály Dombóvár, dr. Gazdag József Szombathely: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

D. Horváth István Szombathely, Gulyás Sándor Füzesabony, Gömöri József Bakonyszentlászló: **Leveleiket illetékeshez továbbítottuk.**

— PETŐFI SÁNDOR nevét vette fel a hatvani MÁV Villamos Vonalfelügyelőség III-as számú szocialista brigádja.

A VIII. pártkongresszus tiszteletére indított munkaverseny eredményeként november 20-án befejezte éves tonnatervét a Landler Járműjavító öntödéje. Ezt követően a dolgozók röpgyűlésen vállalták, hogy az év végéig 310 tonna öntvényt gyártanak terven felül.

— **Kongresszusi felajánlásukhoz híven 1000 irányvonatot indítottak november közepéig az ajkai vasutasok az ország különböző részébe. Az 1000. vonatot Budapestre küldték.**

— *Az izgalmakban bővelkedő kéthetes vizsgaidőszak után november közepén befejeződtek a II. félévi vizsgák a MÁV Tisztképző Intézet forgalmi és kereskedelmi tagozatán. A hallgatók 4 tantárgyból képesítőt, 6-ból pedig beszámoló vizsgát tettek.*

— A SZOCIALISTA országok vasutai együttműködésének szervezetében egy szakértő csoport új, nyolcnyelvű vasúti szakszótárt készít elő. Az új szótár 11 000 szakkifejezést fog tartalmazni.

— **A Vasúti Főosztály 6. szakosztályának rendezésében december 7-én, pénteken délután 15 órai kezdettel „A vasúti felépítmény fejlődésének története, különös tekintettel az egysínű vasútakra" címmel előadást rendez a Közlekedéstudományi Egyesületben.**

— DUNAPART ÁLLOMÁS dolgozói a *kocsitartózkodásban* 5,7 százalékkal túlteljesítették a kongresszus tiszteletére tett vállalásukat. Ezzel az eredménnyel *5000 kocsióra* megtakarítást értek el.

LAKÁSCSERE

— Nyugdíjas gyermektelen házaspár nyaralók részére is alkalmas balatoni, vagy mátravidéki 2—3 szobás villát — megegyezés szerint több éves szerződéssel — üresen bérbevenne, vagy lakásért nagyobb üdülő téli-nyári felügyeletét vállalja. Csajági Ferenc ny. vasúti főellenőr Bp. XXI., Kiss János altábornagy utca 78/a.

— *A JUGOSZLÁV vasutasok befejezték az ország egyik legfontosabb fővonalának, a Trieszt—Ljubjana közötti vonal villamosítását. A vonal átadása után villamosmozdonyok továbbítják majd a szerelvényeket.*

— **Közel másfélmillió forint megtakarítást értek el a ferencvárosi fűtőház mozdonyvezetői és fűtői a fajlagos szénfogyasztás csökkentésével.**

— A KÖZLEKEDÉSGAZDASÁGTAN időszerű problémái címmel tart előadást december 10-én, hétfőn délután 16 órakor *dr. Kádas Kálmán* egyetemi tanár a *Közlekedéstudományi Egyesületben.*

— **Marokkóban elhatározták a vasutak államosítását. Hírek szerint ez az intézkedés már 1963. január 1-én életbe lép.**

Felhívás!

A magyar vasúti közlekedés előtt álló műszaki és gazdasági feladatok indokolják, hogy a jövőben a vasúti főosztály havonta egyszer megjelenő Vasút című gazdasági és műszaki lapja az eddiginél nagyobb segítséget adjon a vasutasoknak. Éppen ezért 1963. január 1-től nyolc oldallal bővül a lap terjedelme. A 32 oldalas folyóirat előállítási költségei a terjedelembővítés miatt jelentősen emelkednek, ezért vált szükségessé, hogy a költségek egy részét az előfizetési díjak emelésével biztosítsák.

1963. január 1-től a lap előfizetési díja fél évre 15 forint, egész évre 30 forint. A Posta Központi Hírlapirodája a jövőben már eszerint küldi meg a díjbeszedési nyugtákat és befizetési lapokat.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczur u. 41.
Telefon: városi: 424-184
üzemi: 39—77
Terjeszti: a Hírlapterjesztő Vállalat
Budapest, VII. Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

Újabb Kilián-jelvények találtak gazdára a miskolci vasutasoknál

A közelmúltban a Miskolci Építési Főnökség épületében ünnepélyes külsőségek között adták át a *Kilián-jelvényeket* azoknak a dolgozóknak, akik megszerezték a szükséges pontmennyiséget. *A 35 Kilián-jelvényes* dolgozó között ott volt *Fabók János,* a főnökség vezetője is. A különböző bajnokságokban, versenyeken ő is ott sportolt beosztottaival együtt. A mozgalomban részt vevők labdarúgó-bajnokságban, üzemi röplabdatornán, gyalogtúrán és egyéb sportrendezvényeken gyűjtötték pontjaikat.

Az Építési Főnökségen most úgy tervezik, hogy a következő évben még több dolgozót vonnak be a Kilián-mozgalomba. A vasjelvényesek pedig a bronzfokozat megszerzését tűzték maguk elé.

Hévízi képeslap

Keszthelytől alig fél óra az út Hévízig. A busz munkában fáradt, beteg dolgozókkal, vasutasokkal telve. Akik először járunk ezen a szép vidéken, ugyancsak tekintgetünk. A sűrű pára, mint egy nagy lomha felhő úszik a tó felett.

A MÁV Gyógyházban családias a környezet. Kovács István, a gondnok kedvesen fogad.

Az ebédlőben ismerkedünk egymással, meg Hampák István főszakács ízletes, változatos ételeivel.

A gondnok rövid eligazítást tart:

— Kérjük ügyelni a rendre! A 21 órai takarodót és dr. Kiss Mihály főorvos rendelkezéseit tartsák be. Sokat pihenjenek, fürödjenek, szórakozzanak, a többi a mi gondunk — mondta a többi között.

Az egy-két ágyas fehér szobák nagyon alkalmasak szellemi és testi felüdülésre, gyógyulásra. Minden délelőtti program a fürdés. Az októberi nap, a pletykapad, meg annyi vicc színhelye, ugyancsak csábítgatja a reumás vasutasokat.

A víz tekintélye csak nőtt a szemünkben, miután a főorvos előadását meghallgattuk. Itt tudtuk meg, hogy nem az ördög haragja és ekéje nyomán keletkezett a víz, mint azt a szájhagyomány tartja, hanem annak forrása triászkori mészkő és dolomitrétegekből ered és a jelenlegi festői szépségű Rezivár romjai alól került valamikor a felszínre. Ma a forrás percenként mintegy 35 000 liter vizet termel. A gyógytó felszíne 47 000 négyzetméter, közel öt hektár területnek felel meg. A tó nagy területen veszélytelenül alkalmas fürdésre. A vízben kálium, nátrium, magnézium és csekély mennyiségben radioaktív gáz, úgynevezett emanáció van. Így kiválóan alkalmas a reumatikus bántalmak gyógyítására. Arról pedig csak a hévízi pletyka beszél, hogy fiatalító hatása is van.

Államunk, rendszerünk egyik áldása a gyógyház.

Tekintve a korábbi állapotokat a sokágyas, rosszul berendezett, szőnyegtelen szobákat, pokrócokat, a nyekergős szekrényeket — nagy a fejlődés. De azért még akad tennivaló Hévizen — főleg az illetékes felsőbbség részéről — állapítottuk meg többen, beutaltak.

— gergely —

ÚJ KÖNYVEK

M. Vasziljev:

A MA ÉS A HOLNAP GÉPEI

A kemizálásról, a villamosításról, az automatizálásról szól ez a kis könyv. Bemutatja a természetes anyagok diadalmas versenytársait, a műanyagokat, az új energiaforrásokat, a távirányítás perspektíváját. Röviden: a technika jelenét és holnapját, a jövőben reálisan elérhető lehetőségeket. Elviszi az olvasót egy kiállításra is — a naptár ekkor 1980-at mutat — s amit elénk tár, nem jóslat és nem az író fantáziájának szülötte, hanem a kor technikájának világosan kirajzolódó alakja.

SZOCIALISTA BRIGÁDVEZETŐK ORSZÁGOS TANÁCSKOZÁSA

Ez év áprilisában tanácskoztak első alkalommal a legjobb szocialista brigádok vezetői. A kétnapos értekezlet részvevői tapasztalataik elmondásával, új gondolatokkal gazdagították és vitték előre a szocialista brigádmozgalmat. A rövidített jegyzőkönyv közreadásával hasznos útmutatást kíván adni a kiadó mind a szocialista címet elnyert, mind e címért küzdő brigádok további munkájához.

EGÉSZSÉGES LAKÁS, EGÉSZSÉGES OTTHON

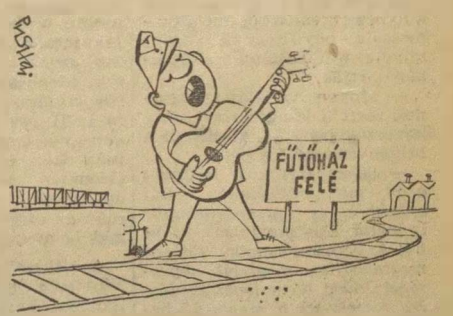
címmel jelent meg Fehér Gyula kiskönyve, amely hasznos útmutatásokat ad az egészséges, praktikus lakás kialakítására építészeti és lakberendezési vonatkozásban. A kérdések megértését 55 jól megválasztott szemléletes ábra könnyíti meg.

A város határán



— Miért állt meg? Szabad a jelző!
— Vidékre nem megyek...

Géprevárás



— Gyere ki rózsám..

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VI. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM. Ára 40 fillér 1962. DECEMBER 15.

A nyugat-dunántúli vasutasok kiállták a próbát

A korán beköszöntött kedvezőtlen időjárás különösen a szombathelyi igazgatóság területén tette próbára a vasutasok erejét.

November 21-én *Püspökmolnári* és *Oszkó* között az esőzáztatta pályán egy Oszkó felé közlekedő tehervonat egyik kocsija kisiklott. Alig állították helyre a forgalmat, az esőzést havazás váltotta fel. Szinte néhány óra alatt az egész *Nyugat-Dunántúlon*, de különösen a *Bakony* térségében vastag hótakaró borította a földeket. A havazás olyan nagy méreteket öltött, hogy a szombathelyi igazgatóságra sorozatosan érkeztek jelentések váltóállítási nehézményekről. *Szombathely* állomáson például 20 főt állítottak be váltó tisztítására.

Megszakadt az összeköttetés

A nagy havazás következtében a távíró vezetékre tapadt hó súlyától a távíróoszlopok egymás után fordultak ki a földből vagy törtek derékba a vasútvonalak mentén. November 22-én már az első órákban bekövetkezett a vasúti közlekedés egyik bénító oka: a távközlő eszközökön megszakadt az összeköttetés az állomások között. Ugyanakkor a pályatestekre dőlt távíróoszlopok a vonatok közlekedését is akadályozták. Így történt ez *Tapolca* és *Lesencetomaj*, *Celldömölk—Pápa*, *Szombathely—Celldömölk*, *Körmend—Szentgotthárd*, *Sárvár—Zalaber*, *Tapolca—Keszthely* és szétszórtan más vonalakon is.

A helyreállítás november 23-án indult meg. Az egyre erősödő hóvihar helyenként szinte lehetetlenné tette a munkát. A legfontosabb vonalakon a honvédség rádiók segítségével teremtette meg az összeköttetést. A délutáni órákban már a *Budapestről* megérkezett MÁV-rádióállomások is üzembe léptek. Közben a távközlősök, *Molnár Gyula*, *Rótz József*, *Kóta Béla*, *Palkovics Imre* és *Kovács Imre* brigádja, a távközlő mesteri szakaszok dolgozóival szinte emberfeletti munkát végeztek a vonalak mentén.

Munkájukra jellemző, hogy 450 darab kitört, 314 darab kidőlt és 2450 darab megdőlt távíróoszlop helyreállítását kellett elvégezniök olyan körülmények között, amikor a szabadban való tartózkodás munka nélkül is megpróbáltatást jelentett. Nem egy esetben 24, sőt, 36 óráig átnedvesedett, vizes ruhákban, lábbelikben kellett dolgozniok. Az ő helytállásuknak, odaadó munkájuknak volt köszönhető, hogy a viharos időjárásban megszakadt távbeszélő összeköttetést gyorsan sikerült helyreállítani.

Újra indul a forgalom

Emberfeletti munkára volt szükség az állomásokon is, különösen a váltók állítását illetően. November 24-én a délutáni órákban a helyzet szinte tragikussá vált. A dühöngő hóviharban úgyszólván mindenegyes váltó állításáért harcot kellett vívni. Csak az elismerés hangján lehet beszélni azokról, akik a szűnni nem akaró hóviharban a szolgálati kötelességen túlmenően is harcoltak a forgalom zavartalanságáért.

Sokan több kilométeres távolságról gyalogosan vágtak neki a havas útnak, hogy szolgálatra jelentkezhessenek. A vihar miatt távolmaradt dolgozók munkáját pedig tovább végezték azok, akiknek már letelt a szolgálatuk. *Kóbor István* szombathelyi pályamester egyfolytában 60 óráig vezette a hóeltakarítási munkálatokat. *Pula Kálmán* olajkiadó munkás, mivel társa nem érkezett meg, zokszó nélkül tovább dolgozott. Dicséretes munkát végeztek a többi vasutasok is. De elismerés illeti a honvédség és karhatalmi alakulatok katonáit is, akik nagy veszélyben a vasutasokkal közösen dolgoztak azért, hogy Szombathelyen a legfontosabb irányokba a forgalmat fenn lehessen tartani.

November 25-én, amint csökkent a vihar ereje, a gépek segítségével minden fronton megindult a hóáttörés. A nagy munkában elfáradt, széllel, viharral dacoló emberek is pihenőre térhettek. A személy- forgalom mellett a tehervonatok is elindultak rendeltetési helyükre. Az élet gyorsan megindult a szombathelyi igazgatóság úgyszólván valamennyi vasútvonalán.

Megindulhatott, mert a nyugat-dunántúli vasutasok kiállták a vártnál korábban beköszöntött tél főpróbáját.

V. F.



Szabó Ferenc öttagú motorszerelő brigádja kiemelkedő eredményeket ért el a kongresszusi versenyben a ferencvárosi fűtőházban. A szocialista brigád tagjai különösen sok hasznos újítást adtak be ebben az időszakban. Képünkön a brigádvezető és a brigád két tagja egy B-vizsgás Diesel-mozdonyon a dugattyúk hajtórúdra való visszaszerelését végzi.

(Hemző Károly felv.)

260 mentesítő vonat az ünnepi forgalom idején

A karácsonyi és az újévi ünnepi forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében a MÁV Vezérigazgatósága megtette a szükséges előkészületeket. Az elmúlt évek tapasztalatai és az igazgatóságok javaslatai alapján elkészült a mentesítő vonatok közlekedési terve.

A terv szerint a karácsonyi forgalomban mintegy 160, az újévi forgalomban pedig 100 mentesítő vonat közlekedik majd. A mentesítő vonatok többségét az egyébként is gyakran túlterhelt főútvonalakon állítják forgalomba. A *miskolci* vonalon például 50, a *debrecenin* 40, a *győrin* 35 mentesítő vonat közlekedtetésére kerül sor. Jelentős erősítést kap a *békéscsabai* vonal 20, a *nagykanizsai* vonal 25, a *szombathelyi* 30, a *pécsi* vonal ugyancsak 30 mentesítő vonat beállításával. Ezek a vonatok természetesen csak szükség esetén, a jelentkező utasmennyiség figyelembevételével indulnak. Intézkedtek, hogy a csatlakozás a mentesítő vonatokhoz is biztosítva legyen.

