VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

16378

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM. Ára 40 fillér 1963. JANUÁR 1.

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

Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége

AZ ÚJ ESZTENDŐ ELÉ

Írta: dr. Csanádi György, a MÁV vezérigazgatója

Szocializmust építő országunk életében az új esztendő nemcsak a naptár szerinti új évet, hanem az új tervidőszak kezdetét is jelenti.

A szocializmus építésének eredményeiben részes és a népgazdasági tervekben előírt feladatok megoldásához nélkülözhetetlen közlekedéstől — ezen belül a vasúttól — társadalmi életünk új, több és magasabb színvonalú munkát vár. Meggyőződésem, hogy a mindig tettrekész vasutasok második ötéves tervünk harmadik esztendejében is helyt állnak a munkában.

A tervév előirányzatai szerint az 1962. évi adatokhoz viszonyítva az utasszám 3,5 százalékos; az árutonnakilométer 4,6 százalékos növekedésével kell számolnunk. Az évről évre mennyiségükben szüntelenül növekvő szállítási szükségletek kielégítésére igen sok tapasztalattal, munkamódszerrel rendelkezünk. Ezért joggal reméljük, hogy e módszerek továbbfejlesztésével ebben az esztendőben is eleget tudunk tenni szállítási kötelezettségeinknek. Ez azonban nem elegendő. Pártunk nemrég lezajlott VIII. kongresszusa számunkra is meghatározta a követendő utat. Politikai, társadalmi, gazdasági életünk minden területére kiterjedő iránymutatások közül e helyen azt a követelményt emelem ki, amely szerint a legfontosabb a termelékenység, a gazdaságosság növelése és javítása a termelés minden területén.

Ismeretes, hogy közlekedéspolitikánk alapvető célkitűzése — a társadalom, a népgazdaság egyre növekvő közlekedési szükségleteinek az egységes, korszerű közlekedési rendszerrel történő leghatékonyabb kielégítése. Ahhoz, hogy e célkitűzést a VIII. kongresszus iránymutatásai alapján minél eredményesebben teljesíthessük, arra kell törekednünk, hogy a közlekedésben az össztársadalmi munkaráfordítás minél nagyobb megtakarítással járjon, a termelés és a közlekedés ráfordítása tehát a legkisebb legyen. A vasútnak oly módon kell gazdaságosabbá tenni üzemét, hogy az egyben a termelésben is megtakarításokat eredményezzen.

Mit sem ér az olyan megtakarítás, amely annak többszörösével terheli meg a termelést. Gazdaságosságra való törekvésünk ezért nem lehet öncélú. Mindig szem előtt kell tartani a vasutat igénybe vevő népgazdasági ágazatok és az utazóközönség érdekeit. A vállalati és a népgazdasági érdekek kölcsönhatásainak felismerése és eredményes összhangjának biztosítása legyen munkánk minőségi színvonalának legfőbb mutatója.

A vasút valamennyi területén számtalan mód és lehetőség van még a gazdaságosság fokozására, az önköltség csökkentésére. A korszerű pályafenntartási módszerek következetes alkalmazása, az üres és a rakott kocsifutás arányának javítása, a kocsik raksúlyának, a mozdonyok vonóerejének jobb kihasználása, a tehervonatok terhelésének növelése, az egy vonatkísérő-rendszer minél szélesebb területen való bevezetése, a beruházások, felújítások és fenntartási munkák technológiájának továbbfejlesztése terén a vasút valamennyi dolgozójának lehetősége van a munka termelékenységének növelésére, az önköltség csökkentésére. A tervben előírt 1 százalékos önköltségcsökkentést úgy kell elérnünk, hogy ugyanakkor szállítási teljesítményeink minőségi színvonala emelkedjék. A minőségi tényezők közül a szállítási és az utazási sebesség növelésére, az árukárok további csökkentésére, a menetrendszerűség szigorú betartására, a személyszállítási szükségletek kielégítésénél a kényelem, a higiénia, a kiszolgálás színvonalának növelésére szeretném felhívni a figyelmet. Az erre fordított költségek csak akkor érhetik el céljukat, ha jobb munkaszervezéssel, a fegyelem erősítésével, az utasokkal és a fuvaroztató felekkel való figyelmes bánásmóddal párosulnak. A vasút korszerűsítését, teljesítőképességének növelését szolgáló 1963. évi beruházások és felújítások megvalósítása tervszerű fejlődésünk alapfeltétele.

Beruházási és felújítási tervünk a vasút üzemén belüli arányos fejlődést, a termelékenyebb és hatékonyabb munkát, a szállítási szükségletek jobb kielégítését kívánja elősegíteni. Ennek megfelelően járműállományunk korszerűsítésére fordítjuk a legnagyobb összegeket. Villamosított vonalainkhoz 15 darab Ward—Leonard villamos mozdonyt, a Diesel-vontatás kiterjesztéséhez 11 darab Diesel-elektromos és 30 darab 600 lóerős Diesel-mozdonyt szerzünk be. Teherkocsiállományunkat 2600 teherkocsival, 25 darab önürítős kocsival, a személykocsiparkot 200 darab négytengelyes kocsival frissítjük fel.

A megnövekedett forgalom lebonyolításában akadályokat jelentő szűk kapacitású állomások bővítési munkáiból Vác, Gyömrő, Gyékényes és Pásztó állomások bővítését, Szolnok állomás bővítésének megkezdését említem meg.

A hatvan—miskolci vonal villamosításának befejező munkái mellett a Miskolc—Diósgyőr közötti vonal villamosítását is megkezdjük. Hajdúszoboszló—Kisújszállás, valamint Rákos—Nagykáta között tovább folytatjuk a második vágány építését. Miskolc-tiszai pályaudvaron peronaluljáró építése kezdődik. Ezenkívül sok felvételi állomás felvételi épületének bővítésére is sor kerül. Nagyobb mértékben folynak majd az állomási és vonali biztosítóberendezések építései.

A vontatási épületek és berendezések beruházásaiból Székesfehérvárott Diesel-vontatási műhely építésére, Rákosrendezőn, Békéscsabán, Bp. Ferencváros pályaudvaron gázolajtároló létesítésére, Miskolcon mozdonyszín átalakítására, Szombathelyen és Miskolcon trafóállomás létesítésére, számos állomáson röptetők építésére kerül sor.

A vágányfelújítási munkák során tovább folytatjuk a hézag nélküli felépítmények építését, a kihasználható kisebb tengelynyomású vonalak korszerű, 48,3 kg-os felépítményre történő kicserélését. Számos hidat, állomást, raktárt, biztosítóberendezést, műhelyt újítunk fel. Jelentős összeget ruházunk be a rakodás gépesítésére is.

Az üzemi célokat szolgáló létesítmények és berendezések korszerűsítése mellett a lehetőségek minél teljesebb kihasználásával kerül sor szociális létesítmények, lakások építésére. Így többek között a vasutasok és családtagjaik egészségügyi ellátásának régi hiányosságát fogják pótolni a Szolnokon épülő új MÁV-kórház és rendelő, Miskolcon pedig a szakorvosi rendelő.

A lakásépítések közül Miskolcon befejeződik egy 16 lakásos épület építése, Budapesten egy 24 lakásos épület építését kezdik el. Nyíregyházán, Püspökladányban, Komlón, Celldömölkön, Szerencsen és más helységekben is sor kerül lakások építésére.

Az új évben befejezésre kerülő és a következő évekre is áthúzódó beruházások és felújítások néhány kiragadott példája is rávilágít arra, hogy a korszerű kutatási módok fokozottabb ütemű bevezetésével, a kapacitások növelésével kedvezőbbé válnak az előttünk álló feladatok teljesítésének műszaki feltételei.

A reánk háruló feladatoknak az MSZMP VIII. kongresszusa által megszabott irányelvek szerinti teljesítése a vasút valamennyi vezetőjétől azt kívánja meg, hogy irányítóivá váljanak az egyes gazdasági folyamatoknak, az eddigieknél nagyobb mértékben vegyék igénybe a dolgozók alkotó kezdeményezéseit, javaslatait, minél eredményesebben tárják fel a szervezés rejtett tartalékait. A vasutasok már számtalanszor bebizonyították, hogy fáradságot nem ismerő lelkes munkájuk olyan szilárd alap, amelyre számíthatunk az 1963-as évi feladatok sikeres teljesítésénél.

E feladatok megoldásához eredményes alkotó munkát, békés, boldog új esztendőt kívánok.

Budapesten tanácskoznak a baráti országok közlekedésügyi miniszterhelyettesei

A MÁV kezdeményezésére a *baráti országok közlekedésügyi miniszterhelyettesei 1963. január 3—5 között Budapesten tanácskoznak.* A tanácskozáson a nemzetközi *személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésének kérdéseit,* továbbá az utazóközönség igényei még jobb kielégítésének lehetőségeit tárgyalják meg. Foglalkoznak majd a *helyjegyes vonatok* problémáival, a *WMPS* keretében futó *közvetlen hálókocsik* ügyével, valamint a *túlsúlyos* és *túltengelyes* vonatokkal.

A tanácskozáson az *NDK,* a *szovjet,* a *bolgár,* a *román,* a *magyar,* a *csehszlovák,* a *lengyel* és a *jugoszláv* közlekedésügyi miniszterek helyettesei vesznek részt. A tanácskozáson a baráti vasutak nemzetközi szervének *varsói főbizottsága* is képviselteti magát.

Luxuskivitelű étkező-, háló- és büfékocsik — újszerű vendéglátás

Az *idegenforgalom* növekedése a vasúti *mozgószolgálattal* szemben is fokozott követelményeket támaszt. A régi kiszolgálási módszerekkel már nem lehet a megnövekedett feladatoknak eleget tenni. Ezért az *Utasellátó* több újdonságot alkalmaz a mozgószolgálatnál. A *turista műanyag edényzet* bevezetésével például megkíméljük a kirándulókat attól a fáradtságtól, hogy étkezőkocsiban étkezzenek. Ehelyett tálcán, műanyag edényekben fülkéjükben fogyaszthatják el a megrendelt változatos ételféleségeket.

Új követelmény a nemzetközi turista forgalomban, hogy *egy-egy zártegységű kiránduló vonatban több étkező és büfé kocsit kellett beállítani.* Ez a megoldás is az utazók *gyors* kiszolgálását eredményezte. A több országot is átszelő különvonatokon bevezetett étkezési forma bevált, a turisták *megelégedéssel* fogadták.

Az *Utasellátó* új, korszerű *hálókocsijai* is méltán keltettek feltűnést a hazai és a külföldi utasok körében egyaránt. Az idén elkészült hálókocsik a legkényesebb igényeket is kielégítik.

Ha az 1962-es év második felét vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy *idegenforgalmunk fejlődő tendenciát mutat. Az Utasellátó 544 rendezvényén 25 ezer vendég vett részt.* Az előző negyedévhez képest a rendezvények száma *229,6,* az ellátandó vendégek száma pedig *220,1* százalékkal volt magasabb. Különösen nagyszabású rendezvényeknek számít a zártegységű *lipcsei vásári különvonat,* amelyen összesen *3500 magyar turista* vette igénybe oda-vissza a vállalat szolgáltatásait. A négy vonat összesen *380 000 forint bevételt forgalmazott.* Ha figyelembe vesszük, hogy a forgalom 75 százalékát saját termelésű ételforgalom tette ki, akkor elfogódottság nélkül megállapítható, hogy az *Utasellátó* a lipcsei különvonatokon eredményes munkát végzett.

Krajczár István

Több társadalombiztosítási szolgáltatás emelése és módosítása

A *Magyar Szocialista Munkáspárt VIII. kongresszusának* határozata végrehajtását megkezdte kormányunk.

A *terhes,* illetőleg *szülő nőt* az eddigi 12 hét helyett *20 hét szülési szabadság illeti meg.* Szülés előtt legalább 4 hetet kell kiadni. Csak olyan orvosi *igazolás szerint* dolgozhat tovább a szülő nő, ha a saját és a születendő gyermek egészségét nem veszélyezteti a továbbdolgozás.

Azok a dolgozók, akik *rokkantsági nyugdíjban* részesülnek és amellett munkaviszonyban vannak, eddig *évenként 90 napi táppénz illette meg őket. Az új rendelkezés szerint úgy kell elbírálni, mintha nem lenne rokkantsági nyugdíjas.* Egy évig, illetve *gümőkóros* betegség esetén *két évig jogosult táppénzre.*

A táppénzre jogosultság időtartamát a jövőben a kórházi ápolás időtartama *nem csökkenti.*

Ha a *házastársak* mindketten dolgoznak, így mindketten biztosítottak és eltartásra szoruló családtagjuk van, a férfiakhoz hasonlóan *a dolgozó nő is a táppénz 80 százalékát kapja a kórházi ápolás ideje alatt még akkor is, ha a családtagok az apa után igényjogosultak.*

A tényleges MÁV-dolgozókat, valamint MÁV-nyugdíjasokat vagy ezek nyugellátásban részesülő özvegyeit *az eddigi 365 napos kórházi ápolás helyett orvosi javaslatra időbeli korlátozás nélkül díjtalan kórházi ápolás illeti meg.* A nyugdíjasok családtagjainak az eddigi naptári évenkénti 60 nap díjtalan kórházi ápolását *90 napra* emelték fel.

A *tolókocsi és hallókészülék* kivételével valamennyi gyógyászati segédeszközt *előzetes biztosítási idő (két éven belül egy év) nélkül is megkapják a biztosítottak.*

Felemelték az alacsony összegű özvegyi nyugdíjakat

A *VIII. pártkongresszus* határozatai kimondják, hogy többet kell törődni *az alacsony nyugdíjakat élvező öregek és az özvegyek helyzetével.* A határozat végrehajtásának első lépéseként 1963. január 1-től kezdődően

mintegy 180 millió forintot *biztosít a kormány a munkások és alkalmazottak özvegyi nyugdíjainak felemelésére.*

Ez azt jelenti, hogy 1963. január 1-től az özvegyi nyugdíjakat 20 százalékkal felemelik. Ha azonban a nyugdíj összege a 20 százalék emelés után nem éri el a havi 350 forintot, azt 350 forintra ki kell egészíteni. Pl.: Ha az özvegy nyugdíja 250 forint, a 20 százalékos emelés 50 forint, ezzel 300 forint lenne, de miután 350 forintnál kevesebb nem lehet, az özvegy új nyugdíja 350 forint lesz.

Tekintettel arra, hogy a *kormányzat* most csak az *alacsony összegű* nyugdíjakat rendezi, ezek az 500 forintot nem haladhatják meg, így a jelenlegi

özvegyi nyugdíj rendezésénél az emelés legfeljebb 500 forintig terjedhet.

Pl.: Az özvegy nyugdíja 450 forint volt, a 20 százalékos emelés 90 forint lenne, de mivel a nyugdíj emelése együtt nem lehet nagyobb 500 forintnál, az özvegy nyugdíja 500 forint lesz.

Ha az *özvegy nyugdíja* az 500 forintot eddig is meghaladta, azt továbbra is *változatlan összegben* fogja kapni.

Az alacsony nyugdíjak emelése vonalán várható intézkedéseknek ez csak az *első állomása* volt. A *népgazdaság* fokozatos erősödésével teremtjük meg az alapját az alacsony nyugdíjak további emelésének.

Az özvegyi nyugdíjak felemelését kérelmezni sehol nem kell, azt kérelem nélkül felemelik.

A nyugdíjigények üzemi előkészítéséről

A SZOT Titkársága 1959-ben határozatot hozott az *öregségi nyugdíjigények üzemi előkészítésének és felvételének bevezetésére.* Mi tette időszerűvé a rendszer bevezetését, mi volt a cél?

A nyugdíjigények elbírálása hosszú időt vett igénybe, így a dolgozók a munkaviszony megszűnése után *több hónapon át* voltak ellátatlanok, sem fizetést, sem nyugdíjat nem kaptak. A hosszas ügyintézés oka főleg az volt, hogy *a nyugdíjjogosultság elbírálásához szükséges adatok, igazolások összegyűjtésére csak a dolgozók munkaviszonyának megszűnése után került sor,* miután csak a nyugdíjigény benyújtásával kezdhették meg a helyi szervek nyugdíjosztályai ezek beszerzését.

Az üzemi előkészítés bevezetésével ily módon csökken az ellátatlanság ideje, hogy

a szükséges okmányok összegyűjtése, felkutatása jóval a nyugdíjazás várható időpontja előtt megkezdődik.

A munkaviszony megszüntetésére pedig akkor kerül sor, amikor együtt vannak már a korábbi munkaviszonyokra vonatkozó igazolások. Így, az összegyűjtött okmányok alapján, röviddel a munkaviszony megszüntetése után, elkészülhet a nyugdíjat megállapító határozat, melynek alapján folyósítható a nyugdíj.

Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a rendszer bevezetése elérte célját: *a dolgozók ellátatlansági ideje jelentős mértékben csökken, gyorsabban jutnak a nyugdíjhoz.* Ugyanakkor mentesülnek a nyugdíjkérelem előterjesztésével, a munkaviszony igazolással kapcsolatos utánjárásoktól. Ezt helyettük társadalmi munkában *a nyugdíjelőkészítő albizottság* aktivistái végzik el.

A munkahelyeken

előkészített és felvett nyugdíjügyek átlagos elintézési ideje 20 nap,

szemben azokkal az ügyekkel, melyeket közvetlenül adnak be a nyugdíjhivatalhoz, s melyeknél átlagosan 34 nap után hozható csak határozat.

A nyugdíjelőkészítő albizottságok ügyviteli feladatot látnak el társadalmi munkában, a szakszervezeti gondoskodást valósítják meg. Feladatuk nem a dolgozók nyugdíjazása, vagy a nyugdíj megállapítása, hanem *a nyugdíjba készülők felvilágosítása a nyugdíjazás feltételeiről, helyettük a szükséges iratok, adatok beszerzése, összegyűjtése, végül a nyugdíjigények felvétele.*

E társadalmi munka előfeltétele

a nyugdíjtörvény ismerete,

az aktivisták kellő szakmai felkészültsége.

A szakszervezeti központok, budapesti és megyebizottságok ezért *tanfolyamokon készítik fel az albizottságokat,* folyamatosan gondoskodnak továbbképzésükről, a nyugdíjtörvény változásainak ismertetéséről. A bonyolult rendelkezések között *ma már jártassággal eligazodnak az aktivisták,* ezt bizonyítják a jól előkészített ügyek ezrei. Ismerve a nyugdíjra vonatkozó jogszabályok bonyolultságát, ez annál tiszteletreméltóbb, miután az előkészítő albizottságok tagjai között nemcsak műszaki és adminisztratív dolgozók, hanem *nagy számban fizikai dolgozók is tevékenykednek.*

A nyugdíjügyek intézése nagy felelősséget ró a társadalmi aktivistákra,

munkájuk megbecsülést érdemel.

Budapesten jelenleg az öregségi nyugdíjigények körülbelül *30 százalékát,* vidéken kb. *15 százalékát* készítik elő az albizottságok. Országosan ez év végéig kb. *1000 üzemben, vállalatnál fog nyugdíjelőkészítő albizottság működni.* E területen tevékenykedő *aktivisták* száma mintegy *4—5000-re* tehető.

„Örülök a megtiszteltetésnek"

Ha elérkezik január huszonhatodika — *szakszervezetünk VI. kongresszusának kezdete* — egy 26 éves fiatalember is ott lesz a küldöttek között. *Meggyes István* a neve. Foglalkozása: *mozdonyvezető a Keleti fűtőházban.* Előbb a fűtőház dolgozói, majd a budapesti bizottság küldöttközgyűlésén választották küldöttjükké, hogy képviselje őket a nagy tanácskozáson.

Nem lehet akármilyen ember, akit fiatal fejjel ilyen bizalommal ruházott fel egy nagy múltú fűtőház közössége — gondoltuk, amikor elhatároztuk, hogy felkeressük öt.

Kiss Lajos szb-titkár azt mondta:

— *Azért esett rá a választás, mert lelkiismeretes ember. Elég talán egyetlen példával jellemeznem őt. Három éve utazik a 424—224-es mozdonyon személy- és gyors fordában, de vonatkésést még egyszer sem okozott. Megteszi azt is, hogy gépjavítás előtt embereivel együtt — akármilyen hosszú és fárasztó útról érkezve — szétszereli a gépet, hogy a szerelők minél alaposabban és idejére elvégezhessék a javítást. Tehát még a szabad idejét is kész mozdonya mellett tölteni.*

— *Nagyon szeretem a mesterségemet* — mondja *Meggyes István.* — *Ha újra kezdhetném az életet, akkor is mozdonyvezető lennék. Az egész családom vasutas. A bátyám villamos-mozdonyon gépkezelő, két nővérem pedig forgalmi szolgálattevő. Én 1950 óta dolgozom a vasútnál. Öt éve vezetek mozdonyt. 1961-ben a vasutasnapra megkaptam a szakma kiváló dolgozója oklevelet, s most a jelvény feltételeit szeretném teljesíteni. A szocialista brigád címet az idei vasutasnapra nyertük el.* Egyik fűtőm, *Darázs Mihály* mozdonyvezetőnek készül. Igyekszünk segíteni neki, hogy jó szakemberré váljon. A másik KISZ-ista. Ő csak fél éve került a brigádba, de megállja a helyét. Váltótársaink is a brigádba tartoznak: *Goldruber Pál* a „vezér", *Maczkó Gábor* és *Árva Imre* a két fűtő. Jól tudnak együttműködni, mert kiváló emberek.

Meggyes István egyébként tizedik éve szakszervezeti bizalmi, méghozzá egyike a legjobb bizalmiaknak. Ezenkívül a taggyűlések *bátor hangú felszólalói* közé tartozik, és a *KISZ-ben is bizalmi* tisztséget tölt be. Pedig honállomásától messze lakik. Amíg felelősségteljes szolgálatát végzi, *Tápiógyörgyén* várja őt haza felesége és 15 hónapos kislánya.

— *Nem számítottam rá, hogy a dolgozók küldöttjükké választanak* — mondta búcsúzáskor *Meggyes István.* — De *örülök a megtiszteltetésnek. Azon leszek, hogy méltó maradhassak a bizalomra.*

K. J.

Jól takarékoskodtak a kazincbarcikaiak

Kazincbarcika állomáson 1956. óta működik a dolgozók *Kölcsönös Segítő Takarékpénztára.* Mind többen ismerik fel ennek jelentőségét és lépnek a KST-tagok sorába.

A múlt évben 111 KST-tag volt, az idén már 13-mal többen vannak. 1962-ben *110 950 forintot* gyűjtöttek össze a takarékos vasutasok. Az összegyűjtött betéteket karácsony előtt fizette vissza tagjainak a kazincbarcikai KST.

Az állomás dolgozói elhatározták, hogy az idén *nagyobb összegekkel* vesznek részt a pénztakarékosságban.

Behán Rózsa

NEMZETKÖZI *élet*

A nyugat-európai vasutak és a Közös Piac

NYUGAT-EURÓPA *pénzügyi oligarchiája* az utóbbi időben jelentősen fokozza *a kapitalizmus megszilárdítására* irányuló erőfeszítéseit. Erről világosan tanúskodik a *Nyugat-Európa* egyesülésére vonatkozó terv, amely elsősorban a *„Közös Piac"* létrehozásában való törekvésekben fejeződik ki. Ennek az államközi *monopolisztikus* egyesülésnek a segítségével szeretnék a nagytőke képviselői *a legnagyobb hasznot* húzni a maguk részére a technikai haladásból, a termelés nemzetközi specializálódásából.

Ezért törekszenek arra, hogy a zárt közösség keretében csökkentsék a *vámkorlátokat,* erősítsék a tőke és termelés *centralizálásának* folyamatát. A burzsoázia kényszeríti az államokat, hogy minden eszközzel támogassák érdekeit és törekvéseit. Hogy erősítsék pozícióikat, a *„Közös Piacon"* belül, a monopóliumok versenyképességük növelésének ürügye alatt lenyesik a béreket és csökkentik a dolgozók javát szolgáló szociális juttatásokat. A bérek *„befagyasztása"* kormányzati politika rangjára emelkedett. Ugyanakkor a költségvetés terhére jelentékeny *szubvenciókat* és *kedvezményes tarifákat* követelnek a kormánytól.

A TŐKE új támadásokat intézett *a dolgozók és a szakszervezetek jogai ellen,* azzal a céllal, hogy osztályharcukat gyengítse. A *szállítómunkások III. nemzetközi konferenciáján* is tárgyaltak arról, hogy a tőkés országokban különböző tervek útján akarják a vasutakat megreformálni, az áruk gyorsabb és olcsóbb szállítását elérni, amiben elsősorban természetesen a vállalkozók vannak érdekelve. *Olaszországban* például, azokat a vasútvonalakat modernizálják, amelyek az országot a *„Közös Piac"* tagállamaival kötik össze. Hasonló számításokra épül fel a *belga vasutak* fejlesztési programja is. A *Német Szövetségi Köztársaságban* a vasutak jelentősége elsősorban abban áll, hogy a *katonai közlekedés eszköze* legyen. Az ipari termelés és az áruforgalom növekedése a Közös Piac országaiban fokozott szállítási tevékenységgel jár.

Itt meg kell említeni azt a körülményt is, hogy az utóbbi időben jelentékenyen megerősödött a *közúti forgalom.* A vasutak részére csak a nagy térfogatú tehersz állítások maradnak, amelyek nem előnyösek a közutak vállalkozóinak. A társaságoknak ugyanakkor előnyös vasúti tarifákat állapítanak meg. *Franciaországban* például az engedmények következtében néha a szállítások önköltségének csak a felét szedik be. Az állami vonalak egy részét viszont, mert *nem rentábilisak,* lezárják. Ez a folyamat megfigyelhető *Belgiumban, Franciaországban, Nyugat-Németországban* és a *„Közös Piac"*-ba most belépni készülő *Angliában.*

NYUGAT-EURÓPA vasútainak *technikai haladása* messze van attól, hogy társadalmi haladást is jelentsen, mert nem a lakosság széles rétegeinek, hanem *a tőkéseknek szolgál.* A haladás a vasutasoknak *a munkafeltételek rosszabbodását* okozta, azonkívül nyomában újabb elbocsátások jelentkeztek. Így *1951 óta a nyugatnémet, olasz, francia, holland és belga vasutak személyzete 443 000 fővel csökkent.* Az elbocsátásokat a munka növekedése, a vasutasok életszínvonalának csökkenése követi. A vasutasok ellen intézett támadások azok növekvő ellenállását váltották ki. *Franciaországban, Olaszországban, Belgiumban,* sőt *Angliában* is, béremelési követelésekkel léptek fel. *A folytonos drágulás a vasutasokat újabb harcokra készteti.*

Ma a „trösztök Európájában" mindinkább kiéleződnek az *osztályellentétek.* A dolgozók már kezdik felismerni, hogy a *„Közös Piac"* — a tőkés Európa legagresszívabb erőinek ez a fegyvere, — azok kezében van, akik a *NATO-t* irányítják és *fenyegetik a népek közötti békét.* Ezért lépnek fel egyre többen a Közös Piac főkolomposai által vezetett politika ellen és *vesznek részt a munkásosztály és a demokratikus erők közös küzdelmében a békéért és a szociális haladásért.*

Csökkentik a vasutasok létszámát Norvégiában

A norvég vasutak 1963-ban újabb 400 dolgozóval csökkentik a vasutasok létszámát. Ez a folyamat szerves része egy öt évvel ezelőtt elindított racionalizálási programnak. Ez a tíz évre szóló program a vasutasok létszámának 17,5 százalékos csökkentését irta elő. A programot a norvég vasutak vezetői a vasutasszakszervezettel egyetértésben hajtják végre.

Erősödtek szakszervezetünk nemzetközi kapcsolatai

A Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusa felhívta a figyelmet arra, hogy egyes szakszervezeteknek a szakmai tagozatok munkájára is nagyobb gondot kell fordítani. Ennek alapján szakszervezetünk is tervbe vette, hogy gyümölcsöző kapcsolatot épít ki a szakmai tagozattal.

Ami pedig nemzetközi kapcsolatainkat illeti, 1962-ben ismét léptünk egyet előre. A szocialista országok közül a *Szovjetunió,* a *Német Demokratikus Köztársaság,* a *Csehszlovák Szocialista Köztársaság, Lengyelország* és *Bulgária vasutas szakszervezetével* évek óta jó a kapcsolat. Erősödött kapcsolatunk a *kubai* vasutas szakszervezettel is. *A latin-amerikai és afrikai országok közül pedig*

a Mali Köztársaság, Ghana, illetve Mexikó vasutasszakszervezetével sikerült kapcsolatot teremteni.

A nyugati államok közül kedvezően alakult kapcsolatunk az *osztrák* és a *belga vasutas szakszervezettel.* Középszinten ugyan, de az *olasz,* a *svéd,* a *holland* vasutasokkal is felvettük a kapcsolatot.

Nemzetközi levelezésünk is mind szélesebb méreteket ölt. Az üdvözleteken kívül dokumentációkat és tájékoztatókat küldtünk és kaptunk külföldi testvér szakszervezetektől. Néhány szakszervezettel a *munkamódszerek* kicserélésére is sor került.

A vasutasok *proletárinternacionalista* nevelését illetően azonban még vannak tennivalóink. Nemzetközi és békevédelmi felelőseink munkájára egy-két kivételtől eltekintve még mindig a kampányszerűség a jellemző. Pedig ezt a munkát sem lehet kampányfeladatnak tekinteni. A vasutasok ma már igénylik, hogy a nemzetközi eseményekkel kapcsolatos kérdésekről rendszeresen kapjanak tájékoztatást. Megyei bizottságaink és a szolgálati helyek szakszervezeti bizottságai több esetben tartottak már *röpgyűléseket,* élménybeszámolókat, békeestéket, amelyeket a dolgozók nagy érdeklődéssel hallgattak végig. Egyes nagyobb akciók keretében külföldi előadókat kértünk fel követségektől, nemzetközi szervektől.

1962-ben alakult meg hazánkban a szolidaritási akció bizottság. Felhívásához szakszervezetünk is csatlakozott. Az akció bizottság jelentőségét üzemeinkben, szolgálati helyeinken röpgyűléseken ismertettük és 205 000 darab béleg eladásával

275 000 forintot gyűjtöttünk össze a szolidaritási alap javára.

A nemzetközi és békevédelmi munkát illetően több más szervvel, így *a SZOT nemzetközi osztályával, a Vasúti Főosztállyal, a KPM nemzetközi osztályával, az Országos Békebizottsággal* és az *IBUSZ-szal* is jó kapcsolatot sikerült kiépíteni.

A jövőre nézve is fontos feladatnak tartjuk nemzetközi kapcsolataink bővítését, elsősorban az *afrikai,* a *latin-amerikai* és a *távol-keleti* országokkal. De igyekszünk kapcsolatainkat tovább szélesíteni az európai országok, így a többi között a *Skandináv* államok vasutas szakszervezeteivel is. Az a célunk, hogy *nemzetközi és békevédelmi munkánkat minden esetben a nemzetközi helyzetből adódó feladatokhoz alakítva végezzük el.*

Reggeli beszélgetés

Kora reggeli randevúra mentem az elmúlt napok egyikén. A Hámán Kató Fűtőház nyugati motorüzemének, „Zalka Máté" szocialista címért harcoló szerelőbrigádjának tagjaival találkoztam. Az éjszakai munka után egy kicsit fáradtan ültek le az asztalhoz.

— Ketten nem tudtak eljönni — mondta Gráf Sándor brigádvezető. — De majd mi beszélünk helyettük is — tette hozzá mosolyogva.

A beszélgetés, megvallom, nehezen akart szabadulni a hivatalos hangvételtől, de ahogy a brigád alakulásáról érdeklődtem, csakhamar közvetlen, őszinteséggel tárták fel a brigád történetét.

— Üzemekben, hivatalokban, az ország minden részén alakultak a szocialista brigádok. Nálunk még egy sem volt — mesélte Gráf Sándor. — Alakítsunk mi is — gondoltuk.

— Együtt dolgoztak már akkor is? — kérdeztem.

— Ahányan, annyi felé — válaszolták.

— Hogy kerültek akkor egy brigádba?

Bakó Béla mérnök, aki átengedte nekünk üzemvezetői szobáját erre a beszélgetésre, tdta meg a választ.

— Az üzemvezetőséghez fordultak azzal a kéréssel, hogy rakjuk őket egy brigádba. Mi természetesen elintéztük. Hiszen ők voltak nálunk az úttörők a szocialista brigádmozgalomban . . .

— Mondták is, hogy könnyű így brigádot alakítani, ha a legjobbakat szedik össze — emlékezett vissza az egyik brigádtag.

— Pedig akkor még nem egészen így volt — mondta Gráf Sándor — mert a szakmában még elég fiatal volt Kertai József és Kincses István is.

Dercze Imre brigádtag, aki eddig szótlanul ült, most ezt mondta:

— Ez a brigád tulajdonképpen MHS-brigád is.

Amikor látta, hogy nem egészen értem, amit mond, hozzátette.

— Öten tartalékos tisztek és MHS-tagok vagyunk . . .

— Én vagyok egyedül a közlegény — szólt közbe Nagy III. János.

A fáradság eltűnt az arcukról, élményekben gazdag kollektív munkájukról beszélve, szinte arról is megfeledkeztek, hogy munka után vannak, jó lenne már pihenni.

— Persze, elég nehéz volt az elvtársaknak — mondta Kertész Ferenc, a motorüzem szb-titkára —, mert nemcsak nálunk, de még a fűtőházban sem volt előttük ilyen brigád. Amikor megalakították a brigádjukat, nem tudták, hogyan tovább. Nem volt kialakult forma, nem tudtak tapasztalatot szerezni más brigádoktól...

— Ez bizony így volt — vette át a szót a brigádvezető —, de ahogy „összerázódott" a társaság, már jobban ment minden. Eleinte nézeteltérések is voltak, s ez megnehezítette a kollektív szellem kialakulását.

— De már nincs ilyen probléma — mondta Nagy III. János.

— A termelésben különösen példamutatóak, kiesés nélkül végzik a javítási munkát — vetette közbe Lukács Gyula, az szb termelési felelőse.

— Nagy érdemük az — mondta Bakó Béla mérnök — hogy ők voltak a kezdeményezői annak is, hogy két hét helyett háromhetenként legyen a revízió. A kisebb javításokat ők maguk végzik el a motoron.

— Itt szorított a cipő a legjobban, ahogy mondani szokták — mosolygott a brigádvezető — hát mi megpróbáltuk kitágítani. És hát, sikerült.

— Ugy tudom, 215 fővel 35 brigád dolgozik már a szocialista brigád cím elnyeréséért és ebből, itt a motorüzemben 10 brigád van. Mi a tapasztalatuk a brigádok alakulásáról? — kérdeztem.

Gráf Sándor megfontoltan válaszolt:

— Érezzük, hogy nekünk kell a példát mutatni, s mi minden vonatkozásban igyekszünk jó példával járni. Azelőtt például, ha fizetés napján megittunk egy-két korsó sört, nem szólt senki. De most már vigyáznunk kell, nehogy azt mondhassák: a szocialista brigád iszik.

— Meg aztán valahogy meg is változott az ember, amióta a brigád megalakult — mondta Kincses István. — Munka után hazamegy az ember a családhoz, többet törődik az otthonnal, nehogy azt mondják, hogy a magánélete ilyen vagy olyan . . .

— Azóta kertészkedel otthon jobban? — kérdezte tőle nevetve másik brigádtársa.

— Én igen — válaszolt Kincses István. — De H. Tóth István is azóta vigyáz jobban az alakjára. Törzsvendég lett a Dagályban — mondta nevetve.

— Na, nemcsak te vagy az egyedüli kertészünk — szólt Kincseshez a brigádvezető — Nagy III. János is az.

— Áh — nevetett Dercze Imre —, ő nem ér rá, mert nem győzi biztatni a Fradit. Én az MHS-brigádhoz méltóan Honvéd-drukker vagyok!...

— No és Jókaié — szólt közbe valaki.

— Az igaz. Szeretem olvasni a Jókai-könyveket.

— Nem rossz itt a kollektív szellem — jegyezte meg mellettem Bakó mérnök.

— Hát, ami azt illeti, tényleg nem rossz — mondta Gráf Sándor. — Ebben az évben megcsináltuk azt is, ha valaki szabadságra ment, s nem kaptunk helyette embert, a brigád vállalta a hiányzó helyett is a munkát. S nemcsak mi tartunk így össze. Sokat segít nekünk például a „Mező Imre"-brigád is.