Az utazók is segíthetnek

A legnagyobb utasforgalom december 23-án, 26-án, 30-án és 1963. január 1-én várható. A tanuló ifjúság utazása december 22-én történik. Rendkívül fontos, hogy ebben az időszakban a vasút dolgozói különös gonddal segítsék elő a személyforgalom zavartalan lebonyolítását. Jól szervezett munkára van szükség valamennyi nagy forgalmú csomóponton és különösen a fővárosi pályaudvarokon. Gondoskodni kell arról, hogy az utazóközönség félreérthetetlen tájékoztatást kapjon a vonatok indulásáról, a csatlakozásokról és hogy mindig kellő számú pénztár álljon rendelkezésre. Természetesen az utazóközönség is segítheti a vasutasok munkáját. Erre ad lehetőséget például, hogy december 17-től az utazás megkezdése előtt nem a szokásos három nappal, hanem már hét nappal előbb meg lehet váltani a jegyeket. A nagy forgalmú állomásokon erre idejében fel kell hívni az utasok figyelmét.

Intézkedtek, hogy a MÁV valamennyi személykocsija rendelkezésre álljon a csúcsforgalom időszakára. A járműjavítás meggyorsításával az említett napokon 200 kocsival több lesz forgalomban a szokottnál. Gondoskodni kell arról, hogy a kocsik a legszorosabb kocsiforduló mellett is gondosan takarítva és jól fűtve álljanak az utasok rendelkezésére. Ez utóbbit segíti elő, hogy vasútunk kocsiparkja 8 új fűtőkazán-kocsival gyarapodott.

Rekordforgalomra számíthatunk

Az ünnepi forgalom zavartalan lebonyolítása csak akkor lesz lehetséges, ha a fűtőházak dolgozói is mindenben teljesítik kötelességüket. Szükséges, hogy gondosan előkészített mozdonyokat adjanak a forgalomnak.

A korábbi évek tapasztalatai alapján számítani lehet arra, hogy a karácsonyi és az újévi ünnepek előtt és után újabb „rekordot" ér el a vasút személyforgalma. Lehetőségeinkhez képest segítsük elő, hogy ezeken a napokon is kulturált körülmények között érhessék el úticéljukat az utasok.

Teljesítették kongresszusi vállalásukat

A váci fűtőház dolgozói sikerrel teljesítik a VIII. pártkongresszus tiszteletére tett vállalásukat. A mozdonyszemélyzet a vállalt 5%-os szénmegtakarítás helyett 6%-ot teljesített, és ezzel több mint 22 000 forintot takarított meg 10 nap alatt. A brigádok közül a *Csepregi-*, a *Berkesi-* és a *Hegyi*-brigádok végezték a legjobb munkát, mozdonyuk karbantartása elsőrangú volt.

A békéscsabai pályafenntartási főnökség 19 pályamesteri szakaszán mintegy 900 dolgozó tett felajánlást a VIII. pártkongresszus tiszteletére. A felajánlások többségét már teljesítették. Több szakasznál értékes újításokat is kidolgoztak. Az eddig elfogadott 16 újítás mintegy 33 000 forint megtakarítást jelent a népgazdaságnak. A kongresszusi verseny során a *békéscsabai* IV. és XV. szakasz, valamint az *orosházi* XII-es és a *vésztői* VIII-as szakasz dolgozói értek el kimagasló eredményeket.

Lajosmizse állomás dolgozói a kongresszusi verseny révén szép eredményekkel zárták novemberi tervüket. A személyvonatok menetrend szerinti indításában 100%-ot teljesítettek. Kocsitartózkodási és kocsikihasználási eredményük is meghaladta a vállalást. Az önköltséget a vállalt 2% helyett 3%-kal csökkentették.

Kazincbarcika állomáson a harmadik negyedévi terv sikeres teljesítése után októberben és novemberben is jó eredményeket értek el a dolgozók. Novemberben a kocsikihasználási tervet 98,9%-ra teljesítették. A kocsimozdítási egységidő 5.02 óra volt. Az állomás mindhárom szocialista brigádja teljesítette a VIII. pártkongresszus tiszteletére tett felajánlását, s így Kazincbarcika állomás ismét elérte az élüzem szintet. A legjobban *Lövei Lajos* és brigádja dolgozott.

Debrecen fűtőházban a szocialista brigádvezetők értekezleten beszélték meg legutóbb a kongresszusi versenyben elért eredmények alapján a további feladatokat. *Tóth István* fűtőházfőnök arról tájékoztatta a dolgozókat, hogy az év első tíz hónapjában a múlt esztendő hasonló időszakához viszonyítva 180 898 száz elegytonnával többet szállítottak a debreceni mozdonyok. Annál értékesebb ez az eredmény, mert a fűtőház tavaly élüzem szinten dolgozott. Most ez a túlteljesítés sem volt elég a felemelt terv teljesítéséhez. A szocialista brigádok vezetői több intézkedésre tettek javaslatot, melyek elősegítik az éves terv teljesítését.

Zalaegerszeg vasúti csomópont dolgozói rendre teljesítik kongresszusi vállalásaikat. A pályafenntartási főnökségnél, az állomáson és a fűtőháznál is jó eredmények születtek. A pályafenntartás eddig a tervezettnél mintegy 2000 méterrel hosszabb vágánycserét hajtott végre. Az állomás a tehervonatok átlagos terhelésében 105,7%-ot, a kocsikihasználásban 106,4%-ot ért el. Különösen *Pölöskei József* és *Zubonyai József* forgalmi szolgálattevők, illetve *Németh Gyula* tolatásvezető brigádja nyújtott kimagasló teljesítményt. A fűtőház dolgozói ez ideig 3000 tonna szenet takarítottak meg.

Októberben is a pécsi igazgatóság végzett az első helyen

1962 október hónapjának eredményei alapján ismét a pécsi igazgatóság került az élre az igazgatóságok versenyében. A mutatók alapján az igazgatóságok összteljesítménye százalékban kifejezve az alábbiak szerint alakult: *(Az igazgatóságok által elérhető legjobb eredmény 105 százalék, a hálózaton elérhető legjobb eredmény 100 százalék.)*

1. Pécs	97,50%
2. Szombathely	96,25%
3. Budapest	84,38%
4. Miskolc	80,63%
5. Szeged	62,50%
6. Debrecen	32,50%

A hálózat összesített eredménye 92,31 százalék, 18,56 százalékkal jobb az előző havinál.

Az igazgatóságok többségénél szeptemberhez viszonyítva jelentős javulás történt. Különösen sokat javult a személy- és tehervonatok menetrendszerűsége. Az irány- és közvetlen vonatok menettartamának betartása azonban még mindig nem kielégítő. Ennél a tényezőnél egyedül a pécsi igazgatóság tudott elfogadható eredményt nyújtani.

Feltűnő a debreceni igazgatóság gyenge teljesítménye. A debreceniek több mutatónál még a célkitűzések alsó határát sem érték el. Kétségtelen, hogy a záhonyi importforgalom ingadozása mennyiségi vonatkozásban éreztette átmeneti hatását. Ezzel azonban csak részben lehet magyarázni a lemaradás okát. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az igazgatóságnál az üzemviteben is adódtak szervezési hiányosságok, s így a kettőből alakult azután ki a kedvezőtlen összesített eredmény.

Januárban Budapesten üléseznek az UIC műszaki albizottságai

A *Nemzetközi Vasútegylet* (UIC) negyedik, ötödik és hetedik bizottságainak *műszaki albizottságai* 1963. január 17-e és február 1-e között *Budapesten* tartják évi értekezleteiket.

Az *UIC* nyolc bizottsága között a műszaki bizottságok képezik a gerincét a műszakfejlesztési céloknak. A *negyedik* bizottsághoz tartoznak az üzemeléssel, a forgalommal kapcsolatos technikai kérdések, az *ötödik* bizottság feladatait a gördülőanyag és a vontatási problémák képezik, a *hetedik* bizottság a pályafenntartás, a biztosítóberendezések, hidak, alagutak témáit fogja össze.

A budapesti értekezleten mintegy *200—200 főnyi szakértői csoporttal* lehet számolni. Ebből is látszik, hogy *a két hétig tartó tanácskozássorozatnak nagy jelentősége van a vasutak szempontjából.*

Az *UIC* műszaki bizottságai rendszeres kapcsolatot tartanak az *OSZZSD* azonos témákkal foglalkozó bizottságaival. Rendszeres kapcsolatot tartanak fenn továbbá a *RIC*, a *RIV*, a *Nemzetközi Container Irodával*, a *Nemzetközi Szabványosítási Szervezettel*, a *Nemzetközi Elektrótechnikai* bizottsággal, a *Nemzetközi Munkaügyi Hivatallal.* Itt kell megemlíteni az Utrechtben székelő *Kutató és Kísérleti Intézetet*, amely jó felkészültségével szolgálja az európai vasutak műszaki problémáinak megoldását.

Az *UIC* negyedik, ötödik és hetedik bizottságai a *Kutató és Kísérleti Intézet* kooperációja mellett hozzák meg az európai tagvasutak részére fontos ajánlásaikat, vagy alkalmazandó és végrehajtandó döntéseiket. Mindezekből látható, hogy *a műszaki bizottságok munkálatai a vasutak egyetemleges érdekében folynak.*

Üzembehelyezték Vámosgyörk állomás új biztosító berendezését

A *Budapest—Miskolc* közötti vonal új villamosított szakaszát november 17-én adták át a forgalomnak. December 11-én ismét jelentős eseményre került sor ezen a vonalon. *Vámosgyörk* állomáson új modern Integra-domino rendszerű, új, korszerű biztosító berendezést adtak át rendeltetésének.

Az új berendezés a forgalom gyorsítása mellett a biztonságos közlekedést is szolgálja. A forgalmi szolgálattevő például gombnyomásra állítja be a kívánt vágányutat, és a jelzőket. A berendezés a vágányfoglaltságot is jelzi.

A küldöttértekezletek tapasztalataiból

Mint ismeretes, 1963. január 26-án és 27-én kerül sor a vasutasszakszervezet VI. kongresszusára. Ezen a kétnapos tanácskozáson központi vezetőségünk a küldöttek és rajtuk keresztül szakszervezetünk egész tagsága előtt értékelni fogja az V. kongresszus óta végzett munkát és a kongresszus megszabja majd az elkövetkezendő idők legfontosabb tennivalóit.

A VI. kongresszus előkészületei során a legfontosabb események a megyénként megtartott küldöttértekezletek voltak. A küldöttértekezletek nemcsak azért töltötték be feladatukat, mert megválasztották szakszervezetünk kongresszusi küldötteit, hanem azért is, mert pártunk VIII. kongresszusa határozatának szellemében gondos elemzését adták az eddig végzett szakszervezeti munkának.

Értékelték az eredményeket és rámutattak arra, hogy szakszervezetünk helyi szervei, a műhelybizottságok és a szakszervezeti bizottságok mindinkább felnőnek feladataikhoz és munkájukkal kiyívják a tagság megbecsülését, elismerését. Eredményes működésük jelentősen előmozdítja, hogy a vasutas dolgozók mind jobban teljesítik szolgálati feladataikat, korszerű és gazdaságos szállítási módszereket alkalmaznak és ezzel párhuzamosan fejlesztik szaktudásukat, műveltségüket is. A vasutas dolgozók szociális és kulturális ellátottságának, fejlődésének előmozdításában vitathatatlan érdemeket és jó tapasztalatokat szereztek alapszervezeteink és a soraikban dolgozó szakszervezeti aktivisták.

Munkaértekezletek voltak

A november folyamán lezajlott küldöttértekezletek valóban munkaértekezletek voltak, mégis ünnepélyessé tette őket az a körülmény, hogy szakszervezeti életünk legjelentősebb eseményét, a kongresszust készítették elő. A küldöttértekezleteken elhangzott beszámolók és felszólalások bátran éltek a kritika és önkritika fegyverével, s igyekeztek elősegíteni nemcsak a szakszervezeti, hanem a szakvonali munka további javítását is.

Jó példa az utóbbira a *Bács-Kiskun megyei* küldöttértekezlet vitája. Helyesen bírálták itt az igazgatóságok közötti együttműködés problémáit. Különösen a budapesti igazgatóság területéről érkező teherszerelvényekkel kapcsolatban voltak kritikai megjegyzéseik. Gyakran megtörténik ugyanis, hogy *Kecskemétre* rendezetlen szerelvényeket küldenek a budapestiek és emiatt fel kell oszlatni ezeket az egyébként menetrend szerint közlekedő vonatokat. Az igazgatóságok közötti verseny akkor lesz valóban gyümölcsöző, ha az egyes igazgatóságok abban is versenyeznek, hogy melyik segíti jobban, szocialista módon a másik munkáját.

Sokoldalú értékelés

Küldöttértekezleteink a szakszervezeti munka sokoldalú értékelését adták. A megyei bizottságok beszámolói jól tükrözték a szakszervezeti munka sokrétűségét, gazdag tartalmát. Felsorolni is elég például, hogy a *Pest-Nógrád megyei* bizottság beszámolója mennyi kérdésről adott tartalmas, részletes ismertetést. Nemcsak a kül- és belpolitikai helyzettet foglalta össze, nemcsak a termelés és a munkaverseny időszerű feladataival foglalkozott, hanem részletesen elemezte a munkásvédelem helyzetét, a társadalombiztosítási munkát, az oktatást, foglalkozott a dolgozók helyzetét javító beruházásokkal, értékelte az alapszervezeteknél folyó munkát, a bizalmiak tevékenységét stb.

Pozitívan kell értékelnünk azt az alaposságot, határozott hangot, amellyel a munkásvédelem fejlesztésével kapcsolatos feladatokat tárgyalták a küldöttértekezletek beszámolói és hozzászólói. Nemcsak azt állapították meg, hogy gondoskodni kell a jobb munkaeszközökről, a biztonsági berendezésekről, amelyek lehetővé teszik a balesetmentesebb munkát, hanem arra is felhívták a figyelmet, hogy a balesetek megelőzésében döntő szerepe van a szakszervezet felvilágosító, nevelő munkájának.

Hogyan készüljenek a küldöttek

Örvendetes, hogy a küldöttértekezleteken mindenütt hallottunk az oktatási eredmények növekedéséről. Szakszervezetünk aktivistái bentlakásos tanfolyamokon, esti iskolák keretében sajátítják el a legjobb tapasztalatokat és nyernek nélkülözhetetlen elvi alapokat a reszortfeladatok végrehajtásához. Több helyen kérték is, hogy a megyei bizottságok tegyék még rendszeresebbé, alaposabbá az aktivisták oktatását, mert az szb-titkárok és a reszortfelelősök egyaránt tapasztalják, mennyivel könnyebb a gyakorlati munka, ha elvi alapokra támaszkodik.

Beszámoltak a küldöttértekezleteken arról is, hogy szakszervezeti bizottságaink többsége jól segíti a tagok állami oktatásban való részvételét és megfelelő irányítással folynak a munkásakadémiák, valamint az idei oktatási évben országosan megszervezett szakszervezeti politikai iskolák. Ez a tanulási kedv, amely áthatja szakszervezetünk egész tagságát, egyik legfőbb biztosítéka a vasút jövőbeli, még erőteljesebb fejlődésének, a minden szempontból eredményesebb, célratörőbb munkának.

Most az a legfőbb feladat, hogy a kongresszusi küldöttek elemezzék azt az útravalót, amelyet a küldöttértekezleteken kaptak, mellyel hozzájárulhatnak majd januárban kongresszusunk tanácskozásához, a végzett munka magasszínvonalú elemzéséhez, a feladatok előrelátó és gondos megszabásához.

Lőrincz János

KONGRESSZUSI KÜLDÖTTEK



Vidai Károlyné a békéscsabai fűtőház dolgozója. Beosztása: anyagelszámoló. Vidainé 12 éve dolgozik a vasútnál. Munkáját példásan, lelkiismeretesen látja el. Azok közé az asszonyok közé tartozik, akik szolgálati beosztásuk mellett szívesen vállalnak társadalmi munkát.

A szolgálatba lépését követő években a fűtőház nőbizottságának volt az elnöke, 1954-től 1960-ig a segélyezési albizottság vezetőjeként tevékenykedett. Ezt követően ismét a fűtőház nőfelelőse, majd 1962 áprilisától a megyei bizottság nőfelelőse lett.

Ha figyelembe vesszük, hogy Vidai Károlyné családfenntartó is, nemcsak magáról, hanem gyermekéről is gondoskodnia kell, még értékesebbnek tűnik az a társadalmi munka, amelyet immár egy évtizede végez. Ezek alapján méltán érdemelte ki, hogy a Békés megyeiek küldöttnek javasolták a szakszervezet kongresszusára.

★

Szendrei Sándor, a mezőhegyesi XII. pályamesteri szakasz dolgozója fiatal ember. Szorgalmas, lelkiismeretes munkájával azonban már kivívta munkatársai elismerését. Mint brigádvezető, nyolc beosztottjával, élen jár a szocialista brigádmozgalomban.

A szakasz szb-titkári teendőit is ő látja el. Szolgálati elöljárója, a XII. szakasz pályamestere is szereti, mert munkáját, mint előmunkás, nagy hozzáértéssel végzi. A 32 éves Szendrei Sándor éppen ezekkel a jótulajdonságokkal érdemelte ki azt a bizalmat, hogy küldöttként részt vehet szakszervezetünk január végén összeülő VI. kongresszusán.



NEMZETKÖZI *élet*

A Román Államvasutak térképe előtt

A *Román Népköztársaságban* is rohamosan halad a vasút fejlődése. Mindezt a nagyméretű népgazdasági fejlődés teszi szükségessé. Ma *Romániában* a közlekedési eszközök között *a vezető szerepet a vasút tölti be*, a személyszállítás háromnegyed részét, s az áruszállításnak is jóval több mint a felét vasúton bonyolítják le.

Az ország első vasútvonalát a tőkés rendszer idején, a XIX. század második felének elején 1856-ban fektették le *Erdélyben*. (Oravica—Bázias.)

Új vasútvonalak

1938-ban, a második világháború küszöbén Románia vasútvonalainak hossza *9990 kilométer* volt. A hálózatot a háború komoly mértékben megviselte, a szakemberek szerint *1300 sínpár vált használhatatlanná*. A népi *Romániában* helyreállították a háborús károkat, sőt a vonalmegkettőzéseket nem is számítva *1000 kilométer hosszú új sínpárral toldották meg a régi hálózatot*. A néphatalom éveiben a legtöbb új vasútvonal 1947 és 1950 között épült, az ötéves tervek előtt. Ezek a vasútvonalak döntő részben *Románia* délnyugati és kelleti felének közlekedését biztosítják a fővárossal, *Bukaresttel*, valamint a hegyvidék által elválasztott területek összekapcsolását szolgálják. A leghosszabb vasútvonal, több mint 200 kilométer, a *Craiova—Rosiorii de Vede—Bukarest* vasútvonal, a népi hatalom éveinek egyik büszkesége. E vasútvonalnak különös jelentőségét az adja meg, hogy bekapcsolja az ország vérkeringésébe a román alföld központi részét, amely *Románia* fontos *gabonatára*.

1948 őszén adták át a forgalomnak a *Faurei—Tecuci* 90 kilométer hosszú vasútat, amely jelentősen hozzájárul a *Ploiesti—Buzău—Szeretvölgye* vonal tehermentesítéséhez, valamint kedvezőbb közlekedést biztosít az ország déli és keleti fele között. Technikailag és gazdaságilag kiemelkedő jelentőségű a *Bumbesti—Livazény* 31 kilométer hosszú vasútvonal. Románia e jelentős vasútvonala közel negyven alagúton, majdnem 30 völgyhídon halad át. E vasútszakasz közlekedés-földrajzi jelentősége igen nagy, mivel jó kapcsolatot teremtett az iparilag fejlett *Hunyad* tartomány s a gyors ütemben iparosodó *Oltenia* tartomány között.

A *Máramarosi* medencét kapcsolta be az ország vérkeringésébe a 60 kilométernél hosszabb *szálva-visói* vonal is, amely erősen tagolt felszínű területen épült. Nagyon fontos a szárazföld és a tenger forgalmi összekapcsolására épült *Constanta—Dorobantu vasútvonal*.

A leghosszabb Duna-híd

Jelentős fejlődés tapasztalható a vasút technikai színvonalának emelésében is. A népi hatalom éveinek egyik kiemelkedő büszkesége az a *2200 méter hosszú híd*, amely 1954-ben *Giurgiu* és a bolgár *Rusze* között épült a *Dunán*. A híd jellege európai viszonylatban is számottevő. *A jelentős építmény szovjet, bolgár, magyar, csehszlovák és lengyel segítséggel létesült*, amelynek különös fontosságát az adja meg, hogy megkönnyíti a kapcsolatokat a Balkán-félsziget és a Dunától északra lévő országok között.

A nagyméretű fejlődés következtében lényegesen növekedett *Románia vasútsűrűségi mutatója*. Jelenleg az országban 4.6 kilométer vasút jut 100 négyzetkilométerre, kb. *másfél kilométerrel több mint 1938-ban*.

A román vasút vezetői és a kormány illetékes szervei elkészítették *a román vasút távlati fejlesztési tervét*. Az 1975-ig készült távlati terv kimondja, hogy a jelenlegi gőzmozdony-parkot *1970-ig* gyakorlatilag ki kell cserélni *Diesel- és villanymozdonyokkal*. Ennek következtében a vasút *330 Diesel*, illetve *villanymozdonyt* kap. A távlati terv előírja továbbá a technikai színvonal állandó, fokozatos fejlesztését minden vonatkozásban.

A *népi Romániában* a vasúti közlekedés területén mutatkozó elmaradottságok, amelyet a tőkés-rendszer hozott létre, teljesen megszűntek. *Ma már sohasem látott fejlődésnek vagyunk szemtanui*. A vasútvonalak hálózatának és technikai színvonalának fejlesztése mellett *a népi kormány nagy gondot fordít a vasutasok életkörülményeinek állandó javítására*. A vasutasok számára új, modern egészséges lakások százait építik. A vasút dolgozói számára minden lehetőség biztosítva van a *kulturált életfeltételeknek* megfelelően. A sokrétű gondoskodás a legdöntőbb tényezője és biztosítéka azoknak a nagyszerű eredményeknek, amelyek a vasút fejlesztésében a *Román Népköztársaságban* a felszabadulás utáni években és jelenleg elértek.

Karczag László

Az első vasúti szerelvény átkelt a Kaspi-tengeren

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 45. évfordulójának előestéjén *Bakuban* üzembe helyezték a *Szovjetszkij Azerbajdzsán* Diesel-elektromos motorral ellátott komphajót, amely *Baku* és *Krasznovodszk* között közlekedik. A komphajó vasúti szerelvényeket is szállít. Így a szerelvényeknek nem kell megkerülniök a Kaspi-tengert, hanem a lehető legrövidebb úton teszik meg a Baku—Krasznovodszk közötti távolságot.

Szocialista brigádvezetők tanácskozásai Borsod megyében

A miskolci igazgatóság és a vasutasszakszervezet Borsod megyei bizottsága november folyamán négy csomóponton értekezletet szervezett a szocialista brigádok vezetői részére. A négy értekezleteken 325 résztvevője volt.

Az értekezleteket vitaindító előadással kezdték, majd a hozzászólók beszámoltak tapasztalataikról, és elmondták véleményüket. A három éve folyó szocialista brigádmozgalom magasabb színvonalat jelent a munkaversenyben, hiszen nemcsak a termelékenység fokozása, a jobb munka a célja, hanem az új típusú, öntudatos, szocialista ember kialakítása is. Az a tapasztalat, hogy ahol a szakvonali és a politikai vezetők törődnek e mozgalommal és értékelik a versenyt, ott jól fejlődnek a szocialista brigádok.

A miskolci igazgatóság területén ma már 689 szocialista brigád dolgozik 4783 taggal. Közülük 85 brigád 638 taggal már oklevelet is kapott. Az értekezleteken részt vevők látva a mozgalom jelentőségét, ígéretet tettek annak további erősítésére.

Bacsó Gyula
Miskolc

Tagkönyvcsere előtt Csongrád megyében

Szakszervezetünk életének fontos eseménye a következő hetekben országosan végrehajtásra kerülő tagkönyvcsere. A tagkönyvcsere főként adminisztratív feladatokkal jár együtt, de ugyanakkor politikai munkát is jelent, hiszen az a célunk, hogy a tagkönyvcsere során tovább növekedjék alapszervezeteink szervezettsége, a tagság tájékozottsága, a szakszervezet iránti bizalma.

Megyei bizottságainkon hónapok foglalkoznak már a tagkönyvcsere előkészítésével, irányítják az alapszervezetek ez irányú munkáját. A Csongrád megyei bizottságon Ördögh Jánostól, a megyei bizottság szervezőtitkárától kaptunk tájékoztatást a tagkönyvcsere előkészítéséről.

Emelkedik a szervezettség

— *Idejében felkészültünk a tagkönyvcserére* — válaszolta kérdésünkre Ördögh elvtárs. — *Alapszervezeteink titkárait és gazdasági felelőseit tájékoztattuk a tennivalókról. A munka mindenütt jól halad és január első felében be is fejeződik majd. A tagkönyvcsere előkészítésével párhuzamosan hajtjuk végre az új tagdíjbesorolásokat is.*

A tagkönyvcsere előkészületei zavartalanul folynak Csongrád megyében. Sok helyen új tagokat is szerveznek ezekben a hetekben, tovább növelve az egyes szolgálati helyek szervezettségét. Például *a szentesi építési főnökségnél*, ahol eddig 71 százalékos volt a szervezettség, most újabb 200 taggal hövekszik a létszám. A megye területén felkutatják azokat a régi szakszervezeti tagokat is, akik már 25 vagy 40 éves szakszervezeti tagsággal rendelkeznek.

Szeged állomás az egyik legnagyobb vasutas szolgálati hely Csongrád megyében. Itt *Kasza Lajos* szb-titkár irányításával operatív bizottságot hoztak létre a tagkönyvcsere és a tagdíjbesorolások lebonyolítására.

— *A tennivalókról gondosan tájékoztattuk a bizalmiakat* — hallottuk az szb-titkártól. — *A bizalmiak többsége eddig jól dolgozott. Elvégezték a régi könyvek felülvizsgálatát és nagy segítséget nyújtottak a tagdíjbesorolások végrehajtásához. December második felében operatív bizottságunk már megkezdi az új tagkönyvek kiállítását. A bizalmiak a december 14-i fizetés után összeszedik a tagkönyveket, az új könyveket ugyancsak ők fogják kiosztani.*

Elmondta Kasza elvtárs azt is, hogy eddig nem sok problémájuk volt, hiszen azok, akiknek hiányzott néhány bélyegük, a bizalmiak felhívására igyekeztek azokat pótolni. Több gondot okozott a tagdíjbesorolás. Sokan nem értették meg, hogy a szakszervezeti tagdíjat az összkereset után kell fizetni. A keresethez kell tehát számítani a rendszeres prémiumokat is és mindazokat a juttatásokat, amelyeket a béralapból kapnak a dolgozók.

Akadt olyan tag is, aki gyermektartási kötelezettségére hivatkozva, kérte fizetendő tagdíjának mérséklését. Egy másik arra hivatkozott, hogy a közelmúltban új munkakörbe helyezték és itt jövőre kevesebbet fog keresni, mint az idén.

A tagok nagy részénél magasabb tagsági díjat állapítottak meg. Ez azonban nem a tagdíjak felemelésének a következménye, hiszen csak új besorolásról van szó, hanem abból fakad, hogy a dolgozók jelentős része kapott az év folyamán fizetésjavítást. A legtöbb dolgozó ezt meg is értette és felszólalás nélkül aláírta új besorolását.

Nem csak adminisztratív feladat

— *Bizalmiaink többsége politikai szempontból is igyekezett megmagyarázni csoportja tagjainak a tagkönyvcsere jelentőségét és azt, hogy a szakszervezet munkáját teszi eredményesebbé, ha minden tag a keresetének megfelelő tagdíjat fizet. Elmagyarázták a dolgozóknak, hogy a befolyt tagdíjak 35 százaléka az alapszervezetnél marad és szociális segélyekre, valamint kulturális és sportcélokra fordított kiadások formájában közvetlenül is visszatérül. Az alapszervezet anyagi erejét tehát az egészséges tagdíjmorál alapozza meg* — mondotta erről *Gyüre Gábor*, az operatív bizottság egyik tagja.

Gyüre elvtárs is, az operatív bizottság többi tagja is elismeréssel szólt a jó munkát végző bizalmaikról, így *Madarász Jánosnéról, Csillag Istvánról, Halmai Béláról, Győrfi Ferencről* és a többiekről, akik elősegítették, hogy ezt a fontos szervezési feladatot határidőre végrehajtsa az alapszervezet.

Modern középfolyosós kocsik

A Francia Államvasutakon új típusú kocsikat helyeznek üzembe olyan nappali szerelvényeknél, amelyek utazási ideje nem haladja meg a 4—5 órát. Az új kocsikat középfolyosó osztja két részre. A két üvegfallal elválasztott nagy teremfülkéből álló másodosztályú kocsiban 80, az elsőosztályúban pedig 50 ülőhely van. Az elsőosztályú kocsikat szabályozható háttámlával szerelték fel. A hő- és hangszigeteléshez üveggyapotot és nemezt használtak. A kocsikat neonvilágítással és olajégőkre alapozott légfűtési berendezéssel látták el.

Új típusú szerelvény

Kínában Peking és *Tientsin* között az elmúlt hónapokban új típusú szerelvényt helyeztek forgalomba. A szerelvényhez a korábbiaknál lényegesen könnyebb súlyú alkatrészeket használtak fel. A tíz ezüstszínű kocsiból álló szerelvényt Diesel-mozdony vontatja. Legnagyobb sebessége 140 kilométer. Az új szerelvény próbajáratai egy évig tartanak. Az üzemelési tapasztalatok alapján a jövőben több ilyen szerelvény gyártását tervezik.

A RIPORTER KÉRDEZ — AZ IGAZGATÓ VÁLASZOL

Mi a „titka" a pécsi igazgatóság sikereinek?

Mint ismeretes, az igazgatóságok versenyében a III. negyedév végére a pécsi igazgatóság foglalta el az első helyet. Megtartotta elsőségét a IV. negyedév első hónapjában is. Munkatársunk felkereste *Tóth Jánost*, a pécsi igazgatóság vezetőjét és arra a kérdésre kért választ tőle, hogy mi a *„titka"* a pécsi igazgatóság sikereinek.

— Ez év elején elemeztük az ismert terveket. Felbontottuk azokat és előre gondoltunk a várható nehézségekre. Igyekeztünk felhasználni a tavalyi tapasztalatokat. A felbontott tervet termelési tanácskozásokon ismertettük a dolgozókkal — mondotta az igazgatóság vezetője.