— Ha például tartalék alkatrészünk nincs — vette át a szót Kincses István —, vagy meghibásodik az alkatrész, abban a pillanatban biztosít nekünk pótlást a Hegedüs György elvtárs brigádja.

Összevetlenül elszaladt az idő. Bár egyszer már elbúcsúztam a brigád tagjaitól, mindenki ülve maradt. Szívesen beszélnek a közösen eltöltött egy esztendő eredményeiről.

— Mindannyian érett emberek vagyunk — mondta Gráf elvtárs —, a brigád átlag életkora közel van a negyvenhez. Ezt csak azért mondom, hogy nem fiatalos gőzzel kezdtünk mi e mozgalom megvalósításához, hanem megfontoltan, komolyan. S az eredményt nemcsak rajtunk lehet lemérni. Hiszen csak az utazó személyzetből azóta, nyolc brigád alakult . . .

— Hogyan érzik, mikor fogják kiérdemelni a szocialista brigád elnevezést? — kérdeztem.

— Jövőre — szólt egyszerűen a brigádvezető.

— Ők lesznek a szocialista cím első tulajdonosai. Nem is sokára — mondta Kertész Ferenc szb-titkár .

Most már tényleg búcsúznunk kellett, hiszen majdnem delet mutatott az óra. A brigád tagjai igyekeztek haza, hogy másnap friss erővel lássanak munkához. Én pedig azon gondolkodtam, szükséges-e ehhez a „kerek asztal" beszélgetéshez kommentárt írnom. Csakhamar rájöttem, önmagában is hű tükröt ad egy brigád kollektívájának munkájáról.

Fenyvesvölgyi Aranka

Az új vámosgyörki biztosítóberendezésről

Lapunk legutóbbi számában már hírül adtuk, hogy *Vámosgyörk állomáson* üzembe helyezték az ország első *integrált-dominó* rendszerű *biztosító* berendezését. A biztosítóberendezés gyorsabb forgalmat tesz lehetővé és megkönnyíti e forgalom irányítását.

Az új biztosító berendezés vezérlőasztala a forgalmi irodában, két helyi kapcsolója pedig az állomás két végén lévő őrhelyeken kapott helyet. A berendezés *gombnyomásra* működik és *fényjelzéssel* mutatja a váltók, a jelzők állását, illetve a vágányok foglaltságát. *Így a forgalmista mindenkor ura lehet helyzetének.* A berendezés azt is megmutatja, hogy egy-egy vágányt *milyen hosszúságban foglalnak el a kocsik.* Az állomásba bejáró és az onnan kihaladó vonatok számára a jelzők a továbbhaladást csak akkor engedélyezik, ha a vonat által érintett váltók, valamint a védőváltók megfelelő állásban rögzítve vannak, továbbá, *ha a vágányút nincs elfoglalva egyéb járművekkel.*

Az *integra-dominó* biztosító berendezés rendszerének igen nagy előnye az is, hogy *vezénylőasztala és jelfogó berendezései egységenként szerelhetők,* tehát bármilyen vágányhálózatú állomást könnyen el lehet látni a dominó elvnek megfelelően összerakható biztosító berendezéssel. A megépült berendezés *a szocialista országok vasútjainak egységes jelzési rendszerét alkalmazza: a sebességjelzést.*

A vámosgyörki új biztosító berendezést további hasonló integra-dominó rendszerű berendezések építése követi *Füzesabony, Nagyút, Nyékládháza, Szerencs, Miskolc tiszai pályaudvar, Felsőzsolca, Tiszaluc* és más biztosító berendezéssel még nem rendelkező állomásokon. Ez a fejlesztés jelentősen elősegíti, hogy növeljük *a miskolci fővonal átbocsátóképességét.*

Bacsó Gyula
Miskolc

Bevált az új vonatkísérő módszer

A vasút sok vonatindító állomásán vezették be a tehervonatok *egy vonatkísérővel* való közlekedtetését 1962. október 1. óta. Ezek közé tartozik *Pécs* állomás. Itt beszélgettünk legutóbb az új módszer alkalmazásáról *Tokai Gyula* vezénylőtiszttel.

— *Hogyan fogadták Pécs állomáson az új vonatkísérő-módszer bevezetését?* — kérdeztük.

— *Amikor a nyáron ennek hírét vették dolgozóink, nem sok bizalommal voltak az új módszer iránt* — mondta az oktatótiszt. — *Az egy fős vonatkíséretet szabályozó utasítás-kiegészítés megérkezése azonban hamarosan megszüntette a bizalmatlanságot. Dolgozóink szinte egymás kezéből kapkodták ki az „M"-mellékletet. Szorgalmasan készültek ebből a vizsgára és sokan kiváló eredménnyel vizsgáztak.*

Elmondotta ezután *Tokai* elvtárs, hogy az első egy vonatkísérővel közlekedő tehervonatok *„zárvonatvezetői"* — így nevezték el őket a pécsi vonatkísérők —, még kissé szorongó szívvel ültek a jelzőkocsira és az állomásokon a fékállásból messzi kihajolva figyelték, vajon adja-e a forgalmi szolgálattevő az áthaladó jelzést.

A pécsi vonatkísérők hamar megszerették az új módszert. Ennek köszönhető, hogy

alkalmazása zavartalan.

Az új dolgokkal általában így van az ember. Kezdetben idegenkedik tőle, de amikor megismeri és látja, hogy hasznos, akkor már nem tudja nélkülözni. Így voltak néhány évvel ezelőtt Pécs állomáson a *Diesel tartalékmozdonyokkal* is. A régi gőzösök helyett nehezen fogadták el az új mozdonyokat, minden elképzelhető rosszat mondtak azokról. Azóta másképp van. Ha véletlenül valamelyik Disel-mozdony elromlott, a kocsirendezők sürgették a fűtőházat, hogy gyorsabban adják vissza nekik a korszerű gépet.

— *Hány vonatot közlekedtetnek egy vonatkísérővel?*

— *Látva az új módszer előnyeit, az első hónap tapasztalatai után megduplázták az egy vonatkísérővel közlekedő vonataink számát. Jelenleg nyolc vonatunk közlekedik így Pécsbánya-Rendező—Dombóvár, illetve Mecsekalja—Cserkút—Pusztaszabolcs viszonylatokban. Az így felszabadult létszámmal elértük a vonatkísérők havi szolgálati óráinak 230 óra alá csökkentését.*

A pécsi vonatkísérőknek tehát ma már

több a szabad idejük.

többet lehetnek otthon családjuk körében. S az sem jött rosszul nekik, hogy az egy vonatkísérővel közlekedő vonatok személyzetének *kilométerpénze is emelkedett.* Az új módszer alkalmazásában kiváló eredményeket érnek el *Balázs György, Fábián Jenő, Magosi Ferenc* és *Kunecz József* vonatvezetők. Vonataik utazósebessége is sokkal jobb, mint a többi vonatoké.

— *Dolgozóink szívesen fogadták ezt az új módszert és a vasút vezetőitől a munka további ésszerűsítését, könnyítését várják. Kérik, hogy a lehetőség határain belül emeljük az egy vonatkísérővel közlekedő tehervonatok számát. Pécs állomás vonatkísérői kitüntetésnek veszik, ha valaki az új módszer szerint dolgozhat* — mondta befejezésül *Tokai Gyula* vezénylőtiszt.

(l—cz)

Idegen nyelvet tanulnak

Az *Utasellátó ÜV* 1962 áprilisában *német* és *orosz* nyelvtanfolyamot indított a *felszolgálók* és *hálókocsi-kalauzok* részére.

Az első szemeszter december 11-én zárult. Német nyelvből 17, oroszból pedig 10 dolgozó vizsgázott jó eredménnyel. A nyelvtanfolyam részvevői szinte kivétel nélkül szorgalmasan tanultak, mert tudják, hogy szolgálatuk jó ellátásához hozzátartozik az idegennyelv-tudás. Az első szemeszter hallgatóiból különösen kiemelkedett *Keserű Balázs* hálókocsi-kalauz, aki egy időben orosz és német nyelvet is tanult. *Sasvári Mihály* és *Józsa Géza* pedig a német nyelv elsajátításában léptek nagyot előre.

Nyugdíjasok kitüntetése

December 21-én bensőséges ünnepség színhelye volt a *Vasúti Főosztály* tanácsterme. A hosszú asztalsort olyan vasutasok ülték körül, akik hosszú évtizedekig tartó szolgálat után ebben az esztendőben vettek búcsút az aktív vasutasélettől. A nyugdíjba vonuló dolgozókat *a KPM, a Vasúti Főosztály és a vasutasszakszervezet nevében dr. Csanádi György,* a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, *a MÁV vezérigazgatója* köszöntötte. Bevezetőjében megköszönte áldozatkész munkájukat, majd arról beszélt, milyen nagy áldozatvállalással, nehézséggel jár a vasutasélet.

— *Önök a hosszú szolgálat után nyugállományba vonulnak. Mi azonban továbbra is a vasutasok nagy családjába tartozónak érezzük az elvtársakat. Kívánok önöknek az elkövetkezendő években jó egészséget, jó pihenést!* — mondotta *dr. Csanádi György,* majd átadta a nyugállományba vonulóknak az *Elnöki Tanács kitüntetéseit,* valamint a *miniszteri* és *vezérigazgatói elismerést.*

A *Népköztársaság Elnöki Tanácsa* nyugállományba vonulásuk alkalmából több évtizedes eredményes munkájuk elismeréséül *Tassi József* főszakmesternek (Budapesti Építési Főnökség), *Pálfalvi György* m. vezető főellenőrnek (Zalaegerszegi Fűtőház), *Molnár István* vezető főellenőrnek (Kecskeméti Pályafenntartási Főnökség), *Farsang József* felügyelőnek (Jánoshalma állomás) a *Munka Érdemérem* kitüntetést adományozta.

A közlekedést- és postaügyi miniszter elvtárs

„miniszteri dicséretben"

részesítette a következőket:

Kővári János műsz. vez. főellenőr Kiskunhalas Fűtőház, *Györgyfi János* főellenőr Bp. Krisztinaváros Pf. Főn., *Cserna Károly* vez. tő munkamester Bp., Ferencvá-ros Pft. Főn., *Zámbó István* főfelügy. Bp. Keleti pu., *Persányi Károly* főfelügy. Bp. Keleti pu., *Rónaszéki Kálmán* vez. főellenőr Debreceni Jj. ÜV, *Honti Lajos* felügy. KPM I 4. szakoszt., *Marton Károly* műsz. vez. főellenőr Szombathelyi Jj. ÜV, *Mohácsi István* vez. főellenőr Autófuvarozási Főn., *Farkas János* vez. főmunkamester Szombathely TBFF, *Bódy Pál* vez. főellenőr, Balassagyarmat áll., *Rohonyi Lajos* főtan. Vasútforgalmi Technikum, *Pálmai János* főfelügy. Debrecen Jj. ÜV, *Apari Gergely* vez. főellenőr Bp. Ferencváros Pft. Főn., *Matura I. Ferenc* vez. főellenőr, Debrecen Jj. ÜV, *Kovács III. József* vez. főellenőr Debrecen Jj. ÜV, *Járosi István* műsz. vez. főellenőr, Nagykanizsa Fth., *Hertelendi Sándor* vez. főell. Balatonszentgyörgy áll., *Tóth Sándor* vez. főell. Debrecen Jj. ÜV, *Fodor József* műsz. vez. főmunkamester Kisterenye Fth.

A közlekedés és postaügyi miniszter elvtárs első helyettese, a MÁV vezérigazgatója *„vezérigazgatói dicséretben"* részesítette a következőket:

Molnár Gábor vez. főmunkamester Szolnok Fft. Főn., *Gulyás Béla* ellenőr Pft., Főn., *Fekete Lajos* műsz. vez. főellenőr Komárom Fth., *Takács Ferenc* vez. főmunkamest. Bp. Kelenföld áll., *Kicska János* felügy. Klementina áll., *Petri Károly* műsz. vez. főellenőr Békéscsaba Alföldi Kisvasutak Fth., *Francz József* vez. főellenőr Miskolc Számviteli Főn., *Márton János* vez. főellenőr Bp. Keleti pl., *Molnár Gyula* műsz. vez. főellenőr Pápa Pft. Főn., *Suhaj Rezső* vez. főellenőr Szombathely Jj. ÜV, *özv. Kiss Józsefné* főmunkavez. MÁV Házkezelő Főn., *Csadó József* műsz vez. főmunkamester Balassagyarmat Fth., *Kriksz Lőrinc* vez. főellenőr Bátaszék Fth. *Kovács Árpád* vez. főellenőr Dombóvár Fth., *Faragó Dezső* műsz. vez. főellenőr Miskolc Jj. ÜV.

Miskolci rakodómunkások panasza

Amióta muködnek a vonatpótló járatok, Miskolc tiszai pályaudvaron nincs megoldva e járatok kirakómunkásainak öltözőproblémája. Mostoha körülmények között kaptak helyet Miskolc-Gömöri állomáson.

Ez a megoldás a munka megkezdésekor és befejezésekor is sok időveszteséget jelent és egészségtelen. A Tiszai pályaudvar mellett most létesült egy munkásszálló, de a vonatpótló járat kirakói szomorúan tapasztalták, hogy róluk ezúttal is megfeledkeztek.

Azt kérik az illetékesektől, hogy költöztessék át őket Miskolc-Tiszai pályaudvarra megfelelő számú szekrénnyel ellátott öltözőbe, hiszen nehéz munkájuk után ők is megérdemlik a jó munkakörülményeket.

U. S.

Mit tudnak az okos gépek?

BEMUTATJUK AZ ADATFELDOLGOZÓ FŐNÖKSÉGET

A vasutaknál jelentkező nagymérvű *adminisztrációs* munkák eleve lehetetlenné teszik a műszaki és a gazdasági ügyvitel kézi módszerekkel való elvégzését. Éppen ez a magyarázata annak, hogy *a világon a vasutak voltak az elsők, melyek lyukkártyafeldolgozó gépeket alkalmaztak.* A nyugati államok szinte valamennyi vasútja — a lyukkártya gépek mellett — nagy kapacitású *elektronikus adatfeldolgozó* berendezéssel is

Holló Ágnes táblázó november 7-én jó munkája elismeréseképpen Kiváló dolgozó kitüntetést kapott.

rendelkezik. A baráti országok közül igen erőteljesen fejlesztik gépállományukat a *csehszlovák* vasutak.

— *Hol tartunk mi? Milyen ütemben halad a MÁV ügyvitelének gépesítése?* — Ezekre a kérdésekre kerestünk választ a *MÁV Adatfeldolgozó Főnökségnél.*

— *A MÁV első lyukkártyaparkját még 1927-ben szerezte be* — mondotta *Perei József,* a főnökség vezetője. — *Elég korán ráléptünk az ügyvitelgépesítés útjára, mégis lemaradtunk. Figyelembe véve a legutóbbi két év beszerzéseit is, jelenleg egy Bull, 3 darab 80 oszlopos CAM, 4 darab 45 oszlopos CAM és 4 darab 90 oszlopos Aritma táblázó-, összesen 12 géppel rendelkezünk. Meg kell azonban mondanom, hogy ezzel a MÁV feladataihoz viszonyítva is kicsi, emellett korszerűnek sem nevezhető gépparkkal jelentős feladatokat oldunk meg.*

— *Milyen munkákat végez a főnökség a gépek segítségével?*

Tízmilliós megtakarítás

— *A korábbi években csak a legegyszerűbb technikai megoldásokat alkalmaztuk. Több munkát csak manuálisan, előgyűjtött adatok alapján gépesítettünk, s így a gépesítés előnyeit elsősorban az adatok többsíkú, általában 3 vagy 4 síkú lehetőségében biztosítottuk.*

Ez a megoldás is lehetővé tette, hogy néhány fontos *műszaki-gazdasági* mutató alakulásából olyan intézkedések váljanak lehetővé, amelyek jelentős többleteredményt biztosítanak a vasút számára. Néhány létszámgazdálkodásban is kiértékelhető munka gépesítése a korábbi feldolgozási módozatokkal szemben mintegy 68 százalékos létszám megtakarítását tette lehetővé. A megtakarítás forintértéke bér- és egyéb költségekben mintegy *10 millió forintnak* felel meg.

— *Mekkora létszámmal dolgozik a főnökség? Hogyan használják ki a meglevő gépeket?*

— *Főnökségünknek két üzeme van, az 1-es üzem itt, a Mészáros utcában, a 2-es pedig a Lenin körút 120. sz. alatt a BVKH-ban dolgozik. Összesen 456 dolgozónk van. Ennek mintegy 85 százaléka nő. Ami pedig a jelenlegi géppark kihasználását illeti, főnökségünknél két műszakban folyik a munka. Így gépeinket 70 százalékban tudjuk kihasználni. Ez az eredmény jobb az országos átlagnál. Mindez persze újabb gépek beszerzése és az egész géppark átcsoportosítása révén vált lehetővé. Géppark megnövekedett kapacitása azt is jelenti, hogy újabb munkákat is el lehet gépi úton végezni.*

A körlyukas gépeken végezzük például a belföldi hitelezett áruküldemények fuvarköltségeinek számlázását és statisztikájának összeállítását, a kiviteli és behozatali forgalomban továbbított áruküldemények fuvarköltségeinek számlázását és statisztikájának összeállítását, a MÁV forgalmi teljesítményeinek és a tranzitküldemények statisztikájának összeállítását. A *négyszöglyukas* gépeken az anyaggazdálkodást, a vontatási statisztikát, a külföldi kocsik használati bérének feldolgozását, a forgalmi, az áruszállítási és személyszállítási statisztika összeállítását, a nem hitelezett darabáru és önkezelési forgalom statisztikai feldolgozását, hogy csak a legfontosabbakat említsük.

A fejlesztés célja

— *Úgy tudjuk, hogy a közelmúltban új, elektronikus számítógépekkel egészül ki a főnökség gépparkja. Mire használják majd ezeket?*

— *A vasúti közlekedésben az elektronikus számológépek is nagy lehetőségeket biztosítanak néhány nagyobb tömegű rutinmunka elvégzésére. Így a többi között a belföldi közúti áruküldemények fuvardíjának számítása és statisztikája, a kiviteli és behozatali forgalomban továbbított áruküldemények fuvardíjának*

Ubrankovics Károlyné a főnökség egyik legjobb lyukasztógép-kezelője

inkasszó és statisztikai feldolgozása, a tranzitküldemények fuvardíjának és statisztikájának összeállítása szempontjából jelentősek ezek a gépek.

Az elektronikus számológépek más természetű rutinmunkák elvégzésére is nagy lehetőséget biztosítanak. A külföldi vasutak tapasztalatai alapján például lehetséges a MÁV havidíjas dolgozóinak bérelszámolása, valamint a nyugdíjasok nyugdíjelszámolásának gépi úton történő feldolgozása.

A statisztika szerint az *Adatfeldolgozó Főnökség* havonta mintegy *2 és fél millió* kártyát dolgoz fel. S ha modern gépekkel tovább növekszik gépparkjuk, még nagyobb feladatok megoldására is képesek lesznek. Itt azonban szeretnénk megjegyezni valamit. Ennél a főnökségnél is emberek, zömében nők kezelik a modern, vagy ahogy ők nevezik, az *„okos"* gépeket.

Szakmunkás-e az adatfeldolgozó?

Velük a lyukasztó- és ellenőrző gépek, az elektronikus számológépek kezelőivel is többet kellene törődni a szolgálati felsőbbségnek. A főnökség dolgozói a lyukasztók, ellenőrző dolgozók, egyszóval a gépkezelők, bár teljesítménybérben dolgoznak, mégis adminisztratív állományban szerepelnek. Ezzel szemben a tárca más főosztályainál, nem beszélve más vállalatoknál a — Központi Statisztikai Hivatalnál is — ezek a dolgozók munkásállományban vannak, s így természetesen bérezésük is magasabb. *Ezt a megkülönböztetést joggal sérelmezik.* De sérelmesnek tartják azt is, miért nem ismerik el szakvizsgájukat *vasúti szakképzettségnek.*

— *Olyan követelményt támasztanak velünk szemben, hogy a gépek kezeléséhez szükséges szakvizsgák mellé még a személy- és árupénztárosi szakvizsgákat is szerezzük meg* — panaszolták a dolgozók. — *Ellenkező esetben csak a negyedik szakcsoportba sorolnak bennünket. Ezt mi érthetetlennek tartjuk. Ahhoz, hogy valaki a mi szakmánkban dolgozhasson, sokat kell tanulni, és el kell végezni a Központi Statisztikai Hivatal által rendszeresített tanfolyamokat.*

Valóban érthetetlen, hogy a gépi adatfeldolgozóktól miért követelnek személy- és árupénztárosi szakvizsgát. Az ő munkakörükben semmi sem indokolja ezt. Ahogy egy műszaki rajzolónak és a MÁV-kórház masszőrjeinek elismerik a szakképzettségét, ugyanúgy *miért ne lehetne* elismerni a *gépi adatfeldolgozókét* is.

A MÁV-nak ezt az új szervét, az *Adatfeldolgozó Főnökséget* a korszerű technika hozta létre. *Nem lenne ésszerűbb ehhez az új, korszerű technikához igazítani a 100 évvel ezelőtt megalkotott szabályokat?*

Visi Ferenc

VALLOMÁS...

Útitársak voltunk. Tányérsapkáját hátra tolva viselte, homloka és arca néhol kormos és olajos volt. Szemén meglátszott, hogy keveset aludt. A rövid vasutas bunda vaskosabbá tette alakját. Utazótáskája és lámpája mellette pihent a kocsi padlóján.

— Hazafelé? — fordultam hozzá.

— Igen, szolgálatból jövök. Most kedd dél van s én már vasárnap delben eljöttem hazulról.

— Nehéz volt?

— Eléggé. Tolatós tehervonattal jártunk. Most már éjszakánként nagyon hideg van. Meg ilyenkor veszélyesebb is a munkánk, könnyen megcsúszhat a kocsik.

S ez a fiatal vasutas beszélni kezdett a munkájáról úgy, mintha legalább már 20 éve utazna, pedig csak masfél éve vonatfékező.

— Eleinte én is könnyelműen vettem a dolgokat — mondta —, de aztán láttam egy-két balesetet és rájöttem, hogy a vonatkísérők munkája milyen felelősségteljes, milyen veszélyes.

— Volt már balesete?

— Szerencsére még nem, de lehetett volna. Tudja, egyikmásik mozdonyvezető úgy tolat a kocsik összekapcsolásakor, mintha gyorsvonattal indulna. Arra nem gondolnak, hogy mi lesz a kocsikban levő, esetleg törékeny áruval vagy azzal a vasutassal, aki a kocsik között áll, s akinek teste mellett iszonyatos erővel csattannak egymáshoz az ütközők, amikor a csavarkapcsot felakasztja a vonóhorogra.

Az egyik alkalommal éppen a váltók között állt a kocsi, amelyiket a szerelvényhez kellett kapcsolnom. A bakancsom talpa beszorult a sínek közé, nem tudtam lépni. Ösztönös mozdulattal kaptam el a mentővasat. Tudja, azt a kis fogantyút, amelyik az ütközőtok alatt van.

— Félt? — vetettem közbe.

— Képzelheti! Nem volt kellemes helyzet. Éreztem, hogy mozog a mentővas. Az volt a szerencsém, hogy a bakancsom talpa volt a gyengébb és leszakadt. Csak utána láttam, hogy a mentővas egyik végén felszakadt a régi hegesztés.

Ilyen izgalmas élmények után azt hihetnénk, hogy panaszkodni fog szakmájára. De nem azt teszi. Szavai őszinte vallomásként hatnak, hiszen csak a búcsúzáskor mutatkoztunk be egymásnak.

— Tudja, azért mégis szeretem én ezt a vasúti munkát. Hiányozni fog, ha jövőre bevonulok katonának.

Amikor elbúcsúztunk, akkor tudtam meg, hogy Erdélyi Pistának hívják ezt a fiatal szegedi vonatkísérőt.

Lőrincz János

Mit jelent 18 villamosmozdony Miskolc tiszai pályaudvaron?

A *Budapest—Miskolc* közötti fővonal villamosításának befejezése után két héttel december 1-én 0 órától a távolsági személyvonatok mellett 5 vonatpár és 2 gyorsteher vonatpár továbbítását 1450 lóerős Ward—Leonard villamosmozdonyok végzik.

— *Milyen változást eredményezett a villamos vontatás bevezetése a miskolci csomóponton?* — érdeklődtünk a jelentős eseményt követő héten *Erdélyi János* felügyelőtől, Miskolc tiszai pályaudvar állomásfőnökétől.

— *Nem akarok nagy szavakat használni, de ebben az esetben azt kell mondanom, hogy a villamosvontatás bevezetésének óriási jelentősége van* — hangzott a válasz. — *Mindössze 18 gépből álló fordulót kaptunk, ennek ellenére várakozáson felüli eredményeket értünk el. Októberben és novemberben ugyanis a sok géprevárás miatt a rendezőpályaudvaron mindössze 35—45 százalék között mozgott a tehervonatok menetrendszerinti indítása. Ez a szám a villamosmozdonyok üzemeltetésének bevezetése óta a duplájára emelkedett. December 1-e után mindennap 75—80, sőt olyan nap is volt, amikor 90 százalékos eredményt értünk el a tehervonatok menetrendszerinti indításában.*

A villamosgépek megjelenése *Miskolcon* érthető módon nagy örömet váltott ki. Mindenekelőtt azért, mert a miskolci fűtőház *már nem győzte gépgel* azt a nagy forgalmat, amely a borsodi iparvidék központjában *Miskolcon* összpontosul. A gőzmozdonyokkal szemben más szempontból is óriási előnyük van a villamosmozdonyoknak. *Erdélyi János* példaként elmondotta, hogy ha tiszai pályaudvarról egy gyors-, vagy sebesvonat indítása előtt 30 perccel a rendezőből nem indulhatott ki gőzmozdonnyal tehervonat. *A villamosmozdonyoknak 5 perc is elegendő. Ward—Leonarddal* az élen pillanatok alatt kihúz a szerelvény a rendezőből és a vonalon sem kell attól félni, hogy a gyorsvonat utóléri.

— *A villamosvontatásnak a fegyelem megszilárdítását illetően is nagy jelentősége van* — folytatta az állomásfőnök. — *Ezekre a gépekre érkezésnél és indulásnál egyaránt lehet számítani. A dolgozóknak most jobban kell igyekezniök. A gőzvontatásnál kényelmesebben ment a munka. Ezt egy példával is szeretném illusztrálni. Hat villamosmozdonnyal 42 perc alatt elküldhetünk a rendezőből indításra előkészített 6 tehervonatot. Ugyanezt a hat vonatot gőzmozdonnyal csak 180 perc alatt tudjuk elküldeni.*

A miskolci vasutasok nagy tisztelettel adóznak a villamosvontatás bevezetésének. Ezért a villamosmozdonyok *fordáját* is igyekeznek betartani. Ugyanezt kérik a budapestiektől is. Esetenként ugyanis előfordul, hogy egyik, vagy másik távolsági személyvonat az előírt *villamosmozdony helyett gőzgéppel* érkezik meg a tiszai pályaudvarra. Ez *Miskolcon* rendszerint *késést* eredményez. A fűtőház ugyanis éppen a kevés gőzmozdony miatt nem tud a menetrend szerint meghatározott időhöz alkalmazkodni, *a gőzmozdonnyal nem tudnak időben fordulni.*

(Visi)

Nagymama és unokája kellemesen tölti a vonatra várakozás perceit a jól fűtött gyermek-váróteremben

A műszaki munkásakadémiák programjából

Szakszervezetünk *műszaki gazdasági tanácsának* vezetősége 1962. október 24-i ülésén foglalkozott a vasutasok szakmai felkészültségét növelő *műszaki munkásakadémiák* elvi és gyakorlati kérdéseivel. Megállapította, hogy az *1961—62-es* oktatási évben *a munkásakadémiák nem jeleltek meg a várakozásnak.* Az akadémiákra összesen 2100 hallgatót jelentettek, ezzel szemben *mindössze 1100 dolgozó látogatta rendszeresen az előadásokat.*

A műszaki gazdasági tanács vezetősége a múlt évi tapasztalatokat is figyelembe véve az 1962—63-as évben *12 témát átfogó munkásakadémia szervezését vette tervbe.* Egy-egy téma 10—12 előadásból áll.

A forgalmi munkásakadémia tematikájában például a vonatközlekedési terv és a 12 órás vonatforgalmi terv szerepe és jelentősége, a jelzési rendszer fejlődése, az állomások technológiai folyamatának kialakulása és a kocsigazdálkodást elősegítő új módszerek szerepelnek. A forgalmi munkásakadémiák hallgatói az előadások keretében megismerkednek a menetrendkészítés általános alapelveivel, a módszeres elegyrendezés, a korszerű személyszállítás és az ipari vonati közlekedés fő kérdéseivel.

A kereskedelmi és áruüzletszabási előadássorozat hallgatói az árufuvarozási szükségletről, a fuvarozásszabályozás alapelveiről, a vasút és fuvaroztatók együttműködéséről, az árukezelési helyek tervszerű kiszolgálásáról és a rakodási idők szabályozásáról szóló előadásokon vesznek részt. Az akadémia hallgatói megismerkednek a rakodólapos árukezelési rendszerrel, a vasúti árukárok megelőzésével, a csomagolástechnika és áruvédelem alapvető kérdéseivel. A munkásakadémiákon előadásokat tartanak a *vasúti áru*díjszabások elvi és gyakorlati kérdéseiről, a díjtétel-képzési rendszer kialakításáról, a fuvardíj-számfejtés általános menetéről, a kivételes díjszabásokról is. Külön előadás foglalkozik az akadémiákon a *munkaverseny és az újító mozgalom* szerepével, annak a gazdasági kihatásával.

A pályafenntartási szakszolgálat dolgozói részére a hézag nélküli vasúti pályák építése és fenntartása, a pályaépítés és pályafenntartási munka gépesítésének problémái és a pályafenntartásról általában című témák szerepelnek. *A vontatási szolgálatnál* a gőzmozdonyok javítása, üzeme és karbantartása, a teher- és személykocsik javítása, Diesel járművek üzeme és karbantartása szerepel majd az előadások programjában.

Ha a mozgalmi szervek és a szolgálati vezetők a múlt évinél többet törődnek a munkásakadémiákkal, minden bizonnyal kisebb lesz a lemorzsolódás.

Határidő előtt

A *Váci Pályafenntartási Főnökség XVI-os pályamesteri hidász-szakasza* augusztus végén kezdte meg a *Budapest—Szob* vonalon a *közúti támfal felújítási munkálatokat.* 391 köbméter új követ kellett beépíteniök. December 31. volt a munka befejezésének határideje.

A kongresszusi verseny eredményeként *november második felében befejezték a munkát* s a tervezett költségekből több mint *40 000 forintot* megtakarítottak. A XVI-os szakasz dolgozói kiváló munkát végeztek.

P. L.

Munkásvédelmi őrjárat

Békéscsabai, veszprémi és mátészalkai problémák

A dolgozókról való fokozott gondoskodás jegyében *Békéscsaba* állomáson korábban egy munkásmelegedő épült. Ennek egyik részében a *szertári dolgozók*, a másik részében a *forgalmi dolgozók* étkeznek és melegednek. *Ez rendben is volna, ha az ott elhelyezett dolgozók*

kellő módon megbecsülnék a létesítményt,

s ugyanakkor az illetékes szolgálati vezetők gondot fordítanának az épület karbantartására.

Azonban *korántsem így áll* a helyzet.

A helyiség falai *piszkosak, szennyesek.* A fűtés céljából tárolt szén megfelelő tárolóláda hiányában olyan képet kölcsönöz a helyiségnek, *mintha a vasút részére szükséges szenet legalábbis itt bányásznák.* A mosdóhelyiségben kb. egy hónapja bűzlik a szennyes víz, a dolgozók *„kedves egészségére"*, s hogy a legyekkel nem kell számolni, inkább betudható a zord időjárásnak, mint a szakmai vezetők figyelmes és kötelező gondosságának. Erre mondják: *„nesze neked téli felkészülés".* Úgy látszik, arra várnak, hogy a közelgő *tavaszi napsütés* majdcsak felszárítja a vizet.

Ezúton *kérdezzük* az említett vezető elvtársakat: *mit szándékoznak tenni, hogy az említett állapot megszűnjön?*

A téli felkészülés terén nemcsak itt vannak bajok.

A *Minisztertanács* által megállapított szociális norma, amely a *MÁV* területén is 1954. XI. 1-i hatállyal lépett érvénybe, előírja: *a téli időszakban a hálóhelyiségekben legalább 15 C fokos, a dolgozók hazaérkezésének időpontjában legalább 18 C fokos hőmérsékletet kell biztosítani.*

Hogyan hajtják végre azt a fontos rendelkezést?

Ellenőrzéseink során a dolgozók számos helyen kifogással éltek a rendelet be nem tartása miatt. A legutóbbi ellenőrzésnél *a veszprémi pft. főnökséghez tartozó mozgó szakasz dolgozói*

hideg helyiségekbe kénytelenek hazatérni, mert a szakszolgálat nem gondoskodik a fűtésről.

Arra hivatkoznak, hogy a helyiségek előfűtése tűzveszélyes. Véleményünk szerint ha a helyiségek előzetes befűtése tűzveszélyes, akkor a szakszolgálat gondoskodjon arról, hogy a fűtés ideje alatt a felügyelet biztosítva legyen.

Kíváncsian várjuk, hogy a *Veszprémi Pályafenntartási Főnökség* vezetője milyen intézkedést kíván foganatosítani hasonló esetek megelőzése érdekében.

Ki a felelős azért, hogy *Mátészalka* állomás vonatkísérő személyzetének egy része, akik fáradságos szolgálat után végre elérkeznek oda, hogy pihenjenek, pihenésüket székeken ülve, padokon és asztalok tetején kell eltölteniök? Mindezt azért, mert az állomás vágányátépítése alkalmával nem számoltak a felmerülő problémákkal. A vágányok átépítése fontos munka. De fontos az is, hogy akik ezt a munkát elrendelik, gondoljanak minden munka elvégzőjére, magára az emberre is.

A vasúti forgalmi szolgálat ellátása *nagy figyelmet, körültekintést* kíván meg, melynek *alapfeltétele*

a dolgozó testi és szellemi frissesége.

Ezt utasításaink is előírják. Az utasítások betartása dolgozókra, vezetőkre egyaránt érvényes.

Vajon az illetékes elvtársak, akik *Mátészalka* vonatkísérő dolgozói részére csak az említett pihenési módot tudják biztosítani, gondolnak-e arra, hogy *balesetek* az említett okokból is bekövetkeznek. Ha nem, akkor *ez úton hívjuk fel figyelmüket hasonló esetek elkerülésére.*

Munkásvédelmi és munkásellátási osztály

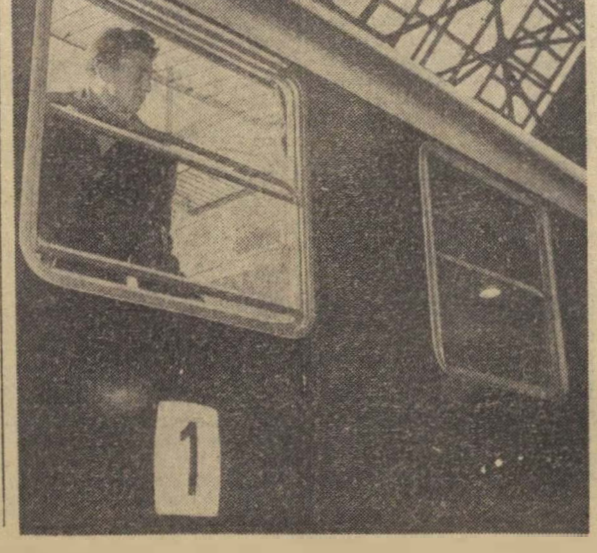
Bemutatjuk a MÁV új I. osztályú négytengelyes belforgalmi személykocsiját

Az év utolsó negyedében *18 darab* négytengelyes *Aah I. osztályú személykocsit* kap a *MÁV* belföldi forgalomra a *Dunakeszi Járműjavítótól.* Az I. osztályú személykocsi prototípusa egy évvel ezelőtt készült el *Dunakeszin.* Főbb méreteiben és külső kivitelében megegyezik a *MÁV* utóbbi évtizedben épült új acélvázas személykocsijaival. A fogantyúk, veretek és egyéb szerelvények eddigi hideg alumínium színe helyett aranysárgára eloxált színt alkalmaztak. A belső általános elrendezés követi a belforgalomban közkedvelt termes megoldást. A teljes utastér egy kisebb *nem dohányzó* és két nagyobb *dohányzó teremből* áll. Az ülések négyes és kettős csoportokat alkotnak.

A fal melletti ülések a hosszfaltól egységesen kissé el vannak húzva, ezáltal a felakasztott kabátok, felöltők elhelyezésére nagyobb lehetőség kínálkozik. A poggyásztartók az első kocsiszériánál a hosszfalak mentén húzódnak végig.

Az ablakok félmagasságukban *vízszintesen osztott* kivitelben készültek. Az alsó mezőt fixre építették be. Ez a megoldás a légháztat és a vízbeszivárgás ellen tökéletesebb védelmet nyújt. *A felső ablakmező leereszthető.* Az utasbiztonságot szolgálják az ablaktáblák, amelyek *szilánkmentes* üvegből készültek. A szellőztetés a tetőn elhelyezett szívósisakokkal történik. A világítás fénycsőszerelvények számára van előkészítve. A fülkék tisztántartására az ablakok alatt hulladékgyűjtő dobozok vannak elhelyezve.

A kocsi belső műanyagburkolása, a bútorzat, lécezés, veretek, szerelvények kivitelezésének és színösszeállításának ízléses összehangolása a *Dunakeszi Járműjavító ÜV gondos munkáját* dicséri. A kocsikat *„Kaláka"* forgóváz rugózással, KE fékberendezéssel látták el. Így az egész ország területén, a fővonalakon bármely viszonylatban *120 km/óra maximális sebességgel* is közlekedhetnek.



FELELŐTLENSÉG

Vasúthálózatunkon eddig végzett balesetelhárítási, baleset-megelőzési tevékenységnek egy jelentős részét a váltó- és vágányellenőrzések megtartása körüli lazaságok megszüntetésére kellett fordítani, mert a szolgálati mulasztásoknak ez a fajtája hordozott magában legtöbb veszélyt.

Ilyen mulasztások következményeképpen fordul elő a vonatok előzetes értesítés nélküli foglalt vágányra járatása. Ezek a balesetek súlyos anyagi és erkölcsi károkat okoznak a vasútnak, nem beszélve az emberáldozatokról. A váltó- és vágányellenőrzés megtartásának elmulasztását semmivel sem lehet magyarázni, mert nincs olyan szolgálati tevékenység, amely miatt e feladat elvégzésétől el lehetne tekinteni. Ennek megfelelően az ilyen mulasztásokat példás büntetésekkel kell megtorolni még akkor is, ha a mulasztásból csak veszélyeztetés származik.

Ha a váltó- és vágányellenőrzések elmulasztását többek sorozatos mulasztása előzi meg, akkor a vonatok szembemenesztése több személy mulasztása következtében fordulhat elő. Sokan azt hihetik, hogy az ilyen helyzetet eredményező sorozatos mulasztások azért következnek be, mert az érdekelt dolgozók olyan nagymértékben le vannak terhelve, hogy a hibát akkor is elkövethetik, ha munkájukat a legkörültekintőbben és a legnagyobb odaadással végzik.

Akik ezt hiszik, tévednek, mert az ilyen súlyos helyzeteket kiváltó sorozatos mulasztások rendszerint olyan helyeken vagy olyan időben következnek be, amikor egyesek szolgálati elfoglaltság hiányában megszegik a fegyelmet. Vonatokat indítanak a szomszéd szolgálati hely engedélye vagy a visszajelentés bevárása nélkül. A lekörökedett vonatokról visszajelentést nem adnak és ennek hiányában indítanak vonatokat. A leadott menetjelzéseket egyszerűen nem veszik figyelembe vagy le sem adják.

Ilyen nagyarányú mulasztások nyomán bekövetkezett balesetek vagy veszélyeztetések után végzett balesetvizsgálatok alkalmával a félrevezető szándékú hazudozások olyan tömegével kell megbirkózni a balesetvizsgálóknak, hogy ember legyen a talpán, aki az igazságot rövid idő alatt ki tudja hámozni.

A sok ilyen esemény közül a két legutóbbit, a december 12-én Pásztó és Szurdokpüspöki állomások közötti utolérést és december 17-én Eternitgyár és Nyergesújfalu állomások közötti szembemenesztést nem árt, ha egy kicsit közelebbről megnézzük. Mindkét baleset súlyos anyagi kárral és jelentős forgalmi akadállyal járt. Pusztán a körülmények szerencsés közrejátszásának volt köszönhető, hogy súlyos emberáldozatokat nem vontak maguk után.

Szurdokpüspöki állomás forgalmi szolgálattevője és a 6-os vonatjelentőőr ellentétes állítását kell tisztázni, az egyik tagadja, a másik állítja a visszajelentés megtörténtét. Eternitgyár állomás szolgálattevője szerint a 3599 számú vonat részére Nyergesújfalu állomástól menetengedélyt kért és kapott, a menetjelzést leadta, a vonat indulását közölte és a vonatról visszajelentést kapott. Nyergesújfalu állomás szolgálattevője szerint a 3599 számú vonat közlekedéséről nem tudott, engedélyt a vonat részére nem kértek és így nem is adott. Menetjelzést nem hallott és szerinte nem felel meg a valóságnak, hogy ő a vonatról visszajelentést adott volna. Az érdekelt váltóőrök vallomásai, igen csak párhuzamosak a szolgálattevők állításaival, az érdekazonosságuk nyilvánvaló. Harmadik személy ezen műveletek lebonyolításába nem volt bevonható.

Nem azt a szervezésbeli hiányosságot kifogásoljuk, mely nélkül a mulasztás bizonyítható lenne. Hogy kinek, milyen mértékben van igaza, az úgyis kiderül. Mi azt a magatartást és felfogást kifogásoljuk, munkaidőben olyasmiket engednek meg maguknak, amiből előbb-utóbb súlyos következmények származnak és mindezek tetejébe felelősségüket részben vagy egészben át akarják háritani más dolgozókra. Az sem vezet jóra, ha a forgalmi szolgálattevők és váltóőrök, a forgalmi szolgálattevők és vonatjelentőőrök vagy a sorompókezelők a sok helyen kialakult baráti viszonyt helytelenül értelmezik.

Határozottan állítjuk, hogy ezek a jelenségek a legfőbb okozói az ilyen baleseteknek. Éppen ezért nemcsak a dolgozóknak, hanem a vezetőknek is nagyobb felelősséggel kell végezni munkájukat.

Fehérvári József

Új Diesel-mozdonyszín és korszerű mosdóöltöző épül Székesfehérváron

A vasúti közlekedés korszerűsítésében a vonatok sebességének növelése, a menetidőcsökkentés, s mindezek feltétele: korszerű vonóerők alkalmazása *a személy- és teherszállítás forradalmasodásához vezetnek világszerte.* A magyar vasút is büszkélkedhet ilyen eredményekkel. Bár hosszabb idő kell még ahhoz, hogy az egész ország vasútközlekedéséből végképp kiszoruljanak a növekvő vontatási követelmények mögött elmaradt gőzmozdonyok, viszont távlati terveink megvalósításának eddig ismert eredményei *ütemes előrehaladásról* tanúskodnak. Így kapott helyet a *MÁV Budapesti Igazgatóság* korszerűsítési programjában a *Dunántúl* vasúti hálózatának dieselítése is.

A 80 éves létesítmény újjászületik

Nyolcvan évvel ezelőtt a *Duna—Száva—Adria Vasúttársaság* építette a székesfehérvári állomás közelében a mai *gőzmozdony fűtőházat.* E létesítmény nyolc évtizeddel ezelőtt nagy jelentőségű volt a *Dunántúl* vasúti fejlesztésében, hiszen a székesfehérvári állomás alig néhány vasúti vonalat kötött össze, a megépített körfűtőház és mozdonyszín magasan betöltötte a hivatását.

És ma?

Építőipari munkások szorgoskodnak az öreg vasúti fűtőház területén. Munkájukat nem az évszakok szabályozzák, hanem a nagyszerű program, amely a fejlődést diktálja. Ki a földön, ki állványon vattaruhában markolja a szerszámot. A hőmérő mínusz 10 fokot mutat. Az építkezés több pontján felállított hatalmas dobkályhákban vörösen izzó koksz erőtlenül birkózik a faggyal. Az egyik kőműves néhány percre a kályha mellé áll, aztán tovább siet. Ezek az emberek *kétszeres* harcot vívnak a kitűzött célért. Egyiket *szaktudásuk* fegyverével, másikat az *időviszontagságai ellen* erős akaratukkal, edzettségükkel, munkájuk szeretetével.

Az irodába megyünk. Ott melegebb van. A *MÁV Budapesti Igazgatóság Magasépítési Főnökség* székesfehérvári telepének vezetőjével, *Kabályi Józseffel* beszélgetünk. Az építésvezető papírt, ceruzát vesz elő, térképet rajzol a nagy építkezésről.

Csaknem 3100 négyzetméteren 34 500 légköbmétert falaznak be. A 42 millió forintos beruházás terveit a *MÁV Vasúttervező Vállalat* a legkorszerűbb építési követelményeknek megfelelően készítette el. Az új Diesel-mozdonyszint és javítócsarnokot teljes egészében 25—35 tonnás *előregyártott elemekből* szerelik össze. Az építés magasfokú műszaki felkészültségére jellemző, hogy a nehéz szerkezeti elemeket 10—15 méter magasságban állítják össze. Az új Diesel-mozdonyszínben korszerűen felszerelt *javítóműhelyt* és *motorpróbatermet* rendeznek be, segítségükkel kisebb motorjavításokat, időszakos motorpróbákat végezhetnek. A székesfehérvári mozdonyszín a vasút dieselesítési programjának *második legnagyobb létesítménye* lesz: így tartják nyilván a MÁV központi szervei, ennek megfelelően tervezik a *Dunántúl* dieselesítésének további létesítményeit is.

Alapozás hatszázezer forint megtakarítással

Az év elején megkezdett alapozáshoz az építés vezetői nem kérték a *vákum víztelenítő egység* felvonultatását. Az egyszerűbb megoldást választották: saját erőből végezték el a műveletet. Ma már bizonyos, hogy nagyszerű újításukkal nemcsak az építkezés vált *600 ezer forinttal* olcsóbbá, de a víztelenítésből is *jelesre* vizsgáztak, *időt* is nyertek ésszerű eljárásukkal. Ez viszont már régen volt, el is felejtették. Azóta újabb gondok megoldásának gyűrőköztek neki, hiszen nem ment oly simán a munka, ahogy kezdetben elképzelték.

A kétemeletes irodaépület felépítésének határideje már *novemberben* lejárt. A *MÁV Épületelemgyártó Főnökség* nem tartotta be az ajtók, ablakok szállításának határidejét. A betonacél és faanyag szállítási késedelme is közbeszólt, 10—15 százalékra ugrott a lemaradás.

A Diesel-mozdonyszín építőinél nincs hiány a lelkesedésben, s a hirtelen jött hideg sem csökkentette lényegesen a munkatempót. Büszkén emlegetik *Vörös János* szocialista címért küzdő komplexbrigádját, a vasbetonszerelőket kiválóan irányító *Kovács István* művezető nevét. A magasépítők határidő előtt ígérik a 600 személyes korszerű mosdó-öltöző épület befejezését. Amikor ezen a munkahelyen a legjobbakról érdeklődünk, a vezetők a kollektíva többségét emlegetik. — *Balikó* művezető jól irányítja a csoportját, s ha úgy ígérték, hogy határidő előtt elkészülnek, bizhatunk bennük.

A korszerűsített székesfehérvári MÁV fűtőház és Diesel-mozdonyszín újabb büszkesége lesz a városnak, mert az egész Dunántúl korszerűbb vasútközlekedésének egyik csomópontja lesz.

V. M.

Külföldi munkások a nyugatnémet vasutaknál

A *Német Szövetségi Vasutaknál* alkalmazott külföldi munkások száma jelenleg mintegy *10 ezerre* tehető. *Olaszországból* 7000, *Spanyolországból* 1500, *Görögországból* 200 munkás dolgozik a nyugatnémet vasutaknál. A többi külföldi munkás legnagyobb része *marokkói* származású. Az olcsó külföldi munkaerőt többnyire pályafenntartási munkákra, teher- és személykocsi-tisztításra és nagy vasúti központokban áruátrakodási munkákra alkalmazzák. A külföldi munkásokat a *szövetségi vasutak* munkásainak intézményeiben szállásolták el.

Mi lett 1258 újítás sorsa?

Egy kiállítás tanulságai

A *Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban* az év első felében *10 638 újítást* jegyeztek be. Valamennyi a tárcához tartozó vállalatoknál, intézményeknél született. A benyújtott újítások között számos olyan található, amely már eddig is jelentős hasznot hozott a népgazdaságnak. Ezek közül mutatott be néhány százat a *KPM* december első felében az ország *kilenc* különböző pontján megrendezett *újítási kiállításokon.*

Az eddigi felmérések szerint a legnagyobb érdeklődést a *Budapest—Nyugati pályudvaron* kiállított újítások, illetve azok modelljei váltották ki. A kiállítást 16 napos nyitvatartása alatt — amelyen a vasút, a hajó- és autóközlekedés, a posta, az Ütügyi Kutató Intézet összesen 110 kiállítási tárggyal képviseltette magát — közel 25 ezren tekintették meg.

Nagy tetszést aratott a *70, 70/a jelű ütközőrudak javításának új módszere,* amely évente csaknem félmillió forint hasznot hoz a népgazdaságnak. Az újítást először a *Landler Jenő Járműjavítóban* vezették be. A *MÁVAUT* többek között univerzális szerelőasztalt állított ki, amely hat művelet elvégzésére képes. A félautomata berendezés lényegesen lerövidíti az autóbuszok javítási idejét.

Az *Északi Járműjavítóban* sikeresen alkalmazzák az újrendszerű kazánszállító görgős kocsit. A kazántesteket eddig hegesztésükkor daruk segítségével tudták mozgatni. Az új görgős kocsi és egy végtelen csigamű-orsóval ellátott berendezés segítségével ennél a műveletnél teljesen kiiktatták a darukat. A kiállításon bemutatott görgőskocsi-modell szemléltetően bizonyította az újítás célszerűségét.

A *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium* újítási kiállításai a tárca újító táborának *egészséges fejlődéséről* tanúskodnak. Bár az első félév során benyújtott 10 638 javaslatnak mindössze *50 százalékát* lehetet elfogadni, e nagy mennyiségű ésszerűsítés is közel *45 millió forintot* hozott a népgazdaságnak. Ennél kedvezőtlenebb a bevezetett újítások száma, hiszen az elfogadott 4721 újításból *1258-at eddig még nem vezettek* be. Pedig minden valószínűség szerint e nagy mennyiségű bevált újítás alkalmazása újabb százezreket jelentene a népgazdaság kasszájában.

(i. s.)

Egy protekciós kocsirendelés története

Többek között arról is szó volt *a VIII. pártkongresszuson,* hogy meg kell szűnni a *sógor-komaságnak a „szocialista összeköttetés"* keresésének, a *protekciózásnak.* Sajnos, ezzel kapcsolatban még sok a hiba. Egyesek úgy hiszik, rájuk nem vonatkozik semmiféle szabály vagy rendelet, mert jó kapcsolataik vannak, s a *nagykapuk* mellett mindig megtalálják a *kiskaput* ... Amikor a vasút az őszi forgalom hajrájában kocsihiánnyal küzdött, *nálunk az alábbi esetet okozta a protekciózás.*

December 13-án délelőtt megjelent *Vác állomás* tervhivatalnokánál a *Betonútépítő Vállalat* váci megbízottja és 15 tonna formasín szállításához egy nyitott kocsit kért *másnapra.*

A tervhivatalnok közölte, hogy kérését nem tudja teljesíteni, mivel a vállalat havi fuvarozási tervét nem adott be és az ötnapos kocsigénylést is legkésőbb 8-án kellett volna benyújtani. Ilyen terven kívüli kocsi kiállítására csak az igazgatóság adhat engedélyt. A vállalat megbízottja kijelentette, hogy

neki a Vasúti Főosztályon van a bátyja, majd vele elintézteti az ügyet.

Nyomban telefonált is és különböző nevekre hivatkozva *igyekezett ezután ismét rávenni a tervhivatalnokot a rendelés elfogadására.* Ő azonban ismételten elutasította, mondván, hogy csak az igazgatóság illetékes előadója, *Udvarhelyi* elvtárson keresztül kaphat ilyen rendelkezést. Felhívták *Udvarhelyi* elvtársat. A tervhivatalnok neki is elmondta, hogy ilyen terven kívüli, szabálytalan igénylésre nem tud kocsit adni, amikor a terves áruk szállításában is lemaradás van. *Udvarhelyi* elvtárs utasította a tervhivatalnokot, hogy hívja fel *Gödény* felügyelőt, az igazgatóság Ktg-csoportvezetőjét, s ha ő engedélyezi, kiállíthatják a kocsit. Közben a váci állomásfőnök felhívta a tervhivatalnokot és közölte vele, hogy a főosztályról *Varga* elvtárs utasítást adott, hogy adjanak kocsit a *Betonútépítőnek.*

Amikor a tervhivatalnok felhívta *Gödény* elvtársat, jelentette azt is, milyen utasítást közvetített számára az állomásfőnök. Gödény elvtárs kijelentette, hogy ő a főosztályról *senki illetékestől nem kapott ilyen utasítást.* Véleménye szerint ilyet nem is adhatnak, hiszen azért vezették be a viszonylati fuvarozás tervezést, hogy a MÁV a vállalatok által beadott tervek alapján jobban hasznosíthassa kocsiparkját. Nem engedélyezte a kocsikiállítást, mivel

igen sok terves áru vár kocsira.

A tervhivatalnok ezt közölte a vállalat megbízottjával. *Horváth* elvtárs — így hívják a megbízottat — be is adott egy kocsiigénylést 17-re egy darab I-kocsira.

A tervhivatalnok úgy gondolta, *lezárult* az ügy. Tévedett. Két nappal később, december 15-én délután a lakására kapott értesítést, hogy

azonnal menjen az állomásra

és hívja fel telefonon (12—55) Varga felügyelő elvtársat. Megtette. *Varga* elvtárs felelősségre vonta, hogy az állomásfőnök útján kiadott rendelkezés ellenére *miért nem állították ki a kocsit a Betonútépítőnek.* A tervhivatalnok azzal válaszolt, hogy az igazgatóság nem járult hozzá a kocsi kiállításához és bár Vajda elvtárs adott utasítást a kiállításra, nem gondoskodott arról, hogy megfelelő kocsi álljon rendelkezésre. Sőt, a nevezett napon több terves áruszállítmány részére sem volt kocsi Vácott. *Hiányzott például 4 N-kocsi az exportcsónakok rakodásához.*

A telefont távirat követte még aznap este. Az igazgatóság *Rigó* elvtárs aláírásával

távirati rendelkezést küldött,

hogy az állomás állítson ki a Betonútépítőnek egy N-kocsit és ezt jelentse. Erre *Schimanetz* főnökhelyettes elvtárs a 3994 sz. vonatból kisoroztatta a *420 695 sz. N-kocsit* és ezt azonnal beállították a *Betonútépítő Vállalat* iparvágányára. A vállalatnál azonban 16-án senkit sem tudtak értesíteni a kiállításról, mert vasárnap volt és a fél csak 17-én délelőtt jelentkezett. Ekkor viszont kijelentette, hogy

a kiállított N-kocsi nem felel meg neki

és végül a 473 953 sz. S-kocsit rakta meg.

Nem engedhető meg véleményem szerint az ilyen *protekciózás,* mert

ennek a vasút és a népgazdaság egyaránt a kárát látja.

Még a főosztály illetékeseinek sincs joguk felrúgni a kiadott rendeleteket, a szabályokat, amelyek arra hivatottak, hogy *a vasút gazdaságos üzemmenetét* biztosítsák. *Ki fogja megfizetni azt a kárt, amely azzal érte a népgazdaságot, hogy az a protekciós N-kocsi 48 óra hosszat hiába állt Vác állomáson. Eredeti rendeltetési helyén, Rétságon szükség lett volna rá. Legyen ez az eset tanulságos a jövőre nézve.*

Cs. N.

Ami a televízióból kimaradt...

...A közelmúltban — félórás adásban számolt be a televízió a *„75 éves Töri"* kulturális életéről. És bár igyekezete arra irányult, hogy megfelelően érzékeltesse a nagymúltú munkásintézmény hétköznapjait — éppen az idő rövidsége miatt ez — nem sikerülhetett. A képernyőn például hosszasan időztek a tánckultúránál, de a mondanivaló csupán kísérte a látottakat és adós maradt mindazzal, ami a népi és a társas tánccsoport fejlődéséről adhatott volna számot.

A tánccsoport

Pedig van mit mondani róluk. A népi tánccsoportról, amelyet két éve hívott létre *Várhelyi Lajos,* ez a tehetséges fiatalember, akit a szolnoki fűtőházi Tisza-együttesének tagjaként ismertünk meg. Pestre járt tanulni, főiskolát végzett, így ismerkedett meg a Törekvés Művelődési Otthon munkájával. Ma már huszonnégy ifjú ember lejti népünk szebbnél szebb táncait.

A táncok koreográfiáját *Várhelyi Lajos* művészi igényességgel, maga készíti. Két esztendő nem sok egy tánccsoport életében. De a lelkesség, a művészetben való hit szárnyalást adott az együttesnek és a vezetőnek. Nem kevesebb, mint tizenöt táncot tanultak meg kifogástalanul. Várhelyi Lajos koreográfiáját, betanítását dicsérte például a tv-re vett produkció, a *Leszerelők.* A vasutasnapon hosszan tartó tapssal jutalmazták a *Bodroghalmi párost.* Kitörő siker követte a *Kunsági szvit* bemutatását is.

Így mondta *Vadas Lajos,* a művelődési otthon igazgatója, és hozzáfűzte:

— *Lehetővé tettük az együttes vezetője részére, hogy vidéki táncgyűjtő körutat tegyen az országban. A tehetséges, ifjú koreográfus útjai igen eredményesek. Új népi táncok betanítása és egy-egy táncköltemény születése jelzik az együttes fejlődését.*

— *A csoportba, a nagy együttesbe" való belépést* — folytatta Vadas Lajos —, *hosszas tanulás, válogatás előzi meg. A tehetségkutatást Molnár Lajos, főiskolát végzett kiváló oktatónk végzi. Közel húsz lány és fiú közül választja ki a legrátermettebbeket. Valamennyien tizenhat éven aluliak.*

Ez azonban még nem minden. Rövidesen ifjúsági vegyes kart hozunk létre. A tánccsoport, a népi zenekar és az ifjúsági vegyeskar alkotja majd az Északi Járműjavító népi együttesét.

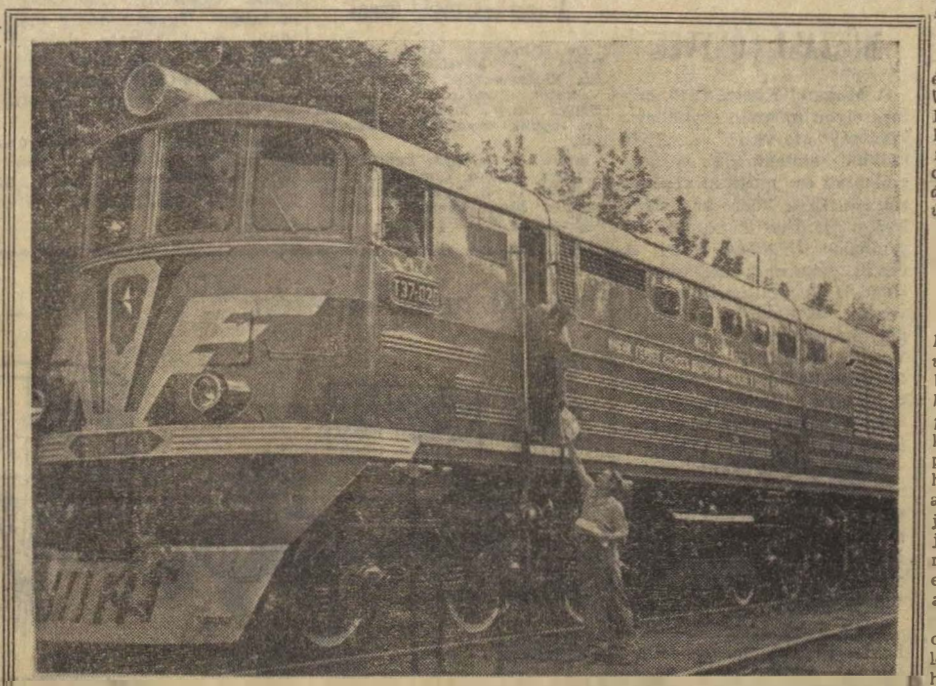
Twist-ízléssel

A társastánc-tanítással kapcsolatban is hangzott el vélemény.

— *A fiatalok szeretnek táncolni, azonban társadalmunknak nem mindegy, hogy azt a szocialista erkölcs diktálta ízléssel, vagy az emberek megbotránkoztatásával teszik. Az ifjúság hajlamos a szertelenségekre. A mi feladatunk, hogy ennek elejét vegyük. Persze, kényelmesebb lenne a népszerűség kedvéért, a látogatottság fokozásáért, megtűrni bizonyos zajtalan ízléstelenséget. De akkor miért neveznénk a munkások klubját művelődési otthonnak. Boros Dezső, a társas tánccsoport közkedveltségnek örvendő oktatója, a jeles tánctanár is tudja ezt, és igen okosan, diplomatikusan irányít 45—50 munkásfiatalt, vagy másfélszáz gimnazistát, s a járműjavító dolgozóit, az erkölcsöt nem sértő táncok elsajátítására. Keringőt, tangót, foxot, csa-csa-csát, twisztet tanulnak. És hogy Boros Dezső letörje a twisztért rajongók túlzásait, néhány tanítványával bemutatta a fiataloknak a szélsőségtől mentes, úgynevezett finom twisztet.*

Mindezeket el kellett mondanunk azoknak, akik gyönyörködtek a tv adásában, de azoknak is, aki a vasutasnapon, s egyéb rendezvényeken ismerkedtek meg a Törekvés Művelődési Otthon szép reményekre jogosító tánckultúrájával.

Szelecsényi István



Ez a 2000 lóerős Diesel-elektromos gyorsvonati mozdony a világűr két szovjet hősének, Nyikolajevnek és Popovicsnak a tiszteletére készült a Szovjetunióban. A mozdony 140 km/óra sebességgel közlekedhet.

Anyagvizsgáló napok

A *Közlekedéstudományi Egyesület* és a *MÁV Anyagvizsgáló Főnökség* rendezésében *december 4-én és 5-én közlekedési anyagvizsgáló napot* tartottak *Budapesten.* A közlekedési anyagvizsgáló napok jelentősége abban állt, hogy a vasúti közlekedés anyagvizsgálatának egy-egy jelentős részét előadás formájában ismertették, ezen keresztül az adott szakterület eredményeivel is foglalkoztak az előadók.

A vasúti közlekedés mint az ország legnagyobb üzeme, jelentős mennyiségű anyagot használ fel, sőt egyes anyagok tekintetében *az ország legnagyobb fogyasztójának* tekinthető. Éppen ezért nem véletlen, hogy a kétnapos ankét a vasúti anyagvizsgálat különböző területeivel foglalkozott. Ezek közül is kiemelkedik *a korrózió elleni küzdelem* jelentősége és szükségessége a *MÁV* üzemeiben.

A vasútüzemben a legsúlyosabb *korróziót a gőzmozdonyüzem* következtében létrejövő nagymennyiségű *füstgáz* okozza.

A kétnapos tanácskozáson elhangzott előadások és viták hasznosak voltak, mert nemcsak rávilágítottak arra a fontos munkára, melyet a vasútnál dolgozó kutatók és kémikusok kifejtettek, hanem a jövő feladatait, *a legfontosabb tennivalókat is megszabták.*

Sport

Az Egyesült Államokban járt Sárosi Imre, a BVSC úszóinak mesteredzője, ismét új edzési módszerekkel kísérletezik. A versenyzők a BVSC Szőnyi úti birkózótermében zenére végzik a különböző elemekből álló tornagyakorlatokat.
(Hemző Károly felv.)

A Vasútépítők továbbjutott az EK-ban

A férfi asztalitenisz Európa Kupa-küzdelmek második fordulójába a Vasútépítők bajnokcsapata a Német Szövetségi Köztársaságbeli Düsseldorfban, a Düsseldorf 08 ellen játszotta második mérkőzését. A Berczik, Rózsás, Holló összeállítású magyar együttes kitűnő játékkal 5:1 arányban nyert a nyugatnémet bajnokcsapat ellen. Az egyetlen vereséget a hetek óta hullámvölgyben levő Berczik szenvedte el. Miután az asztalitenisz Európa Kupában nincs visszavágó mérkőzés, a Vasútépítők továbbjutott.

Az MVSC az NB II Keleti csoportjának élvonalában

A *Miskolci VSC* labdarúgócsapata 19 ponttal és kitűnő gólaránnyal az előkelő *negyedik helyezést* érte el a bajnoki évad őszi fordulójában, az *NB II., keleti csoportjában*. A jó helyezés *örömet* váltott ki a szurkolók körében, hiszen a csapatnak így reménye lehet majd arra, hogy bekerült az *NB I/B* csoportjába.

A jó szereplés elsősorban a helyes szakvezetésnek köszönhető. Az egyesület elnöksége és a szakosztály vezetősége nem az eredmények mindenáron való elérését, hanem a sportemberek nevelését tartja a fő célnak. Az egészséges *kollektív szellem* kialakítása a *miskolci zöld-fehérek* sikereinek egyik *„titka"*.

A játékosok munkahelyükön és a magánéletben is *sportemberhez* illő példás magatartást tanúsítanak. Ebben különösen az idősebbek — *Buna János, Zoller János, Kovács László, Gyetván György* — mutatnak példát.

A vasutas szurkolók bíznak az *MVSC*-ben és remélik, hogy labdarúgó-csapatuk *a tavaszi fordulóban is sikeresen szerepel.*

Fekete László
Miskolc

Az új nyugatnémet tarifák az iparbáróknak kedveznek

Oeftering, a szövetségi vasutak vezetője november 9-én jelentést tett a *müncheni* gazdasági tanácsnak. Jelentéséből kiderül, hogy az *Adenauer*-párt jövőbeli közlekedési politikája — a kisemberek terhére — még jobban fog igazodni az *atomfegyverkezés* és a *nagyrészvényesek érdekeihez*. Legfőbb érvként ez alkalommal is az 1962-re várható *200—220 millió márka deficit* szolgált. Hogy mennyire *fiktív* jellegűek a vasúti igazgatás hiányösszegei, az a jelentésből kiviláglik.

A bonni kincstár egyedül a szállítási adóból *420 millió márkát* nyelt el és a *Strauss*-féle fegyverkezési bevásárlások érdekében *280 millió márkát* vont le a szövetségi vasutak költségvetésének *„elvonás"* címen megadott juttatásokból. *Oeftering* szerint mindennek ellenére további racionalizálásokhoz kell folyamodni a *„deficit"* miatt. 1963-ban elsősorban a személyi állományt fogják *7000 fővel csökkenteni*, ami a munka intenzitásának a rovására történik és együtt jár a szolgálatban maradó vasutasok nagyobb kizsákmányolásával.

A január 1-én életbe lépő tarifaemelések következtében további *270 millió márkához* jut a *fegyverkezési* alap. A vasutak elnöke a *„Süddeutsche Zeitung"*-ban bejelentette, hogy a szövetségi vasutak jövőbeli tarifapolitikájukban *„elasztikusabban"* fogják tekintetbe venni a verseny követelményeit. Ennek során le kell építeni a túl magas tarifákat. A bonni vezetők szerint ugyanis túlmagasak a szén-, érc- és acélmonopóliumok kocsirakományainak a *fuvardíjai*. Ezeknek a költségeknek megfelelő tarifák révén újabb profitokat akarnak biztosítani maguknak.

Az igazi cél: *a nyugatnémet iparbárók bankszámláinak és részvényeinek a növelése*. Ugyancsak könnyűszerrel kiolvasható *Oeftering* előadásából az is, hogy az európai gazdasági közösség *monopóliumai* is jelentkeztek már ebben a vonatkozásban. *Oeftering* azt is megmondta, hogy a tömegáruknál a szövetségi vasutak az európai tarifarendszerhez képest *drágán* szállítanak. Ez azt is jelenti, hogy az *európai gazdasági közösség* költségeit is a nyugatnémet munkásoknak kell megfizetni.

Január 20-án:

Vasutas bérleti előadás

1963. január 20-án délelőtt az *Erkel Színház* vasutas bérleti előadásán *Verdi: Rigoletto* című operája kerül bemutatásra. Az előadás után a kultúrnevelési és sportosztály múzeumlátogatást szervez szakvezetővel. A *Nemzeti Múzeum* új anyagát nézik meg vidéki vasutas dolgozóink. Találkozás az előadás után *délután 3 órakor* a *Nemzeti Múzeum* bejárata előtt.

Felhívjuk a *bérlettulajdonosok* figyelmét, hogy az operabérlet *harmadik* részletét *január 5-ig* kell befizetni.

Megjutalmaztak egy osztrák mozdonyvezetőt

Még az óévben történt, március 10-én, a reggeli órákban. Eppen Győrön haladt keresztül a Bécs—Budapest expresszvonat, amikor Johan Bauer Diesel-mozdonyvezető észrevette, hogy az állomáson ekkor halad át egy villamostargonca. Bauer mozdonyvezető gyorsféket alkalmazott és bár a vonat néhány méteren maga előtt tolta a villamostargoncát, nem keletkezett kár. Az expressz néhány perces késedelem után folytatta útját Budapest felé.

A balesetet elhárító osztrák mozdonyvezetőt, aki tavasz óta nem járt Magyarországon, két hete látta vendégül a MÁV Vezérigazgatóság Vasútüzem Biztonsági Osztálya.

Johan Bauert a magyar vonalon tanúsított helytállásáért értékes herendi porcelánkészlettel jutalmazták meg. Johan Bauer már sokat járt Magyarországon, de most végre alkalma nyílt arra, hogy megtekintse Budapest nevezetességeit, hiszen a szolgálati utak alkalmával erre nem volt lehetősége, s a Keleti pályaudvar környékénél, valamint a Nagykörútnál többet alig ismert Budapestből.

Újítási ankét Szegeden

December 11-én újítási ankétot tartottak *Szeged állomáson*, felhasználva azt az alkalmat, hogy ekkor *Szegeden* volt látható a *KPM mozgó újítási kiállítása*. Az ankéton részvevő újítók megtekintették az állomás postavágányán álló kiállítási kocsikat és nagy elismeréssel nyilatkoztak a látottakról.

A kiállítás megtekintése után *Matisuk János* vonatkísérő elnökletével az állomás oktatótermében került sor az újítási ankétra. A felszólalók, közöttük *Fábián Béla* és *Kákonyi Lajos* hozzászólásaikban az újítómozgalom fejlesztésének lehetőségeivel foglalkoztak. Bírálták az újítások intézésének lassúságát és műszaki segítséget kértek az olyan újítók részére, akik nem járatsak műszaki rajzok készítésében. *Kifogásolták a termelési tanácskozásokon elhangzott javaslatok elodázását is.*

A vitában elhangzottakra *Bogács László*, a szegedi igazgatóság újítási előadója adta meg a választ. Ismertette azokat az újítási rendelkezéseket, amelyek ismeretében leküzdhetik a meglevő nehézségeket.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

Vizsgáztak a szakma ifjú mesterei

A vizsgabizottság tagjai ellenőrzik a mesterdarabokat.

Debrecen fűtőház fiataljai az idén is szorgalmasan készültek a *„Szakma ifjú mestere" vizsgára. A nevelési tanács* által kiadott munkadarabokat szorgalmi időben, vagyis munkaidő után készítették el. Ezek a munkadarabok *a vizsga értékelése után az üzem részére is felhasználhatók.*

A vizsgabizottság előtt 12 fiatal jelent meg. *Öt fiatal*, aki a legjobb vizsgamunkát készítette és elméleti tudása is kiválónak bizonyult, *aranykoszorús* jelvényt és 500 forint jutalmat kapott. További 5-en kaptak *ezüst-*, egy fiatal *pedig bronzjelvényt* kapott.