Műszaki és szervezeti lehetőségek kihasználása

Intézkedési tervünk egyik legfőbb feladata — folytatta — a műszaki fejlesztés volt. A Vasúti Főosztály által 1962-re engedélyezett beruházási és felújítási keret ütemes és tervszerű felhasználásán túl, minden olyan lehetőséget kihasználtunk, amely szervezési intézkedéssel eredményhez vezethetett. Gondoltunk arra, hogy a beruházási munkák ne hátráltassák mindennapi legfőbb feladatainkat, de törődtünk azzal is, hogy a szűk kapacitással rendelkező területeink ne maradjanak ki a beruházásból.

Tóth János igazgató a továbbiakban arról beszélt, hogy megjavították a hírközlést és a menetirányító hivatalok áthelyezésével elevenebbé tették a kapcsolatot a vonali menetirányítók és az igazgatósági főmenetirányítók között. Rendszeressé tették a nagy állomások részére a napi, a kisállomásokon a dekádonkénti konferenciákat, amelyeken rendszeresen értékelték a munkát.

— Az a törekvésünk — hangsúlyozta Tóth elvtárs —, hogy dolgozóink műszaki felkészültségét magasabb szintre emeljük, nélkülözhetetlenné tette a közlekedéstudomány által feltárt munkamódszerek alapos tanulmányozását. A helyes módszerek alkalmazása kedvező eredményeket hozott. A kezdeti sikereken felbuzdulva, tovább folytatjuk a tudományos módszerek széleskörű alkalmazását.

A továbbiakban elmondotta Tóth elvtárs, hogy néhány állomáson kísérletképpen üzemi tervet készítettek. A vontatási szolgálatnál a kocsivizsgálók és a kocsitisztítók terv szerint kezdtek dolgozni, s ezáltal javultak az eredmények. A pécsi igazgatóság területén ma már kevésbé szaporítják a statisztikai munkát. Az egyes munkafolyamatok közvetlen elemzésével színvonalasabbá, előrelátóbbá fejlődött az operatív vezetés.

— *Milyen intézkedéseket tettek még a szolgálati helyek együttműködésének fejlesztése céljából?*

— Sikeresen valósítottuk meg az egyes munkafolyamatok összehangolását — mondta Tóth János elvtárs. — Ahol szükségessé vált, egyes munkafolyamatokat kiiktattunk, csökkentettük a veszteségidőt. Nagy állomásainkon intézkedési tervet készítettünk. Ez az eljárás egységes szemléletet alakított ki a szolgálati ágak között.

Rugalmas munkamódszerek

Biztosítottuk az egyes gazdasági mutatók rugalmas kezelésének előfeltételeit a szállítási feladatoktól függően. Amikor például szállítási feladataink megengedték, a kocsiforduló idő terhére növeltük a tehervonatok átlagos terhelését és az elegygyűjtést. Amikor a kocsiforduló került előtérbe, a mellékmunkák megfelelő átcsoportosításával biztosítottuk az üres kocsik futását, meggyorsítottuk a kocsikezeléseket, fokoztuk a javítások ütemét.

— *Mit várnak az 1963-as esztendőtől?*

— Szeretnénk, ha jövőre is siker kísérné igazgatóságunk munkáját. Persze, még hátra van a IV. negyedév teljesítése, s reméljük, jó eredménnyel fejezzük be az 1962-és esztendőt. Jövőre is lépést kell tartanunk a fejlődéssel. Ezért a vezetésnek tovább kell kutatnia a feladatok még gazdaságosabb teljesítésének útjait. Fontos feladatunk, hogy elemezzük az előfordult hibákat, tanuljunk belőlük, hogy ne kövessük el újra azokat.

A pécsi igazgatóság dolgozói a vezetéssel együtthaladva, segítették az idei feladatok végrehajtását. Valamennyiüket dicséret illeti ezért. Jövőre sem lesznek könnyebbek a feladatok, de az idei eredmények jó alapot adnak arra — elbizakodottság és önteltség nélkül —, hogy további fegyelmezett munkával sikeresen megoldják azokat.

Várkúti Miklós

Megjutalmazták a „Haladás"-brigádot

Családias hangulatú ünnepség színhelye volt december 4-én a *keszthelyi* pályafenntartási kultúrterem. A szombathelyi igazgatóság és szakszervezetünk Veszprém megyei bizottságának képviselői jutalmat adtak át az 1959 óta jó eredménnyel dolgozó *Haladás* brigádnak.

Bokor István előmunkás vezeti a brigádot. Naplójuk tanúsága szerint rendszeresen túlteljesítik a tervet, és társadalmi munkát is gyakran végeznek. *Antóni Ferenc* nemcsak az általános iskolát fejezte be, hanem gimnáziumi tanuló lett. *Domján János* kocsivezetői vizsgára készül. *Lázár Károly* a sorompókezelést, *Nagy Mihály*, *Kiss Imre* és *Varga Árpád* felépítményi szakmunkás vizsgára készül. *Varga László* és *Krasznai Lajos* a dolgozók általános iskolájába jár. Ötven facsemete elültetésével segítette ősszel ez a brigád a Balaton-part fásítását.

Legutóbb, amikor hóvihar volt, *Bokor és Domján* elvtársak önként vállalták, hogy egy 300 méteres bevágásból eltakarítják a havat. A munka gyors elvégzésével biztosították a forgalom zavartalanságát. Egymást is segítik a Haladás brigád tagjai. Az ősszel amikor az egyik brigádtag megbetegedett, társai felszedték a répát kis földjéről, és gondoskodtak tüzelője hazaszállításáról is.

A szombathelyi igazgatóságnál méltán tartják számon a legjobbak között a „Haladás" pályafenntartási brigádot.

Bognár Károly
Tapolca

Naponta kétszáz tonna darabárut továbbítanak a józsefvárosi vasutasok

Józsefváros állomás alacsony, szétszórt raktárépületei előtt várakozó teherautók körül nagy a sürgés-forgás. Egy kocsiról malomkő nagyságú autógumikat raknak le. Egy másikról mázsás ládákat. A raktárak telve szállításra váró áruféleségekkel.

Samu Jenő állomásfőnök vezet körbe a csarnoki részlegen.

Még üresek vagy félig rakottak a vágányokra állított teherkocsik. Villásemelők, motorostargoncák tapossák a hólével keveredett sarat.

Kíméletesen

A bárcázók a rossz szagú ragasztóval szünet nélkül kenik a ládák és a zsákok oldalait. Amott megállás nélkül táncol a vasmérleg. Az irodákban és raktárhelyiségekben sűrűn surran a ceruza a fuvarlevelek és raktanúsítványok papírjain.

Kiss II. József főintéző a csarnoki részleg vezetője és *Gubinyi János* raktárhivatalnok csatlakozott hozzánk. A kocsik mellett óriás halom — 700—800 köteg — *Szeged* környékéről feladott facsemete várt átkezelésre. Ezekben a napokban sok a gyógyszer, a bor, a pálinka és a burgonyaküldemény.

Az egyik raktárnok egy nagy faládát visz a kezében; olyan óvatosan, mintha hímestojás volna benne.

— *Nagy értékű bányaműszer* — mondja Gubinyi, aki egyben brigádvezető is. — *Így óvjuk. Ez a biztos! Ilyen tumultusban, ha nem vigyázunk, könnyen történhet vele baj.*

A csarnoki részlegben naponta 40—50 kocsi, közel 200 tonna különböző árut raknak be a 958, 660, 460, 1358, 2674 és 2076 számú vonatokba és más kocsikba.

Az áruk egy részét a vasút, más részét a fél, azaz különböző vállalatok fuvarozzák fel. A berakást 16/32 órás fordulóban 22 ember, egy-egy brigád végzi.

— *Bizony, van mit emelgetni* — mondja *Bugyi János* rakodómunkás, akit a *pécs—dombóvár—dunavarsányi* gyűjtőkocsi rakodása közben szólítottunk meg. — *Tessék csak nézni* — és mutat egy több mázsás ládára —, *nyomtatvánnyal van tele. Nehéz, mint a só! Kézzel teszük be, mert a villásemelők most máshol dolgoznak. Jó volna még vagy kettő ebből a hasznos szerszámból. De motorostargoncát is tudnánk többet foglalkoztatni. A gépi rakodással csökken az árukár, növekszik a munkások személybiztonsága és a teljesítmény.*

Lehetne könnyíteni

Egy fiatal nő — arca piros, mint a nyakába kötött sálkendő — kezében nagy köteg fuvarlevéllel szaporázza lépteit a vágányok között.

Joó Ilona tíz éve vasutas. Ő a *pécsi* irány felelőse, rakodásirányító. Jókedvűen beszél a munkájáról.

— *Megkeresem a pécsi irányba feladott árukat a raktárban, majd a raktanúsítvány szerint a hozzám beosztott dolgozóknak kiadom a munkát. Mindig ügyelek arra, hogy az áru ne sérüljön meg, és megfelelő kocsikba kerüljön be.*

Aztán megint *Kiss II. József* reszortvezető vette át a szót, aki 35 éve dolgozik itt a csarnokban.

— *Munkánkban talán az a legérdekesebb* — mondja —, *és erre büszkék vagyunk, hogy valamikor, még négy-öt évvel ezelőtt is, naponta 70—80 tonna árut raktunk csak be 20—30 kocsiba. Ma helyes és jól irányított rakodással naponta 180—200 tonna árut továbbítunk 40—50 kocsiban.*

Úgy véljük, a felsőbbségünk meg van ezzel az eredménnyel elégedve. De... nekünk is volna kívánságunk! Elkelne még egy-két villásemelő és egy villamostargonca. Régen kérjük azt is, hogy az I. és II. vágányok fölé is húzzanak tetőt, mert az árut az isten szabad ege alatt veri az eső.

— *Az is jó lenne* — lépett mellénk *Fodor Zoltán*, az állomás fiatal üzemmérnöke —, *ha a sok ígéret nem szállna el, mint a darumadár, és az öttonnás emelődarunkat, melyet jelentéktelen költséggel át lehetne alakítani tíztonnásra, végre megcsinálnák.*

Ezeknek a problémáknak az orvoslásával valóban még tovább javulnának a józsefvárosi vasutasok munkakörülményei.

Gergely József

Korán kelő pályamunkások



Egy kicsit még lehet emelni. Sultis László kezében máris fordul az emelő karja

Hajnalban kelnek. A szomszéd nyugodtan hozzájuk igazíthatja óráját, olyan pontosak. Minden nap ugyanabban az időben koppannak nehézkes lépteik, amikor az állomásra iparkodnak.

Mostanában *Hatvanig* utaznak, *Kálból*, *Hortról*, és *Vámosgyörkről* is. A hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség pályamunkásai mintegy kétezer méteres szakaszon dolgozzák át az íveket *Hatvan* és *Hort—Csány* között.

— *Itt a külső ívet még emelni kell. Vedd le a vízszintmérőt, verjenek alá még, emberek...*

Sipos József munkavezető utolsó szavait elnyelte a csákányok ütemes dobogása. Inas karú, szívós emberek a pályamunkások. Ugy dolgoznak, mint a gép. Egyenletesen, pontosan, ütemre. Minden talpfánál négy ember, páronként szembe fordulva. Kérges kezük évek óta markolja a csákányt, a villát és a rukkolófát. Derekuk, lábizmaik ütemesen mozognak, a kemény kőnek, a végtelenbe futó hideg vasnak is parancsolnak.

Füttyszó harsant. Mintegy parancsszóra kiegyenesednek a pályamunkások. Kezükben a szerszám, a sínektől tovább húzódnak. A térközőr figyelmeztette őket, hogy érkezik a személy

— *Méghozzá helytelen vágányon.*

Ezt *Várkonyi József*, idős káli vasutas állapítja meg. Szeme *Hort—Csány* felé fürkész, bal kezével dóznit húz elő zsebéből és cigarettát sodor.

Várkonyi József mélyenülő szeme jókedvűen nevet, közben tempósan megnyálazza a papírt, lecsípi a cigarettából kilógó dohányszálat és rágyújt.

— *Ezt is villanymozdony vitte* — int az elzúgó szerelvény után *Tóth György* előmunkás.

— *Az bizony, villany. Mire nyugdíjba megyek, a gőzmozdonyokat ócskavasnak adják.* — summázza a fejlődést *Várkonyi* bácsi.

Sultis László a sínen csúsztatja az emelőt, ha nem muszáj nem cipelik a nehéz szerszámot. A külső sínen emelnek egy kicsit, aztán folytatódik a krampácsolás. Biztatás nélkül is iparkodnak a pályamunkások.

Nehéz, nagyon nehéz munka ez.

F. L.

Hogyan lehetne tovább javítani a vendéglátás színvonalát?

Erről tanácskoztak az Utasellátó üzemegységek vezetői

November 14-én és 15-én *Budapesten*, a *Keleti pályaudvar kultúrtermében* kétnapos országos vendéglátóipari értekezletet tartott az *Utasellátó Központ*. A tanácskozás első napján *Szego András*, az *Utasellátó* vendéglátóipari osztályának vezetője tájékoztatta a tanácskozás résztvevőit a vállalat eredményeiről és azokról a problémákról, melyek fékezik a vendéglátás színvonalának emelését.

— *Az elmúlt időszakban értékesítési politikánk fő alapelve az utazóközönség étkezési ellátásának fokozása volt* — hangsúlyozta a többi között. — *A magunk részéről jelentős mértékben szorgalmaztuk a hidegkonyhai termékek forgalmát és felhívtuk a figyelmet a gyümölcslevek és szénsavas üdítőitalok nagyobb arányú forgalomba hozatalára. Ugyanakkor megjelöltük az utasellátás fejlesztésének két legfőbb irányát. Eszerint a nagyforgalmú pályaudvarokon törekedni kell az önkiszolgáló rendszer bevezetésére, valamint tovább kell fejleszteni a mozgószolgálat kultúráltságát.*

Gazdálkodásunk főbb irányvonala az volt, hogy az árrés bővülését a saját termelésű forgalom fokozásával érjük el. A termelés és értékesítés helyes szervezésével a *költségek csökkentését* tűztük ki. Természetesen nagy gondot fordítottunk arra is, hogy a célkitűzés megfelelő műszaki és technikai fejlesztéssel párosuljon.

Szükséges a választék bővítése

A vendéglátóipari osztály vezetője ezután részletesen elemezte, mit végeztek el a főbb irányelvekből, továbbá, milyen jelenleg az utasellátás hálózati helyzete

— *Vendéglátóipari üzletágunk az 1962. évi első háromnegyed évi tervét túlteljesítette* — folytatta. — *Jelentős részt képvisel a túlteljesítésben a saját termelésű áruk forgalmának emelése, amely a múlt év azonos időszakához viszonyítva 15,4 százalékos emelkedést mutat. Mindezek ellenére itt is akad még javítani való. Nem lehetünk például megelégedve elsősorban a főzelék és tésztafélék választékával, valamint vidéken a speciális tájjellegű ételek és hidegkonyhai készítmények forgalmazásával.*

Cukrászsütemény-forgalmunk sem megfelelő. Az üdítőitalok és gyümölcslevek értékesítésében is lemaradtunk az előirányzathoz viszonyítva.