Az eredmények bizonyítják, hogy az ifjú szakmunkások szorgalmasan tovább képezik magukat. Kár volt ezt a vizsgát *ilyen késői időpontban megrendezni*, hiszen emiatt nem vehettek ezen részt azok a fiatalok, akik időközben november folyamán bevonultak tényleges katonai szolgálat teljesítésére.

Marosán Pál
Debrecen

MŰSZAKI KÖNYVEK

A Műszaki Könyvkiadó számos olyan műszaki szakkönyv kiadását tervezi, amelyek nélkülözhetetlenek a vasutas szolgálati és műszaki vezetők részére. Ezek közül az alábbiakat ajánljuk az olvasók figyelmébe. *Hegedűs—Isépy:* A vasúti raktárnok kézikönyve, *Hendel:* Vasútállomások tervezése, *Kerkápoly:* Vasutak pályakeresztezései, *Nemesdy:* Vasúti ívkitűző zsebkönyv, *Kardos—Valkó:* Építőipari kézikönyv, *Rehbein—Wagener:* A közlekedésgazdaságtan alapvető kérdései, *Csajághy—Feuer—Rédly:* Diesel-motoros gépkocsik gazdaságos üzeme, *Vas Ede:* Diesel-motorok működése, karbantartása és javítása, *Nyárády—Szilágyi—Várhelyi:* A világ műszaki múzeumai.

Ezek a könyvek beszerezhetők, illetve megrendelhetők az *Állami Könyvterjesztő Vállalat* könyvesboltjaiban. Szakbolt: *Erkel Ferenc Könyvesbolt*, Bp., VII., Lenin krt 52.

A szerkesztőség üzeni

Dr. Bánkfalvy Gyula Szeged. Bacsó Gyula Miskolc, Behán Rózsa Kazincbarcika, Pintér Lajos Vácrátót, Marosán Pál Debrecen. Ugiyai Sándor Miskolc. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szántó Zoltán Érd: Keressék fel a BVSC klubját. Cím: Bp., XIV., Thököly u. 41. Telefon: 296—468.

Szabó József Debrecen: Levelét illetékeshez továbbítottuk.

HÍREK

Egy könnyelmű forgalmistához

Égnek állt a hajam! De másoké is, akik látták, hogy ön bebocsátotta az állomásba az egyik irányból az eszpresszvonatot. Ugyanakkor, a másik irányból — a második vágányra — is bebocsátott egy ott megálló munkásvonatot. A munkásvonat lassan cammogott befelé, amikor az expressz haladt keresztül — előtte — az állomáson.

Oktalanul kockáztatott.

Szerencsére a jegyvizsgálók és néhány felszállni készülő utas jajveszékelve figyelmeztette, a máskor leugráló, siető utasokat:

— Vigyázat! Vonat! Vigyázat!

Nem történt baj! De csak a véletlen, a nagyon véletlen játszott közbe, hogy nem történt szerencsétlenség.

Miért kell ezt így csinálni? Miért?

Tudom, azt felelné, hogy a vonatokat nem tanácsos megállítani a jelzőknél. Hogy meghiányolják. Hogy a „vérében van" az igyekezet. Menetrendszerűség... Tempó... Na meg hogy 30—40 forintba kerül egy vonat megállítása a jelzőnél.

Pénzbe kerül a vonat megállítása? Igaz.

De vajon mennyibe kerül az ember élete? S az ön személyes szabadsága semmit sem ér?

— lyf —

— 30 százalékkal csökkentik január 1-től a nemzetközi díjszabást a szovjet vasutak. A Szovjetuniónak jelenleg 19 országgal van közvetlen vasúti összeköttetése.

— TATABÁNYA-FELSŐ állomás dolgozói kiváló eredményt értek el *a kongresszusi versenyben*. Vállalásukat 104,89 százalékra teljesítették Az állomás *menetrendszerű* munkája példás volt.

— FOKOZATOSAN kivonják a forgalomból a MÁV Utaselláló régi, favázas hálókocsijait, amelyekből még 12 fut az országban. Ezentúl csak a legkorszerűbb hálókocsikat közlekedtetik, melyekből 10 darabot a közelmúltban készített el a Dunakeszi Járműjavító.

— GURULÓ SZÁLLODÁT építettek az NDK fővárosának ifjúú vasutasai a *Német Szocialista Egységpárt* közelgő VI. kongresszusának tiszteletére. A 13 kocsiból álló *turista expresszel fiatal turisták* utaznak majd. A szerelvény *8 hálókocsija* lehetőséget ad arra, hogy a fiataloknak ne kelljen szállodára költeniök. A vonaton étkezőkocsikon kívül *kultúrkocsi* is van könyvtárral, rádióval társasjátékokkal felszerelve. A gurulószálloda februárban indul első útjára.

Másfélmillió forint személyi kölcsön

Évről évre növekszik az OTP személyi kölcsönt igénylők száma a *budapesti igazgatóság* területén. A statisztikai adatok szerint, míg 1960-ban csak *160-an* vették igénybe a személyi kölcsön akciót, rá egy évre ez a szám *357-re* emelkedett. A kifizetett kölcsön összege: 1 000 393 forint. Az 1962 novemberi felmérések újabb nagyarányú növekedést mutatnak. Ugyanis eddig már *több mint félezer* dolgozó nyújtotta be kölcsönigényét, melyekre az OTP több mint *másfél millió* forintot fizetett. A kölcsönt igénylők túlnyomó többsége *bútor, televízió, motorkerékpár és háztartási gépek* vásárlásához kérte az *Országos Takarékpénztár* segítségét.

— *HOSSZÚSINESITÉST kezdtek a Szovjetunió déli részén. Az új vasútvonalon a szokásos 12,5 méteres sínek helyett 800 méter hosszúságú hegesztett síneket fektetnek le. Az így nyert sima pálya az utasok kényelmét és a vasúti járművek megóvását egyaránt szolgálja majd.*

— Átadták a MÁV-nak a 30. Ward—Leonard típusú mozdonyt a Kliment Gottwald Villamossági Gyár dolgozói.

— KUBAI képkiállítás nyílt *Nyíregyházán* az állomás várótermében. Az 56 tabló fényképe a felszabadult *hős kubai nép életét* mutatja be.

— ESZPERANTÓ nyelv tanfolyam kezdődött Szolnokon a vasútállomás oktatótermében. A tanfolyam 20 hallgatója a nyáron *Bulgáriában* megrendezésre kerülő *eszperantó világtalálkozóra* készül.

— A Debrecenj Járműjavítóban, ahol 1962. elején kezdték meg a csuklós villamosok gyártását, bővítik a kocsiosztályt. Az új üzemrész építésére közel másfélmillió forintot fordítanak.

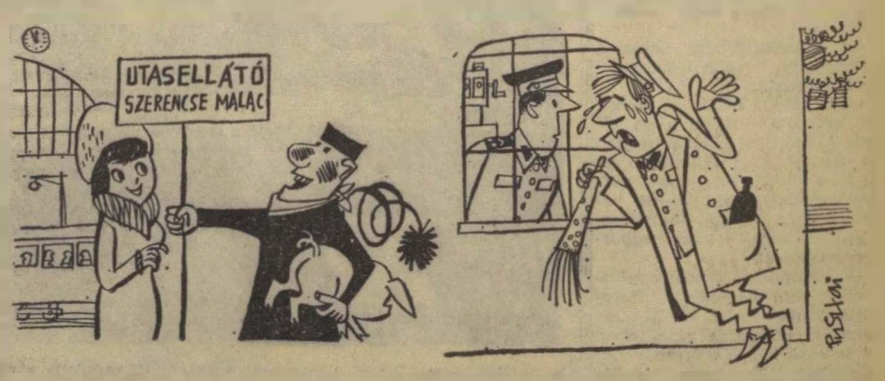
— *Sok érdekességet őriz 1818. óta a leningrádi Vasúttörténeti Múzeum. Többi között gyűjteményében van Stephenson „Rocket"-jének modellje is.*

— MEGKEZDŐDTEK a munkásakadémiai előadások Sátoraljaújhelyen a MÁV dolgozói számára. A tanév végéig havonta két előadást hallanak a vasút történetéről, a hazai és nemzetközi díjszabásokról, a fuvaroztatásról és más szakvonali kérdésekről.

— Befejeződött a Moszkva—Leningrád vasútvonal villamosítása. A két legnagyobb szovjet város között közlekedő expresszvonatok sebessége ezután elérheti a 160 km-t is.

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

Kulturált utazásért VÁLTÓTÁRSAK



— Szeretnénk, ha a kedves utasaink nem maradnának le a szilveszter éji malacfarokhuzigálásról.

— Az a legszomorúbb egykomám, hogy soha nem tudunk együtt berúgni.

(Pusztai Pál rajzai.)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM Ára 40 fillér 1963. JANUÁR 17.

Köszöntjük szakszervezetünk VI. kongresszusát!

Január 26—27-én kerül sor a szakszervezet VI. kongresszusára. A kongresszus küldöttei több mint 160 ezer szervezett vasutas dolgozó nevében ülnek össze, hogy kétnapos tanácskozáson megvitassák a vasutasok helyzetét, a vasút feladatait és megválasszák az új központi vezetőséget.

Szakszervezetünk legutóbbi, V. kongresszusa 1960. november 5—6-án ülésezett. Több mint két év telt el azóta: két, eredményekben gazdag, de sok új feladatot is jelentő esztendő. Az V. kongresszus feladatként jelölte meg, hogy a szervezett dolgozók támogatásával, a gazdaságosság messzemenő figyelembevételével oldjuk meg a vasút szállítási feladatait. Büszkén jelenthetjük majd a kongresszusnak, hogy becsülettel teljesítettük ezt a feladatot. 1961-ben 5,2 százalékkal, 1962-ben mintegy 8 százalékkal emelkedett a vasút teljesítménye. A vasúti járműpark és a vágányhálózat fejlesztésében, korszerűsítésében is jelentős eredményeket értünk el.

A magyar szakszervezetek XIX. kongresszusának határozatai alapján sokat javult a szakszervezetek munkája. Hatékonyabb nevelőmunkával, a szervezett dolgozók mozgósításával hozzájárultak a munkáshatalom erősítéséhez, a dolgozók életkörülményeinek javításához és kulturális színvonaluk emeléséhez. — Ezt az általános megállapítást bizvást vonatkoztathatjuk a vasutasszakszervezet munkájára is.

Nézzük szakszervezetünk tevékenységét a számok tükrében:

A legutóbbi kongresszus óta közel tizezerrel nőtt szakszervezetünk tagjainak száma és erősen megközelítettük a szervezettség ideális mértékét. Tovább nőtt szakszervezetünk társadalmi súlya és felelőssége. Jórészt szakszervezeti bizottságaink, aktivistáink eredményes szervező munkájának köszönhető, hogy több mint 4000 brigád tűzte célul a szocialista cím elnyerését és 1700 brigád már e cím vagy oklevél birtokosa.

A vasútnál más versenyformák is — mint például a kiváló dolgozó és a szakma ifjú mestere címért folyó verseny helyesen ösztönöznek a jobb munkára. Növekedett szakszervezetünk funkcionáriusainak és aktivistáinak képzettsége. Tavaly például az összaktivák 57,3%-a végzett esti tanfolyamot és 10,3%-uk vett részt 1—4 hetes tanfolyamon.

Növekedtek a vasút munkásvédelmi és munkásellátási jellegű beruházásai. Két év alatt több mint 16 millió forintért szereztek be rakodási és szállítási munkákat könnyítő targoncákat és emelőket, melyek könnyítik a vasutasok nehéz fizikai munkáját. Két évvel ezelőtt még gyakori volt az egyfolytában ledolgozott 24 órás munkaidő. Elmondhatjuk, hogy a kisegítő állomány kivételével mindenütt megszüntették ezt. Az utazószolgálatot teljesítők havi munkaideje ma már átlagban nem haladja meg a 240—250 órát.

A vasút vezetésével karöltve erőfeszítéseket tett szakszervezetünk az alacsony keresetű vasutasok bérkorrekciójára is. Az utóbbi két évben több mint 5 millió forintot sikerült a béraránvok javítására fordítani. Emlékedett a munkaszüneti és az éjszakai munka díjazása is. Az építési és a pályafenntartási szolgálatnál fokozott mértékben bevezették a prémiumos időbért, ami jelenleg 9000 főre terjed ki. A bérezésben még mindig van bizonyos lemaradás a népgazdaság többi ágához képest. A bérkorrekció végrehajtására már megvannak a tervek, s népgazdaságunk anyagi lehetőségitől függ, mikor hajthatjuk végre azokat.

Sok biztató eredményünk van, lesz tehát miről beszámolni a VI. kongresszuson. Van azonban még sok probléma, mely mint megoldandó feladat kerül majd a kongresszus elé.

Amikor szakszervezetünk VI. kongresszusát, annak valamennyi küldöttjét köszöntjük, kívánunk nekik eredményes munkálkodást az egész vasutasság érdekében. Járjon ez a tanácskozás azon a helyes úton, melyet pártunk VIII. kongresszusa jelölt ki egész népünk számára, mert ez az út vezet a szocializmus felépítéséhez hazánkban.

A nemzetközi személyforgalom időszerű kérdéseiről tanácskoztak a baráti országok közlekedésügyi miniszterhelyettesei

Dr. Csanádi György, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója megnyitó beszédét mondja

(Németh Gyula felv.)

A MÁV kezdeményezésére január 7—9 között nemzetközi értekezletre került sor Budapesten. Az értekezleten a *Szovjetunió*, az *NDK*, a *Lengyel Népköztársaság*, a *Csehszlovák Szocialista Köztársaság*, a *Román Népköztársaság*, a *Bolgár Népköztársaság* közlekedésügyi miniszterhelyettesei, illetve megbízottaik, magyar részről a MÁV vezetői vettek részt. A *Jugoszláv Szövetségi Népköztársaság* vasutasainak képviselői mint megfigyelők voltak jelen a tanácskozáson.

Az értekezlet részvevőit *dr. Csanádi György*, a miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója üdvözölte. Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a nemzetközi személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedése, az utasok kultúrált kiszolgálásának biztosítása ma már nemcsak gazdasági, hanem politikai kérdés is. A továbbiakban arról beszélt, hogy a kapitalista vasutaknál a személyszállítást a vasutak, a légi- és az autóközlekedés konkurrenciája határozza meg. Ezzel szemben a szocialista államok vasútjainak személyszállításánál az emberekről való fokozott gondoskodást, a kultúrált utazást kell állandóan szem előtt tartani.

Az üdvözlő beszéd elhangzása után az értekezlet dr. Csanádi György elnökletével megkezdte munkáját.

Első helyen a menetrendszerűség

— *Milyen kérdések szerepeltek az értekezlet napirendjén?* — érdeklődtünk *Lindner József* vezérigazgató-helyettesnél.

— A nemzetközi személyszállító vonatok menetrendszerinti közlekedésének továbbjavítása volt a központi kérdés — kaptuk a választ. — Ezzel kapcsolatban már a korábbi években is számos miniszteri utasítás látott napvilágot. 1961-ben, a *Prágában* megtartott hasonló értekezleten pedig határozat is született ebben a kérdésben. Mindezek ellenére még ma is gyakran előfordulnak olyan hiányosságok, hogy a vasutak késve adják át a vonatokat, a kocsik műszaki állapota nem kielégítő, de sok nehézség tapasztalható az utasok kiszolgálásánál, ellátásánál is. A különböző okok miatt kisorozott kocsikat a vasutak nem minden esetben pótolják. A vonatok összeállítása sem mindig történt az egyeztetett előírásoknak megfelelően. Gyakran származtak nehézségek a helyjegyes vonatoknál is.

— *A hiányosságok orvoslására milyen határozatok születtek a tanácskozáson?*

— Első helyen szerepel a nemzetközi vonatok elsőbbségi joga. Ezeknek a vonatoknak elsőbbséget kell biztosítani minden egyéb vonattal szemben. 1963 januárjától az érintett vasutaknak határozott intézkedésekkel kell biztosítani a nemzetközi személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedését. A késett vonatoknak a menetrendbe való visszahelyezésére — függetlenül attól, hogy a késés honnan ered — a mindenkori hatáskörileg felelős vasúti vezetők kötelesek személyesen intézkedni. A nemzetközi vonatok a határállomásokon sem tartózkodhatnak tovább a menetrendben előírt időnél.

— *Mi történik akkor, ha a vonat a határállomáson nem a vasút, hanem a határőrizeti szervek hibájából túllépi a tartózkodási időt?*

— Az útlevél- és vámvizsgálat nem válthatja ki a határállomásokon a menetrend által engedélyezett tartózkodási idő növekedését. Sőt esetleg késés esetén arra kell törekedniök, hogy a késés tovább csökkenjen. Természetesen ehhez az szükséges, hogy nálunk éppúgy, mint a szomszédos országoknál a jelenleginél rövidebb idő alatt történjen az útlevél- és a vámvizsgálat. Itt szeretném még megjegyezni: a határozat egyik pontja szerint a vasutaknak az illetékes kormányszerv egyetértésével, illetve engedélyével lehetővé kell tenni, hogy a nemzetközi vonatok utasai a nagyobb állomásokon — ott, ahol a vonatoknak a menetrend biztosít tartózkodási időt —, a szocialista országok valutájáért élelmiszert, hűsítőitalt, gyümölcsöt és egyéb apró cikkeket vásárolhassanak.

Nemzetközi utasszámlálás

Mint újszerű kezdeményezést érdemes azt is megemlíteni, hogy a forgalom mértékének, a vonatok összeállításának megállapítására, valamint a vonatban a helyek megoszlásának meghatározására az érdekelt vasutaknál 1963-ban utasszámlálást kell tartaniuk a nemzetközi személyforgalomban. Az utasszámlálást július 14-e és 20-a között kell megtartani. Ami pedig a helyjegyes vonatokat illeti, a vasutak a szabadjegyekről kötelesek bevezetni az előzetes információ rendjét, hogy a múlt évi hibák ne ismétlődhessenek meg.

A határozat azt is leszögezi, hogy a nyári forgalom befejezése után össze kell hívni a miniszterhelyettesi értekezletet és gondosan meg kell vizsgálni: az egyes vasutak hogyan hajtották végre a Budapesten hozott határozatokat.

A 23 pontos határozatnak csak a főbb pontjait ismertettük. Meggyőződésünk, hogy ez a néhány kiragadott példa is szemlélteti: a nemzetközi vonatok menetrendszerinti közlekedését és a kultúrált utazás biztosítását illetően akadnak még nekünk is tennivalóink.

(vf)

Ülést tartott a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetősége január 8-án ülést tartott.

Végh Lajos elnök megnyitója után Szabó Antal főtitkár ismertette a január 26—27-én sorra kerülő VI. kongresszus beszámolóját, amelyet a központi vezetőség vita után elfogadott.

Az igazgatóságok munkaversenye

1962. november hónapjának eredményei alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje, valamint a munkaversenyben értékelt 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	93,13%
2. Szombathely	90,63%
3. Miskolc	80,63%
4. Budapest	78,13%
5. Debrecen	68,75%
6. Szeged	57,50%

A hálózat összesített eredménye 88,75 százalék: az október havi 92,31 százalékkal szemben mintegy 3 százalékos visszaesés történt, amelyet kifejezetten a személy- és tehervonatok menetrendszerűségének kedvezőtlen alakulása okozott.

A hálózat eredményei a legjellemzőbb termelési mutatóknál az alábbiak szerint alakultak:

A november végi több napos zord időjárás ellenére is 102,5 százalékra teljesítettük a szállítási tervünket, 1,042 000 tonna áruval szállítottunk el többet, mint 1961. novemberében.

A vonó- és vontatott járművek termelékenysége is kedvezően alakult. Az egy dolgozóra eső 100 etkm teljesítmény 3,4 százalékkal emelkedett a bázishoz viszonyítva. A teherkocsik statikus terhelésénél elért 18,35 tonnás eredményünk ezideig példa nélkül áll.

A tehervonatok átlagos terhelésénél elért — az elmúlt havival azonos — 891 tonnás eredmény is kedvezőnek értékelendő.

A személyszállító vonataink menetrendszerűsége — figyelembe véve a zord időjárás okozta és más rendkívüli eseményeket is — 96,90 százalékos, a tehervonatok menetrendszerűsége pedig 72,96 százalékos volt. Egyik vonatnemnél sem teljesítettük a meghatározott célkitűzéseket.

Irányelvek az 1963. évi terv végrehajtását segítő munkaversenyhez

A vasúti főosztály és a szakszervezet elnöksége a Hivatalos Lap 2. számában közzétette a vasúti közlekedés és ipar 1963. évi tervének végrehajtását segítő munkaverseny irányelveit. Az alábbiakban ebből közlünk részleteket.

★

Az MSZMP VIII. kongresszusa a szocialista társadalom építésében kivívott történelmi győzelemről adott számot. Hazánkban leraktuk a szocializmus alapjait, s a kongresszus a szocialista társadalom teljes felépítésének feladatát tűzte ki célul népünk elé. Az 1963. év az első lépés lesz ezen az úton.

A népgazdasági terv előírása szerint

1963. évben a vasútnak 102 885 000 tonna árut és 386 890 000 utast kell elszállítani

a rendeltetési helyére. Ezek a feladatok mintegy 3,5 százalékkal haladják meg az 1962. év teljesítményeit.

Gazdasági és szakszervezeti szerveink fejlesszék tovább a szocialista munkaverseny szervezésének és irányításának színvonalát. Mind nagyobb területen kell támaszkodni szocialista brigádjainkra és lehetőségeken belül ki kell alakítani a szocialista szolgálati helyeket, üzemeket.

Az 1963. évi szállítási tervek végrehajtásának előkészítése érdekében a vasúti közlekedés és ipar 1963. évi munkaverseny célkitűzései:

I.
Vasúti közlekedés

1. A személyszállító és tehervonatok menetrendszerűségének éves irányszámai azonosak az igazgatósági verseny célkitűzéseivel. Eszerint hálózati szinten el kell érni éves viszonylatban

a személyszállító vonatoknak legalább 97,5, a tehervonatoknak pedig legalább 75 százaléka menetrend szerint közlekedjen.

2. A teherkocsik statikus terhelésénél a hálózat éves vállalásának irányszáma 18,4 tonna. Ez azt jelenti, hogy az előző évhez képest legalább 2 százalékos felfutást kell elérni.

3. A vontató járművek termelékenységének emelése. E célkitűzés keretében az egy gőz-, villamos- és Dieselmozdonyra eső 100 etkm teljesítmény növelésénél a báziseredményt — az összes dolgozó mozdonyoknál 1 százalékkal, a vonali szolgálatot teljesítő mozdonyoknál pedig 2 százalékkal kell túlteljesíteni.

4. Tehervonatok átlagos terhelésénél a hálózat éves vállalásainak irányszáma 910 tonna.

5. A teherkocsipark termelékenységének emelése érdekében a kocsitartózkodási műszaki normát legalább 86 százalékra kell teljesíteni.

6. A forgalmi és vontatási szolgálat fajlagos költségét legalább 1 százalékkal csökkenteni, és ennek keretében a fajlagos széntervet teljesíteni. Az építési szakszolgálatnál el kell érni az önköltség 0,5 százalékos csökkentését.

A pályafenntartási szolgálatnak a fenntartási költségkeretek betartása mellett a pályák forgalombiztos állapotának biztosítása, a pályaépítési szolgálatnak a beruházási és felújítási program ütemszerű teljesítése, a termelékenység növelése és az önköltség csökkentése szolgáljon irányelvül.

A távközlő és biztosítóberendezési szolgálatnak elsősorban a fenntartási munkák minőségének javításával és a gazdaságos munkáltatással kell a vasút éves vállalásainak teljesítéséhez hozzájárulni. Az anyagszerkezelési szolgálatnak a folyamatos anyagellátásra, a felesleges készletek felszámolására kell törekednie.

II.
Vasúti ipar

A vasúti ipar területén célul tűzzük ki, hogy a termelési tervek teljesítése mellett a tervhez viszonyított termelékenység legalább 1 százalékkal emelkedjen, az önköltség pedig a tervhez képest legalább 0.5 százalékkal csökkenjen.

Eredményesen működnek az egyeztető bizottságok

A munkaügyi viták elintézése a MÁV-nál — az üzemi vállalatokat kivéve — korábban az igazgatósági és a vezérigazgatósági elsőfokú, valamint a vezérigazgatósági másodfokú egyeztető bizottság útján történt. Az egyeztető bizottságok túlságosan nagy területet fogtak össze. Nagy távolságokra kellett utazniok a dolgozóknak, keresetveszteséget nem térítettek, s így gyakran nem is jelentek meg az egyeztető bizottsági tárgyalásokon.

A munkaügyi viták elintézésénél elsőrendű szempont az ellentétek megegyezés útján történő rendezése. Az érdekelt felek álláspontjának összeegyeztetése a szolgálati főnökségeken működő egyeztető bizottságok útján jobban megvalósítható, hiszen ezek tagjai jobban ismerik a helyi viszonyokat, a viták keletkezésének okait. Így jobban kideríthetik az ügyek összes körülményeit és ebben a panaszosok személyes megjelenésükkel is segíthetik őket.

A decentralizálás előnye

Szakszervezetünk elnöksége 1962 március 2-i ülésén a fentiek figyelembevételével, a szakszolgálattal egyetértésben ezért határozta el az egyeztető bizottsági szervezet decentralizálását a MÁV sajátos szervezetének megfelelően. A határozat egységes végrehajtását az 1962. évi 23. számú Hivatalos Lapban megjelent 112.841/1962. I/2 B. számú rendelet szabályozta.

A megfelelő előkészítő és szervező munka — amely a megyebizottságok és az igazgatóságok bevonásával folyt — lehetővé tette, hogy az új területi egyeztető bizottságok (TEB) a múlt év júliusában megkezdhették működésüket. A korábbi 42 VEB és 1 TEB helyett ma már 320 VEB és 7 TEB működik a vasútnál.

Az előkészítés nem volt eredménytelen, bár még fogyatékosság tapasztalható az új egyeztető bizottságok munkájában. Általában nem megfelelő a dolgozók tájékoztatása a VEB munkájáról. *Komárom megyében* például nincs kijelölve, ki veszi át a panaszokat, így azok sorrendi iktatása is elmarad. Az oktatás ellenére több helyen olyan dolgozókat jelöltek az egyeztető bizottságba, akiknek beosztása, funkciója nem fér össze a VEB tagsággal. Az *esztergomi pályafenntartási főnökségnél* például a személyzeti felelős, *Esztergom állomáson* az szb-elnök is a VEB tagja. Előfordult olyan eset is, amikor a VEB csak három tagú bizottságban hozott döntést. Ez jogellenes, mert a VEB csak 4 taggal határozatképes.

A *debreceni igazgatóság* és *Komárom* megye területén a kiadott rendelettel ellentétben egyes helyeken az egyeztető bizottsági tagokat csak külön felszólításra látták el megbízólevéllel. A kezdeti gyakorlatlanság következménye volt, hogy néhol nem ismerték fel, milyen természetű munkaügyi vita tartozik a VEB hatáskörébe. A *mátészalkai építésvezetőségnél* például azzal utasították el egy részkártérítési ügy tárgyalását, hogy az nem tartozik a VEB hatáskörébe. *Püspökladány állomáson* a VEB tárgyalta az anyagszámadó leltárhiányból eredő kártérítési kötelezettségével kapcsolatos panaszát, holott a leltárhiány miatti kártérítési ügyekben a bírósághoz kell fordulni. Előfordult olyan eset is, hogy a szolgálati főnök megsértődött azért, mert a VEB nem engedte, hogy jelen legyen a határozat meghozatalánál.

Rátermett, képzett embereket a bizottságokba

Megyei és szakszervezeti bizottságaink lelkiismeretesen segítették a decentralizálást. A szakszervezet részéről megbízott VEB tagokat igyekeztek úgy kiválasztani, hogy képzettségükkel és rátermettségükkel biztosítsák az egyeztető bizottságok munkájában a szocialista törvényesség érvényesülését.

Az eddigi tapasztalatok alapján megállapítható, hogy az új egyeztető bizottságok — bár még csak minimális gyakorlati tapasztalatra tehettek szert — jó mérlegelő és ítélőképességről tettek tanúságot, és általában a jogszabályoknak megfelelő határozatokat hoztak. A még tapasztalható hiányosságok megszüntetése céljából a szakszolgálattal egyetértésben szükséges a VEB tagok és póttagok oktatásának megszervezése.

A vezérigazgatóságnál szervezett TEB munkájának tükrében számszerűleg is lemérhető a decentralizálás eredménye. Tavaly júniusban 69, júliusban 41, augusztusban 27, szeptemberben 11 és októberben 21 fellebbezés érkezett ehhez a TEB-hez. Helyes volt az egyeztető bizottságok decentralizálása. A munkaügyi viták elintézése közelebb került a dolgozók munkahelyéhez — oda, ahol a vita keletkezett — és meggyorsult, eredményesebb lett a munkaügyi viták intézése.

Mit várunk a kongresszustól?

A vasutas dolgozók körében élénk érdeklődés előzi meg szakszervezetünk VI. kongresszusá. Néhány vasutasnak feltettük a kérdést: mit vár a kongresszustól? Nyilatkozataikat, véleményeiket az alábbiakban foglaljuk össze:

Meiszner Ferenc lakatos, szocialista brigádtag, a szombathelyi fűtőház műhelybizottsági titkára így nyilatkozott:

— Az 1960-ban lezajlott V. kongresszus óta szakszervezetünk eredményes munkát végzett. Dolgozóink látják és nagyra értékelik ezeket. Nálunk különösen az váltott ki osztatlan elismerést, hogy keresetveszteség nélkül sikerült csökkenteni a munkaidőt napi 7 órára az egészségre ártalmas munkakörökben.

Reméljük, a VI. kongresszuson szó lesz a még megoldatlan munkásvédelmi kérdésekről. Nálunk például ilyen a fűtőházi csarnok füstelszívó berendezése. Ez is a fűtőház korszerűsítése során készült, de nem felel meg a követelményeknek. Néha olyan gáz van a csarnokban, hogy a munkát félbe kell hagynunk, nehogy füstmérgezést kapjunk. Nekünk, mozdonylakatosoknak nagyon hiányzik a központi fűtés is. A szerelőaknákat korszerűsíteni, javítani kellene. Most is két aknában áll a víz.

Szervezettebb anyagellátást

Feltétlenül szükség van az anyagellátás jobb megszervezésére is. Úgy gondoljuk ez általános probléma, s a munka szempontjából igen fontos. Csak szervezési kérdés, hogy sasszeggel és csavarokkal el legyünk látva. Áttértünk az új szabvány szerinti csavarok alkalmazására, de az anyagellátás nem gondoskodott arról, hogy ezekhez megfelelő méretű villáskulcsokat is kapjunk. Tudjuk, hogy a kongresszus nem foglalkozhat minden részletproblémával, de nem ártana, ha a mi megoldásra váró „apró ügyeink" iránt is felkeltené az illetékesek érdeklődését.

Bernhardt Rezső, a Pécs állomási rakodási részleg vezetője a következőket mondotta:

— A VI. kongresszustól azt várjuk, hogy alapos értékelést adjon a szakszervezet eddigi munkájáról és megszabja a soron következő feladatokat. Mi a kongresszusnak azt jelenthetjük, hogy állomásunk jó munkát végzett. Teljesítettük a ránkhárított feladatokat. Rakodási részlegünk — nem dicsekvésként mondom — tavaly egész évben 110 százalék feletti eredményeket ért el.

Javuljon tovább a munkásellátás

Kongresszusunkon bizonyára sok szó esik majd munkásellátási kérdésekről. Ezzel kapcsolatban szeretném megjegyezni, hogy nincs minden rendben a munka- és védőruha ellátást szabályozó rendeletek körül. Dolgozóink ezt régóta látják, s már többször szóvá is tették. Ugyanolyan körülmények között dolgozik rakodási részlegünk, mint a szertár munkásai. A szertáriak megkapják a pakura és a szén rakodásánál nélkülözhetetlen csizmát, a mi dolgozóink nem. Úgy véljük, az ilyen rendellenességek felszámolása nagyon időszerű.

Magyar József főintéző, Szeged—Rókus állomásfőnöke:

— Fontosnak tartom, hogy szakszervezetünk kongresszusa is elősegítse a társadalmi szervek és a gazdasági vezetés közötti kapcsolat további erősödését. Nélkülözhetetlen feltétele ez annak, hogy tovább fejleszthessük a vezetés színvonalát. Véleményem szerint hasznos volna, ha a kongresszus segítene a jelenleginél jobb megoldást keresni a szakvonali oktatás megszervezésére. Ebből a szempontból is szükséges, hogy a vasút érdeke és a dolgozók érdeke közös nevezőre jusson. A vasutasok szakmai képzettségének emelése a növekvő szállítási feladatok és a folyamatban levő korszerűsítés közepette nélkülözhetetlen követelmény.

Harcos múltjuk példaként áll előttünk

Meghitt találkozó volt a közelmúltban a budapesti igazgatóságon. A párt, szakszervezet és az igazgatóság vezetőjének meghívására olyan dolgozók jöttek össze, akik a felszabadulás előtt és azután, a legnehezebb időkben sok megpróbáltatás közepette bátran helytálltak és ma is kimagasló munkát végeznek a vasút és az ország előtt álló nagy feladatokban.

A mozgalom és a párt „öreg" harcosai meghatódva vették át a jutalmakat, melyeket köszöntő szavak kíséretében adtak át nekik.

Az ünnepi aktus után a meghívottak baráti beszélgetés keretében visszaemlékeztek az illegalitás éveire. Azokra az időkre emlékeztek, amikor a vasúton is kockázatos volt a munkásság érdekében szólni.

NEMZETKÖZI élet

Korszerűsítik a bolgár vasutat

A megnövekedett szállítási feladatok *Bulgáriában* is sürgetően követelik a vasút technikai fejlesztését. *Meddig jutottak bolgár barátaink a vasút korszerűsítésében?*

A felszabadulás óta

518 kilométer új vasútvonalat építettek.

A teherkocsipark mintegy három és félszeresére, a tehervonatok átlagos terhelése 470 tonnáról 914,4 tonnára emelkedett.

A vasút modernizálása különösen az utóbbi időben öltött nagy méreteket Bulgáriában. A félautomatikus térközbiztosítást eddig 459 kilométeres szakaszon vezették be. A fontosabb csomópontokat, rendezőpályaudvarokat a legmodernebb biztosítóberendezéssel szerelték fel. A *Szófia—Plovdiv* között fővonalat villamosították. 1962 végéig a *Russe—Gornja—Orehovica* közötti vonal villamosítás is befejezést nyert.

Mivel a bolgár vasútak szállítási feladata továbbra is nő, ennek megfelelően folytatódik a vasútvonalak korszerűsítése, a vonó- és vontatott járművek modernizálása.

A negyedik ötéves terv végére a vontatás mintegy 40 százalékát végzik elektromos- és Diesel-mozdonyokkal.

A tervek szerint 1965 végéig 85 villamos- és 50 Diesel-mozdonyt állítanak üzembe.

A személykocsiparkot új, modern 120—160 kilométeres sebességgel közlekedő négytengelyes kocsikkal frissítik fel. 1965 végéig 150 darab négytengelyes személykocsit, 6 motorvonatot és 20 hálókocsit szereznek be.

A nagyobb pályaudvarok és csomópontok átbocsátó képességének növelése érdekében 1965 végéig 210 kilométer hosszúságban növelik az állomások vágányhálózatát. Ezenkívül

a fővonalakon folyamatosan áttérnek a 23 tonnás tengelynyomásra.

A rakodás gépesítésére is gondot fordítanak. 1965-ig a nagyobb pályaudvarokon a be- és kirakodás mintegy 25 százalékát gépesítik.

Még egy hír: 1964-ben hozzálátnak Szófia legnagyobb személypályaudvarának átépítéséhez, korszerűsítéséhez.

Super-Expressz

Japánban a közelmúltban új Super-Expressz vonatot állítottak forgalomba. A szerelvény indulás után nyolc perccel, 200 kilométer/óra sebességre képes felgyorsulni. Amikor ezt a sebességet eléri, az utasok úgy érzik magukat, mintha repülőgépen utaznának.

A Super-Expressz próbajáratai során kifogástalanul működött. A kocsik különleges rendszerű kapcsolása például teljesen kizárja az üzemben levő szerelvény rezgését és rázkódtatását. Különleges mechanikai berendezései pedig kizárják azokat a jelenségeket, amelyeket az utasok akkor szoktak érezni, amikor a gyorsan száguldó vonat híd alatt vagy alagútban közlekedik.

ALAGUTAK VIZSGÁLATA FÉNYKÉPEZÉSSEL

A *Svájci Szövetségi Vasutak* az alagutak vizsgálatára új módszert alkalmaznak. Az alagúton áthaladó szerelvény egyik kocsijában, az úgynevezett regisztráló kocsiban 3000 wattos *reflektorokat* és két egyidejűleg működő *kamerát* szereltek fel. A kamerák *50—50 fényképet* készítenek az alagút belsejéről. Az elkészült fényképsorozatokat a kocsi sötét-kamrájában nyomban kidolgozzák. E módszer alkalmazásával lehetővé vált *az alagutak vizsgálata* anélkül, hogy a szomszédos vágányon leállítanának a forgalmat, vagy a felsővezetékből kikapcsolnák az elektromos áramot.

Automata kavicságyazat rostáló

A Szovjetunióban automata kavicságyazat rostáló gépet helyeztek üzembe. A gép emelőszerkezete hatalmas mágnesekből áll. Az emelőket rádióhullámok útján a gép fülkéjéből vezérlik. A gép automatikusan felemeli a kívánt nagyságú sínmezőt, majd a különleges villák megkezdik a kavicságyazat tisztítását. A pályamunkásoknak csak a sínek összeillesztésével van dolguk. Az új automatagép egy óra alatt 2000 köbméter kavicságyazatot képes megtisztítani.

Többet várunk az orvosunktól

December 20-án baleset érte *Kiskunhalason Szőke Imre* fűtőházi lakatost. Az arcát sértette meg egy légvezeték vascsöve. A helyszínen elsősegélyben részesítették, de mire az üzemorvosi rendelőhöz érkezett, teljesen átvérzett az ideiglenes kötés.

A lakatos segítséget várt az üzemi orvostól. *Dr. Gyarmati Jánosné* a sérült láttán fel sem kelt székéről, a friss sebet meg sem nézte. Amikor Szőke Imre kérte, hogy kössék be a sebet, mert vérzik, azt a választ adta, hogy a vérzés majd eláll, nem kell bántani. Nyomban kiírta betegállományba és megengedte, hogy Szőke Decsre utazzon, a szüleihez és majd három nap múlva jelentkezzék a szekszárdi körzeti ellenőrző orvosnál.

★

Úgy vélem, ilyen vérző sérülés esetén, többet kell tenni az üzemorvosnak annál, hogy kiállít egy beteglapot. Ezt bárki meg tudta volna csinálni, diploma nélkül is. A vérző sebet feltétlenül le kell kezelni, el kell látni, s ha ez mégis nem az üzemi orvos feladata lenne, akkor miért nem küldte a beteget egy másik rendelőbe, vagy kórházba?

Tóth Tibor
Kiskunhalas

Mit kell tudni a terhességi és gyermekágyi segélyezésről

Mint lapunkban már közöltük, a párt javaslatára 20 hétre emelte fel a kormányzat a terhes, illetve szülő nő szülési szabadságát. A rendelettel kapcsolatban ismertetjük a legfontosabbakat.

A dolgozó nőt 140 naptári nap illeti meg szülési szabadság címén, amelyből 28 napot általában a szülés előtt, 112 napot a szülés után kell kivenni. A szülési szabadság idejére terhességi-gyermekágyi segélyt kap a dolgozó nő.

A segély összegének nagysága függ attól, hogy mióta van munkaviszonyban. Ha ugyanis a szülést megelőző két éven belül legalább 180 napot dolgozott, akkor munkabére napi átlagának felét, ha szülést megelőző két éven belül legalább 270 napot dolgozott, munkabére napi átlagának teljes összegét kapja terhességi-gyermekágyi segély címén.

A szülési szabadságból *a szülés előtti 28 napot ledolgozhatja a terhes nő*, de csak akkor, *ha a szülész szakorvos igazolása alapján* a MÁV ellenőrző orvos a szabadság kiadását úgy javasolja. Ilyenkor *a szülés után kell kiadni a szülés előtt ki nem vett* szülési szabadságot.

Ha a terhes nő a *szakorvos igazolása alapján nem dolgozhat*, a szülés előtti 28 napon, a szolgálati főnökség nem foglalkoztathatja.

A szülés utáni 112 nap szülési szabadságot orvosi javaslatra további 28 nappal meg lehet hosszabbítani, ha

a) koraszülés történt és a gyermek 2500 grammnál kisebb,

b) ha ikrek születtek.

A meghosszabbításnak feltétele az is, hogy az újszülött, vagy ikerszülés esetén legalább egyik gyermek a 112. napon is él.

A rendelet 1963. január 1-én lépett életbe, és mindazoknál a terhes, illetve szülő nőknél alkalmazni kell, kiknek 1962. december 24-én vagy azután szűnt meg a szülési szabadságuk, függetlenül attól, hogy:

a) *már felvették a munkát,*

b) *vagy betegállományba vették maga, vagy gyermeke ápolása miatt.*

A ki nem vett szülési szabadságot február 18-ig lehet kérni. Aki addig nem kéri meg, utána már nem kérheti, még abban az esetben sem, ha gyermekét koraszülött otthonban ápolják és a szabadságát később kívánja kivenni.

Cikkünk nyomán...

„Miért szöggel és patkóval?" című cikkünkre, amely lapunk december 15-i számában jelent meg, a következő válasz érkezett a MÁV Anyagellátási Igazgatóságától:

„A vasút részére országos szabvány szerint készülnek a csizmák, orrvassal és patkóval. A bakancsok és a csizmák talpába csigaszeg nincs beverve. Ha ilyen mégis előfordul, amint azt a cikk írója is közli, azt a lábbelik használói maguk verték be a csizma vagy a bakancs talpába.

A MÁV-nál évente kb. 12 000 pár bőrcsizma és 5000 pár bakancs kerül beszerzésre és többségüknél előnyös az orr- és a sarokvas használata. Tekintettel arra, hogy a forgalmi munkakörben a forgalmi és kereskedelmi óvórendszabály szerint tilos a csizma vagy a bakancs vasalása, ezért a szolgálati főnökségek még a kiosztás előtt gondoskodjanak arról, hogy a védővasakat a forgalmi munkakörben dolgozók lábbelijéről eltávolítsák".

Kik kaphatnak rendkívüli segélyt?

A *budapesti igazgatóság* területén dolgozók közül többen fordultak az igazgatóság illetékeseihez kérdéssel, hogy *kik kaphatnak rendkívüli segélyt.* Mivel a feltett kérdés széles nyilvánosságot érint, ezért a választ lapunk hasábjain juttatjuk el az érdeklődőknek.

Az 1955-ben megjelent 58. sz. *MÁV Hivatalos Lapban* a rendkívüli segélyekről közölt rendelet a többi között kimondja:

300-tól 500 forintig terjedő rendkívüli segélyt fizetnek *házasság, születés* vagy *halálozás* esetén. Ugyancsak rendkívüli segélyt kaphat a dolgozó saját vagy közvetlen családtagjának *betegsége* esetén. Ez esetben a kifizethető összeg *250-től 400 forintig* terjed. *Üzemi baleset* esetén átlagosan *500 forintot* fizetnek, ha a munkaidő kiesés meghaladja az egy hónapot. Ha a munkaidő kiesés három hónapnál több, 1000 forint, *csonkulással járó balesetnél 1500 forint segélyt fizethetnek ki.* Halálos üzemi baleset alkalmával a hozzátartozó külön *2000 forint* rendkívüli segélyt kap.

Bár egyre csökkenő a nehéz anyagi helyzet következtében segélyt kérő dolgozók száma, az ilyen esetekben *250-től 500 forintig* nyújtanak rendkívüli segélyt.

Ez év háromnegyedében kőzel *7 és fél ezren* részesültek rendkívüli segélyben a *budapesti igazgatóság* területén. A kifizetett összeg megközelíti a *2 és fél millió forintot.*

Kedvezően alakult a vasút 1962. évi mérlege

Lindner József vezérigazgatóhelyettes nyilatkozata

Az 1962-es gazdasági év lezárása után — jó gazda módjára —, a vasút vezetői is elkészítették számvetésüket. *Vajon mit mutatnak a számok? Hogyan alakult a vasút 1962. évi mérlege?*

— A vasúti közlekedés eredményesen teljesítette a népgazdaság által rábízott szállítási feladatokat — tájékoztatott *Lindner József* vezérigazgató-helyettes. — Személyszállításban például a tervezett 368,8 millió utas helyett 380,8 milliót szállítottunk. Áruszállításban az eredeti terv 104,3 millió tonnát írt elő. Már a múlt év elején nyilvánvalóvá vált, hogy ez a szám nem reális. Ezért szükség volt némi változtatásra. A módosított terv 99,7 millió tonna áru elszállítását irányozta elő. Mivel a vasút 98,8 millió tonna árut szállított, ezt a tervet csak 99,1 százalékra tudtuk teljesíteni.

Ha szállítási feladatainkat a bázishoz viszonyítjuk, megállapítható, hogy 7 százalékkal több utast és 3,7 százalékkal több árut szállítottunk, mint 1961-ben. A szállítási teljesítmények közül az utaskilométer-tervet 103,2 százalékra teljesítettük. Az utaskilométer a bázishoz viszonyítva 7,8 az árutonnakilométer pedig 5,7 százalékkal növekedett. Különösen örvendetes, hogy a nagyobb költségráfordítást igénylő személyszállítási teljesítmény a bázishoz és tervhez viszonyítva egyaránt növekedett. Ez kedvezően hatott a pénzügyi eredmények alakulására.

A szervezési — műszaki intézkedések hatása

— *Minek tulajdonítható, hogy a vasút a múlt évi szeszélyes őszi időjárás és a szállításban kialakult kedvezőtlen körülmények ellenére is eredményesen teljesítette a népgazdaság által rábízott feladatokat?*

— Elsősorban azoknak a szervezési-műszaki intézkedéseknek a jelentőségét kell kihangsúlyozni, amelyek a meglevő technika jobb kihasználásával, a tartalékok hasznosításával tették lehetővé a vasút nagyobb átbocsátó és szállító képességét, a legfontosabb mennyiségi, minőségi és gazdasági mutatóknak a bázishoz viszonyított javulását. Mint a leghatékonyabb szervezési intézkedést kell kiemelni a kocsik raksúlyának jobb kihasználására irányuló intézkedéseket. A bázishoz viszonyítva a statikus terhelés — évi átlagban —, 17.52 tonnáról 18 tonnára, a kocsipark szállítóképességének kihasználására jellemző dinamikus terhelés pedig 16,29 tonnáról, 16,81 tonnára növekedett. Az előbbi 2,7, az utóbbi 3,2 százalékos növekedést jelent az előző évihez viszonyítva.

Az eredmények elérésében kétségtelenül nagy jelentősége van annak, hogy új tehercsoportok beszerzésével a kocsik raksúlykapacitása az előző évi 21,8 tonnáról 22,59 tonnára, 3,48 százalékkal emelkedett. A tehervonatok átlagos terhelése 868 tonnáról 886 tonnára, 2,1 százalékkal nőtt. Az állomási kocsitartózkodási idő 12,16 óráról 11,5 órára csökkent. Sajnos, nem mondható el ugyanez a kocsiforduló időről. Ez a tényező ugyanis 0,06 órával emelkedett.

A tudományos alapra helyezett, fejlettebb módon való menetrendszerkesztéssel elértük, hogy a vonatok alapsebességének minimális növelése mellett a személyszállító és tehervonatok utazási sebessége a bázishoz viszonyítva jelentősen növekedett. A személyvonatoknál az előző évi 31,4 km/óráról 33,3 km/órára, a gyorsvonatoknál 52,08 km/óráról 55.85 km/órára, a tehervonatoknál 14.2 km/óráról 14.81/ km/órára nőtt az utazási sebesség.

Összegezve a vasutasok munkáját leméró üzemi, gazdasági mutatók eredményeit, megállapítható, hogy 1962-ben az egyes mutatók javítása mintegy 380 millió forint megtakarítást eredményezett a népgazdaságnak

Az idei feladatok

— *Milyen feladatok hárulnak a vasútra 1963-ban, második ötéves tervünk harmadik esztendejében?*

— Az idén 392,6 millió utast, 103 millió tonna árut kell elszállítani. Az utaskilométer-teljesítmény 6,3, az árutonnakilométer 4,2 százalékkal emelkedik. Mint ismeretes 1963-ban az ipari termelés 8, a mezőgazdasági termelés 12—14 százalékkal növekszik. Az ipari és a mezőgazdasági termelés felfutása következtében — különösen jó termés esetén —, már most az év elején számolni kell azzal, hogy áruszállítási tervünket esetleg túl kell teljesíteni.

A személyszállításnál a kulturált utazás megjavítása érdekében tovább kell csökkenteni a személyszállító vonatok menettartamát, elsősorban az utazási sebesség növelésével, a megállóhelyek és a vonatmegállítások csökkentésével. Az 1963/64. évi menetrendszerkesztésnél a tudományra alapozott korszerű módszerek alkalmazásával, a legkedvezőbb sebesség megválasztásával növelni kell a mozdonyok és személykocsik jobb kihasználását. 1962-ben a személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésénél csak 96,15 százalékos eredményt értünk el. Ez az eredmény a bázishoz viszonyítva 0,63 százalékos visszaesést jelent.

— *Mi okozta a visszaesést?*

— Az objektív okok mellett lehetne hivatkozni a nemzetközi vonatok késett belépésére, hiszen havonta nem kevesebb, mint 250—300 nemzetközi gyorsvonat lépett be késve az ország területére. Mindezek ellenére is kedvezőbben kellett volna alakulnia a személyvonatok menetrend szerinti közlekedésének. Az idén el kell érni, hogy a személyszállító vonatok 97,5 százaléka menetrend szerint közlekedjen.

A vasúti közlekedés az idén is függvénye marad az anyagi termelésnek, nemcsak a termelési volumen, hanem a termelés üteme tekintetében is. Éppen ezért minden szolgálati helyen fordítsanak a vezetők fokozott gondot a tervszerűség biztosítására az üzemi munkában és a forgalom lebonyolításában egyaránt.

Ösztönző munkamódszereket

Az üzemi tervszerűség alapvető követelményeként a hálózat egészére érvényesíteni kell azt az elvet, hogy a vonatspecializáció alapján kijelölt típusú vonatok a kijelölt útvonalon, a számukra meghatározott rendeltetésű elegygyel, menetrend szerint közlekedjenek. Az új menetrendben tovább kell növelni az utazási sebességet valamennyi tehervonat típusnál, de legfőképpen a legnagyobb menettartammal közlekedő tolató vonatoknál. A tehervonati menetrendnek az új módszerek alkalmazására ösztönzőnek kell lennie.

A VIII. pártkongresszus behatóan foglalkozott az üzemszervezés jelentőségével egész népgazdaságunkban. A szervezési-műszaki intézkedések továbbfejlesztése, realizálása a közlekedéstudomány gyakorlati alkalmazása a vasúti közlekedésnek olyan szervezettségét biztosíthatja, amely az emberi munkaerőnek és az anyagi javaknak nagyobb ráfordítása nélkül is lehetővé teszi a megnövekedett szállítási feladatok lebonyolítását.

1963-ban a beszerzésre kerülő új villamos- és Dieselmozdonyok személy- és teherkocsik, az új állomási és vonali távközlő- és biztosítóberendezések, a tovább korszerűsödő pályák és állomások, mind hozzájárulnak a nagyobb teljesítmények eléréséhez. A biztonságos közlekedés érdekében azonban a technika fejlesztése mellett is alapvető követelmény legyen a fegyelem tovább szilárdítása — fejezte be nyilatkozatát a vezérigazgató-helyettes.

V. F.

Ötös „bizonyítványt" akarnak

A Közlekedési Közlöny *Fejtörő* rovatában nem egyszer találkoztunk *Egyek* állomás nevével, dolgozói ott voltak a megjutalmazottak és megdicsért pályázók között. És ahogy vizsgáljuk az állomás dolgozóinak tevékenységét, már nem csodálkozunk ezen. A közelmúltban tartott állomásvizsgálat 4-es rendű „bizonyítványa" is a vasúti problémák iránti érdeklődésről, a vasúti munka szeretetéről tanúskodik. Sok helytállásról, hősies munkáról.

Kiss Mihály intéző, állomásfőnök büszke az eredményekre. Előde nem jutott tovább a 2-esnél, ő és munkatársai azonban ötöst akarnak. Ezért tartották meg a kongresszusi verseny tempóját, ezért teljesítik túl a tervet. Körültekintő és utasítás szerinti munkájuk bizonyítéka, hogy 1955 óta balesetük nem volt.

— *Tíz éve vagyok itt* — meséli az állomásfőnök. *Pedig mintha most kezdtem volna pályámat fékezőként Mátészalkán. Mielőtt idekerültem jegyvizsgáló, forgalmi szolgálattevő, vezénylőtiszt voltam. Miska fiam éppen tíz esztendős, Alice lányom hét. Csak növekedésük juttatja eszembe az évek múlását.*

— Elégedett? — kérdeztük.

— *Az vagyok* — felelte. — *Most, tíz évi állomásfőnöki munka után — meg akarom szerezni az állomásvezetői vizsgát, hogy „papírom" is meglegyen. Egyébként első gimnazista vagyok* — folytatta elmosolyodva —, *ezután fogok csak érettségizni, holott felsőbbségem és az élet már évekkel ezelőtt „érettnek" nyilvánított.*

Az állomás dolgozói szorgalmasak, törekvők. Magatartásukat fegyelmezettség, társadalmunkhoz való viszonyukat értékes társadalmi munka, szakmai és általános műveltségük emelésére irányuló törekvés jellemzi. Mert a jó példa is ragadós. Hárman gimnáziumba, egy dolgozó a nyolcadik általánosba, szb elnökünk a szegedi forgalmi technikumba jár. De már van köztünk aki leérettségizett és aki elvégezte az általános iskola nyolc osztályát.

Végül az új tervév feladatairól érdeklődtünk.

— *Az új esztendő első napjaiban behatóan megvitattuk a teendőket* — mondotta. — *Sok munka vár ránk. Az Országos Áruraktározási Hivatal, az ÁFOR és öt nagy termelőszövetkezet gondoskodik többek között erről, nem is szólva a forgalom biztonságával, a napi 1200 utas szállításával kapcsolatos teendőkről. Három szocialista brigádunk segít abban, hogy ebben az évben tovább öregbítsük eredményeinket.*

Vannak problémáink is. Málházónk még mindig 24/24 órás szolgálatban dolgoznak, nincs megfelelő kultúrhelyiségünk stb, hogy csak a legégetőbbről beszéljek. Bízunk abban, hogy ezek a problémák az általános előhaladással megoldást nyernek. A nehézségek ezért nem keserítenek el bennünket — mondotta végezetül Kiss Mihály. — *Arra nevelem beosztottjaimat, hogy megértéssel dolgozzanak és a további felemelkedésbe vetett hittel végezzék teendőiket, hiszen a problémák megoldásának egyik kulcsa az ő kezükben van.*

Sz. L.

Kisvasút nagy forgalommal

Kecskeméten az épülő *Lenin* városrész szomszédságában található *Átrakó* állomás, az egyik legfejlettebb gazdasági vasútunk központja. Az „aranyhomok" vasútja ez. Szépen fejlődő, magasfokú gyümölcs- és szőlőkultúrával rendelkező területet kapcsol be a menetrendszerű vasúti közlekedésbe és áruszállításba. Két irányba — Kiskőrös és Kiskunmajsa felé — vezető vonala összesen 96 km hosszú. Keskenynyomközű vasutaink közül ez a leggyorsabb forgalmú, mert ennek a pályája van a legjobb állapotban: 40 km/óra a megengedett legnagyobb sebesség.

Havonta harmincezer utas

A vonatok indulása előtt nemcsak a felvételi épületben levő váróterem telik meg utasokkal, hanem az előteret, a nyílt peront is megtöltik a környező falvak, tanyák felé igyekvő emberek. Sokan a vágányok között ácsorognak — bár az balesetveszélyes — miközben a vasutasok összeállítják a szerelvényt, s megkezdődhet a beszállás.

Orosz Károly állomásfőnökhelyettes, aki egyben számadó és árupénztáros is, így tájékoztatott a forgalomról:

— *Havonta legalább harmincezer utas fordul meg állomásunkon. Darabáru-forgalmunk is meghaladja a havi ezer tételt.*

— Milyen arányú a teherforgalom? — kérdezzük.

— *A területünkön levő állami gazdaságok és termelőszövetkezetek címére sok áru érkezik ide az Átrakóra* — válaszolta Orosz Károly. — *Az őszi forgalom során például októberben 324 kocsit raktunk meg 3662 tonna áruval. Teherforgalmunk nagyobb is lehetett volna, de a termés, főleg az exportgyümölcs elszállítását jórészt teherautókkal bonyolították le.*

Amint megtudtuk, nem kielégítő a kocsikihasználás. Objektív körülmény okozza ezt. Az itt közlekedő teherkocsik ugyanis 15 tonna raksúlyúak és egy MÁV nagykocsi rakományát rendszerint két kiskocsiba kell átrakni, bár a második kocsiba csak 6—8 tonna áru jut. Viszont igen jó a kocsiforduló, mert a kocsik nagy része szükség esetén naponta kétszer is fordul áruval megrakottan. A nagy forgalomra jellemző, hogy naponta 18 vonat menetrendszerinti közlekedését bonyolítják le 4,45 órától 20,45 óráig. Éjszaka szünetel a forgalom.

— *Mi is gondosan foglalkozunk az utasbiztosítással* — mondotta Orosz elvtárs, aki a személypénztárosi teendőket is ellátja. — *Havonta 6—7 ezer utasbiztosítási bélyeget adunk ki. Azt hiszem, ebben is túlszárnyaljuk a nagyvasút sok állomását...*

Modern személykocsik és mozdonyok

Az állomás szomszédságában találjuk a kisvasút fűtőházát. *Seres Sándor* fűtőházfőnök és *Gál Ferenc* szb-titkár panasszal fogadja a látogatót.

— *Az utóbbi években fűtőházunk végleg kinőtte a rendelkezésére álló épületeket* — mondják. — *Csarnokunkban mindössze három vágány van, így a gépeket gyakran a szabadban kell javítanunk.*

Valóban szűk a hely, minden zsúfolva van járművekkel, gépalkatrészekkel, munkapadokkal. Építése idején, jó 30 évvel ezelőtt még bizonyára megfelelt a célnak, hiszen akkor csak két gőzmozdony és egy sínautóbusz volt itt. A sínautóbusszal Bugacra hordták a külföldi túristákat, akik a szilaj pásztorélet romantikáját keresték Közép-Európában... Nekünk ma sokkal fontosabb a kisvasút, mely egyaránt szolgál gazdasági és kulturális célokat. Összekötő kapocs a falu és a város között. Nem a véletlen műve, hogy 1957 óta az egész kocsiparkot korszerű, négytengelyes kocsikra cserélték ki. A 138 lóerős Diesel-mozdonyok biztosítják a vonatok viszonylag gyors és menetrend szerinti közlekedését.

Helyes volna, ha a vasút illetékes vezetői a fejlesztési tervek összeállításakor a jövőben sem feledkeznének meg erről a kisvasútról, amely gazdaságos üzemével pótolhatatlan szolgálatokat teljesít a Kecskemét környéki „aranyhomok" növekvő forgalmának lebonyolításában

(Lőrincz)

A sorompó lezárásának látható előjelzése

Borus Jenő újítása

A távolból kezelt előcsengős vonósorompóknál a lezárás megkezdését az előcsengés jelzi. Ez megfelelt a követelményeknek, amikor még a közúti forgalmat fogatos járművekkel bonyolították le. A hajtókat semmi sem zavarta a hallásban.

Jelenleg a közúti forgalomnak 95 százalékát gépjárművekkel bonyolítják le. A gépjárművezetők zárt fülkében ülnek, s a motor zúgásától rendszerint nem hallják a csengő jelzést. Ezt a tényt már több baleset után megállapították a helyszíni szemle alkalmával. Az előjelzés figyelmen kívül hagyása pedig rendszerint sorompótörést, vagy súlyos balesetveszéllyel járó közbezárást eredményez. E probléma megoldására vállalkozott újításával *Borus Jenő* műszaki főintéző, a szegedi igazgatóság pályafenntartási szolgálatának dolgozója. A hallható jelzés mellé láthatót is állít, ami figyelmezteti a gépjármű vezetőjét, hogy a sorompó lezárását megkezdték, a rudak közé behajtani tilos. A jelzőtárcsákat az átjáró mindkét oldalán a menetirány szerinti jobb oldalon helyezték el. Az egyik oldalon a sorompó állvány sínoszlopán, a másikon a sorompó villa sínoszlopán látható a jelzés. Ha a sorompó nyitva van, a jelzőtárcsák élei látszanak az útról. A sorompó lezárásakor az első csengőjelzéssel egyidőben fordulnak a tárcsák az út tengelyére merőleges állásba.

Kísérletképpen ezt az érdekes szerkezetet *Jánoshalma* bejárata előtt a *Kiskunhalas* felőli útátjárónál szerelték fel.

Sziládi Sándor
Szeged

A százezredik kocsi javítására készülnek

A Szombathelyi Járműjavító Ü. V. műhelybizottsága és a szocialista üzemrész címért küzdő szocialista brigádok vállalást tettek a szakszervezet VI. kongresszusa, valamint hazánk felszabadulásának 18. évfordulója tiszteletére.

Vállaltuk, hogy 1963. április 4-ig, a felszabadulás óta számítva, elvégezzük a százezredik kocsi javítását. Termelékenységi tervünket egy százalékkal túlteljesítjük. Önköltségi tervünket az előírásoknak megfelelően teljesítjük. Az egy kocsira eső hibapontok számát a tavalyihoz képest öt százalékkal csökkentjük. Munkahelyeinket tisztán tartjuk és havonta egyszer, munkaidő után vasgyűjtést tartunk.

Vállalásaink sikeres teljesítéséhez ezúton is kérjük műszaki vezetőink támogatását, mert ezzel lehetővé válik I. negyedévi tervünk sikeres teljesítése is.

Csurgai Imre
műhelybizottsági titkár

Szabados Kálmánné, a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség dolgozója, mint ellenőrző szorgalmával, példamutató munkájával vívta ki a vezetők elismerését

(Hemző Károly felv.)

Megkezdték a 3000 lóerős villamosmozdony hazai gyártásának előkészületeit

Mint ismeretes, a magyar járműgyártás és a vasúti közlekedés korszerűsítésére még a múlt évben megvásároltuk a világ egyik legkorszerűbb villamosmozdonyának, a 3000 lóerős szilicium egyenirányítós villamosmozdony licencét. A szabadalom alapján a *Klement Gottwald Villamossági Gyár* és a *Ganz-MÁVAG* együttes munkával már megkezdte a gyártás előkészületeit.

A 3000 lóerős szilicium egyenirányítós villamosmozdony gyártási leírása már „magyar honossá" vált, mert úgyszólván befejeződött a csaknem hatezer rajz feldolgozása. Tervek szerint a magyar ipar még ebben az évben átadja az új villamosmozdony első két példányát. A jövőben a gyártás üteme növekszik, s tíz éven belül 120 darab 3000 lóerős szilicium egyenirányítós villamosmozdonnyal rendelkezik a vasút.

Hogyan fejlődik a vasút biztosítóberendezési hálózata

— Beszélgetés Urbán Sándor szakosztályvezetővel —

A vasút műszaki fejlesztéséhez szorosan hozzátartozik a korszerű biztosítóberendezések és hírközlő-eszközök alkalmazása. Ezzel mindenki tisztában van. A korábbi években a vasút korszerűsítésénél még sem tartották be az arányos fejlesztés követelményeit. Lényegesen kisebb összeget fordítottak új biztosítóberendezések építésére és a régiek korszerűsítésére, mint azt az állandóan növekvő forgalom zavartalan lebonyolítása megkövetelte volna. 1962-ben végre fordulat történt. A közlekedés legfelsőbb vezetői határozatot hoztak, mely szerint rövid időn belül pótolni kell a lemaradást és fel kell zárkózni a fejlett vasútakkal rendelkező országok mögé.

— A határozat nyomán milyen intézkedések születtek? Milyen tervek szerint történik a vasút távközlő- és biztosítóberendezési hálózatának, valamint hírközlő-berendezéseinek korszerűsítése? — Ezekre a kérdésekre kértünk választ Urbán Sándortól, a 9. szakosztály vezetőjétől.

20 éves távlati terv

A vasúti vonalhálózat korszerű biztosítóberendezésekkel történő ellátását 20 éves terv keretében oldjuk meg — mondotta a szakosztályvezető. — A munkálatok már 1962-ben megkezdődtek. Legfőbb feladatnak a legnagyobb forgalmat lebonyolító fővonalak, a vasút gerinchálózatának biztosítását tartjuk. A fővonalakon mintegy 90—100 állomási berendezést és közel 1200 kilométer térközbiztosítóberendezést kell építeni. Ezeket a munkálatokat 1970-ig szeretnénk elvégezni. *Vámosgyörk* és *Angyalföld* állomáson a közelmúltban helyeztük üzembe az új biztosítóberendezést. *Füzesabony, Békéscsaba* és *Celldömölk* állomáson az idén fejeződnek be a múlt évben megkezdődött szerelési munkálatok. Ezenkívül további hét állomáson — *Győr, Nyíregyháza, Kecskemét, Szerencs, Fényeslitke, Nagyút* és *Százhalombatta—Erőmű* — kezdjük el új biztosítóberendezés szerelését.

Az elkövetkezendő évek legfőbb célkitűzése, hogy a gerinchálózaton minden állomást és vonalat modern biztosítóberendezéssel lássunk el — folytatta Urbán elvtárs. — Éppen ezért elsőnek a nem biztosított és a helyszíni váltóállítású, kulcszáras berendezéssel felszerelt állomásokon kezdjük a korszerűsítést. Mégpedig úgy, hogy átmenetileg meghagyjuk azokat a központi állítású mechanikai rendszerű berendezéseket, amelyek jó állapotban vannak. Ezek cseréjére csak 1970 után kerül sor. A térközbiztosító-berendezések jelfogós rendszerű, félig önműködő kivitelben készülnek.

A fokozottabb ütemben megindult tervezés révén 2—3 év múlva már meglesz a lehetőség arra, hogy évente 12—15 állomáson végezzük el az új berendezések felszerelését.

Nemzetközi rendszer szerint

— Milyen változásokat alkalmaztak az új biztosítóberendezések kialakításánál?

— A berendezéseket az OSZZSD által kidolgozott biztonsági követelményeknek megfelelően alakítottuk ki. Mindegyik váltó- és vágányfoglaltság ellenőrzéses egyközpontos berendezés. A többközpontos megoldást csak a nagyobb csomópontokon alkalmazzuk. Az új berendezések jelzési rendszere is az OSZZSD által kidolgozott új jelzési rendszer szerint készül. Ezek a jelzések egyszerűbbek a MÁV eddigi jelzési rendszerénél, s ellentétben a nálunk követett elvvel, a sebességjelzésen alapulnak. Egyébként az állomási berendezések alapáramköreit Integra-licenc felhasználásával alakítottuk ki. Maga a kezelőasztal építőelemekből, kockákból van felépítve.

Ezután arról beszélt a szakosztályvezető, hogy az állomási berendezéseknél a jövőben nagyobbmérvű fejlesztést kell végrehajtani. A jelenleg építés alatt álló kétfázisú váltókapcsolási berendezések helyett fontosabb a háromfázisú váltókapcsolás, ami alapvető változást, a kisjelfogók bevezetését jelenti. Ezzel a magyar ipar eddig adós maradt, pedig nagy szükség lenne ilyen jelfogótípus hazai gyártására.

— Eddig csak a nagyforgalmú fővonalak korszerűsítéséről volt szó. Ez azt jelenti, hogy a másodrendű fővonalak biztosítóberendezési hálózatának korszerűsítésére a 20 éves távlati tervidőszakban sem kerül sor?

— De igen. Természetesen kisebb mértékben és a forgalmi igényeknek megfelelően, egyszerűsített berendezési típusok fejlesztését vettük tervbe — hangzott a válasz. — Olyanokat, amelyek az ottani viszonyok mellett a biztonsági követelményeket kielégíti. Persze, az a berendezés kevesebb szolgáltatást nyújt és a létesítési költsége is kisebb lesz.

Néhány újdonság

Itt szeretném megemlíteni, hogy a programnak megfelelően, a felújítási keretben is sor kerül néhány állomás jelzőberendezésének korszerűsítésére. Fényjelzős berendezést kap például több Balatonmenti állomás. Ezenkívül önműködő térközbiztosító-berendezést szerelünk fel *a budapest—székesfehérvári* vonal *Budapest—Kelenföld—Tárnok* közötti szakaszán. Ezen a vonalszakaszon ugyanis ma még vonatjelentő térközőrök teljesítenek szolgálatot.

— 1962-ben a 3-as számú miskolci műúton Aszód előtt sorompó nélküli fényjelzősberendezést szereltek fel a közút és vasút szintbeni keresztezésénél. Bevált-e ez a berendezés? Ha igen, az elsőt követik-e újabbak?

— Igen, bevált és már az idén sor kerül néhány újabb fényjelzős berendezés létesítésére. A későbbiek során pedig több száz útátjáró-biztosítását szeretnénk megoldani fényjelzővel.

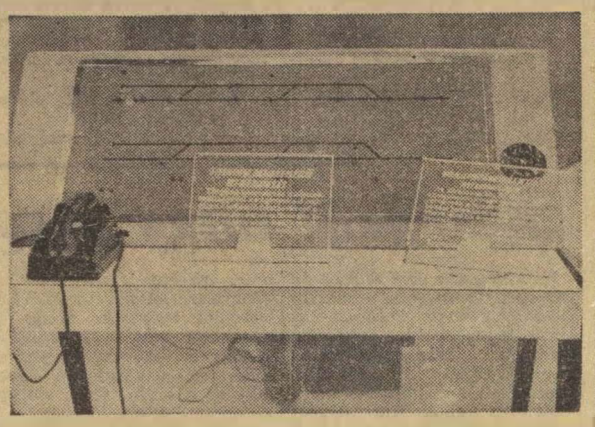
— Tudomásunk szerint az is csökkenti a forgalom biztonságát, hogy a MÁV nem rendelkezik önműködő vonatmegállító berendezéssel. A közeljövőben sor kerül-e ilyen berendezések beszerzésére?

— A szovjet vasutak által rendelkezésünkre bocsátott dokumentáció segítségével még ebben az évben elkészítjük az önműködő vonatbefolyásoló berendezés mintapéldányát. Mi, a MÁV egyenáramú térközi sínáramkörösrendszeréhez legkönnyebben illeszthető, pontszerűen ható, induktív elven működő vonatbefolyásoló alkalmazását kívánjuk bevezetni.

— És a hírközlés?

— Az 1963. évi terv szerint több szolgálati helyen vivőfrekvenciás távbeszélő berendezést szerelünk fel. *Budapest—Székesfehérvár* és *Füzesabony—Miskolc* között a MÁV történetében először alkalmazunk 12 csatornás berendezést. Ez azt jelenti, hogy egyidőben egy vezetékpáron egyszerre 12 beszélgetés is lehetséges. Még annyit, hogy a *Déli-pályaudvar* nagyszerűen bevált hangosításának mintájára kívánjuk a többi nagy pályaudvar hangosítását is kialakítani — fejezte be nyilatkozatát Urbán Sándor elvtárs.

(Visi)



Ez a modern tolatási menetkérő berendezés a Telefongyárban készült

Az idén megkezdik a szolnoki kórház és rendelőintézet építését

A második ötéves terv végére jelentős létesítménnyel bővül a MÁV egészségügyi szolgálata. *Szolnokon 300 ágyas kórház és naponta 800 beteg ellátására alkalmas rendelőintézet épül.* A tervet úgy készítették, hogy később a kórházat 100 ággyal bővíthessék.

A kórház és a rendelő a városnak a *Tisza* és a *Zagyva* által határolt területén, kórházépítésre igen alkalmas helyen épül fel. A város megválasztása is szerencsés volt. Hiszen a Tiszán-túli és a Tiszamenti területek közlekedési útjainak, vasútvonalainak mintegy gyűjtőpontja Szolnok.