Ezután olyan jelenségekről beszélt az osztályvezető, amelyek a szakmai munkában, az éttermek, vendéglátóipari egységek vezetésében mutatkoznak. Hangsúlyozta, hogy a fejlődés ellenére is sok helyen tapasztalni *szakmai igénytelenségeket*. Nem ritkák az olyan éttermek, ahol még *„divat" a repülő terítés, a szakadt abrosz, az elhanyagolt külsejű, udvariatlan felszolgálás.*

A munkásvédelemről, a balesetelhárításról és a termelési tanácskozásokról szólva felhívta a figyelmet, a fokozottabb munkára, *a havi üzemszemlék, a munkásvédelmi oktatások* és a *termelési tanácskozások* rendszeres megtartására.

Beváltak a területi kirendeltségek

Foglalkozott a beszámoló *a területi jellegű kirendeltségek* helyzetével is. A tapasztalatok szerint a kirendeltségek létrehozása *helyes kezdeményezés volt*, még akkor is, ha kezdetben akadnak problémák a vendéglátóipari egységek irányítását illetően. Az idén a *szombathelyi* és a *pécsi* kirendeltség ért el figyelemre méltó eredményeket. A *siófoki* kirendeltség is jól állt a második negyedévben, a harmadikban azonban kissé visszaesett.

A gondos munkával elkészített beszámoló után *termékeny vita alakult ki*. A felszólalók nagy része, a beszámolóhoz hasonlóan sok hasznos tanácsot adott ahhoz, hogyan lehet az *Utasellátó* hálózatában növelni *a vendéglátás színvonalát*.

V. F.

Utaskísérő tanfolyam

Az utasokról való fokozottabb gondoskodás érdekében a MÁV a közeljövőben egyes nemzetközi és belföldi gyorsvonatokon utaskísérő szolgálatot rendszeresít. Idegen nyelveket is jól beszélő pályázók közül válogatták ki az első utaskísérő tanfolyam jelöltjeit.

Milyen ismereteket szereznek a tanfolyamon az utaskísérő-jelöltek?

Mint értesültünk, a hallgatóknak meg kell ismerkedniük a utasellátó szolgálattal, és el kell sajátítaniuk a személydíjszabás, a vám- és útlevélügyek, az idegenforgalom, a menetrendi felvilágosítás, a vasúti forgalmi szolgálat és a vasúti földrajz tárgykörébe tartozó ismereteket, hogy minden vonatkozásban megfelelő felvilágosítással szolgálhassanak, mind a belföldi, mind a külföldi utasok kérdéseire.

A három hónapos tanfolyamot december 1-én nyitották meg. A vizsgákra előreláthatólag március elején kerül sor. Az utazóközönség tehát 1963 tavaszán találkozik majd első ízben a MÁV utaskísérő szolgálatával.

★

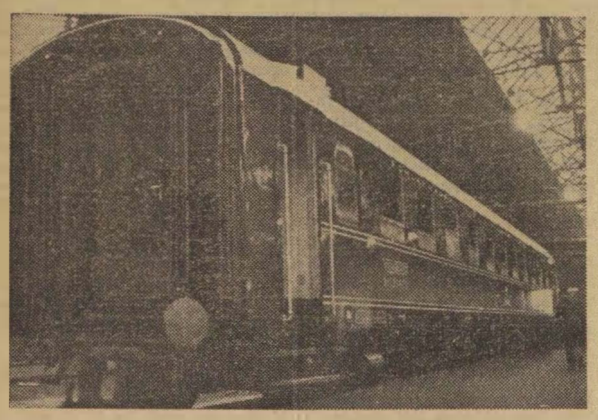
A kezdeményezést örömmel üdvözöljük. Meggyőződésünk, hogy az utazóközönség is örömmel fogadja az „újítást".

A külföldről érkező utasok először vasutasokkal találkoznak. Rajtuk keresztül szerezhetnek első impressziót hazánkról, alkothatnak véleményt esetleg egész társadalmunkról. Éppen ezért nem lehet közömbös számunkra, hogy milyen személyzet kíséri ezeket a vonatokat.

Az utaskísérő rendszer bevezetése csak az első lépés. Ezt feltétlenül követni kell újabbaknak. Lehetne folytatni például a jegyvizsgálókkal. A mind szélesebb mértékben növekvő idegenforgalmunk sürgetően követeli, hogy a nemzetközi gyorsvonatokon fegyelmezett, jól öltözött, idegen nyelvet is beszélő jegyvizsgálók utazzanak.

(visi)

Minden igényt kielégít a Dunakeszi Járműjavító új hálókocsija



Az év végére forgalomba kerül a Dunakeszi Járműjavítóban sorozatban készült hálókocsik utolsó 10 darabból álló csoportja. A típust a járműjavító 1955-ben alakította ki.

Az új, valóban modern kocsiban tíz két-fekvőhelyes utasfülkét és egy kísérőfülkét helyeztek el. Ezenkívül két WC, a vándorkosaras számára egy raktárhelyiség és egy kazánfülke is helyet kapott a kocsiban. Az utasfülkében két egymás fölött elhelyezett ágy van. A felső ágy lehajtásával az alsó kényelmes ülő pamlaggá alakítható át. Minden fülkében

lecsapható mosdó, hideg-meleg vízzel, csapóasztal, poggyásztartó polcok és falba süllyesztett pogygyásztároló rekesz, az utasok számára külön ruhaszekrény és beépített értéktartó doboz található.

A ruhaszekrények mellett bőséges hely jut az öltözködésre. A cipőhúzás megkönnyítésére lábtámasz és külön összecsukható tábori szék szolgál. A mosdó fölött borotválkozó tükör látható, árnyékmentes rejtett világítással, mellette ivóvizes készlet és törülköző tartó, továbbá minden fekvőhelynél olvasólámpa.

A légcserét a mennyezeten elhelyezett szabályozható szívószellőző biztosítja, a friss levegő utánpótlása az ablakba épített csappantyúk segítségével történik.

A melegvíz-fűtés a téli — 20 C fokos nagy hidegben is kellő hőmérsékletet biztosít a hálófülkében. A meleg víz cirkuláció gravitációval működik. A kazán széntüzelésű, de a gőzvontatású vonatokban a beépített csőkígyó segítségével gőzzel is üzemben tartható.

A falakat alfollal hőszigetelték, a faburkolatok műanyag lemezből készültek, a fülkékben és a folyosón a padlót szőnyeg borítja.

A kísérőfülkében van elhelyezve a kocsikísérő kényelmes fekvőhelye, egy csapóasztal, hideg-melegvizes mosdó, egy villamos ételmelegítő, egy jégszekrény, mosogató, evőeszköz, ital- és élelmiszertartó. A fülke bejárata mellett rejtett világítással ellátott vitrint helyeztek el, melyben a kísérőnél kapható italokat és cigarettákat lehet tárolni. A kísérő fülke melletti szekrényben széntüzelésű szamovár áll, amelyben az utasok számára feketekávét, teát és egyéb meleg ételt készíthet a hálókocsi-kalauz.

Az új négytengelyes kocsik különleges lágy rugózással és nagy teljesítményű fékberendezéssel vannak ellátva. Az új nemzetközi előírásoknak megfelelően 140 km/óra sebességgel közlekedő vonatokba is besorozhatók.

Mi a teendő kocsilemondások esetén?

A *Magyar Vasúti Árudijszabás* I. rész *Általános Fuvarozási Feltételek* 7. cikk. 10. §-ának 2. bekezdése értelmében, ha a fuvaroztató igazolja, hogy *a kocsi lemondását* olyan körülmények tették szükségessé, amelyeket *ki nem kerülhetett*, és amelynek *elhárítása tőle nem függött*, a vasút a kocsi kiállítása előtt történt lemondás esetében a felszámított kocsilemondási díjat *visszatérítheti*. Ha a fuvaroztató a kocsit kiállítás után mondja le, a vasút a kocsilemondási díj 50 százalékát téríti vissza.

Mit jelent ez a szabály a gyakorlatban?

Kocsilemondások esetén a vasútállomások mindentől függetlenül kötelesek a kocsilemondási díjat felszámítani, a visszatérítés felszólamlás alapján a területileg illetékes vasútigazgatóság feladata, ha a fuvaroztató igazolja, hogy *a kocsilemondásban vétlen.*

Jelenleg kialakult döntőbizottsági gyakorlat szerint a vasút a mélyművelési bányáknál bizonyos elemi eseményeket, a nyíltszíni tőzegfejtés-, kő- és ásványbányászat termékeiből álló küldeményeknél, a len- és kenderkórónál, valamint a szálastakarmány-féleségeknél *a tartós esőzést, havazást stb.* elfogadja mentesítő körülménynek és a kocsilemondási díjat kellő igazolás ellenében a már közölt mértékben visszatéríti.

Természetes, hogy a vasútigazgatóság a felszólamlási kérelmekben felhozott indokokat még kellő igazolás ellenében is gondosan vizsgálni és mérlegelni tartozik, mert ezt követeli egyrészt a tárgyi igazság, másrészt a vasút pénzügyi érdeke.

A tartós esőzést az igazgatóság *csak akkor veheti figyelembe*, ha annak időtartamát és mértét az illetékes *községi tanács* és az *állomás* is igazolja. Nyíltszíni bányáknál a községi igazolásnak még azt is tartalmaznia kell, hogy a bánya a tartós esőzés következtében mennyi időre (órától óráig) volt kénytelen a termelést szüneteltetni.

Az állomások igazolására azért van szükség, mert *a tanácsok nem mindig figyelik meg ezeket a természeti és egyéb eseményeket*, nem jegyzik fel, az igazolásokat kiadják úgy, ahogyan azt az érdekeltek kérik. Ebből következik, hogy az állomásoknak kellő *éberséget* és gondosságot kell tanúsítaniuk *kocsilemondások* esetén.

A megállapított tényeket azután természetesen fel kell jegyezni, hogy későbbi tárgyalás során rendelkezésre lehessen bocsátani. A feljegyzés azokon az állomásokon, ahol szórványosan fordul csak elő kocsilemondás, *történhetik magán a kocsilemondási nyomtatványon*, a hátoldalon, azokon az állomásokon, amelyeken gyakori a kocsilemondás és termelőüzemekkel is rendelkeznek, célszerű, erre a célra külön *előjegyzési könyvet* vezetni.

Az így feljegyzett adatok alapján azután később az igazgatóság a kívánalmaknak megfelelően tudja a visszatérítési felszólamlást elbírálni.

Fentieket azért tartottam szükségesnek leírni, mert az a tapasztalat, hogy *az állomások a felszólamlások vizsgálata során a szükséges adatokat vagy egyáltalán nem, vagy csak általánosságban tudják közölni.* Azzal védekeznek, hogy nincsenek előjegyzve, *visszaemlékezni* pedig már *nem* tudnak. Ez érthető is, mert a felszólamlás sokszor több hónap múlva követi az eseményt. Ezért szükséges a kellő megfigyelés és feljegyzés.

Dr. Gazdag József
Szombathely

Vigyázzunk egymás életére

Az utóbbi hetekben a vasútnál ismét előfordultak olyan sajnálatos balesetek, amelyek gondatlanság révén következtek be. *Mátészalka állomáson* például *Orosz János* motorvezető indulás előtt még egyszer körüljárta a motort, megvizsgálta nincs-e valami rendellenesség, amelyből útközben netán baleset származhat.

Éppen a motor első kerekeinél szemlélődött, amikor a *Nyíregyházáról* megérkező személyvonat néhány kocsiját rátolták a szerelvényre. Az ütközés következtében a motorkocsi előrelendült, Orosz János elesett és mellét, fejét összezúzták a kerekek. A helyszínen meghalt.

*

A másik tragikus eset *Fegyvernek* és *Turgony* állomások között a nyílt vonalon történt. Az egyik személyvonathoz műhelykocsit csatoltak, amelyben három dolgozó: *Erdélyi József, Dancsó József* és *Tóth M. József* tartózkodott. Lefekvés előtt jól megrakták a kocsiban levő nyílt tüzelésű kályhát, hogy ne kelljen fagyoskodniok.

A következményekkel nem számoltak. A kályhából az olajos padlóra pattant egy szikra, a padló tüzet fogott és kigyulladt. Mire felébredtek valamennyien füstmérgezést szenvedtek. *Dancsó József* tért először magához. A veszély iáttán meghúzta a vészféket. A vonatszemélyzetnek *Dancsó Józsefet* és *Tóth M. Józsefet sikerült* megmenteni, *Erdélyi József* azonban szénné égett a kocsiban.

*

Elszomorító események ezek. A halálos tragédiákat mindkét helyen gondatlanság okozta. Ezek az esetek is arra kell, hogy intsenek minden vasutast, hogy jobban vigyázzon a saját és munkatársai testi épségére.

-vi-

A téli felkészülés hiányosságai

Az ősz folyamán sok szó esett nálunk a téli felkészülésről, úgy látom azért mégis sok hiba csúszott ebbe a munkába. A gyengén világított és rosszul fűtött kocsik sok boszszúságot okoznak az utasoknak.

Tapasztalatom, hogy a vonatindító állomásokon nem a kellő időben kezdik a szerelvények előfűtését. A *Bp. Keleti—Baja* viszonylatban közlekedő vonatokon sok kocsi gyengén világított és fűtetlen. November 24-én a 2114 számú vonaton az 55 618 számú kocsi, amelyet gyermekkocsiként soroztak a szerelvénybe, fűtetlen volt. Nem működött november 22-én a 916-os számú vonatban a 35 087 számú Ai sorozatú kocsi fűtőberendezése sem. A vonatok indításánál gyakran tapasztalható, hogy a gőztömlőket nem kapcsolják össze.

A téli időszakban a szerelvények összeállítása, előkészítése gondosabban történjék.

Magyar Imre
Kiskunhalas

Munkásvédelmi örjárat

A balesetvizsgálat új rendszerének tapasztalataiból

Az üzemi balesetek nyilvántartása és kivizsgálása új rendszerének bevezetése óta nyolc hónap telt el. Ez az idő számos olyan tapasztalatot hozott, melyek hasznosítása lényegesen hozzájárulhat a statisztikai fegyelem megszilárdításához, a baleseti helyzet javulásához. A rendelet megjelenése óta egyre kevesebb az olyan vita, mely a balesetek üzemi balesetként való elismerése, illetve el nem ismerése miatt adódtak.

Javulás tapasztalható

Egyre több viszont az olyan eset, amikor a sérültek maguk szorgalmazzák balesetük vizsgálatát, a baleseti okok megszüntetését. Ha figyelembe vesszük, hogy egy évvel ezelőtt a dolgozók érdekében arról kellett írni, hogy többen letagadták balesetüket, és ezzel önmagukat hozták hátrányos helyzetbe, akkor érzékelhető az előrelépés.

A fejlődés egyrészt annak tulajdonítható, hogy a balesetek vizsgálatára vonatkozóan javult szakszervezeti szerveink felvilágosító tevékenysége, másrészt a rendelet lehetőséget biztosít a sérültnek, hogy a baleset okainak megállapításában tevékenyen részt vehessen. A sérültek többsége él is ezzel a lehetőséggel.

Az eredmények biztatóak, korántsem lehetünk azonban elégedettek. Szakszervezeti szerveinknek, a pártszervezetek és egyéb tömegszervezetek segítségével tovább kell fokozni propaganda és agitációs tevékenységüket mind a vezetők, mind a dolgozók körében. A rendelet megjelenése után tartott ankétokon, értekezleteken, de helyszíni ellenőrzések során is tapasztalható volt egyes szolgálati vezetők ellenállása. Ez abból ered, hogy a balesetek vizsgálatát a rendelet a szolgálati vezetőkre mint a termelés közvetlen irányítóira, valamint a szakszervezeti bizottság társadalmi munkavédelmi felügyelőjére bízta.