A létesítmény terveit és a beruházási összeget már jóváhagyták. A kórház és a rendelő építésére — nővérszállással és a lakóépülettel együtt — mintegy 70 millió forintot fordítanak. Ha az első félévben elkészül a teljes tervdokumentáció, a második félévben hozzáfognak az építéshez. *A létesítmény üzembehelyezésére 1965 második felében kerül sor.*

Az állam 57 millió forint hitelt biztosít, a félszázalékos Önkéntes támogatási alapból 13 millió forintot fordítanak az építésre.

Az új kórház létesítésével lényegesen megjavul majd a szolnoki és a Tiszán-túli vasutasok és családtagjaik egészségügyi ellátása, ezzel egyidőben a MÁV-kórháznak is jelentősen csökken a zsúfoltsága.

Miért „mostoha" a rédicsi laktanya?

Naponta három vonatkísérő csoport és mozdonyszemélyzet veszi igénybe a rédicsi laktanyát, melynek felszerelése nagyon elavult. A többi laktanyában már paplanok vannak az ágyakon. Itt 25—30 éves pokrócokkal kell takarózni.

A zalaegerszegi vonatkísérők kérik, hogy a rédicsi laktanyában is cseréljék ki a silány pokrócokat és a fejvánkosokat. **Markos József**

Munkásvédelmi újdonságok

Az elmélet legyen egy a gyakorlattal

„Más kárán tanul az okos" — mondja a közmondás. Sokan vannak, akik megszívlelik ezt. Persze vannak, akik nem veszik komolyan a sokszor bölcs tanácsot. Erre gondoltunk, amikor tudomást szereztünk *Nyilas Józsefnek, Debrecen* állomás ügyeletes tisztjének balesetéről.

A zord időjárás baleseti veszélyeit minden szolgálati helyen oktatják. Nyilván ennek alapján tették szóvá január 2-án Debrecen állomás dolgozói Nyilas elvtársnak, hogy gondoskodjon a síkos területek felhintéséről.

Nem elég a beszéd

Nyilas elvtárs a figyelmeztetést túlzott fontoskodásnak tartotta, s arra hivatkozott, hogy ő már intézkedett. Annak bizonyítására, hogy a terület nem síkos, megindult a dolgozók által jelzett irányba. Néhány lépés után sajnos, meggyőződhetett az ellenkezőjéről, mert a síkos területen olyan szerencsétlenül esett el, hogy kartörést szenvedett.

Az eset után mindenki joggal feltételezhette, hogy a szolgálati vezetés levonja a baleset tanulságait és megteszi az intézkedést.

Nem így történt.

Január 10-én csak *Orgován László* munkavédelmi felügyelő határozott intézkedésére voltak hajlandók az állomáson a síkos utak felhintéséről gondoskodni.

Debrecen állomás vezetői! Nem elég a balesetek megelőzéséről beszélni. Tenni is kell a megakadályozásáért.

Elgondolkoztató az is, amit január 3-án az *angyalföldi pályafenntartási főnökség* IV. szakaszán tapasztaltunk *Rákospalotán.*

A gyakori havazások miatt előfordul, hogy a pályafenntartási dolgozóknak éjszaka is dolgozniok kell a pályák és a váltók tisztításán. Mindez rendben is volna, ha az említett szakasz pályamestere, *Szikszai* elvtárs gondoskodna a dolgozók testi épségének védelméről azáltal, hogy biztosítaná a pályatesten foglalkoztatottak felügyeletét.

Nem így történt!

Az éjszakára beosztott pályamunkások között egy sem volt, egészségügyileg I. csoportos. Az óvórendszabály előírja — amiből Szikszai elvtárs a kötelező oktatást is tartja —, hogy vágányok között munkára csak akkor szabad I. csoporton aluli dolgozót beosztani, ha a felügyeletet I. csoportos dolgozó részéről biztosított.

Nagyobb felelősséget

Az óvórendszabálytól való eltérésnek olyan szomorú következményei lehetnek, mint *Vép állomáson* 1962. november 24-én történt, amikor *Németh Antal* pályamunkást az 1331/a számú vonat halálra gázolta. Nevezett dolgozót, aki egészségügyileg III. csoportos volt, váltók tisztítására rendelték ki anélkül, hogy a felügyeletről gondoskodtak volna.

Elgondolkoztató, hogy egyes vezetők hogyan rúgják fel a legelemibb óvórendszabályokat.

Az említett hibákért érezniök kell a felelősséget a szakszervezeti bizottságoknak és az általuk irányított munkásvédelmi őröknek is, mert szemet húnynak a szabálytalanságok felett, nem követelik meg az előírások maradéktalan végrehajtását.

Csak egyszer hibázott...

Közel negyedszázada jelentkezett Budapest Nyugati pályaudvaron kocsirendezőnek az akkor még 22 éves *Herceg Sándor.* A csendes, barátságos és fegyelmezett embert hamar megszerették munkatársai és felettesei.

— Sok éven át a munkatársa voltam Herceg Sándornak és elmondhatom róla, hogy soha sem maradt el a munkából, és soha sem késett. Minden feladatot rá lehetett bízni. Legalább 15 évig volt tolatásvezető — emlékezett rá Tarnavölgyi Péter főellenőr könnyes szemmel. *— Kiválóan ismerte a vasutas munka minden csínját-binját. Szeretettel foglalkozott a fiatal kocsirendezőkkel. Mindig arra tanította őket, hogy vigyázzanak munka közben. Ha észrevette, hogy könnyelműsködik, gondatlanul lép valamelyik kocsirendező a kocsik közé, azon nyomban kioktatta az illetőt.*

A biztonság az első

Mesterükként tisztelték a fiatalok. Csak egyszer hibázott, s élete már emlékké vált.

— December 19-én történt a baleset — folytatta Tarnavölgyi Péter. *— Éjszakások voltunk. Talán soha olyan nyomatékosan nem mondták el, mint azon az esti eligazításon, hogy fagyos, síkos a talaj, vigyázni kell, nehogy baleset történjen. Különösen vigyázni kell a kocsik rá- és leakasztásánál, mondták. A személyi biztonság az első... Herceg Sándor is ott volt közöttünk, csakúgy, mint mindig, annyi éven át.*

Múltak az órák. Hideg volt. Csontig ható szél fújt a vágányok között. A kocsirendezők már elkészítették az esti vonatcsoportot. Csak a szegedi és a két debreceni vonat volt még hátra. Úgy beszélik a szemtanúk, hogy Herceg Sándor a 720-as gépje mellett lépdelt, s szabályosan lengetve lámpáját, csalogatta hátra a mozdonyt. Azután belépett a tolató mozdony és az álló kocsisor közé, hogy elvégezze a kapcsolást.

A végzetes lépés

Tán a hidegtől volt merev a csavarkapocs, talán másért, de tény, hogy először nem tudta ráakasztani a kengyelt a mozdony vonóhorgára. Az összecsattant ütközők közben visszarúgtak. Herceg jól láthatta, hogy a mozdony és a kocsisor állt. Ekkor, hogy könnyebben megbirkózzon a merev csavarkapoccsal, kihajolt és a kocsi lépcsőjére tette a lámpáját. S mikor újra a csavarkapocs felé akart nyúlni, álló testhelyzetben találta magát szemben az ütközőkkel. Ekkor az összenyomott kocsisor rugói megmozdultak és az első kocsit kissé előbbre tolták. — Így lelte halálát a mozdony és az első kocsi ütközője között Herceg Sándor géphkísérő.

Miután a munkatársára és barátjára emlékező Tarnavölgyi Péter mindezt elmondta szomorúan jegyezte meg:

— Érthetetlen! Érthetetlen, hogyan hibázott ő, aki igazán nagy gyakorlattal rendelkezett, aki sok-sok ezer kocsit kapcsolt már össze életében...

Ez a tragikus eset is arra hívja fel a figyelmet: Ne feledjük, hogy a vasútnál első az utasításszerű szolgálat, az éberség a munkában! Ne feledjük, hogy ütközők között egy pillanatig sem szabad álló testhelyzetben tartózkodni, még akkor sem, ha állni látjuk a járműveket!

Egy ankét tapasztalatai

Elismerés illeti a *Szabolcs-Szatmár megyei bizottság* munkavédelmi bizottságának azt a kezdeményezését, hogy ankéton foglalkozott a *záhonyi csomópont* munkavédelmi helyzetével.

A megyei bizottság a szakszervezeti aktivisták mellett a felügyeleti szervek vezetőit, a csomópont szolgálati vezetőit és számos dolgozót is meghívott az ankétra. Sajnos azok a vezetők, akik a 2080/25/1952. MT—SZOT határozat értelmében kötelezettek a balesetelhárítás megszervezésében, a dolgozókról való fokozott gondoskodás megteremtésében — az érdekelt két pályamesteri szakasz vezetőjét kivéve — távolmaradtak az ankétról.

Pedig a szolgálati vezetők jelenlétére nagy szükség lett volna. Annál is inkább, mivel a beszámoló és a vitában felszólalók számos olyan kérdést vetettek fel, amelyekre a helyszínen választ lehetett volna adni. A felszólalók például elmondták, hogy a munkavédelmi őrök részére kiadott könyvben eszközölt bejegyzéseket a reszortvezetők nem veszik figyelembe. S mivel a javasolt intézkedések rendre elmaradnak, a munkavédelmi őrök joggal panaszolják, hogy fáradozásuk hiábavaló.

Ezekért a hiányosságokért a szakszervezeti bizottságok is felelősek, mert nem harcolnak következetesen a hibák kijavításáért.

A dolgozók közül többen panaszkodtak a védőfelszerelés hiányára. A klórmész átrakását végzők sem kapták meg a védőruházatot. Szóba került az is, hogy egyes mozdonyvezetők tiltott helyen eresztik le a salakot. Ezeket a problémákat nem először tették szóvá a záhonyi vasutasok, intézkedés azonban még mindig nem történt. Bírálat érte az ankéton az állomás vezetőit is, mert megfeledkeztek a téli felkészülés intézkedési tervében foglalt feladatok végrehajtásáról. Az utóbbi hetekben megtartott brigádvizsgálatok is számos olyan hiányosságot tártak fel, amelyek megszüntetéséért a csomópont vezetői a felelősek.

A szolgálati vezetőknek, mint a példák bizonyítják, akadt volna feljegyezni valójuk az ankéton. Hiszen többségében olyan panaszok hangzottak el, amelyek orvoslása éppen az ő feladatuk. A záhonyi csomópont szolgálati vezetői azonban úgy látszik még ma is közömbösen foglalkoznak a dolgozók jogos problémáival. Ez egy olyan fontos csomóponton, mint Záhony, egyenesen megengedhetetlen. A dolgozókról való gondoskodás, mind az idézett rendelet is bizonyítja, nemcsak a szakszervezeti szervek, hanem a szolgálati vezetők feladata is. Jó lenne ezt Záhonyban is megszívlelni.

Munkásvédelmi munkásellátási osztály

ÉBER SZOLGÁLAT

Vecsei Pál váltókezelő szolgálatátvétel előtt megtartotta a szokásos ellenőrzést munkaterületén. Ekkor vette észre, hogy az V. vágányon a 9. számú váltó előtt eltörött a sín.

Nyomban jelentette a hibát *Horváth József* forgalmi szolgálattevőnek, akinek kérésére *Boros Lajos* pályamester azonnal intézkedett. A törött sínt *Fekete Imre* előmunkás szocialista brigádja rövidesen kicserélte.

Vecsei Pál éberségéért 300 forint jutalomban részesült.

Kiss Lajos

A gazdaságossággal még baj van

Év cleji beszélgetés a szombathelyi fűtőházban

Az új év első munkanapján a szombathelyi fűtőházban jártunk. *Ádám Ferenc* fűtőházfőnöktől és *Kovács József* szb-titkártól arról érdeklődtünk, milyen eredményekkel zárták az óévet, mit várnak az újtól.

— Múlt évi tervteljesítésünkkel csak részben lehetünk elégedettek — válaszolta kérdésünkre Ádám Ferenc fűtőházfőnök. — Igaz, hogy a haszonkilométer tervet december 15-én, a 100 etkm tervet pedig december 21-én teljesítettük. Viszont a költségtervet, bár erről végleges adataink még nincsenek, nem teljesítettük.

— Eredményeinkhez az is hozzátartozik — jegyezte meg Kovács József —, hogy a mozdonyjavítási tervet már december 21-re befejeztük és gépeink teljes számban részt vettek az ünnepi forgalom lebonyolításában. Dicséretet érdemel kocsijavító fiókműhelyünk is, mert 104,5 százalékra teljesítette az 1962. évi tervét.

A tél nehézségei

— *Hogyan értékelik a munkabrigádok tavalyi eredményeit* — kérdeztük.

— Különösen jól dolgozott a fűtőházunkban működő 21 szocialista brigád — mondta az szb-titkár. — *Bucsi Ferenc* motorvezető és *Takács János* mozdonyjavító brigádja szocialista brigád oklevelet is kapott. Brigádjaink versenye jó forgalmi teljesítményeket hozott. Most az a célunk, hogy eredményeiket a gazdaságosság szempontjából is javítsák.

Szóbakerültek a téli forgalom nehézségei is. A november végi „meglepetésszerű" hóviharral kapcsolatban elmondották, hogy milyen hősiesen küzdöttek a hó és a fagy ellen a fűtőház dolgozói. Sokan szolgálatuk 30—40. órájában is kint voltak és Szombathely állomásán a váltókat tisztították, hogy indítani és fogadni tudják a vonatokat. A lefagyott angol váltókat az egyik 324-es mozdony gőzével „olvasztották fel".

A szombathelyi igazgatóság területén jelentősen megnövekedett a tranzit-forgalom. A vonalakon sok a torlódás. Az utazószemélyzetet gyakran vonali közbeváltással kell pihenőre küldeni. Ezért több mint 300 órára nőtt az utazószemélyzet havi szolgálati ideje. A kilométer teljesítmények viszont nem növekedtek, sőt visszaesés tapasztalható.

Javítani akarnak

— *Milyen intézkedéseket terveznek a fűtőház eredményeik javítására?*

— Tennivalóinkat a január végén sorrakerülő termelési tanácskozásokon beszéljük meg fűtőházunk dolgozóival — mondotta erről Ádám Ferenc, fűtőházfőnök. — 1963-ban felemelt tervet kell végrehajtanunk. Különös gondot kell fordítanunk a fajlagos szénfogyasztás csökkentésére. Tavaly gyakran megtörtént, hogy csak drága külföldi szeneket kaptunk. Drága szenekkel azonban nem lehet gazdaságosan vontatni. Olcsóbb hazai szénnel való ellátásunk gazdaságosabb munkánk egyik objektív előfeltétele. Javítani kell fűtőházunk anyag- és alkatrészellátását is. Bízom abban, hogy az idén jobb munkaszervezéssel eredményesebbé tudjuk tenni fűtőházunk munkáját.

L. J.

Köszönjük a segítséget

Hónapokkal ezelőtt a *Magyar Vasutas* útján tettük szóvá, hogy a pécsi műszaki kocsiszolgálat nem tartja karban a kalauzkocsikat, nem cseréli az akkumulátorokat.

A bírálat hatására megváltozott a helyzet. Az utóbbi hónapokban nem fordulnak elő a korábban tapasztalt hibák, s a kultúrált utazás, a pontos szolgálattétel feltételeleit a kalauzkocsikon is biztosítják.

Foki István
Bp. Déli állomás

Van és még sincs villany

Két hónapja vezették be a villanyt a türjei vonalon *Bókaháza* megállóhelyre. Az utasok azonban továbbra is sötét váróteremben várják az esti vonatokat.

Az egyik esti vonat 20.11 órakor, a másik 20.53 órakor érkezik Bókaházára. Az utasok a le- és felszálláskor a vonat ablakaiból kivetődő gyér fény mellett botorkálnak. Amikor a sötétség oka felől kérdeztük a bókaházi őrt, azt mondta, hogy nem szabad világítani, mert ebben az időben nincs szolgálat.

Ugy gondoljuk, nem fogadható el ez a válasz. Ha van villany, égjen is, amikor esti vonat érkezik.

M. J.

Fazekas Lajos:

Éjjel a pályaudvaron

Lámpájuk villog, ahogy száll és lendül
a sötétben, fekete szerelvény
közeleg, acél tenyerek csattognak;
a fütty: jelzés, s az éjszaka csendjén

át hasítva metsz az álmok gyolcsába.
Messzire néznek — zöld, piros szemek —
a szemaforok, s a messzeség fölött
várakozó csillagok fénylenek.

Lámpájuk villan, ahogy száll és lendül
a sötétben, fény-körök rajzait
figyelem; és a sínek fölött vigyáz
a vas-gerincű óriás — a hid ...

Kerti Lajos 4 tagú felszolgáló brigádja a Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében az első között határozta el, hogy megszerzi a szocialista brigád címet. Szorgalmas munkával egy ízben már elnyerték az oklevelet. A képen a brigádvezető számolás közben látható. Mellette Augner Ferencné és Károlyi János felszolgáló.
(Hemző Károly felv.)

„A mi küldöttünk leány a talpán!"

— Egy kongresszusi küldött portréja —

Pogács Rózsa a MÁV Építési Főnökség dolgozója. Jóformán ennyit tudtunk róla, amikor elindultunk Budára — a Hunyadi János utcában levő főnökségre —, felkeresni őt, szakszervezetünk VI. kongresszusának egyik küldöttjét.

— *Pogács Rózsa, a mi Rózsikánk nem itt hanem Kőbányán dolgozik, a Kőér utcai gépállomásunkon* — mondta érdeklődésünkre az építési főnökség portása, majd mosolyogva hozzátette: — *Jól képzett technikus, derék lány, a gépállomáson ő a tervszámadó ...*

A *Kőér utcában* — ha ugyan egyszerűen csak utcának nevezhető ez a vasúti üzemekkel, hivatalokkal megtűzdelt „kietlen" település — bizony nehéz lett volna a keresgélés, ha a megszólított munkások nem ismerik. Egy pufajkás munkás igazított útba:

— *Pogács Rózsát keresik? Menjenek a főépületbe. Ott megtalálják.*

Amikor már ott ültünk az irodában, szemben Pogács Rózsával, ezzel a szőke, karcsú, élénk beszédű, de szerény tervszámadóval és megkértük, hogy beszéljen önmagáról, már-már azt hittük, hogy éppen róla nem fogunk többet megtudni.

— *Nem szeretek magamról beszélni* — ezzel kezdte, de kérdéseink elől mégsem tudott kitérni. Igy tudtuk meg, hogy bányászcsaládból származik. Édesapja a gánti bauxitbánya nyugdíjasa. 1954-ben érettségizett a székesfehérvári út- és vasútépítő technikumban, s még abban az évben elhelyezkedett a MÁV székesfehérvári építésvezetőségénél. *Székesfehérvár* állomás építési munkálatainál, *Balatonkenesén* — a Balatonba épített vonalnál — és egyéb külső vasútépítésnél dolgozott, mint technikus. 1961-ben Budapestre helyezték, amikor megalakult az építési főnökség gépállomása. Hárman kezdték, ma 130 emberrel dolgoznak.

— *Pogács elvtársnőnek nagy szerepe van abban, hogy a gépállomáson 99%-os a szervezettség* — mondja Kuti Károly művezető, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse. — *Nagyon sok társadalmi munkát végez, jó kapcsolatot tart az aktivistákkal, legutóbb TT-tanfolyamot szervezett részükre. Ő intézi ugyanis a TT-ügyeket, az építési főnökség csúcsbizottságának pedig ő a bérfelelőse.*

— *Szívesen vállaltam ezt a feladatot* — mondja most már kérdezés nélkül. *A bér a legkényesebb dolgok egyike. Az átlagbér itt még elég alacsony: 1200—1300 forint. A vasútépítők munkája nehéz és ebből a gépek még nem mindent végeznek el. Munkásaink főként az Alföldről szegődtek ide, s hetenként, kéthetenként látják a családjukat. A vasútépítés feladatai komolyak és ezek alapos elvégzését akadályozza, ha a munkások jönnek-mennek. Mindnyájuk problémáját ismerem és őszinte szívvel képviselem érdekeiket.*

— Felszólal-e majd a kongresszuson?

— *Az biztos, hogy alaposan felkészülök, gyűjtöm az adatokat. Persze elképzelhetetlen, hogy egy ilyen tanácskozáson mindenki szót kapjon. Ha másként nem, írásban juttatom el véleményemet az illetékesekhez.*

Kovács József

Köszönjük a jó munkát

Agócs István mozdonyvezető és *Czifra Ferenc* mozdonyfűtő a *Hámán Kató Fűtőház* dolgozói eddig rendszeresen *Óbuda állomáson* teljesítettek szolgálatot gőzmozdonyukkal. Miután néhány hete más munkaterületre kerültek, az óbudai vonatkísérők a következő szövegű levelet írták a fűtőházfőnökségnek:

„Ezúton kívánunk elköszönni a fűtőház két dolgozójától, Agócs István mozdonyvezetőtől és Czifra Ferenc fűtőtől. A fordánkban töltött idejük alatt kiváló munkát végeztek. Kérjük a fűtőház vezetőségét, hogy a nevezett dolgozókat jó munkájukért részesítse dicséretben.

Óbuda állomás vonatkísérői"

Negyvenkét év után...

Sólyom Ferenc 1920 óta teljesített szolgálatot a vasútnál. Ebből 21 éven át volt váltóőr *Bodrogkeresztúr* állomáson. Egyetlen balesetet sem okozott, munkáját becsülettel, szorgalmasan végezte.

Az állomás népszerű Feri bácsija, december 20-án nyugdíjba vonult. Életének egyik legizgalmasabb napja volt ez nem a vonatokat, hanem munkatársainak köszöntését kellett fogadnia. Ekkor vette át a kiváló dolgozó jelvényét is.

Bakó János,
Miskolc

Gazdaságosabban is lehetne

A rendelkezések értelmében Dombóvár állomásról is indulnak egy vonatkísérővel közlekedő tehervonatok. Igaz, kevés ilyen vonatunk van még és ezek sem közlekednek mindennap.

Az egy vonatkísérős rendszer bevezetésével egy időben rendelték el, hogy a vonatindító állomásokon vonatfelvevőket és vonatösszerakókat kell rendszeresíteni. Feladatuk az indítandó vonatok felírása, a számadások kiválogatása, a fékezendő súly kiszámítása s az, hogy az okmányokat készen adják át a vonatvezetőnek. A vonatösszerakók végzik a szerelvény összeállítását és felülvizsgálatát.

A vonatösszerakók beállítását helyesnek tartom, úgy látom azonban, hogy a vonatfelvevők foglalkoztatására nincs mindenütt szükség. Munkájuk nem gazdaságos — legalábbis Dombóvár állomáson nem az.

Nálunk túronként két vonatfelvevő dolgozik. Amikor még nem volt ilyen beosztás, egy vonat felvétele 2,60 forintba került. Amióta vonatfelvevők végzik ezt a munkát, 23,60 forintba kerül.

Ez a többletköltség onnan adódik, hogy a vonatfelvevők munkaideje nincs kihasználva. Szolgálatuk alatt mégsem lehet őket más munkakörben foglalkoztatni, mert a forgalmi torlódások ezt nem teszik lehetővé. Könnyen a menetrendszerűség terhére menne, ha akkor kellene vonatot átvenniök, amikor éppen indítandó vonattal is foglalkozni kell már.

Véleményem szerint az lenne a legjobb megoldás, ha a külön megszervezett vonalfelvétel helyett az egy vonatkísérővel közlekedő tehervonatoknál felemelnék a vonatvezetők jelentkezési idejét. Ez gazdaságosabb lenne, hiszen ez idő alatt a vonatvezetők dolgoznának, tehát érdemes volna idejüket megfizetni. Igy sokkal olcsóbban és legalább olyan pontosan oldhatnák meg a tehervonatok felvételét.

Ugy gondolom, érdemes megvizsgálni, kívánatos volna-e a kiadott rendelet megváltoztatása.

Bódogh Mihály
Dombóvár

A kettészelt város

ÚTIJEGYZET I.

A baráti német vasutasok hetilapja, a Fahrt Frei szerkesztősége vendégeként a múlt év végén két hetet töltöttem az NDK-ban.

Egyik utam során, amint közeledtünk Berlinhez, kísérőm, Rudi Herrmann, a Fahrt Frei munkatársa a nyugatberlini határ lezárása után kialakult helyzetről beszélt. Úgy vélem, nem érdektelen, ha elmondom a hallottakat olvasóimnak:

— 1961. augusztus 13-a, a határ lezárása óta Berlinben sokat változott a helyzet — kezdte. Ezt mi tudjuk csak igazán lemérni, berliniek, de meggyőződhetsz majd róla te magad is. Nyugodtabban élünk és ami a legfontosabb, sikerült elszigetelni az ellenséges tevékenységet és az emberkereskedelmet, amely a nyugatiak háborús hangulatkeltése révén különösen 1961 nyarán öltött nagy méreteket.

Berlin az NDK közepén, az NSZK határától 200 kilométerre fekszik. A városnak közel kétharmad részét képező Nyugat-Berlint a nyugati hatalmak tartják megszállva. Ezt a várost a legagresszívebb imperialista erők a második világháború befejezése óta eltelt 17 esztendő alatt az NDK és a környező szocialista országok, köztük a Szovjetunió ellen irányuló támaszponttá építették ki.

Ime néhány példa.

A nyugatnémet és egyéb nyugati titkosszolgálatok, kémszervezetek és ügynökségek több mint 80 kirendeltsége, továbbá 100 katonai és revansista szervezet tevékenykedik a városban. Az amerikai titkosszolgálat irányítása alatt áll az uszításairól ismert amerikai rádióállomás, a RIAS is. Az is köztudomású, hogy Nyugat-Berlin sohasem tartozott az NSZK területéhez. Ennek ellenére az Adenauer-kormány minisztériumainak és egyéb hatóságainak jóval több mint 50 központi szerve dolgozik ott, közel 17 000 alkalmazottal. Az pedig egyenesen felháborító, hogy a város közel 30 nagyüzemében és középvállalatánál folyik hadianyaggyártás.

A felsoroltak mellett az NDK kormánya azt sem tűrhette sokáig, hogy az ország fővárosából a munkaerőhiány ellenére is ezrével jártak át dolgozni Nyugat-Berlinbe. Ez nagy károkat okozott az NDK-nak. Hogyan? Egyszerű a dolog. Mint az NDK állampolgárai, Kelet-Berlinben laktak. Ott élvezték a demokratikus állam nyújtotta szociális kedvezményeket, ott vásárolták az élelmiszert, mert olcsóbb, mint Nyugaton. Ez a körülmény és a Nyugat-Berlinben mesterségesen létrehozott hamis pénzváltókulcs évente közel 3 milliárd márka kárt okozott az NDK-nak.

Késő esti órában érkeztünk Berlinbe. A várossal és környékével csak a következő napokban ismerkedhettem. Itt szeretném megjegyezni, hogy 1961-ben jártam már az NDK fővárosában, de túlzás nélkül elmondhatom, hogy meglepett mindaz, amit egy évvel később láttam.

Legelőször az tűnt fel, hogy a város minden pontján hatalmas méretű építkezés folyik. A központban és a peremkerületekben szinte egymást érik a modern, tágas, világos lakóépületek. Az emberek nyugodtak, jól öltözöttek. A szórakozóhelyek esténként zsúfoltak. A berliniek rég megszokták már, hogy az S-Bahn és U-Bahn, a magasvasút és a földalatti szerelvényei nem mennek át Nyugat-Berlinbe. Amiatt is egyre kevesebben bosszankodnak, hogy ha Berlinből vidékre kell utazni, a déli országrész kivételével, csak nagy kerülővel, a megépült vasúti és közúti gyűrűn lehet kijutni a városból. Természetesen ilyen komplikált a bejutás is.

A városban tett séták közben elmondták azt is, hogy augusztus 13-a után nagyon sok munkaerőt, cementet és egyéb építőanyagot kellett elvonni más építkezésektől, míg megépült a várost ketté választó fal, kiépültek az új bekötő utak és vasútvonalak, az S-Bahn és U-Bahn új végállomásai.

Nagy munkával, sok kiadással járt a nyugat-berlini határ lezárása. De meg kellett tenni. Mint ahogy Rudi Herrmann is említette, az ellenséges tevékenységnek, a munkaerő-toborzásnak és az emberkereskedelemnek, a pénzzel való üzérkedésnek, spekulációnak Berlinben csak így lehetett véget vetni.

Hogy mindezt odaát nem nézték jó szemmel? Ez igaz. A demokratikus Berlin lakóit, főként a határőrizeti szerveket és a vasutasokat azóta is állandóan provokálják. Ők azonban az igaz ügyért folyó harc tudatában bátran szembe néztek és szembe néznek ma is ezekkel, és minden esetben visszaverik a provokátorok támadásait.

Visi Ferenc

A háttérben látható új, modern, nyolcemeletes kilátó, tetőteraszos étteremmel és eszpresszóval Berlin mellett épült.
(Visi Ferenc felv.)

Sport

A legjobb utánpótlás

Nyolc csapat vett részt a serdülő jégkorongozók Béke Kupa küzdelmeiben. A csapatok két csoportban küzdöttek a döntőbejutásért. Ez a törekvés a BVSC-nek és a Postásnak sikerült. A BVSC jó játékkal, kitűnő 38:1-es gólaránnyal jutott a döntőbe, ahol 5:0 arányban biztosan legyőzte a Postás együttesét. Ezzel a fiatal vasutas-csapat méltán vívta ki a legjobb utánpótlás csapata címet.

Gratulálunk!

A BVSC kupagyöztes serdülő jégkorong-csapata
(Hemző Károly felv.)

Jól tanulnak az öreg diákok

Szegeden az 1962—1963-as tanévre is jól megszervezték a dolgozók általános iskoláját. Ezt bizonyítja, hogy közel 150 öregdiák tanul a szegedi Hámán Kató általános iskolában. Sokan már negyedik éve tanulnak itt, most nyolcadik osztályosok.

Tanárok és tanulók érdeklődésükre elégedett hangon mondják el, hogy nagyon eredményes munka folyik a dolgozók általános iskolájában. Az első félévi beszámolók után 3,82 az átlagos eredmény. *Szirovicza István* a gépjavító üzem dolgozója kitűnő, *Kádár György* pályafenntartási, *Körmöczi Kálmán* fűtőházi, *Zsemberi Mihály* szerelésvezetőségi dolgozó jeles eredményt ért el az első félévben.

A sok jó eredmény annak köszönhető, hogy a munkahelyeken is segítik az általános iskolába járó vasutas-dolgozók tanulását, gondoskodnak arról, hogy minden órán megjelenhessenek. A tanulók segítésében különösen példás munkát végez Szeged-állomás szakszervezeti bizottsága.

Sziládi Sándor.
Szeged

HÍREK

KOMMENTÁR NÉLKÜL...

Sűrű havaseső verte a talpfákat, a szél csípősen száguldott a határban. A háromkerekű pályamesteri hajtóka elindult útjára. Utasa erősen fejébe nyomta sapkáját, nyakát mélyen behúzta felhajtott gallérja alá. Kezét zsebébe süllyesztette. Fázott. Néhány kilométer után a kis jármű keskeny ülése is egyre kényelmetlenebbé vált számára. Nem az ő mázsás termetéhez szabták....

Szívesen leszállt volna már róla, de a végcél még messze volt.

A hajtóka hol lassabban, hol tempósabban gurult a sínen. A meghajtó kart női kéz markolta. Termete csaknem eltörpült erős férfi utasáé mellett. Átázott munkászubbonya pattanásig feszült a vállán, amikor egyet-egyet lendített a lomha hajtókán. Így ment ez vagy 12 kilométeren keresztül.

Végre célhoz értek. Megálltak a szolgálati főnökség előtt. A főnök — ő volt az utas — lekászálódott a hajtókáról, és megkönnyebbülten csukta be maga után a jól fűtött iroda ajtaját.

Aki azt hiszi, hogy ez a kis történet a fantázia szüleménye, téved. Szemtanúi voltunk ennek az „utazásnak" 1962. december 14-én Kápolnásnyék és Gárdony között. Torzképe volt ez a női egyenjogúságnak... — De hagyjuk a kommentárt, bízzuk inkább azt olvasóink ítéletére.

V. M.

— Nagy gondot fordítanak a kereskedelmi dolgozók szakmai oktatására miskolc-gömöri pályaudvaron. Az oktató-nevelő munka eredménye a múlt évben sem maradt el. A pályaudvar egész éven át élüzemszinten dolgozott.

— A „Tegyük szebbé és otthonosabbá gyermekintézményeinket" címért folyó versenyben a miskolci vasutasok bölcsődéje szerezte meg az első helyet, második a szombathelyi bölcsőde, harmadik a Landler JJ. Ü. V. napközi otthona.

— Tájfun és Hurrikán elnevezéssel, önmeghajtású hófúvóberendezéseket gyártanak Angliában a vágányok megtisztítására. A hófúvó-berendezések erőforrásból, hajtórendszerből, nagy sebességű ventillátorból és a vágányra irányított fúvófejből állnak.

— Százhetvenöt vasutas jelentkezett a Miskolc tiszai pályaudvar Vörösmarty klubjában szervezett munkásakadémiára. A munkásakadémia mintájára, a szülők akadémiáját is megszervezte a szakszervezeti bizottság.

— Eredményes munkát végeztek 1962-ben a zalaegerszegi fűtőház dolgozói. A munkában a szocialista címért küzdő kollektívák jártak élen. Különösen jó eredményt értek el a fajlagos szén felhasználásában és az üzemellátási költségek csökkentésében.

— Elkészült és eredményesen végzi a futópróbát a szovjet járműgyártás újdonsága, a „Baltika" Diesel-vonat. A szerelvény két motoros kocsiból és két utánfutóból áll. A motorok összteljesítménye 2000 lóerő, maximális sebessége 120 kilométer/óra. Az utasok kényelmét 416 lágy párnázású, hátrahajtható támlás ülőhely szolgálja.

— Jól szolgálta a vasutasok művelődését 1962-ben Hatvan csomópont művelődési otthona. A színjátszók még a környező falvakba is ellátogattak. Rendszeresen adott műsort a szimfonikus zenekar, s eredményesen tevékenykedett a fotoszakkör is.

— Munkaértekezletet tartott január 9-én Szob határállomás szakszervezeti bizottsága. Az értekezleten, amelyen az első fél év tennivalóit vitatták meg, az aktívákon kívül részt vettek az állomás vezetői is.

— Jól sikerült véradónapot rendeztek a miskolci fűtőházban. A mozgalmi szervek felvilágosító munkájának eredményeként 83 dolgozó adott vért a Vöröskeresztnek.

— Fényjelzőket kapott a mechanikus jelzők helyett Balatonakali állomás. A tavasszal Zánka-Köveskál állomáson is sor kerül a mechanikus jelzők kicserélésére.

— Több száz vasutas kapcsolódott be a tanácsválasztási munkába Szeged város területén. Az eddig lezajlott gyűléseken a tanácsokba is szép számmal jelöltek vasutasokat.

— Gyorsasági kísérleteket végeztek Diesel vontatású személyvonatokkal a Szovjetunióban, a Moszkva—Breszt közötti 1100 kilométer hosszú vonalszakaszon. A vonatok elérték a 140 kilométer/órás maximális sebességet.

— A torbágyi villamos vonalfelügyelőség dolgozói április 4-e tiszteletére vállalták, hogy 680 normanapból 43 munkanapot takarítanak meg. A megtakarított idő alatt Budapest—Kelenföld állomáson leszerelik az átalakítás folytán feleslegessé vált felsővezetéki hosszláncot.

— Automatizálják a svéd főváros, Stockholm földalatti vasútvonalait. Ez lesz a világ első, teljesen automatizált földalatti vasútja.

A szerkesztőség üzeni

Bakó János, L. Papp Sándor, Bogdány István Miskolc, Bódogh Mihály Dombóvár, Sziládi Sándor, Tótka Károly Szeged, Tóth Tibor Kiskunhalas, Hoffman József Veszprémvarsány, Markos József Zalaegerszeg, Foki István Budapest, Bognár Károly Tapolca, Kiss Lajos Alsóörs, Pintér Lajos Vácrátót, Farkas Imre Debrecen, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Boros Zoltán Szombathely, Cseh Zoltán Szolnok. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Németh Pál Szerencs, Szabó József Hatvan: Leveleiket illetékesekhez továbbítottuk.

Második helyen végeztünk az USIC-bajnokságokon

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* az elmúlt évben hét sportágban — mezei futás, férfi teke, céllövészet, súlyemelés, salak, tenisz és röplabda — rendezett bajnokságot. A mezei futás, a céllövészet és a röplabda kivételével, a magyar vasutas válogatott is képviselte magát a bajnokságon.

Versenyzőink megállták helyüket a bajnoki pontokért folyó küzdelemben. Sakkozóink *Bulgáriában* a harmadik, súlyemelőink *Moszkvában*, teniszezőink a svédországi *Norköppingben*, tekézőink *Bécsben* a negyedik helyen végeztek. Az 1962. évi bajnoksághoz számít az 1961-ben *Cardiffban* megrendezett férfi úszóbajnokságon is, amelyen a magyar vasutas válogatott az első helyen végzett.

A bajnokságok jegyzőkönyvei alapján, az USIC titkársága elkészítette a helyezési sorrendet. Eszerint *az 1962. évi bajnokságok összesített pontversenyében 1. Szovjetunió 26, 2. Magyarország 20, 3. Csehszlovákia 15, 4. NSZK 14, 5. Svédország 12 ponttal.*

Ha figyelembe vesszük, hogy a múlt évi bajnokságokon 20 európai ország legjobb vasutas sportolói vettek részt, akkor a magyar vasutas versenyzők második helyezése szép eredménynek számít.

Az idén megrendezésre kerülő bajnokságok közül, a magyar vasutas sportolók a felsőbb sporthatóságok engedélyével, négy sportágban — atlétika, birkózás, kerékpár és vízilabda — képviselik majd színeinket. Legjobb birkózóink májusban *Szófiában*, az atléták *Belgiumban*, a kerékpárosok *Franciaországban*, a vízilabdázók pedig az *NDK-ban* — júniusban — mérik majd össze tudásukat.

Bizakodnak Debrecenben

A Debreceni VSC NB I-es labdarugó-csapata figyelemre méltó eredményt ért el az őszi bajnoki idényben. Ez örömet és bizakodást váltott ki a debreceni szurkolókból.

Az elért eredmény nem a véletlen műve. A csapat szakmai és szakosztályi vezetése lényegesen jobb, mint a korábbi években volt. A játékosok között sem volt még ilyen jó a kollektív szellem. Örömmel tapasztaltuk azt is, hogy az együttes kigyógyult a „krónikus védekezésből". Az őszi idényben nemcsak a hasonló játékerőt képviselő csapatok, hanem a legjobbak ellen is támadó szellemben játszottak.

A bajnoki idény befejezése után a csapat nem sokat pihent. Lyka Antal edző irányításával időben megkezdték a felkészülést a bajnokság második félidejére. Az elmúlt napokban a DVSC tornatermében a kézilabdázókkal és birkozókkal karöltve izgalmas kézilabda villámtornán és egyéni asztalitenisz bajnokságon vettek részt. Az edzésadag fokozatosan nő. Január végén pedig már megkezdődik a kétkapus edzés.

Farkas Imre
Debrecen

Így nem szabad dolgozni!

Miskolc—Gömöri állomásról kaptuk az alábbi két levelet.

Bogdány István bizalmi a következőket írja: *„Január 4-én érkezett álllomásunkra a Tiszafüred—Miskolc rendeltetésű állomási kocsi, amelynek felbontásánál megdöbbenve tapasztaltuk, hogy a vadonatúj matracokat, sáros, rothadó krumplihéjjal teleszórt padlóra rakták. A 150 gyönyörű matracból kb. 20 sáros, piszkos lett és nem hisszük, hogy tökéletesen meg lehet ezeket tisztítani.*

Ha azoknak a matracát szállítanák így házhoz, akik berakták ezt a 150 matracot a 150 408 számú kocsiba, vajon elfogadnák-e?"

★

L. Papp Sándor raktárnok az alábbiakat írja levelében: *„Miskolc—Gömöri állomáson január 5-én este raktuk ki azt a kocsit, amelyet Duna-partról adtak fel és a 276. számú fuvarlevéllel, 60 papírzsák keményítő is volt benne. Két papírzsák teljesen szétszakadt, kettő pedig kirepedt. Ennek oka az volt, hogy az egyébként is nedves papírzsákokra gázpalackot és más nehéz árukat raktak. Ezzel nemcsak nekünk okoztak felesleges és kellemetlen munkát, de kárt szenvedett a vasút és a népgazdaság is".*

A HIVATALOS LAPBÓL

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

1962. évi 53. számból: 133 157/1962. I/8. E. Az irányvonatok képzésével, rakodásával és premizálásával kapcsolatos feladatok újabb szabályozása.

1963. évi 1. számból: 135 024/1962. I/2. B. Az élüzemcímért folyó verseny 1963. évi célkitűzései.

2. számból: 100 869/1963. I/2. B. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztályának és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének irányelvei a vasúti közlekedés és ipar 1963. évi tervének végrehajtását segítő szocialista munkaversenyhez.

100 061/1963. I/2. B. A korpótlék jellegének meghatározása.

100 067/1963. I/2. B. A munkaviszonyt érintő egyes kérdések szabályozása.

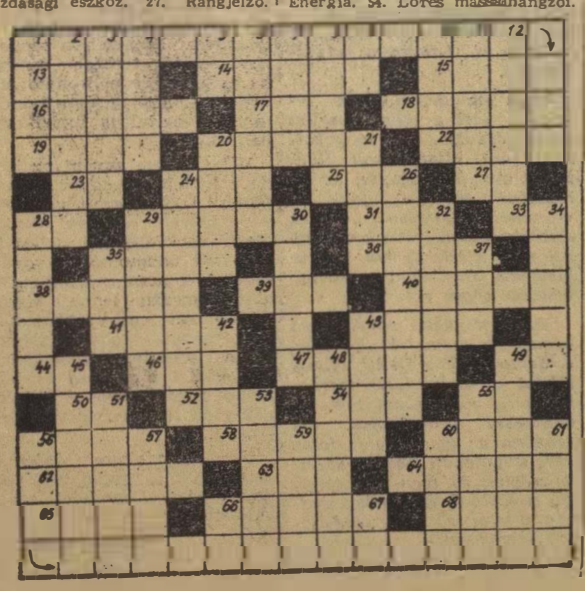
Lakáscsere

— Elcserélném szegedi 3 szobás összkomfortos. tanácsi rendelkezésű lakáscm hasonló. vagy kisebb budapesti összkomfortért. Érdeklődni: Budapesti igazgatóság, II. oszt. V. em. 578. Telefon: 32—30, vagy 343—603.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A szolgálati idő csökkentését segíti. 13. Elhunyt színművész neve, állogy kimondjuk. 14. Igyekvő. 15. Személyire kérdez. 16. Diplomata. 17. Szovjet folyó. 18. Feltételesen figyel. 19. Tenni kíván. 20. Híres országgyűlés volt. 22. Ázsiai nép. 23. Vigyázó. 24. Azonos betűk. 25. Mezőgazdasági eszköz. 27. Rangjelző. 28. D. S. 29. Negatív elektród. 31. Román, a közepén. 33. Állati lak. 35. . . . Fererc, festő (1801—1869). 36. Orosz női név. 38. Fejfedő. 39. Ülő alkalmatosság. 40. Afrikai folyó. 41. Vissza: a hét egyik napja. 43. Honfoglaláskori nemzetség. R. M. 46. Időmérő. 47. Ügynök. 49. Bánat. 50. Ítélet kezdete. 52. Energia. 54. Lőrés másshangzói. 55. Egymást követő betűk. 56. Vagy helyett használható. 58. Rádiómárka. 60. Bikavér jelzője. 62. Szerkocsin dolgozik. 63. Becézett női név. 64. Fellelhető volt. 65. Idegenes férfinév. 66. Olasz. 68. Kevert ellenzés.

Függőleges: 1. Szemeteskocsi. 2. Utód. 3. Kerget. 4. Német sör. 5 Zavarban van! 6. Előleg. 7. Bérlő. 8. . . . union. 9. Azonos betűk. 10. Ez az evőeszköz. 11. Város a Rivierán. 12. Törökverő montenegrói fejedelem. 20. Férfi név. 21. Pravoszláv szentkép. 24. Finn gyárváros. 26. Kiváló tanuló 28. Észak-afrikai város. 29. Ilyen hivatal is van. 30. A bantu négerek egyik törzse. 32. Fűszernövény. 34. Mint a csiga. 35. S. L. D. 37. Női hang. 42. Szőlő támasztéka. 43. . . . Aurél, zeneszerző és kritikus (1871—1928). 45. A japán császár címe. 48. Francia dicsőség. 49. Zeneszerző családi neve. 51. Nem védekezik. 53. Óvja vala. 55. Növény, egyszeri virágzás után elpusztul. 56. A nehéz fizikai munkát könnyíti. 57. Európai főváros. 59. Vissza: kutyafajta. 60. A vízszintes 25, tárgyraggal. 61. Vajon itt? 66. A. G. 67. Szintén.



Beküldendő: vízszintes 1, függőleges 56. **Beküldési határidő:** február 10.

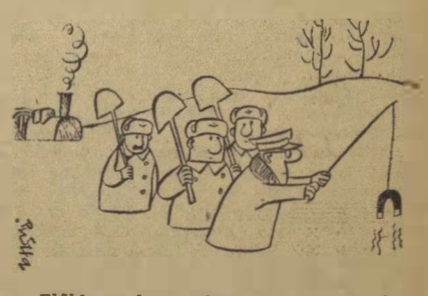
Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Füzesabony és Miskolc között. Dominó rendszerű.

Könyvet nyertek: Jávori József térfelvigy. Miskolc, Tiszai pu., Csorba Antal blokkmester, Csongrád, Felszabadulás u. 9., Gergely Gizella, Bp. IV., Vécsey Károly u. 100., Szabó Gyula, elektroműszerész TBÉ 21. sz. üzem, Nyugati pu.

Munkaerővándorlás

— Halló, küldjenek, a mozdonyért valakit, az egész tolatócsapat itt marad a gyárban. Jobban fizetnek.

Alapos munka



— Előbb megkeressük a vágányt, aztán hozzákezdhetünk a hóeltakarításhoz.

(Pusztai Pál rajzai)

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 Lapterjesztő Vállalat
Budapest VII. Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM. Ára 40 fillér 1963. FEBRUÁR 2.

Végh Lajos, a szakszervezet elnöke megnyitó beszédét mondja

Szakszervezetünk VI. kongresszusa

Szakszervezetünk VI. kongresszusára január 26-án és 27-én, a Vasúti Főosztály kultúrtermében került sor. A kongresszuson megjelent Apró Antal, a Magyar Szocialista Munkáspárt Politikai Bizottságának tagja, a kormány elnökhelyettese, Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter, Varga György a SZOT titkára, dr. Csanádi György, miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

Az elnöki megnyitó

A kongresszus *Pálmai István* budapesti küldött javaslatára megválasztotta az elnökséget. Az elnökség nevében *Végh Lajos*, a szakszervezet elnöke köszöntötte a kongresszus résztvevőit.

Szakszervezetünk V. kongresszusa 1960. novemberében ülésezett — mondotta bevezetőjében. Az V. kongresszust követően jelentős változások történtek hazánk belső életében és a nemzetközi helyzetben egyaránt.

Alig több mint két esztendő a történelemben nem jelentős, mégis eseményekben rendkívül gazdag volt ez az időszak. Az emberiség fejlődésének abban a korszakában élünk, amelyre a kapitalizmusból a szocializmusba való átmenet, a haladás és béke erőinek szakadatlan növekedése jellemző.

Világossá vált és ma már visszavonhatatlan tény, hogy a nemzetközi helyzetet a szocializmus és többé nem az imperializmus határozza meg. Ezt összegezte és a kommunizmus nagyszerű távlatait vázolta fel tudományos alapossággal a Szovjetunió Kommunista Pártjának XXII. kongresszusa.

A XXII. kongresszus határozatai napról napra válnak anyagi valósággá. Erről beszélt *Hruscsov* elvtárs az elmúlt héten *Berlinben*, a Német Szocialista Egységpárt kongresszusán. Ez a tény lelkesíti a világ haladó erőit, köztük a magyar népet is.

A *Szovjetunió* és a szocialista országok külpolitikája a békés egymás mellett élés leninI elvén alapszik. A békés egymás mellett élés politikájának következetes alkalmazásával elért hatalmas sikerek új reményekkel töltik el az emberiséget. Nem szabad azonban megfeledkezni arról, hogy még egy sor probléma megoldatlan. Az imperialisták nem nyugszanak bele a vereségekbe. Igyekeznek állandóan feszültségben tartani a világot, újabb és újabb provokációkkal meghiúsítani a tárgyalásokat, a megegyezést.

Ezek a kísérletek azonban rendre hajótörést szenvednek a szocialista országok erején és békeakaratán. Az eddig kivívott eredmények pedig joggal keltik azt a reményt az emberiségben, hogy a még megoldatlan kérdések is, a békés egymás mellett élés alapján rendeződnek.

Az elmúlt két év alatt hazánk belső életét az egyenletesen megalapozott és biztos fejlődés jellemezte. A Magyar Szocialista Munkáspárt VII. kongresszusa a szocializmus építésének meggyorsítását tűzte ki célul. E célok rövid idő alatt megvalósultak. Ezt összegezte a Magyar Szocialista Munkáspárt VIII. kongresszusa, amikor megállapította, hogy a szocialista építő munka eredményeként befejeztük a szocialista társadalom alapjainak lerakását hazánkban.

Magyarországon véglegesen és visszavonhatatlanul diadalmaskodtak a szocialista termelési viszonyok az iparban, és a mezőgazdaságban egyaránt.

Előrehaladást értünk el a köznevelésben, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításában.

Az eredményekhez hozzájárult a vasutas dolgozók munkája is. A népgazdasági tervekből a vasútra háruló feladatokat teljesítettük, jóllehet, a körülmények nem mindenkor kedveztek.

Az idei zord tél is alaposan próbára tette a vasutasságot. Csak tisztelettel és megbecsüléssel lehet szólni azokról, akik a sínek mentén a szó legmesszebb értelmében hősi küzdelemben vívják a csatát a forgalom biztosításáért. Mély felelősségérzettel áthatva dolgoznak azért, hogy ne legyen fűtetlen lakás, anyaghiány miatt álló üzem.

Nekünk, küldötteknek az most a feladatunk, hogy felelősségtől áthatva tárgyaljuk meg a tennivalókat, melyek az elkövetkezendő időben reánk várnak, a vasút szállítási feladatainak megoldása, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek további javítása kulturális színvonaluk és szocialista tudatuk növelése érdekében.

A kongresszus napirendjének elfogadása, valamint a jelölő-, a mandátumvizsgáló, a szavazatszedő és a határozatszövegező bizottság megválasztása után *Szabó Antal* főtitkár ismertette a központi vezetőség beszámolóját.

A központi vezetőség beszámolója

Szakszervezetünk V. kongresszusa óta eltelt idő, dolgozó népünk és így a vasút életében is eseménydús, mozgalmas volt. Befejeztük a szocializmus alapjainak lerakását és megkezdődött a szocializmus teljes felépítésének bonyolult, sokrétű munkája. Természetesen ez a vasutas dolgozók egész tevékenységére is jelentős hatást gyakorol és sok területen új feladatokat ró.

Jelenthetjük, hogy e történelmi fejlődés magas követelményeinek, szakszervezetünk munkája a legfontosabb kérdésekben megfelelt. Az V. kongresszus óta eltelt időre visszatekintve, bátran megállapíthatjuk, hogy az akkori határozatok és mindazok a tervek, elképzelések, amelyeket szakszervezetünk munkájának még hatékonyabbá tétele érdekében rögzítettünk, jóknak és időtállóknak bizonyultak. Különösen nagy jelentőségű, hogy az akkor hozott határozatok túlnyomó többségét sikeresen megvalósítottuk, sőt, némely területen meg is haladtuk a kitűzött célokat.

Segítettük a munkáshatalom gazdasági erősítését, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását, a törvényesség betartását

és mindezeket szolgáló anyagi alapok előállítását. Erősödött szakszervezetünk szervezeti ereje és tömegbefolyása. Alkotóan vettünk részt, a dolgozók élet- és munkakörülményeit javító intézkedések kidolgozásában.

Kétségtelen, hogy az eredmények kedvező alakulása — a fejlődő munka mellett — egy sor olyan tényezőnek is köszönhető, amelyek alapvetően befolyásolták, ösztönözték egész tevékenységünket.

Pozitív hatású, hogy az egész magyar szakszervezeti mozgalom tartalmi munkája tovább javult, szervezeti élete erősödött és nem túlzás, ha azt mondjuk, hogy társadalmunk minden területén aktív befolyásra tett szert.

A fejlődés és az eredmények kedvező alakulásának kiindulópontja, a Magyar Szocialista Munkáspárt helyes ideológiai és politikai vezetése,

amelynek segítségével fokozatosan és állandóan megfelelő irányba haladhatunk.

Jelentős szervezeti változások valósultak meg szakszervezetünk felépítésében. A korábbi 6 területi bizottságunk helyébe valamennyi megye középszervezet, megyebizottságot kapott, amely változás lényegesen kevesebb nehézséget okozott, mint megalakításuk előtt gondoltuk, annak ellenére, hogy ezáltal a vasút és a mi szervezeti felépítésünk eltérővé vált. Az új szervezeti forma kedvező vonása, hogy a korábbinál nagyobb létszámú aktív társadalmi erő kapcsolódott be a munkába és a feladatok érdemi elintézésének a legnagyobb része közelebb került a dolgozókhoz.

Az eltelt — viszonylag nem hosszú idő alatt is — sokat javult a politikai felvilágosító munka, hatékonyabbá vált az alapszerveknek nyújtott segítség és folyamatosabb lett az ellenőrzés. Ez az új megyei szervezetek legnagyobb eredménye. Ugyanakkor nem mehetünk el szó nélkül amellett, hogy az eltérő szervezeti felépítés miatt, a középvezetés helyzete bonyolultabbá vált. Az eddig szerzett tapasztalatok alapján feladatként áll előttünk ennek az ellentmondásnak megfelelő intézkedésekkel történő feloldása.

Az eredmények fontos tényezője a vasút szakmai vezetése és szakszervezetünk közötti munkakapcsolatok egészséges fejlődése is.

Mindezek alapján kongresszusunk feladata, hogy a helyes úton továbbhaladva, megjelölje az eredmények továbbfejlesztésének és a fogyatékosságok kiküszöbölésének útját, módszereit, azokat a tennivalókat, melyeket szakszervezetünknek kell megoldani, az eddiginél nagyobb eredmények elérése érdekében.

Tegyük még hatékonyabbá a vezetőszervek munkáját

Szakszervezetünk szervezeti felépítését és végzett munkáját tekintve, megállapíthatjuk, hogy a követelményeknek megfelelően, szerveink munkája javuló irányzatot mutat.

A választott tisztségviselők és a társadalmi aktivisták ezreinek felkészültsége és tevékenységük eredményessége kielégítő.

A további javulás érdekében azonban szükséges az egyes szervek munkáját továbbfejleszteni, munkamódszerünket állandóan tökéletesíteni.

Eredményesebbé kell tennünk mindenekelőtt központi vezetőségünk munkáját. Az eddigi jó gyakorlaton túl, a központi vezetőség tanácskozásain kell eldönteni minden fontos kérdést, legyen az gazdasági jellegű, vagy a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeivel kapcsolatos. Elnökségünknek az eddiginél jobban előkészített, átfogóbb és döntésre érett problémákat kell kidolgoznia és a központi vezetőség előtt vitára bocsátania.

A vezetés magasabb színvonalára való törekvés feltételezi a központi vezetőség tagjai gazdag tapasztalatainak nagyobb mértékű igénylését, de előbbé kell tenni a központi vezetőség tagjaiból időszakonként egy-egy meghatározott céllal, vagy állandó jelleggel megalakított bizottságok munkáját is.

Ami a központi vezetőség apparátusát illeti, az itt folyó munka színvonala tovább emelkedett, de nem értünk el kielégítő eredményt a szélesebb, társadalmibb munka kialakítása terén. A bekapcsolódott társadalmi munkatársakat is sokkal szervezettebben, átgondoltabban kellene foglalkoztatni. Ezért kívánatos, hogy az egyes szakszervezeti munkaterületek ügyeinek intézését az osztályok és a nagy gyakorlattal bíró társadalmi aktivisták együtt, közösen végezzék.

A munka társadalmasítása egyúttal megköveteli, hogy minden színvonalon szüntessük meg az ügyintézést gyakran szinte bénító értekezlethalmazt,

amely egyes időszakokban elvonja az erőket a feladatoktól. Szükségesnek tartjuk felülvizsgálni, hogy célszerű-e annyi értekezletet, tanácskozást és megbeszélést tartani, amelyeknek száma az utóbbi időben sajnos, fokozódott és nem mindegyike bizonyul hasznosnak. Több esetben jelentek meg errevonatkozó korlátozó intézkedések, azonban ezek nem hozták meg a kellő eredményt.

A bevezetőben említett megyei tagozódású szervezetek kialakítása és a vasút szervezetétől eltérő volta miatt, szükségesnek látszik a megyei és a területi jellegű megyebizottságok munkájának, hatáskörének és feladatainak ismételt és pontosabb meghatározása szükséges, hogy szakmai kérdésekben, a területi jellegű megyebizottságoknak nagyobb hatásköre legyen a tájékoztatás, az egyes feladatok irányítása és ellenőrzése vonalán egyaránt. Mindezt csak szakmai természetű kérdésekben és úgy szabad megvalósítani, hogy az ne csorbítsa a nem területi jellegű megyebizottságok szervezeti önállóságát. A megoldás annál inkább sürgető, mert a vasútigazgatóságok az utóbbi időben nagyobb hatáskört kaptak és további ilyen irányú bővítés várható.

A bizalmi csoportok éljenek jogkörükkel

Alapszervi vonatkozásban is szükségesnek tartunk szervezeti előrelépést. Célszerűnek látszik kísérletképpen a jelenlegi szervezeti formától eltérő új formákat létrehozni. A kísérleti szervezés két módját látjuk megvalósíthatónak: 1. Nagyobb csomópontokon az egész csomópont tevékenységét érintő kérdésekben esetenként együttes intézkedések és ellenőrzések megszervezése. 2. Hasznos lehet — ha annak személyi és egyéb feltételei biztosítottak, — egyes csomópontokon összevont csomóponti szakszervezeti bizottságot létrehozni.

Központi vezetőségünk az elmúlt évben behatóan foglalkozott a szakszervezeti bizalmi csoportok életével, tevékenységével. Megállapította, hogy a legjobb célkitűzések, a legszebb elképzelések sem valósulhatnak meg maradéktalanul, ha szervezetünk legkisebb egységét képező bizalmi csoportok nem teszik magukévá és nem fejtenek ki munkát azok érdekében.

Feladat, hogy

minden lehető erővel javítsuk a bizalmi csoportok munkáját.

Ehhez szükséges a bizalmiak tájékoztatásának a jelenleginél jobb megszervezése. A bizalmi csoportokat érintő kérdésekben véleményük rendszeres kikérése és az általuk felszínre hozott problémák megoldásához gyors segítségnyújtás. Javításra szorul a bizalmiak képzése is. Módszerbeni és gyakorlati segítséget kell adni a bizalmi csoportok életének színesebbé tételéhez, önállóságuk növeléséhez, hogy a bizalmi csoportokban kerüljenek eldöntésre az üdülés, a segélyezés, a kiváló dolgozó címre vonatkozó javaslatok és más kérdések.

Kérjük a kongresszust: erősítse meg központi vezetőségünknek azt a határozatát, hogy

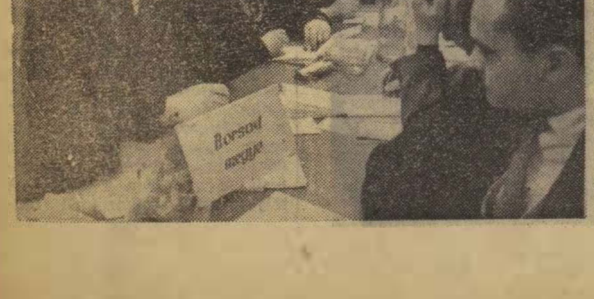
az 1963-as évben a vasutasszakszervezet minden szervének egyik döntő feladata a bizalmi csoportok munkájának megjavítása.

Kérjük a gazdasági vezetőket, támaszkodjanak jobban a bizalmiakra, mint eddig, mert a jól dolgozó bizalmi csoportok a munkahely egész életére döntő befolyást gyakorolnak.

Ezután az aktívák oktatásáról és a társszakszervezetekkel való kapcsolat kérdéséről szólt Szabó elvtárs — majd így folytatta:

A fejlett szocialista társadalom felépítésének nélkülözhetetlen feltétele, hogy az ipar és mezőgazdaság által előállított termékek gyorsan és pontosan a felhasználó helyre kerüljenek. Ugyancsak fontos követelmény hazánk nemzetközi személy- és áruszállításának zavartalan, kulturált módon történő lebonyolítása, nem kevésbé a tranzitforgalom igényeinek kielégítése. Ehhez a szállítási feladatok mennyiségét tekintve, a legnagyobb részt teljesítő vasútnak a jelenleginél szervezettebb, magasabb színvonalú és termelékenyebb munkát kell végeznie.

(Folytatás a 2. oldalon.)



A központi vezetőség beszámolója

(Folytatás az 1. oldalról.)

A vasutas dolgozók az évenként növekvő követelményeknek kisebb fennakadásoktól eltekintve, eleget tettek annak ellenére, hogy a rendelkezésre álló eszközök és berendezések fejlesztése hosszú ideig nem állt arányban a feladatok növekedésével. Javult a munka tervszerűsége, emelkedett a vezetés színvonala és az évvégi eredményfelméréseknek azt mutatták, hogy nem maradt elszállítatlan áru. A személyszállítás igényei is — ha nem is a kívánt körülmények között — kielégítést nyertek. Ez a vasutas dolgozók túlnyomó többségének lelkiismeretességét, hivatástudatát és munkaszeretetét bizonyítja, különösen, ha az elmúlt hetek rendkívül zord időjárása okozta nehézségeket is figyelembe vesszük.

Alaposabb, körültekintőbb szervezést

Ha a vasút munkáját a népgazdasággal szembeni kötelességének kielégítése szempontjából pozitívan értékeljük is, a várható ipari és mezőgazdasági fejlődés arra figyelmeztet bennünket, hogy a rendelkezésünkre bocsátott eszközök jobb felhasználása mellett, a vasúton belüli hiányosságokat minél előbb számoljuk fel, hogy a magasabb követelményeknek megfelelő feltételek biztosítottak legyenek.

Szükségesnek tartjuk a vasút tervezési módszereinek jobban a vasúti közlekedés jellegéhez való alakítását.

A vasúti közlekedés és szállítás mennyisége a népgazdaság egyes ágazatainak termelésétől és szállítási igényeitől függ. A tervezésben a kiinduló mutató, az elszállítandó áruk és személyek mennyisége, de ez a tervkészítés időszakában még nem eléggé ismert. A további tervbemutatók éppen ezért sok bizonytalansági tényezőt tartalmaznak, amelyekről csak a tervidőszak végén derül ki, hogy a termelékenység, a gazdaságosság szempontjából hogyan alakultak.

A vasút önköltségének, gazdaságosságának — és nem utolsósorban az évvégi jutaléknak — alakulását sok — nem minden esetben a vasutas dolgozóktól függő jelenség befolyásolja. Szerintünk nagy figyelmet és erőt kellene ennek a kérdésnek az alapos kidolgozására fordítani. Kétségtelen, hogy nehéz problémát jelent, mégis azt javasoljuk, hogy már az 1963-as évben — felhasználva az eddigi tapasztalatokat, hozzáértő szakembereket bevonva, kérve az országos tervhatóságok segítségét és közreműködését — kerüljön napirendre a feldolgozása.

Szükséges volna nemcsak a népgazdaság és a közlekedés viszonylatában, hanem a vasúton belüli tervezési módszerek tekintetében is előrelépni. Az erre fordítandó erőfeszítések annál is indokoltabbak, mivel a következő években az új, modernebb járművek és berendezések nagyobb mértékű belépésével, a munkában új vonások jelentkeznek, amelyek szükségessé is teszik a vasúti tevékenység tervezésének korszerűsítését.

Kívánatos a jobb tervezés elérése érdekében az egyes tervfeladatok kitűzésénél nagyobb mértékben támaszkodni a terveket végrehajtó dolgozók véleményére.

Vonatkozik ez a beruházási és felújítási munkálatok tervezésére is.

Időszerű volna egy új, egységes, vasúti belső tervutasítás összeállítása, amely tervfejezetenként egyöntetűen szabályozná a tervkészítés, a jóváhagyás és kiadás rendszerét. Javítani lehetne a munkaügyi tervek kialakításán oly módon, hogy az egyes állománycsoportoknál normatívák alkalmazását írnák elő.

Több ízben láttak napvilágot olyan intézkedések, melyeknek jelentős gazdasági kihatásuk volt anélkül, hogy előzőleg ezek mértéke fel lett volna tárva. Például az 1962. évi menetidőcsökkentés, — amely egyébként szükséges intézkedés volt — hatása a szénfogyasztásra, a költséggazdálkodásra nem került felmérésre, s gondot okozott az önköltség alakulásában. Az összefüggések számításba vételével ilyen esetek megelőzhetők, illetve egyidejűleg rendezhetők.

A még fokozódó igény a kulturáltabb utazás és szállítás iránt több olyan ráfordítást kíván, amelyeknek megtérülése és gazdasági haszna nem jelentkezik, nem mutatható ki. A teljesítményekhez mért eredményességet ezek az összegek tulajdonképpen rontják, mert egy tisztább szerelvény, egy jobb felvételi épület, egy utasaluljáró nem gyorsítja a kocsifordulót, az utazási sebességet, de növeli a költségeket. A vasút eredményessége elbírálásánál ezeket a tényezőket az illetékes szerveknek a jövőben jobban figyelembe kell, hogy vegyék. Meggondolandó, hogy esetleg a tervezésnél külön lehetne választani az ilyen természetű ráfordításokat. Ez még pontosabbá tenné a ténylegesen végzett teljesítmények összehasonlítását a tervvel, vagy akár a bázissal.

Korszerű üzemszervezéssel sok tartalék feltárható

Ami a termelékenység és gazdaságosság kérdését illeti, aláhúzottan hívjuk fel a figyelmet az üzemszervezés fontosságára. A korszerű üzemszervezés segítségével még sok olyan belső tartalék tárható fel, amelyek a gyorsabban és alacsonyabb önköltséggel, tehát a gazdaságosabban dolgozó vasúti üzem kifejlődését segíthetik.

Az 1950—53-as években már történt kísérlet arra, hogy a vasút területén üzemszervezési tevékenység kezdődjön. Sajnos, ez a folyamat megszakadt és különböző létszámcsökkentési intézkedések, valamint szervezeti változtatások miatt, a munka évekig szünetelt.

Javasoljuk szervezetileg is biztosítani az üzemszervezés tudományos színvonalú irányítását

és az üzemszervezési kérdések feldolgozásának feltételeit, hogy a vezetés számára minden szinten a követelményeknek megfelelő javaslatokat készíthessenek.

Elengedhetetlen, hogy a vasút egész tevékenységét az üzemgazdasági szemlélet jobban áthassa. A vasút igen sok magas képzettségű műszaki káderrel rendelkezik, akik a munkafolyamatokat jól megoldják, ugyanakkor gyengén vannak kihasználva az üzemszervezésben rejlő lehetőségek. Véleményünk szerint a vasúti munka egyes területein nagy eredményjavulást lehetne elérni kizárólag korszerűbb üzemszervezéssel.

A kérdéssel szorosan összefügg, hogy

hatékonyabbá kellene tenni a vasút rendelkezésére álló, nem kis összeget kitevő műszaki fejlesztési alap felhasználását.

Többször szóvátettük, hogy a műszaki fejlesztési alap felhasználása a pályafenntartási szakszolgálat kivételével évek óta nem megfelelő.

E témánál szólni kell a vasút területén nagy hagyományokkal rendelkező újítómozgalomról. Pártunk, kormányunk és a Szakszervezetek Országos Tanácsa több határozatában fontos feladatként jelöli meg az újítómozgalom minden területén történő fejlesztését. Szerintünk az újítómozgalom fejlődése, további haladásunk egyik fontos kérdése.

Itt két megoldásra váró feladatot látunk. Egyrészt a kizárólagosan műszaki természetű újítások mellett a jelenleginél nagyobb teret kell biztosítani a vasúti közlekedés jellegéből adódó új munkamódszerek és ésszerűsítések felkarolásának, amelyek a vasúti szállítás alapvető tevékenységének jobb elvégzését vannak hivatva elősegíteni. Az új munkamódszerek meghonosítására és ésszerűsítésekre vonatkozó javaslatok kezelését az újításoknál alkalmazott előírások szerint kell végezni, mert a mi viszonylatunkban ezek ugyanolyan értékűek és jelentőségűek, mint a műszaki természetű újítások.

Másrészt a műszaki jellegű újítások vonalán is hiányosság mutatkozik az elbírálások tekintetében és abban a nagyon is gyakorlati kérdésben, hogy nincs a vasút területén a műszaki újítások kivitelezésére és kikísérletezésére hivatott központi intézmény, amely nélkül a műszaki újítások megvalósulása csak nehézkesen történhet meg. Elszórtan vannak ugyan kisebb műhelyek, de ezek nem felelnek meg a követelményeknek.

Létesüljön újításokat kivitelező intézmény

Javasoljuk ezért, hogy a vasút egész területén kötelező legyen a műszaki újítások mellett az új munkamódszerekre, az ésszerűsítésekre és az ügymenet gyorsabb intézésére vonatkozó javaslatokat az újításokkal egyenlő módon kezelni.

Emellett hatékony intézkedés tételét az újítások elbírálásának meggyorsítására, mert a dolgozókat leszereli és elkedvetleníti a sok huzavona. Lépéseket kell tenni a vasúton belül létrehozandó jól felszerelt, sokoldalú lehetőségekkel és megfelelő pénzügyi eszközökkel rendelkező újításokat kikísérletező és kivitelező intézmény mielőbbi létrehozására. Olyan központi műhely kellene, ahol esetleg maga az újító is kísérletezhet.

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet munkáját közelebb kellene hozni a gyakorlathoz és az újítások, új munkamódszerek kialakításában a külföldi tapasztalatok és a hazai gondolatok kidolgozásában nagyobb szerepet kellene vállalniok. A műszaki fejlesztés, az üzemszervezés és újítások ügyének segítése céljából központi vezetőségünk irányítása mellett egy ilyen feladattal ellátott és sokoldalú felkészültséggel rendelkező, nagy tapasztalatokkal bíró külön társadalmi munkabizottság késedelem nélküli megszervezését látjuk szükségesnek.

Néhány szervezeti változást javasolunk

A vasút szervezeti felépítése több évtizedes gyakorlat alapján alakult a mai formájáig. A jelenlegi felépítés általában alkalmas keret a vasút feladatainak elvégzéséhez. Mégis szükségesnek tartjuk néhány szervezet formájának és a vasút mechanizmusába való elhelyezkedésének a felülvizsgálását annál is inkább, mert a gyakorlat több esetben felvetette a szükségességét.

Megvizsgálandónak tartjuk a vasút szervezetén belül a kereskedelmi szolgálat helyzetét. Itt nem elsősorban szervezeti változtatásra gondolunk, hanem a „kereskedelmi szolgálat" gyűjtőfogalom alatt végzett tevékenység megfelelő helyre való helyezésére. Szerintünk

a kereskedelmi szolgálatot minden szinten meg kellene erősíteni és a vasút tevékenységében a jelenleginél lényegesen nagyobb, meghatározó szerepet kellene részére biztosítani.

A kereskedelmi szolgálat határozza meg a szállítás irányát, módszereit, méri fel a szállító felek igényeit, a szállítási szükségleteket, végeredményben az egész tevékenységet. Munkánk jellegéből fakad és más vasutak tapasztalatai is azt mutatják, hogy a kereskedelmi tevékenységnek szélesebb körű és erősebb pozíciókkal kell rendelkeznie. Úgy gondoljuk, hogy ez a szállítások tervezését és szervezését, ezen keresztül a gazdaságosságot is kedvezően befolyásolhatná.