Vannak olyan vezetők, akik még ma is — szolgálati elfoglaltságukra hivatkozva — lehetetlennek tartják a balesetek vizsgálatában való részvételüket. Ahol ilyen szemlélet uralkodik, szakszervezeti bizottságainkra hárul a feladat, hogy meggyőzzek a szolgálati vezetőt helytelen nézeteiről. Hiszen a vezetők személyes felelősséggel is tartoznak beosztottjaik testi épségének megóvásáért. Ez pedig csak úgy lehetséges ha jól ismerik a vezetésük alatt álló munkaterület baleseti helyzetét, beosztott dolgozóiknak a munkavédelmi előírásokhoz és a munkafegyelemhez való viszonyát. A szolgálati vezetőnek a balesetek vizsgálatában való részvétele útján lehetősége nyílik arra, hogy a balesetet okozó körülmények azonnali megszüntetése iránt intézkedni tudjon.

Minden dolgozó ismerje meg a rendeletet

Szakszervezeti szerveink felvilágosító és ellenőrző munkájának hiányosságaira utal az a tény, hogy a sérült dolgozók egy része ma még kevésbé vagy egyáltalán nem ismeri e rendeletből adódó jogait. Megállapítható ez jó néhány balesetvizsgálati iratból, melyben a sérült magára vállal olyan hibákat is, amelyek megszüntetése a munkaadó hatáskörébe tartozik. Ilyen eset volt például a Hámán Kató fűtőháznál Ágoston József lakatos balesete, aki a szerelőcsatornában levő salakdombon elcsúszott. A balesetért őt hibáztatták, hasonló baleset elkerülésére pedig csupán azt az intézkedést tették, hogy kioktatták a sérültet.

E példából is kitűnik, hogy a szakszervezeti bizottságoknak következetesebben kell képviselniük a dolgozók érdekeit, és erre különösen akkor van szükség, amikor a sérült a rendelet kellő ismeretének hiányában jogtalanul hátrányos helyzetbe kerülhet. Szakszervezeti bizottságainknak a szolgálati vezetéssel karöltve lehetőséget kell találniuk a dolgozók kellő felvilágosítására, oktatások, termelési tanácskozások, taggyűlések és más lehetőségek felhasználása útján.

Munkásvédelmi és munkásellátási osztály

Emberéletet, több millió forintot mentettek meg

„1962. november 29-én 15 óra 50 perckor Ács és Nagyszentjános állomások között a jobb vágányon közlekedő 70. számú vonatban hátulról a hetediknek besorolt MÁV Gr. 149907. számú, ömlesztett kukoricával megrakott kocsin hordrugófólap-törés történt. Következtében a kocsi mind a két tengelyével kisiklott, és a kocsiszekrény beledőlt a balvágány űrszelvényébe . . .”

Így kezdődik a jelentés. Száraz adatok, viszonylag kis jelentőségű műszaki zavarra engednek következtetni. A valóság mégis mást mutat. Sokkal többet, mint a kárba veszett néhány mázsa kukoricát, vagy egy vasúti kocsi és a megrongált vágány ára.

De mi is történt november 29-én délután Ács és Nagyszentjános állomások között?

Tehervonat haladt át a 35. számú térközőrhely előtt. *Markó István* térközőr furcsa jelenséget észlelt. Az egyik kocsiból szóródott a kukorica, s amikor figyelmesebben szemlélte, látta, hogy a kocsiszekrény oldalra bukva halad. Még néhány méter, és a kocsi kisiklik, és akkor . . .!

Markó István képzeletében megjelent egy robogó vonat, amely az ellenkező irányból közeledik. Megborzongott. Nem vesztette el lélekjelenlétét, másodpercek alatt döntött. Felkapta a telefont, a 36. számú térközőrhelyet hívta. A veszélyjelzés nem késett el! Horváth Miklós térközőr a szabad állású térközjelzőket azonnal megálljra állította!

Ebben a pillanatban a sérült kocsi lebillent a vágányról, s teljesen betöltötte az űrszelvényt. A szerelvény mint vonagló kígyó állt meg. Közben az ellenkező irányú vágányon a tilosra állított jelző alatt már türelmesen prüszkölt a súlyos szerencsétlenségtől megmentett szerelvényt szállító mozdony.

A győri pályafenntartási főnökség IX. számú pályamesteri szakaszának két térközőre éberségével súlyos kimenetelű balesetet gátolt meg. Emberéletet és több millió forintot mentettek meg. Méltán nyerték el a budapesti igazgatóság vezetőjének elismerését, és személyenként az 1000 forint jutalmat. Magatartásuk példája lehet minden dolgozónak.

V. M.

Ez is a téli felkészüléshez tartozik

Az eddigieknél körültekintőbben

A vasút végrehajtó szolgálatánál, ha nem is egyforma mértékben, de mindenki ki van téve az időjárás viszontagságainak. Még az aránylag védett helyen levő mozdonyszemélyzet is. Ez azonban az ő számukra sem jelentheti azt, hogy indulás előtt, vagy az állomásra történő behaladáskor ne tekintsenek körül, ne kísérjék figyelemmel, hogy a vágányok mentén vagy a váltóknál nem tevékenykednek-e. Az időjárásnak kitett, a szabadég alatt több órát dolgozó, magukat alaposan bebugyolált pályamunkások, gyakran csak akkor hallják meg a vonat közeledését, ha erre gőzsíppal, vagy egyéb jelzéssel időben felhívják a figyelmüket.

A váltókezelők és a váltóőrök is győződjenek meg minden, általuk engedélyezett mozgás előtt, hogy a mozgás által érintett vágányok mentén nem dolgoznak-e emberek. A forgalmi szolgálattevők, a váltó- és vágányellenőrzések megtartása és megtartatása alkalmával, valamint a tolatási jegyzék kiadásánál mindig körültekintően járjanak el.

Az egyébként is nagy fontosságú tolatás- és gurításvezetői feladatkör jelentősége is megnő a rossz idő beálltával. Saját és beosztottjaik biztonsága mellett olyan eseményekre is ki kell terjedni a figyelmüknek, amelyek nem tartoznak közvetlenül feladataik közé. Ugyanez vonatkozik a munkacsapatok vezetőire, akiknek ilyenkor még fokozottabb éberséggel kell őrködniük beosztottjaik testi épsége felett.

A vigyázatlanság ára

A dolgozók hiányos felkészítését, a rendszeres oktató-nevelő munka hiányát példázza az a tény, hogy a vigyázatlanságból bekövetkező halálos és csonkulásos balesetek általában a téli időjárás kezdeti szakaszában fordulnak elő nagyobb mértékben. Éppen ezért ideje lenne már ennek az állapotnak „Megállj”-t parancsolni. Egyáltalán nem megmásíthatatlan törvény az, hogy a feledékenységnek, a gondos, körültekintő munka hiányának minden tél elején emberek váljanak áldozatává.

Sajnos, az idei télnek is megvannak már a maga áldozatai. Ha kellő időben mindenki megtette volna legelemibb kötelességét, körültekintőbben látta volna el szolgálatát. Nagy István vonalbejáró, Németh Antal váltótisztító és Deli László pályamunkás még ma is köztünk dolgozhatna.

Fehérvári József

A közösség öröme és gondja

Egy esztendeje ment nyugdíjba *Parragh Gábor* ferencvárosi vonatvezető. Nem akármilyen vasutas volt, kormány kitüntetése, kiváló dolgozó jelvényei, számos párt- és szakszervezeti elismerése tanúskodik erről. Négy éve képviseli a vasutas lakótelep ügyeit, a kerület örömét és bújját a tanácsban, — közmegelégedésre.

Amikor az emberek megmutatták az ő „Gábor bácsijukat", éppen nevelő körúton volt, s a kis lakótelep felé tartott. Ruganyosan, fiatalosan közeledett, s percekre feltartották, ő maga is megállt egy szóra, látszott: *bizalom és szeretet veszi körül.*

A bemutatkozás után jövetelünk célját megismerve, körülhordozta tekintetét a telepen, úgy kezdte mondókáját.

— *Egyetlen nagy család ez itt* — mutatta az embereket, a házakat körülbástyázó mozdulattal. — *Egymásra vagyunk utalva, ez a mi külön kis világunk. Most is több idős kollégát kerestem fel. Eddig a padokon beszélték meg a világ folyását. Ezentúl klubéletet élhetnek a kultúrotthon igazgatójának a javaslatára. A kezdeményezésből nekik is, a társadalomnak is haszna lesz. Nem volt könnyű meggyőzni őket, de mától kezdve tizennégyen elmennek. A többieket holnap látogatom meg.*

Az őszi délutánt ólomszürkére mázolta át néhány felhőtakaró. A szokottnál korábban gyúltak ki a fények. Mintegy varázsütésre takarító asszonyok, játszadozó apróságok, ruhát teregető nők árnyképe tűnt elő az ablakkeretekben. A KÖZÉRT fényárban úszott. *Parragh Gábor* észrevette tekintetemen, hogy követem a gyulladó fények útját.

— *Kulturáltabb életet él a lakótelep népe minden vonatkozásban* — folytatta. — *Ha vannak még gondjai, azok nem azonosak a régi töprengéssel, reménytelenséggel. Furcsán hangzik, de a villanyhálózatunk egyik napról a másikra kiégett. A vizsgálat megállapította, hogy a lakosság agyonterhelte televíziókkal, villanysütőkkel, mosógépekkel. autógejzirrel a vezetéket. Hasonló problémánk volt az alacsony nyomású vízvezetékhálózattal. Hoszas harc után az idén új vízvezetékrendszert fektettek le. Lesz víz minden fürdőszobában, minden emeleten.*

Megállunk egy percre a KÖZÉRT előtt. A nyitvatartási idő változott. — Az utazószemélyzet kérésére a tanács útján elintéztük, hogy nem két órakor, hanem öt-kor zár a KÖZÉRT.

— *Bizonyára sok hasonló ügyet kell nyélbe ütnie?*

— *Zajlik az élet* — válaszolta *Parragh* bácsi.

— *Panaszoltuk például, hogy nincs a közelben gyógyszertár. A tanács házi gyógyszertárat nyittatott számunkra a Gyáli úti kórházban. A gyermekes anyák panaszolták, hogy nincs cipőjavítómühely a környékén. Nemrégen az egyik ktsz megnyitotta műhelyét a telepiek kiszolgálására.*

— *Összefogással tehát mindent elérnek?*

— *Azért nem minden papsajt* — mondotta. — *A kívánságok egyre jönnek, mert a problémák együtt haladnak a fejlődéssel. A Fővárosi Villamosvasúttól hiába kérjük a fedett váróhelyiséget, a postától a nyilvános telefonállomást. Egyelőre megoldatlan óhajok.*

A lakótelep kulturális élete került ezután szóba.

— *Itt van mellettünk a ferencvárosi vasutasok művelődési háza* — folytatta. — *Színház, mozi, könyvtár, ismeretterjesztő előadások, rendezvények, televízió, klub. Ott vagyunk mindig. Csak a továbbtanuló vasutasokat nélkülözzük. Technikumba, gimnáziumba, egyetemre jár sok családapa, fiatal vasutas. Ha végeznek, velünk tartanak majd ők is.*

Kisvártatva csomagocskát vett elő zsebéből. — *Viszem a családokhoz* — magyarázta. — *Utolsó tanácstagi beszámolónk meghívói. Ebben az évben lejár a mandátumom. A telep gondjaival való törődést azonban nem akasztom szegre. Már nem tudnék élni nélküle...*

Megszorítottam kezét és arra gondoltam, hogy a jövő évi tanácsválasztáson ott lesz ismet *Parragh Gábor*, hiszen bíznak benne választói, becsülik és szeretik ezt a *kiváló társadalmi munkást.*

Szelecsényi István



A vasutasszakszervezet központi képzőművészeti iskolájának műtermében élénk élet folyik

Eredményes volt a felkészülés

Pécs állomás és a TBFF dolgozói idejében felkészültek a téli forgalomra. A felkészülés alapját a D. 4-es utasítás képezte. Legelső feladatnak azt tartottuk, hogy a dolgozókkal megismertessük a téli felkészülés feladatait. Üzemszemlén gondosan felmértük, hol, mit kell tenni a hiányosságok megszüntetésére.

A felkészülési időszakban a szakszervezeti bizottság rendszeresen tartott ellenőrzést. Novemberben vezetőségi értekezleten vitattuk meg, hogy meddig jutottunk és még milyen feladatokat kell megoldani. Azt tapasztaltuk, hogy a legtöbb feladatot sikerült elvégezni. Idejében megfelelő helyre kerültek a fagykárosodásnak kitett anyagok, mint például a desztillált víz, a savak és lúgok. A blokkmesteri szakaszok időben elvégezték az útátjáró csatornák tisztítását, a váltók és egyéb berendezések víztelenítését. A vonóvezeték- és légvezeték-anyagok fokozott pótlására megfelelő tartalékot biztosítottak.

Szakszervezeti bizottságunk munkavédelmi felügyeloje azt jelentette, hogy a téli szállásheljeken, munkásszállásokon, hálókocsikban, szerelőkocsikban a helyiségek fűthetők, minden megfelel az előírásoknak. A dolgozók téli ruhaellátása is — gumicsizma, váltaruha, bakancs — biztosítva van. A november 23-án megtartott szakszervezeti taggyűlésen a dolgozók közül néhányan a műhely fűtése miatt panaszkodtak. Mivel a panasz jogos volt, szakszervezeti bizottságunk nyomban intézkedett.

Bánáti József
szb-titkár, Pécs

Hasznos a KST

Kis létszámú szolgálati hely *Szeged—Rókus* állomás. 1961 decemberében alakult meg itt a Kolcsönös Segitő Takarékpénztár. Az 53 tag 25 710 forintot fizetett be az év végéig.

December 7-én az OTP képviselőjének jelenlétében ünnepélyes keretek között osztották ki az egész éven át gyűjtött betéteket. Az év folyamán is hasznos volt a KST. Bizonyitja ezt, hogy 44 tag 15 800 forintot vett kölcsön. A KST legnagyobb összeget fizető tagja Réti István forgalmista volt.

A kifizetés napján többen megígérték, hogy 1963-ban is KST-tagok lesznek és növelni fogják a betétösszegeket, ami az egyéni pénztakarékosság biztató jele.

Tótka Károly
Szeged

Különös kocsikihasználás

November 10-én 22 órakor érkezett *Vácra* a burgonyával megrakott DR 122791. számú kocsi. Vácott kellett volna kirakni. Kirakás előtt azonban ismeretlen vonat „elhurcolta" az állomásról.

A kocsifelirókönyv szerint ismét megérkezett az elveszett kocsi november 11-én a 4192-es vonattal, *Aszódról*. A MEZŐKER 12-én váltotta ki a pénztárban a fuvarlevelet, de a kocsi ekkor már sehol sem volt. Kiderült, hogy a kocsit ismét elvitték üres kocsiként *Szobra*, onnan 13-án éjjel a 299-es vonattal — ezúttal harmadszor — megérkezett Vácra.

Jogos a kérdés: *hogyan látták el szolgálatukat a váci vonatvezetők, tolatásvezetők, kocsifelírók, akik közlekedési selejtet „gyártottak"?*

T. F.

Morze-távirógépet kérünk

Ötven tagja van az *Északi Járműjavító* „Törekvés" kultúrházában működő rádiókörnek. A kör tagjai rendszeres foglalkozásaikon nemcsak a modern hírközlő eszközök alkalmazásával ismerkednek, hanem építésüket és javításukat is megtanulják. A rádiókör tagjai szeretnének azonban megismerkedni a hírközlés régi eszközeivel is, közöttük a morse-távirással. Ezért arra kérjük a vasút illetékes szerveit, hogy segítsék ki szakkörunket legalább két kimustrált távirógéppel. Így megtanulhatnánk a morse-jelek irását és olvasását.

Reméljük, kérésunk mielőbb meghallgatásra talál.

Dr. Buru János
nemzetközi rádiótávirász

Irtó Gyula:

Anyám karácsonya

A kiskaput duplán is bezárja:
indul a város fényei felé.
Kertje körül foghíjas a lámpa.
s zúzmarás árnyékok buknak elé.

Gubbaszt a Körvasút, mint nagy macska:
szemei nyársra szúrják a ködöt.
Nagyfeszültség dorombol magasba'
a töltés havas párnái fölött.

Pipálnak a zuglói kis házak.
Az izgalom meleg szobákba bújt.
Ablakokban csillagok cikáznak,
amit az ünnep pajkos kedve gyújt.

Az utcán csak egy nénike ballag:
léptei hárfák húrjait verik.
Csomagján csöpp gonddal kötött szalag:
ajándék, mi nyugdíjból telik.

Még néhány ház... Félénken becsenget:
Szorítja szivét mázsás villanat.
Nyílik az ajtó megtörve a csendet,
s Ő áll sugárzó villanyfény alatt.

Anyám jött. A kedves, kicsi, özvegy.
Arcán a gond közt most öröm terem,
s szemén ezüstös könnyek köröznek,
míg ajándékát átnyújtja — nekem.

★ ★

Fazekas Lajos:

Karácsony a pályaudvaron

Kidübörögtek már az utolsó
vonatok is: a csarnokboltozat
alól a sinek párba fogózva
futják az éji távolságokat.

A váróterem fényben merül el:
a fenyő alatt néhány reggeli
utas álldogál, s míg egyik-másik
arcát a fényben hosszan fürdeti,

magam is nézem csak a tetőig
erő fa színes, sokféle díszét
— s az arcokat: ha ismeretlen is
számomra, család most e közösség.

Egybe tartozunk, egy órára is,
vagy csupán néhány percre, amíg itt
láthatjuk egymást; sorsunk mégiscsak
a békességben összefonódik...

A felsőfokú technikumok és a felsőfokú szakiskolák esti, valamint levelező tagozatain tovább tanuló dolgozók tanulmányi kedvezményei

Az alábbiakban közöljük a munkaügyi miniszter 11/1962. (XI. 7.) Mü. M. számú rendeletét a felsőfokú technikumok és a felsőfokú szakiskolák esti, valamint levelező tagozatain tovább tanuló dolgozók tanulmányi kedvezményeiről.

A felsőfokú technikumok és a felsőfokú szakiskolák esti tagozatain továbbtanuló dolgozókat az alábbi kedvezmények illetik meg:

a) a vizsgákra való felkészülésre tanévenként tizennyolc munkanap tanulmányi szabadság,

b) a kötelező foglalkozásokon és vizsgákon való részvétel biztosítása érdekében tanítási naponként egy óra, de legfeljebb heti öt óra fizetett munkaidő-kedvezmény, továbbá

c) a tanulmányok folyamán egy ízben az államvizsgára való felkészülésre a felsőfokú szakiskolákon tizenöt munkanap külön tanulmányi szabadság.

A felsőfokú technikumok és a felsőfokú szakiskolák levelező tagozatain továbbtanuló dolgozókat az alábbi kedvezmények illetik meg:

a) a vizsgákra való felkészülésre tanévenként huszonnégy munkanap tanulmányi szabadság,

b) a kötelező foglalkozásokon és vizsgákon való részvétel biztosítása érdekében tanévenként a felsőfokú szakiskolákon legfeljebb tizenöt munkanap, a felsőfokú technikumokon legfeljebb tizennyolc munkanap átlagkeresettel fizetett igazolt távollét,

c) a felsőfokú oktatási intézmények levelező tagozatain továbbtanuló dolgozók részére a 19/1960. (IV. 13.) Korm. számú rendelet 1. §-ának d) pontjában biztosított utazási költségtérítések,

d) a tanulmányok folyamán egy ízben az államvizsgára való felkészülésre a felsőfokú szakiskolákon tizenöt munkanap, a felsőfokú technikumokon tizennyolc munkanap külön tanulmányi szabadság.

E tanulmányi szabadságot is be kell számítani a dolgozó rendes évi, biztosított szabadságának 12 napon felüli részébe.

Harminc nap az Egyesült Államokban

17 000 kilométer autóbuszon

II.

New Havenben a Jale egyetem sportéletének megismerésére nem sok idő állt rendelkezésemre, ismerőseim javaslatára ugyanis Los Angelesbe utaztam. A több mint hatezer kilométeres út repülő vagy vasúti költsége meghaladta anyagi erőmet. Nem volt más választás, mint az autóbusz, amely egy kicsit kényelmetlen, jóval lassúbb, mint a repülő és a vasút, de ami a legfontosabb, lényegesen olcsóbb is. Az autóbusz társaságnál öt méter hosszú menettérti jegykombinációs szalagot kaptam. Ez lehetőséget nyújtott arra, hogy tetszés szerinti sorrendben beutazzam az Egyesült Államokat.

New York és Los Angeles között oda-vissza összesen nyolcszor 24 órát töltöttem autóbuszban. Volt olyan útszakasz, amikor egyfolytában ugyanazon a buszon rövidebb étkezési megállásokkal 72 órát utaztam. Összesen nem kevesebb, mint 17 ezer kilométert tettem meg a korszerű farmotoros, szabályozható ülőtámlás, WC-vel ellátott autóbuszokkal. A széles, gyors forgalmú műutakon 110—120 kilométeres sebességgel közlekednek ezek a buszok. A vezetőket, akik biztos kézzel ülnek a volánnál határónként váltják.

Utazásaim során jártam a Niagaránál, Chicágóban, Salt Lake Cityben, Renóban, San Franciscóban, Los Angelesben, New Orleansban, Orlandóban, Philadelphiában és még számtalan ismert nevű városban, továbbá a Sierre-Nevada hegyeiben, Rocky Mount sziklái között, Nevada, Arizona és Texas államokban, hogy csak e néhány nevet említsem.

Jártam Disney-Landban, ahol a XVII. századtól a XXI. századig közlekedési eszközöket, üzleteket, szórakozó helyeket korhű ruhákban vezetnek illetve szolgálnak ki. A többi között láttam homokfutót, ekhósszekeret, űrhajót, árulták a kor megfelelő cukorkáit.

A jövő országában egy holdrakétába is beültem. Űrhajós ruhába öltözött csinos jegyszedőnő vette el a 2,50 dolláros jegyemet. Az illúziót tökéletesítette a berendezés és a két kamerából vetített, részben eredeti felvételek.

A Disney-Land meseországi része gyermekeknek és felnőtteknek egyaránt kellemes szórakozást nyújt.

Marine Landban az éneklő delfineket, bálnákat, zsonglőr fókákat és a két óriás akvariumban cápától, fűrészhalaktól kezdve a tengeri szörnyekig mindent látni lehetett.

Néhány dolgot még szeretnék elmondani a „leg"-ek országáról. Bármerre jártam, a hivatásos vezetőktől magyarázás, információs adás közben mindig hallani lehetett a „leg" jelzőt. Ez a világ leghosszabb függőhídja; hallottam San Franciscóban. a Golden Gaten. Ez a világ legmagasabb épülete — mutatta New York-i sétám során egy óriási felhőkarcolóra, az Empair Bouldingra. Magam is használtam egy alkalommal ezt a kifejezést. A New York-i Atlétikai Club a világ legnagyobb költségvetésével működő sportklubja. Évi költségvetése 33 millió dollár.

Amerikai utam során a legnagyobb esőzést New Havenben tapasztaltam, amikor a Jale egyetem óriási könyvtárat mutatták meg. Az eső már a 24. órája ömlött szakadatlan, úgy mint ahogy nálunk. Magyarországon szakad 15—20 percig a nyári zápor.

A világ leghosszabb és leggyorsabb hullámvasútja Los-Angelesben van. Megmondom őszintén, nemcsak a leghosszabb, hanem a legrázósabb hullámvasút is, mert a tizperces út utan úgy éreztem magam, hogy a fejem egy cérnaszálon fityeg, a gyomrom pedig méteres kilengéseket végez.

Nem akarom tovább untatni az olvasót a leg-ek országának nevezetességeivel Befejezésül csupán annyit szeretnék még elmondani, hogy egyhónapos amerikai tartózkodásom során számos ismerőssel, egykori úszótanitványaimmal találkoztam. Anyagilag nem állnak rosszul, mégis, amikor elérkezett a búcsú pillanata, határozottan éreztem, szívesen cserélnének velem az óhazába visszainduló úszóedzővel.

Sárosi Imre,
főfelügyelő, a BVSC úszónak mesteredzője

(Vége.)

MÁV-SZIMFONIKUSOK — FRAKKBAN

A címet szó szerint kell érteni. A MÁV Szimfonikus Zenekar művészei, akik eddig vasutas egyenruhában léptek fel a közönség előtt, ezután a muzsikusok elegáns nemzetközi egyenruháját, a frakkot öltik magukra. Nagy jelentőségű lépés ez a zenekar életében. Annak kifejezője, hogy a MÁV Szimfonikus Zenekar elérte azt a művészi színvonalat, amely az ország első zenekarai közé sorolja, amely méltó helyet biztosít a MÁV-szimfonikusoknak a zenei élet minden területén.

Hosszú, több évtizedes művészi múlt, sok nagy sikerű hangverseny, a közönség szeretete és elismerése áll a MÁV Szimfonikus Zenekar mögött. A zenekar fejlődése, művészi színvonalának emelkedése egyre nagyobb és nagyobb művészeti feladatok megoldására tette hivatottá a MÁV-szimfonikusokat. Büszkék vagyunk arra, hogy ez a hivatásos művészekből álló zenekar a vasutasok családjához tartozik.

Sport

Budapesten befejeződött az üzemi labdarúgó-bajnokság

A vasutasszakszervezet budapesti bizottsága mellett működő labdarúgó szakbizottság az idén is sokat fáradozott azon, hogy a szolgálati helyek labdarúgást kedvelő dolgozói körében népszerűvé vált üzemi bajnokság zavartalanul bonyolódjon le. A bajnokságot 17 csapat részvételével két csoportban rendezték meg. Helyes kezdeményezés volt, hogy a bajnokság kiírása nemcsak a számszerű eredményre sarkallta a csapatokat, hanem a sportszerűségre is.

A kétfordulós bajnokságnak a jó szervezés ellenére is akadt szépséghibája. A nyári meleg időjárást és a szabadságolásokat figyelembe véve csak szeptemberben vette kezdetét az őszi forduló. A rövidülő nappalok miatt a mérkőzéseket mindig korábban kellett kezdeni. Sajnos, emiatt néhány csapat — az Északi Járműjavító, a MÁV Autófuvarozási Főnökség és a Déli pályaudvar csapata —, miután több mérkőzésen nem tudott megjelenni, visszalépett.

A bajnokság a korábbi évek tapasztalataihoz hasonlóan — néhány apróságtól eltekintve — a várakozásnak megfelelően, sportszerű légkörben bonyolódott le. A sportszerűségi versenyt egyébként az A-csoportban a Nyugati pályaudvar, a B-csoportban pedig a MÁV Építési Főnökség labdarúgócsapata szerezte meg. A bajnokság helyezettjeit és a sportszerűségi verseny győzteseit a budapesti bizottság sportfelszereléssel jutalmazza.

Az 1962. évi bajnokság végeredménye:

„A" csoport

1.	Ferencváros	16	15	—	1	63:16	30
2.	MÁV Gépjavító	16	12	1	3	20: 9	25
3.	MÁV Géptelep	16	10	—	6	27:29	20
4.	BVKH	16	7	3	6	9:14	17
5.	Hámán Kató fth.	16	7	3	6	13:21	17
6.	Nyugati pu.	16	5	3	8	17:30	13
7.	Tisztképző A	versenyen kívül					
8.	Északi JJ.	visszalépett					
9.	MÁV Autófuvar	visszalépett					

„B" csoport

1.	Távközlő	13	10	2	1	30:13	22
2.	MÁV Magasép. Főn.	13	7	3	3	20:18	17
3.	Építési Főnökség	13	6	3	4	28:25	15
4.	Hídműhely	13	6	1	6	29:22	13
5.	Keleti pu.	13	5	1	7	14:15	11
6.	Vasúttervező ÜV.	13	4	—	9	8:36	8
7.	Déli pu.	visszalépett					
8.	Tisztképző B	versenyen kívül					

A BVSC birkózósikerei

Az elmúlt hetekben mozgalmas élet folyt a magyar birkózósportban. Nem múlt el hét, hogy a serdülők, ifik és felnőttek ne mérték volna össze tudásukat a bajnoki pontokért. A küzdelmekben derekasan megállták a helyüket a BVSC birkózói. A Szelky Ottó emlékversenyen például a legjobban szerepelő egyesület részére kiírt kupát 15 ponttal a BVSC nyerte el. A versenyen lepkesúlyban Alker, pehelysúlyban Kátai, középsúlyban pedig Pintér I. az első helyet szerezte meg.

Az országos felnőtt birkózó-bajnokságon Tar Gyula váltósúlyban tizenegyedik bajnokságát nyerte. Kátai és Alker a második helyen végzett. Ezen a bajnokságon a debreceni Kovács középsúlyban a harmadik, a nehézsúlyú Vászin második, a szolnoki Ivanovics pedig harmadik lett.

A felnőtt Budapest-bajnokságon Száraz és Kátai az első, Székely a második, Galambos a harmadik helyen végzett. Az országos ifjúsági bajnokságon Steer és Varga elnyerték a bajnoki címet, Dávid és Major második helyezett lett.

A serdülők Budapest-bajnokságán is kitűnően szerepeltek a BVSC legifjabb versenyzői. Flasner, Kökény, Gosztolai és Csábi első, Vass és Marx második, Grolmusz pedig a harmadik. Csapatban 27 ponttal az első helyen végeztek a BVSC fiataljai.

Ezek az eredmények is mutatják, hogy a BVSC birkózó-szakosztályában jó úton halad az utánpótlás nevelése.

149 KILIÁN-JELVÉNY

Miskolc Tiszai pályaudvar szakszervezeti bizottsága legutóbb a Kilián-mozgalom helyzetéről tárgyalt. Megállapította, hogy az idén is jó munkát végzett a sportbizottság, hiszen a pályaudvar dolgozói közül 149-en kapták meg a sportmozgalom jelvényét.

A sportszerető dolgozók ünnepélyes keretek között kapták meg a jelvényeket. Egy arany-, 97 bronz- és 51 vasjelvény talált gazdára. A jelvények közül 30-at KISZ-szervezetünk tagjai kapták. A fiatalok fele szerezte meg a Kilián-jelvényt. Pályaudvarunk nődolgozói is eredményesen vettek részt a sportmozgalomban, 25 jelvényt ők szereztek meg.

Szakszervezeti bizottságunk a Kilián-mozgalomban végzett jó munkájáért oklevéllel tüntette ki a sportbizottságot és oklevéllel ismerte el *Lévai Sándor* sportfelelős és *Oprável István* bizalmi elvtársak munkáját. A szakszervezeti bizottság tagjai példát mutatnak a Kilián-mozgalom jövő évi szervezésére: valamennyien jelentkeztek a jelvényszerző versenyekre.

Kisvárdai János

Válasz egy reklamáló levélre

Lapunk november 16-i számában megjelent *„Egyeztető bizottság a Nyugati pályaudvaron"* című cikkel kapcsolatban reklamáló levelet kaptunk a BVKH egyik osztályvezetőjétől, dr. Sike elvtárstól. Kifogásolja a cikknek azt a kitételét, hogy *„az egyeztető bizottság elé került panaszok nagy része az igazgatóság, s főleg a BVKH által kirótt részkártérítések ellen irányul."*

Valóban, igaza van abban, hogy a részkártérítéseket az illetékes szolgálati helyek vezetői szabják ki és nem a BVKH rendeli azt el. Az viszont tény, hogy az ügyeket a BVKH vizsgálja és minden indokolt esetben részkártérítésre kötelezés iránti kezdeményezéssel él a kártérítési jogkört gyakorló szolgálati vezetők felé. A részkártérítések kiszabása tehát közvetve mégis a BVKH-tól ered.

Úgy véljük, semmi ok arra, hogy ezt a tényt figyelmen kívül hagyjuk, tekintve, hogy a szolgálati vezetők szerepe a kártérítési kötelezettségek kiszabásában közvetítő jellegű és végeredményben a BVKH vizsgálatán, munkáján alapul. Világos, hogy ezekért az intézkedésekért elsősorban a BVKH felelős, függetlenül attól, hogy a közvetlen intézkedés tőle ered-e vagy sem. Nem tudunk eleget tenni dr. Sike elvtárs kérésének, mert valóban nem tudunk egyetlen, a BVKH által kiadott kártérítési határozatot sem felmutatni. Fel tudjuk viszont mutatni az egyeztető bizottsági határozatokat, amelyek közvetve kedvező vagy kedvezőtlen módon a BVKH munkáját is értékelik.

(Lőrincz)

Nyugdíjasok búcsúztatása Kiskunhalason

Hat, a munkában becsületesen helytállt vonatkísérőt búcsúztattak november 17-én nyugdíjba vonulásuk alkalmával Kiskunhalas állomáson. A bensőséges ünnepségen több mint 100 vasutas és hozzátartozó vett részt. A hat nyugdíjast: *Cseri Sándort, Faddi Istvánt, Magyar Mihályt, Mezei Jánost, Mohos Istvánt* és *Vass Imrét* először *Belényi Mihály* vezénylő tiszt búcsúztatta, majd *Simonek Gyula* állomásfőnök köszöntötte a nyugdíjba vonuló vonatkísérőket.

A vonatkísérők, a munkatársak és barátok nevében *Láng János* köszöntötte a nyugdíjba vonuló dolgozókat. Megható pillanatok voltak, amikor „váratlanul" hat úttörőkisleány érkezett az ünnepségre, és rövid köszöntővers kíséretében virágcsokrokat nyújtottak át az ünnepelteknek. Ezután sor került a vonatkísérők ajándékainak átadására.

A nyugdíjasok nevében *Mohos Istvánt* szólott, majd Borbényi Károly felolvasta a nyugdíjasokhoz írt versét. Az ünnepség után disznótoros vacsora és zenés szórakozás következett.

Virág Lajos
Kiskunhalas

Indokolatlan volt a késés

Több mint 10 percet késett november 25-én, vasárnap *Szeged* személypályaudvarról induló 1620-as békéscsabai személyvonat. Ennek szerelvényét a 4,14 órakor Szegedre érkező 720-as vonat kocsijaiból kell összeállítani.

Mindössze annyit kellett tenni, hogy a poggyász- és postakocsit a szerelvény elejére sorozzák. Ezt rendszerint a vonatgép vagy az állomási tartalékmozdony végzi el. A vonatgép késve jött a fűtőházból, tehát gyors intézkedés esetén a tartalékmozdony most is elvégezhette volna a szerelvény előkészítését.

Az intézkedés elmaradt, és a személyvonat *Hódmezővásárhelyig* nem tudta behozni a késést, így az onnan induló budapesti gyorsvonat is késett. Nem volt forgalmi akadály, így nem értjük, miért szegték meg a menetrend vastörvényét.

T. K.

Kilián-jelvényes hídépítők

A Hídépítési Főnökség sportvezetői az idén is nagy gondot fordítottak a Kilián-mozgalom szervezésére. Fáradozásuk nem volt hiábavaló. A főnökségnél 28 dolgozó bronz, 13 pedig vasjelvényt szerzett.

A sportkör vezetői december 10-én ünnepélyes külsőségek között adták át a Kilián-jelvényeket. Az ünnepségen részt vett és élménybeszámolót tartott Gulyás Gyula, az ismert rádióriporter, majd ifjúsági válogatott asztaliteniszezők — köztük a tehetséges Poór Éva — tartottak bemutatót. Az ünnepség résztvevői ezután megtekintették a magyar—osztrák válogatott labdarúgó-mérkőzésről készült sportfilmet.

Miért szöggel és patkóval?

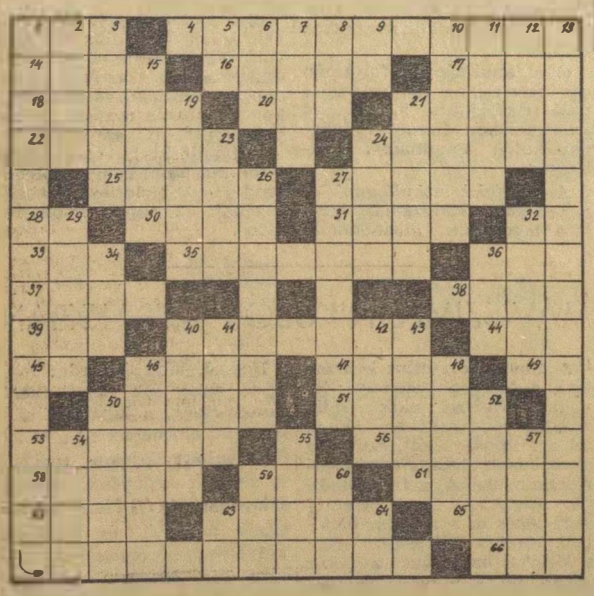
Országos ügy a balesetek elleni harc, s a vasútnál is elsőrendű feladat. Leszögezi például az utasítás, hogy szolgálat közben a vasúton nem szabad szögestalpú, patkós sarkú csizmát, bakancsot hordani, mert az balesetveszélyes.

Igaz. Az utasítás megszegése következtében már több baleset történt. Állomásunkon legutóbb szöges és patkós bakancsban elesett egy dolgozó és összezúzta az ujját, egy másik a kocsik lépcsőjéről csúszott le és bokatörést szenvedett.

Csak azt nem értjük, hogy a balesetveszély ellenére, miért van a vasút által kiadott csizmákon és bakancsokon patkó és miért szöges a talpuk. Jó lenne, ha központilag gondolnának a balesetelhárításra ilyen szempontból is.

Bódogh Mihály
Dombóvár

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Török főveg. 4. A CO_2 14. Barlang. 16. A Kisszunda szigetek legnagyobbika. 17. Ritka férfinév. 18. Hangzavar. 20. Magyar Optikai Művek. 21. Vissza: Puccini-opera röviden. 22. Világhírű feltaláló. 24. Az Álpok egy része. 25. Mondai alak. (ék. fel.) 27. Amerikai komikus, ahogyan kimondjuk. 28. Névelő. 30. Husáng. 31. Neves színész, fonetikusan. 32. Biztatás. 33. Nyakbavaló. 35. Olasz kikötő város. 36. Van neki. 37. Indítékai. 38. Ketten együtt. 39. Direktterm. szőlőfajta. 40. Pierre Etienne . . . francia politikus. 44. Régi nép. 45. Fordított kettős betű. 46. Mukden szélei. 47. Szokás, latinul. 49. Hangtalanul esd. 50. Drágakövek súlyegysége. 51. A Körösök egyike. 53. Ázsiai ország. 56. Készíts téli takarmányt! 58. Az angol minister szó eltorzított néger formája. 59. Vércsatornája. 61. Vajon alsó? 62. Régi fegyvere. 63. Étolaj fajta. 65. Az éra. 66. Varrószerszám névelővel.

Függőleges: 1. Itt épült a legújabb villamosított vonalszakasz. 2. Erődítmény. 3. Város Jugoszláviában. 5. Sine titulo. 6. Szovjet autómárka. 7. D-vel szellem. 8. Nomád az elején. 9. Doktor. 10. Tolna megyei községbe való. 11. Kémiai elem. 12. Eloson. 13. Biztosítóberendezés típus. 15. Japán teaházi táncosnők. (ék csere) 19. Királyi hatalom egyik jelképe. 21. . . . glicerin. 23. Ibsen drámája. 24. Hangtalanul tüzdel. 26. Rettentő. 27. A római császárság aranypénze. 29. Keservesen sír. 32. Egyiptomi folyó. 34. Azonos betűk. 36. Óhajtószó. 40. Mitológiai rémalak. 41. Női név, kissé nyújtva. 42. Zamatos. 43. Párduca nem szül nyul fiat. 46. Katonai méltóság, fon. 48. Latin szék. 50. Jónevű humorista. 52. Főzeléknövény. 54. Zalai község. 55. Vigyáz. 57. Berlini állatkert tárgyraggal. 59. Nem utó. 60. Fékező. 63. Okozat szülője. 64. A. T.

Beküldendők: Függőleges 1. és 13.

Beküldési határidő: 1963. január 10. Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A szakszervezet hatodik kongresszusát.

Könyvet nyertek: Balla János vonatátvevő. Rákosrendező állomás, Lévai Teréz szem. pénztáros. Szeghalom áll., Vicze Lajos főint., Pécs, Szigeti út 139.

HÍREK-HÁBOK

Búcsú a ti-ti-tá-tá-tól

Éjfél van. November utolsó napja is véget ért. Felállok az íróasztalom mellől, hogy végrehajtsam a rendeletben előírtakat: „1962. november 30-án éjfélkor az összes morsetáviróvonalat le kell szerelni és megszüntetni."

Amíg a hat távirógépünket leszerelem, a régi időkre gondolok és egészen meghatódom. — 1941 március. Posta segédtiszti tanfolyamon voltam akkor Debrecenben. Szinte hallom az oktatótiszt biztatását: „Ne féljen, szépen, nyugodtan kopogjon tá-tá-ti-ti . . ." Remeg a kezem a billentyűn. Három hónap múlva bizonyítványt kapok és ebben ez áll: „Morse táviratozás: jeles." Szép és érdekes szakma.

Repülnek az évek. 1952-ben a debreceni igazgatóság egy morse tanfolyam vezetésével bíz meg. Nyolcvan embert tanítok. Most én fogom a kezüket és biztatom őket, hogy fog menni, csak eleinte nehéz. Ngy gyakorlatra tettem szert a távirásban, sokszor még álmomban is morséztam. A véletlen úgy hozta, hogy 21 év után éppen nekem kellett kikapcsolnom a megszeretett gépeket, búcsút mondanom a ti-ti-tá-tá-nak.

Elfelejteni ezt már úgysem lehet, hiszen, amit az ember egyszer igazán megtanul, azt soha nem felejtheti el. A munka tovább folyik, magasabb színvonalon, modernebb technikával. Velem együtt sokan levizsgáztak már a távgépírásból, ami könnyebb és sokkal egyszerűbb, mint a morse-jelek írása és olvasása.

Ezért volt bánat is, öröm is ez a búcsú.

Gócsa Sándorné
távírász

— November végére befejezték a második vágány építését a Budapest—Szolnok—Békéscsaba közötti fővonal Szajol—Tiszatenyő közötti szakaszán. A 18 kilométer hosszú, korszerű biztosítóberendezéssel felszerelt vonalszakasz a kitűzött határidőre, 22 millió forint költséggel épült.

— *Harminc letéti könyvtáros vett részt a szakszervezet által rendezett alapfokú könyvtároskéző tanfolyamon. A tanfolyam befejeztével megrendezett vizsgán, valamennyien megfeleltek a követelményeknek.*

— Műszakfejlesztési és újítási kiállítást rendeznek december 15-e és 30-a között Miskolcon a KPM-hez tartozó helyi közlekedési vállalatok.

— A hazánkban tanuló NDK-beli diákok egy csoportját látták vendégül a MÁV Tisztképző Intézet mozgalmi szervei. A találkozón a vendégek beszámoltak hazájuk és népük megváltozott életéről, majd arról beszéltek a hallgatók és tanárok előtt, hogy milyen különbségek vannak a két német állam között.

— *Ünnepi taggyűlést tartottak december 10-én a 80 éven felüli nyugdíjasok részére a Nyugati-pályaudvar kultúrtermében.*

— Hatvan modern hálókocsi gyártására adott megrendelést a német szövetségi vasutak (NSZK) igazgatósága. Ezzel egyidőben azt is bejelentették, hogy a jövő évtől kezdve felemelik az új kocsik használati díját.

— Határidő előtt elkészítette a MÁV részére a megrendelt 20 darab Ward-Leonard típusú villamosmozdonyt a Klement Gottwald Villamossági Gyár és a Ganz-MÁVAG.

— *Könnyűzenei- és énekestet rendezett december 10-én Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága a nagy oktatóteremben. Az esten a debreceni MÁV Filharmonikus zenekar játszott Litván Gábor vezényletével.*

— 10 millió dollár hitelt ajánlott fel az Egyesült Államok Törökországnak, 33 Diesel-mozdony beszerzésére.

— A függetlenített szb-titkárok bevonásával munkatársi értekezletet tartott a szakszervezet Borsod megyei bizottsága. Az értekezleten az időszerű feladatokat vitatták meg.

— *Közlekedési anyagvizsgáló napokat rendezett a Technika Házában december 4-én és 5-én a Közlekedéstudományi Egyesület közlekedési anyagvizsgáló szakosztálya.*

— Idegen nyelvet tanulnak Szob állomás nődolgozói. Tizenhárom asszony és leány szlovák nyelven tanul, hárman szaktanfolyamra járnak.

A Hivatalos Lapból

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

49. számból: 131 682/1962. I/2. B. A dolgozó nyugdíjasok bejelentése és nyilvántartása, valamint a munkaviszony megszűnése időpontjának meghatározása a nyugdíjasoknál.

123 023/1962. I/1. Újítási javaslatokkal kapcsolatos tervezői és rajzolói óradíj megállapítása.

50. számból: 132 508/1962. I/2. B. A felsőfokú technikumok és a felsőfokú szakiskolák esti, valamint levelező tagozatain továbbtanuló dolgozók tanulmányi kedvezményei.

A szerkesztőség üzeni

Behán Rózsa Kazincbarcika, Pintér Lajos Vácrátót, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Magyar Imre, Virág Lajos Kiskunhalas, Markos József Zalaegerszeg, Fekete László, Kisvárdai János Miskolc, Marosán Pál Debrecen, Bognár Károly Tapolca, Tótka Károly Szeged: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

MAGYAR VASUTAS

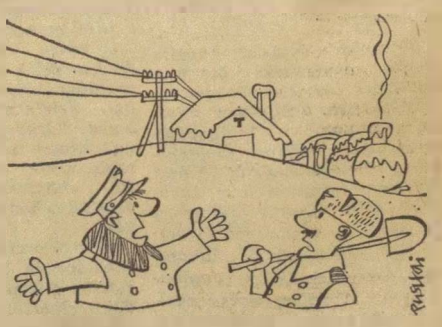
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Telefon: városi: 424—184, üzemi: 39—77.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII. Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

Az igazgatóság határán



— *Igazgatóságunk ma karácsonyi ajándékként előirásszerűen megrendezve adja át a vonatokat.*

Próbatétel



— *Pedig olyan szép jelentéseket küldtek, hogy milyen jól felkészültek a télre.*

(Pusztai Pál rajzai)