Célszerűnek tartjuk a vasúti járműjavítás napirendre tűzését, mert a tapasztalat azt bizonyítja, hogy sem szervezeti beilleszkedése, sem a kialakult módszere nem tekinthető hasznosnak. A jelenlegi állapot — és ezt vizsgálatok adatai igazolják — még a legjobb indulat mellett is a vasúti járműpark minőségi romlásához és a javítások indokolatlan költségemelkedéséhez vezet. Például annak ellenére, hogy mintegy 10 ezer új kocsit szereztek be és 7 ezer kocsit leselejteztek — tehát a kocsiállag minősége alaposan javult — a kocsijavítások száma mégis emelkedett.

Választ kapunk az okára ha visszamenőleg megnézzük a kocsijavítások tervezését, amelynek keretében minden évben kevesebb anyag és munkaerőráfordítás volt egy-egy megszabott árazású javításra fordítható. Ez maga után vonta a nem kötött árazású, úgynevezett középjavítások mintegy ötszörösére való felfutását, amelyek folyamán azután elvégezhető volt magasabb költséggel minden olyan javítás, ami a kötött árazású javításoknál elmaradt. Ebből kitűnik, hogy a járműjavító vállalatok nyereségrészessége és a vasút üzemi fenntartási költségei szembenálló érdekeket takarnak. Megvizsgálandó, hogy milyen hasznos az a vállalati nyereségbefizetés, amelyet a vasút a javítások fedezésére ugyanabból a forrásból többszörösen igénybevesz.

A felelősséggel együtt bővüljön a hatáskör is

A műszaki fejlesztési alap segítségével és alapos előkészítéssel meg kell oldani a folyamatos, szalagszerű járműjavítást és ezzel egyidőben az egyes járműjavítók lehetőség szerinti specializálását.

De a járműjavítás anyagellátottsága is sok hiányosságot mutat. Nem lehet elfogadni az „általában" kimutatott anyagellátottságot akkor, amikor a járműjavítók és vontatási műhelyek dolgozói, számos esetben nem végezhetnek folyamatos munkát, mert „általában" jó az anyagellátás, de vagy tűzcső, vagy kazánlemez, vagy, mint az utóbbi időben, kerékabroncshiány van, amelyek miatt számos, egyébként üzemképes jármű nem vehet részt a forgalom lebonyolításában.

Még tovább kell fejleszteni az igazgatóságok és a végrehajtó szolgálat hatáskörének bővítését és a hatáskörnek megfelelő felelősség pontosabb rögzítését. Annak ellenére, hogy az utóbbi hónapokban ez irányban kedvező intézkedések történtek, mégis szükségesnek tartjuk a vasút nélkülözhetetlen központi irányításának megtartása mellett az igazgatóságok és szolgálati helyek hatáskörének és felelősségének egyidejű kiterjesztését.

Felülvizsgálásra szorul a vasút ellenőrzési rendszerének jelenlegi állapota is. Az előírt pénzügyi gazdasági ellenőrzésen kívül, a szükségtelenül nagyszámú és a sok esetben egymást megduplázó és keresztbe-ellenőrzéseket alaposabb, nagyobb segítséget nyújtó ellenőrzési rendszerrel kellene felváltani.

Megoldásra váró feladat a szakmai képzés és továbbképzés javítása. Az oktatás jelenlegi rendszere korszerűtlen. Nem megfelelő a vizsgáztatások rendszere sem. Nem tisztázott az oktatásra fordított időnek munkaidőként való elismerése, s ez az oktatási tevékenységre kedvezőtlen hatással van.

A kötelező szakmai oktatáson kívül még nagyobb súlyt kell helyezni a vasutas dolgozók továbbtanulására és képzésére.

A továbbtanulást — kisebb hibáktól eltekintve — a törvényben biztosított módon segítik, de nem valósult meg még a tervszerű káderképzés. Gyakori jelenség nálunk, hogy az egyetemekre és főiskolákra történő jelentkezés a nem kellő irányítás miatt eltér a szükséglettől és a vasút igényétől. Így azután műszaki területen dolgozók bölcsészetre, vagy személyzeti és munkaügyi területen dolgozók mérnöki képesítést nyújtó oktatásra járnak. Szerintünk, ha nem is lehet minden esetben a legkedvezőbb helyzetet elérni, mégis nagyobb tervszerűségre kellene törekedni.

A vasút szakmai vezetése és a szakszervezet közös feladatát képezi a szocialista munkaverseny eredményesebbé tételének szervezése és segítése. Az V. kongresszus célul tűzte ki második ötéves tervünk feladatainak maradéktalan végrehajtását. A vasutas dolgozók ezt magukévá tették.

A szocialista munkaverseny formái továbbfejlődtek, tartalmukban gazdagodtak és elősegítették a termelékenyebb, a gazdaságosabb munkát.

Különösen nagy lendületet vett a verseny pártunk VIII kongresszusa előkészületeinek idején.

A vállalások elsősorban a minőség javítására irányulnak

A vasút dolgozóinak javuló munkáját bizonyítják, az 1961 és 1962-es eredmények: A termelékenység 2 év alatt több mint 8 százalékkal emelkedett, a személy- és áruszállítás teljesítményének felfutása ugyanakkor több mint 6, illetve 3 százalékos volt. Az eredmények elérésében pozitív szerepet játszott a szocialista munkaverseny mozgalom, amely mindjobban levetkőzte korábbi formális vonásait. Segített a Minisztertanács és a SZOT 1022—1961. számú határozata, amely a versenymozgalmat az éves tervekkel összehangolta.

Szakszervezetünk területi és üzemi szervei általában helyesen reagáltak a dolgozók kezdeményezéseire és eredményesen segítették a versenyt. Javult a műszaki vezetők tevékenysége a verseny szervezésében és segítésében. Jelentős, hogy egyre nagyobb súllyal szerepelnek a minőségi mutatók javítását célzó felajánlások. Finomultak a versenyformák is. Az igazgatóságok közötti, az élüzem és a kiváló dolgozó címért folyó verseny mellett előtérbe került a szocialista brigádmozgalom, a szocialista munka üzeme, szolgálati helye címért folyó verseny.

A szocialista brigád címet és oklevelet 1962-ben 1708 brigád, 12 700 fővel nyerte el

és mintegy 30 szolgálati hely dolgozói versenyeznek a szocialista munka szolgálati helye címért.

Előfordul még, hogy egyes termelési egységek, üzemrészek teljesítik ugyan vállalásaikat, de a szolgálati hely, a vasútigazgatóság, vagy az egész hálózat egyes műszaki gazdasági mutatókat nem teljesít. Más helyen a vállalások teljesítése a dolgozóktól füg-

A központi vezetőség beszámolója

(Folytatás a 2. oldalról)

getlen okok miatt nem történik meg, mert a gazdasági vezetés nem teremti meg a vállalások teljesítésének előfeltételét. Ehhez hozzá kell tenni, hogy szakszervezeti szerveink sem rendelkeznek kellő gyakorlattal, megfelelő közgazdasági ismeretekkel és kiforrott módszerekkel a vállalások teljesítésének szervezésében és segítésében.

A lemaradás nem a szocialista munkaverseny eredménytelenségét, vagy a vasutas dolgozók rossz munkáját jelenti, hanem a gazdasági vezetés és a szakszervezeti szervek munkájának gyengeségeit.

A versenyformák változatossága megköveteli, hogy az igazgatósági verseny a szocialista brigádmozgalom és általában

a kollektív versenyformák mellett, a minden más formának alapját képező egyéni versennyel is megfelelő mértékben foglalkozzunk.

Szükséges a verseny nyilvánosságának szolid, de a jelenleginél színesebb kialakítása is. Közös feladatunk: az igazgatóságok közötti verseny további finomítás, nagyobb segítségnyújtás a szocialista brigádmozgalomnak, több súlyt adni az egyéni versenynek és gondoskodni a verseny nyilvánosságának feltételeiről és változatosabb módszereinek meghonosításáról.

Az elmúlt évi szakszervezeti választásokon a VI. kongresszus téziseinek vitáin, az azt követő megbeszéléseken mindjobban kitűnt, hogy a vasutas dolgozók évről évre fokozódó teljesítményei ellenére is lemaradás mutatkozik a bérezés vonalán a népgazdaság egyéb ágaihoz viszonyítva.

A helyzetet felelősséggel felmértük és a minisztériumi, valamint felsőbb párt-, szakszervezeti és gazdasági szervek részére tájékoztatást adtunk, kérve segítségüket a megoldáshoz.

A minisztériummal együtt a közeljövőben ki kellene dolgozni a tennivalókat, mert a vasút bérezési rendszerén belül is mutatkoznak helytelen vonások, feszültségek és torzulások, amelyek feloldása nélkül csak a meglevő fogyatékosságok számát és mértékét növelnénk.

Gondolunk itt a rangbérek és munkaköri bérek arányának megváltoztatására a rangbérek javára. A változó illetmények belső összefüggéseinek és arányainak megjavítására, a magasabban kvalifikált munka bérezésben is megmutatkozó elismerésére, továbbá a prémium és jutalmazási rendszer felülvizsgálatára és céljuknak jobban megfelelő, ösztönzőbbé való tételére, vagy a széttagolt munkaköri nómenklatúrák egyszerűsítésére.

Határozott álláspontunk, hogy a bérezés javítását célzó intézkedéseket nagyon alapos előkészítéssel és az érdekelt dolgozók minél szélesebb körével való megbeszélés alapján lehet csak foganatosítani. Külön felhívjuk a figyelmet arra az évek óta megismétlődő jelenségre, hogy a szükségtelen bértartalékolások és ennek következtében előállott megtakarításokat meg kell szüntetni. A rendezés előkészítése és megvalósítása a gazdasági vezetőszervekkel közös felelősségünk és közös feladatunk.

A balesetek megelőzését célzó intézkedések nem hoztak eredményt

Igen rossz helyzetről számolhatunk be a vasút területén előforduló balesetek alakulásával kapcsolatban. Az eddigi intézkedések és erőfeszítések annak ellenére, hogy adminisztratív, felvilágosító, oktató, sőt, büntető jelleggel számos rendelet, határozat látott napvilágot, a szakszervezeti bizottságok figyelme jobban erre a kérdésre irányult, nemhogy eredményt és javulást hoztak volna, hanem különösen 1962. évben a halálos balesetek számának 10 százalékos, a csonkulásos balesetek számának csaknem 100 százalékos növekedését kell jelentenünk. Csak a kiesett munkanapok száma mutat némi csökkenést.

Megdöbbentő, ha arra gondolunk, hogy

üzemi baleset miatt 61 vasutas dolgozó vesztette életét 1962-ben, a vasúti hálózaton pedig 330 nem vasutas dolgozó halt meg.

Ezek között ugyan öngyilkosok és gondatlanságból, saját hibából előfordult esetek is vannak, mégsem lehet belenyugodni, hogy a vasúti közlekedés évente több száz ember halálát okozza. Különösen rossz a helyzet a pályafenntartás vonalán és nagyon megnőtt az anyagszerkezelési szolgálatnál, az anyagmozgatás közben előállott csonkulásos balesetek száma.

A halálosvégű és csonkulást okozó balesetek mellett előfordult, néhány nagyobb közfeltűnést keltő baleset is. Az ezeket követő vizsgálatok azt mutatják, hogy az intézkedések egyáltalán nem hozták meg a kellő eredményt. Bár minden esetben kihangsúlyozzuk, hogy a vasút gazdaságos, eredményes munkája az ország szempontjából fontos követelmény, azonban távolról sem nyugodhatunk bele, hogy a teljesítmények fokozása az élet- és vagyonbiztonság veszélyeztetése árán történjék. Sajnos, sokan nem törődnek a biztonságos munkával. „Teljesíteni kell a tervet mindenáron" — jelszóval szembeállítják a tervszerű munkát és a biztonságot. Hangsúlyozzuk, hogy mi nem rokkantsági nyugdíjat, özvegyi járadékot, vagy baleseti segélyt akarunk folyósítani, hanem ép és egészséges vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeit szeretnénk minél magasabb színvonalra emelni.

A vasút minden dolgozójának hivatásából és lelkiismeretéből fakadóan biztonsági őrnek is kell lenni. A baleset megelőzésének szolgálatába kell állítani a munkaverseny, az anyagi ösztönzés és az agitáció minden formáját.

Szakszervezeti bizottságainknak és gazdasági vezetőinknek elsőrendű kötelessége a dolgozók nevelése. De a vasút részéről is hatékonyabb intézkedések szükségesek. Bármilyen nehéz is — mivel a mi állomásaink kiképzése nem a legalkalmasabb — meg kell akadályozni, hogy a vágányok között illetéktelenek tartózkodjanak. Tudjuk, hogy egyes állomásokon és egyes időszakokban a szolgálatukat teljesítő vasutas dolgozóknak egyéb munkájuk mellett, erejüket meghaladó feladat az utazni kívánók és kíséről oktalan járkálásának megszüntetése. Mégis éppen az utazóközönség, a lakosság érdekében az összes lehető technikai berendezések alkalmazásával és az állomásokon, valamint a vágányok közötti közlekedés rendjének szigorúbb szabályozásával és ellenőrzésével, elejét kell venni a további baleseti veszélyeknek. Ezúton is kérjük, hogy a Belügyminisztérium illetékes szervei nyújtsanak messzemenő segítséget a vasút területén szükséges rend fenntartásához, a balesetek megelőzéséhez.

Szervezeti téren is szükségesnek tartjuk a megfelelő feltételek kialakítását, hogy a baleseti előfordulások megelőzése, illetve a balesetmentes közlekedés ellenőrzése hatékonyabbá váljon. Javasoljuk megvizsgálni a Vasútbiztonsági Osztály és az igazgatóságok területén működő vasútbiztonsági osztályok tevékenységét. Bővíteni kell a hatáskörüket és a jelenlegi vizsgálási és értékelési feladatokon kívül megelőző feladatokkal is meg kell bízni őket, az ehhez megfelelő hatáskörrel együtt. Úgy véljük, kedvezően járulna a feladatok megoldásához, ha a 3. szakosztály keretében működő munkavédelmi apparátus és a Vasútbiztonsági Osztály közötti együttműködés szervezetileg is szorosabbá válna.

Sok a kívánnivaló a munkavédelmi ellátást illetően

A törvényesség javult. Gyorsult a munkaügyi viták intézése. Az egyeztető bizottságok a decentralizálás után jobban dolgoznak. Nem megfelelő azonban a határidők betartása és még előfordul, hogy a gazdasági vezetők vonakodva hajtják végre az egyeztető bizottságok határozatait.

Legtöbbször az üzemszervezési munka elégtelensége az oka az indokolatlan túlóráknak és a magas szolgálati óráknak. Nem vehetjük tudomásul — (csak egészen különleges esetekben) —, hogy a munkálatok csakis a túlórák tízezreinek segítségével oldhatók meg. Nem értünk egyet azzal, hogy felügyeleti kirendelésekért bért nem fizetnek. Ha tényleg szükséges, legyen felügyeleti szolgálat, de akkor az érintettek kapják is meg az érte járó bért. Ideje lenne e kérdést véglegesen és megnyugtatóan rendezni. Nyugodtan állíthatjuk, hogy a felügyeleti szolgálat nem az egyetlen és nem is a legjobb megoldás a fogyatékosságok felszámolására.

Az elmúlt években új, modern állomások, étkezdék, mosdók, laktanyák egész sora készült el. Nem hallgathatjuk el azonban, hogy

nagyon sok még a rossz állapotban levő, az ideiglenes megoldásként létrehozott szociális rendeltetésű épület, berendezés. Számos szolgálati hely csak a teljes hiányában szenved.

Ennek okát abban látjuk, hogy az új objektumok építése mellett a szükségesnél kisebb arányú erőket fordítottunk a régi, korszerűtlen berendezések szociális igényeinek kielégítésére. Szükségesnek tartjuk, hogy a jövőben a beruházási és felújítási összegeknek az eddigieknél nagyobb részét — legalább 2 százalékát — az ilyen szempontból korszerűtlen szolgálati helyek szociális berendezéseire fordítsuk. Különösen fontosnak tartjuk azért, hogy a régi és új objektumaink közötti szembetűnő különbségeket, ha fokozatosan is, de felszámoljuk.

A lakásproblémák továbbra is súlyosak. Nemcsak a szolgálati lakások elégtelensége okoz gondot, hanem az is, hogy 1958 óta a vasutas dolgozók csak igen kis mértékben részesültek a tanácsi rendeltetésű lakásokból, pedig országos viszonylatban is jelentős saját erőket fordítottak lakásépítésre. A vasutas dolgozók nemcsak az államtól várják a lakásnehézségek enyhítését, hanem maguk is részt vállalnak a megoldásban. (Csak 1962-ben 62 millió forintos OTP-kölcsönt használtunk fel.) De jogos az a panasz, hogy a tanácsi szervek a vasutasokat legnagyobb részt elutasítják lakásigényükkel. Kétségtelen, hogy a minisztérium sem tett megfelelő erőfeszítéseket a lakásellátás segítésére. Sürgősen felül kell vizsgálni a helyzetet és megfelelő intézkedéseket az érdekelteknek közösen meg kell tenni, hogy legalább a legsúlyosabb lakásproblémák megszűnjenek.

Vizsgálják felül a ruhaellátást

Rendezésre szorul a vasutas dolgozók egyen-, munka- és védőruha ellátása is.

Bár megszüntek a korábbi ellátási nehézségek, mégis úgy tartjuk, hogy a közlekedési tárca többi ágaival összhangban kell javítani az ellátás rendszerén. A szükségleteket és a népgazdaság érdekeit együttesen figyelembe véve helyesnek tartjuk, ha felmérésre kerül az egyenruha szükséglet és azoknak a dolgozóknak, akiknek munkájuk ellátásához nélkülözhetetlen, az elhasználódás időtartamát jobban figyelembevéve, térítésmentes egyenruhajuttatást biztosítsunk. A többi dolgozónak, akiknek feladatuk ellátásához nem szükséges az egyenruha, a rendelkezésre bocsátott és a szükségleteket fedező összeg felhasználásával, évenként egy összegben történő ruhatérítés folyósítását tartjuk helyesnek.

Figyelembe véve az új technológia és korszerűsítés követelményeit, jobbá kellene tenni és az új szükségletekhez igazítani a munka- és védőruha ellátást, mind a helyenkénti kiterjesztés, mind pedig a használati idő megállapítása szempontjából. Az egész ruhakérdés rendezését alapos előkészítéssel, a tényleges helyzet figyelembe vételével és a dolgozókkal való értekezés alapján, a tárca más ágazatainak helyzetével összehasonlítva, összehangolva javasoljuk végrehajtani. Törekedni kell, hogy a kiadott ruházat minősége megjavuljon, mert különösen a nyári ruhák olyan gyenge festést kapnak, hogy az első tisztítás után terepszínűvé válnak.

Nagyobb erőt a betegség megelőzésére

Rendkívül nagy haladást mutat a vasútegészségügyi létesítmények fejlődése és a szolgáltatások színvonala.

A beszámolási időszakban közel 200 ággyal bővült a vasúti kórházak hálózata,

8 korszerűsített rendelőintézet szolgálja már a megbetegedett vasutas dolgozók gyógyulását, megindult az új szolnoki vasutas kórház tervezése és építése.

Tovább bővült az üzemorvosi hálózat és 1962-ben közel félmilliárd forintot fordított államunk vasútegészségügyi célokra. A vasút vezetése és szakszervezetünk az egészségügyi hálózat fejlesztését különös gonddal és szívügyének tartva, szorgalmazta. Az eredmények ellenére az intézkedéseket csak egyoldalúnak értékelhetjük. Nem értünk el megközelítőleg sem ilyen eredményt a betegségek megelőzésében. A következő évek legfontosabb ilyen természetű feladata, hogy a gyógyító egészségügyi hálózat továbbfejlesztése mellett felzárkózunk megelőzés szempontjából is.

A vasútegészségügy fordítson fokozott gondot az emésztőszervi, a reumatikus és idegrendszeri megbetegedések okainak felkutatására, az ellenük való védekezés eljárásainak és feltételeinek kidolgozására, megszervezésére.

Szakszervezetünket és a vasút vezetőszerveit súlyos mulasztás terheli, hogy nem tettünk meg mindent a vasút területén üzemi balesetet szenvedettek, csökkent munkaképességűek helyzetének rendezésére. Több száz csökkent munkaképességű és hosszú szolgálati idővel rendelkező dolgozónk képessége alatti és rendkívül alacsony díjazású munkakörben van foglalkoztatva. Ezt az állapotot haladéktalanul meg kell szüntetni. Még 1963-ban

határozzuk meg azokat a munkahelyeket, ahol csökkent munkaképességű dolgozók foglalkoztathatók és gondoskodjunk arról, hogy a jövőben ezeken a munkahelyeken elsősorban ezek a dolgozótársaink nyerjenek beosztást.

Egyidőben dolgozzuk ki a pénzügyi feltételeket, hogy a korábbi beosztásaiknak és szakképzettségüknek megfelelő jövedelem minimális különbséggel biztosítható legyen számukra.

A vasutas társadalombiztosítás fejlődése az orvosi és a gyógyszerellátás javulása ellenére a betegszázalék emelkedik. Miért? Természetesnek vehető, hogy dolgozóink nagyobb száma veszi igénybe a szolgáltatásokat. Az is igaz, hogy a drágább gyógyszerek felhasználása kerül előtérbe, de közrejátszik a körzeti orvosok némelyikének lazább munkája és az ellenőrzés hatékonyságának hiánya is. Szerintünk tovább kell szélesíteni az üzemorvosi hálózatot óraszám és hatáskör tekintetében.

Kapjanak további lehetőséget a betegállománybavétel önálló intézésére, mert ezzel sok utazgatástól a dolgozókat, sok indokolatlan táppénznap kicsétől a társadalombiztosítást lehetne mentesíteni, nem is beszélve az egész eljárás körülményességétől, ami gyakori bosszúságot okoz az amúgyis beteg embereknek. A lazaságokat és visszaéléseket a jelenleginél jobban szervezett ellenőrzéssel, további társadalmi erők bevonásával meg lehet akadályozni.

Az üzemorvosoknak a gyógyító tevékenység mellett rendszeresen és folyamatosan kell az adott üzem sajátosságainak figyelembevételével betegségmegelőző munkát folytatni. Megkönnyítené a betegellátást, ha az üzemi fekvőtök hálózatát bővítenénk.

A társadalombiztosítási munka javításához nagymérvű segítséget nyújt a félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap. Ezzel nemcsak a szolgáltatások színvonalát tudjuk emelni, hanem államunknak az egészségügyi hálózat fejlesztésére irányuló erőfeszítéseihez is jelentősen hozzá tudunk járulni. Az alapból 15 millió forinttal segítjük a szolnoki kórház építését, közel 2 millió forintot fordítottunk a békéscsabai rendelőintézet létesítéséhez és mintegy 2 millió forinttal segítettük a Központi Kórház és Rendelőintézet 80 ággyal történő bővítését.

A társadalombiztosítási szolgáltatások 1963. január 1-én jóváhagyott és az ország valamennyi biztosított dolgozójára kiterjedt fejlesztése, most arra kötelez bennünket, hogy a félszázalékos alap által eddig nyújtott kedvezményeket felülvizsgáljuk és gondoskodjunk a felszabadult eszközöknek a dolgozók részére más formában történő visszajuttatásáról.

Nagy segítséget nyújtott és általános megelégedést keltett pártunknak és kormányunknak az özvegyi nyugdíjak rendezéséről szóló határozata. A vasutas nyugdíjasokat különösen kedvezően érinti, mert a 72 ezres nyugdíjas létszámból, mintegy 29 ezer nem saját jogon, hanem mint származékos kapja az ellátást.

Nyugdíjba vonult dolgozóink közül — közel 30 ezer ma is szakszervezeti tag — több ezer nyugdíjas végez különböző helyen társadalmi tevékenységet. A nyugdíjas csoportok legnagyobb része jól fogja össze a csoport tagjait, sok segítséget nyújt részükre, egyre változatosabb formában gondoskodik foglalkoztatásukról, szórakozásukról.

A jövőben még nagyobb segítséget kell nyújtanunk ahhoz, hogy kulturotthonainkban a nyugdíjas dolgozók további szórakozási lehetőséget kapjanak. A vasút vezetésével együtt működve — kérve az illetékes tanácsok támogatását és a Szakmaközi Bizottságokat — az egyedülálló nyugdíjasok helyzetét is meg kell oldanunk.

A jelenlegi nyugdíjrendelet előtt közvetlenül nyugalomba vonultak alacsonyabb nyugdíjat kapnak, mint a most nyugdíjbamenők. Szükség volna — ha erre lehetőség adódik —, az ilyen nyugdíjak rendezését is napirendre tűzni. Ennek a viszonylag nem nagy számú nyugdíjasnak megfelelő nyugdíjmegállapításával megszünne a különbség az úgynevezett új és régi nyugdíjasok között.

A beszámoló nem ölelhetett fel mindent a szakszervezeti munka színes és sokrétű területéből — mondotta Szabó elvtárs. Az írásos beszámoló adatszerűen mutatja be a végzett munkát és gondoljuk, hogy a kettő együtt egészében alkalmas a kongresszus tájékoztatására. A szóvátett kérdéseken túl, számos megoldandó feladat, probléma van. Központi vezetőségünk ügyekezett a legfontosabb, reális és élő kérdéseket felvetni, hogy ráterelje azokra a figyelmet és egyben a megoldás módjára is javaslatot tegyen.

Egy-egy megoldandó feladat napirendre tűzése a jövőben még jobban átgondolt, tudományosan megalapozott előkészítést igényel. Nem kell sajnálni az erőt a megfelelő intézkedések kidolgozásához, a véleménycseréhez. Meg kell akadályoznunk, hogy előkészületlen, nem kellő körültekintéssel kidolgozott intézkedések lássanak napvilágot, mert az utóbbi években — ha kis számban is — de fordultak elő ilyenek és egyrészt a dolgozók kedvezőtlen hangulatát idézték elő, másrészt rendkívül sok energiát pazaroltunk az utólagos javításokra, módosításokra.

Munkánk egyre eredményesebb végzéséhez, minden színvonalon nagy segítséget nyújtott a párt irányító tevékenysége.

Feladataink növekedése és szélesedése a jövőben is megköveteli, hogy igényeljük a párt vezető-, közép- és alapszervezeteinek támogatását.

A még színvonalasabb munka érdekében javasoljuk, hogy szakmai jellegű tájékoztató és ellenőrzés szempontjából, a párt középszervei erősítést kapjanak.

Köszönjük a segítséget

Egyre több támogatást kapunk a Szakszervezetek Országos Tanácsának Titkárságától, elnökségétől és osztályaitól. A Szakszervezetek Országos Tanácsa és az elnökség határozatai alapján, emelkedett a munka színvonala és a kisebb számú, de időtálló határozatok jó iránymutatásul szolgáltak saját dolgaink intézéséhez. A jövőre nézve helyesnek tartanánk, ha a vasút és a vasutas dolgozók helyzetének jobb megismerése céljából, a vezető elvtársak az eddiginél sűrűbben vennének részt rendezvényeinken, de azt is kérjük, hogy a Szaktanács osztályainak segítő munkáját minden osztály emelje olyan színvonalra, mint az utóbbi időben a szervezési, a gazdasági és a termelési osztály tette.

A Szakszervezetek Megyei Tanácsai hatáskörük bővülése óta egyre javuló munkát végeznek. Rendkívül nagy jelentőségű az a ténykedés, amelyet a szakszervezeti tisztségviselők oktatása terén már eddig is kialakítottak. Nagy segítség az általános politikai és gazdasági kérdésekben nyújtott gyors tájékoztatás, a megyebizottságok és szakszervezeti bizottságok részére. Jónak tartjuk a kultúra és sport terén kialakult munkamódszerelket is. Nem ilyen megnyugtató még az üdülés szervezése

(Folytatás a 4. oldalon)

A központi vezetőség beszámolója

(Folytatás a 3. oldalról.)

Miután mintegy 2 év gyakorlat van mögöttünk, helyesnek tartanánk napirendre tűzni egyfelől a Szakszervezetek Megyei Tanácsai, valamint a szakmai központok és megyei bizottságok közötti kapcsolat problémáját.

A pártszervezetek és a szakszervezeti szervek segítségére a jövőben is számítunk. A beszámolóban körvonalazott feladatokat azonban elsősorban nekünk kell megvalósítani. Nehéz, de nem megoldhatatlan feladatok ezek akkor, ha szakszervezetünk vezetőszervei munkájukat tovább javítják, ha az ügyeket a dolgozókért, a dolgozókkal együtt végzik. Tovább javul az együttműködés a gazdasági vezetőszervekkel. A vasutas dolgozók politikai, szakmai és általános műveltségi színvonalának emelésére az eddiginél nagyobb energiát fordítunk. Ez utóbbi a következő időszak legfontosabb tennivalója.

Pártunk VIII. kongresszusa határozatainak végrehajtásában a magyar szakszervezeti mozgalom szerves részeként, a magunk területén felelősen kívánunk részt venni, dolgozó népünk és közöttük a vasutas dolgozók javára, a szocializmus teljes felépítésének nagyszerű munkájában.

A SZÁMVIZSGÁLÓ BIZOTTSÁG JELENTÉSE

A központi vezetőség beszámolója után a számvizsgáló bizottság jelentését Csóti István, a számvizsgáló bizottság elnöke terjesztette a kongresszus elé.

— Most, amikor a számvizsgáló bizottság kétéves munkájáról teszek jelentést — mondotta — mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy azzal a fejlődéssel, amelynek népgazdaságunk minden területén kézzelfogható bizonyítékai vannak, szakszervezetünk is lépést tartott. Az V. kongresszus óta eltelt idő alatt szakszervezetünk mind a mozgalmi, mind a pénzügyi-gazdasági munka területén egyaránt dicséretre méltó eredményeket ért el.

A mozgalmi feladatok maradéktalan ellátása meg is követelte szakszervezetünk gazdasági helyzetének megfelelő fejlesztését és erősítését. Elmondhatjuk, hogy

szakszervezetünk a jó gazda gondosságával használta fel a rendelkezésre álló pénzügyi eszközöket és valósította meg azokat a feladatokat, amelyeket a szocialista építés ügye és a tervszerű gazdálkodás követelményei megkívántak.

Az ügyviteli jellegű költségek folyamatos csökkentésével növeltük a tagságnak közvetve nyújtható juttatások összegét, amit igazol az is hogy 1962-ben a szervezési jellegű kiadások az 1960. évivel szemben 1,7 százalékkal csökkentek, ugyanakkor a kulturális és sportjellegűek 2,9 százalékkal emelkedtek.

A gazdálkodáshoz szükséges bevételi forrásként döntő mértékben a tagdíjbevételek szolgáltak. Ezek a bevételek 1962-

ben a tagság fizetési készségének növekedése, valamint a szervezettség kedvező alakulása folytán emelkedő tendenciát mutatnak.

A továbbiakban megyénkénti elemezte a tagdíjfizetés helyzetét, majd szóvátette, hogy az egy főre eső átlagos tagdíj még ma is alatta van a tervezettnek. Az alapszervezetek költségvetésszerű gazdálkodásának taglalása, az üdülőjegyek elosztásának értékelése után a számvizsgáló bizottság által tartott ellenőrzésekről beszélt, majd így folytatta:

— Minden ellenőrzési munkának az ad igazi értéket, ha az ellenőrzés során feltárt hibák, hiányosságok megszüntetése érdekében hathatós intézkedések történnek és ezek kellő eredménnyel is járnak. Örömmel jelenthetem, hogy vizsgálataink nyomán a hibák megszüntetésére az esetek többségében azonnali megfelelő intézkedéseket tettek. A hibák zömét meg is szüntették és számos intézkedést hoztak a gazdálkodás színvonalának további emelésére.

A számvizsgáló bizottság értékelése szerint szakszervezetünk gazdasági helyzete szilárd. A gazdasági, pénzügyi munka továbbfejlesztése érdekében arra kell törekedni, hogy a takarékosság elvét a párt és a kormány határozatainak szellemében a szakszervezeti munka területén az eddiginél is fokozottabb mértékben érvényesítsük.

Törekedni kell arra, hogy az alsóbb szervek számvizsgáló bizottságait még jobban segítsük feladataik teljesítésében. El kell érni, hogy a felelősségteljes munka a szakszervezeti vezetőszervek részéről megfelelő megbecsülésben is részesüljenek.

A beszámoló jelentés és a határozati javaslat vitája

A beszámoló elhangzása után a mandátumvizsgáló bizottság elnöke tett jelentést, majd megkezdődött a vita a beszámolók és a határozati javaslat felett.

Kinczli József, Baranya megye küldötte:

— Az V. kongresszus óta végzett munkával szakszervezetünk tevékenyen hozzájárult az MSZMP VII. kongresszusa határozatainak végrehajtásához, a szocializmus alapjainak lerakásához — mondotta bevezetőjében. — *Az aktivisták tízezrei mozgósították a dolgozókat közös céljaink elérésére. Úgy gondolom, hogy a Központi Vezetőség tevékenységével a bizalomnak eleget tett, helytállt és ez ösztönző arra, hogy a VIII. pártkongresszus által megszabott feladatok, célkitűzések végrehajtásáért, a szocializmus teljes felépítéséért az újonnan megválasztandó központi vezetőség még tevékenyebben dolgozzon.*

Továbbiakban a pécsi igazgatóság dolgozóinak eredményeiről, az eredményeket segítő munkamódszerekről, valamint a megyei bizottságok munkájáról beszélt. A patronáló munka jelentőségéről szólva elmondotta, hogy az bővíti a tájékozódást, a tájékoztatást, s gyorsítja az információt. Ugyanakkor valamennyi szervnél növeli a felelősségérzetet, elősegíti a tervszerűséget. A céltudatos patronáló munkával, a segítő, türelmes, de kritikus munkával az alapszervezetek tevékenysége is magasabb szintre kerül, s ha így lesz, az előttünk álló feladatokat eredményesen tudjuk teljesíteni.

Zsák István, Szolnok megye küldötte:

A szolnoki csomópont dolgozóinak eredményeit ismertette, majd a szocialista brigádmozgalomban elért eredményekről szólott. Elmondotta a többi között, hogy a műszaki és gazdasági vezetők hozzáállása nem mindenkor segíti a mozgalom előrehaladását. Ők ebben a mozgalomban csak a termelékenységet látják. Sokkal kevesebbet törődnek azzal, hogy a brigád szocialistává váljon.

Beszélt arról, hogy a régebben versenyző brigádok az újonnan bekapcsolódottak felett patronálást vállaltak. Távlati tervük a szocialista üzemrész megteremtése. Sajnálkozva tette szóvá, hogy az emberanyag alkalmas a cím elérésére, a feltételek azonban nincsenek biztosítva. Munkaterületük túlzsúfolt, a mai technikai követelmé-

nyeknek nem felelt meg. Követelte, hogy az anyagellátás megjavításával vessenek véget annak az állapotnak, hogy a szolnoki járműjavítóban ma is 15—20 kocsi áll villamoshőszabályzó hiánya miatt. Ugyanakkor a forgalom hiányt szenved személykocsikban.

Továbbiakban a csökkent munkaképességű dolgozók problémájával foglalkozott,

majd a kocsiállás idők kérdésében elmondotta, hogy a versenymozgalom helytelen értelmezése folytán sokszor állnak az állomásokon az üres kocsik, holott más helyeken sürgős szükség volna azokra.

Tóth Kálmán, Heves megye küldötte:

Részletesen foglalkozott az aktivák oktatásával, a szakszervezeti munka színvonalának emelésével, a hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség eredményeivel. Beszélt a szocialista brigádok munkájáról, majd így folytatta: Javaslom az éves terv kiadását, hogy a negyedévenként megállapított létszámhelyzet ne okozzon állandó bizonytalanságot. Ha éves terveket kapnának a pályafenntartási főnökségek, akkor a munkákat jellegüknek megfelelően az időjárás függvényében úgy tudnák csoportosítani, hogy a negyedévenkénti alépítményi, felépítményi és magasépítményi munkaeltolódások éves szinten, megfelelő koordinálással kiegyenlítést nyernének.

A felújítási munkák vitele is hasonló nehézségeket jelent. Bár a hitelek kiadása itt is negyedévenként történik, az anyagokat azonban legtöbbször csak a III. vagy a IV. negyedévben kapják meg. Ebből adódik, hogy az őszi forgalom idején kell a legtöbb vágányzáras munkát végezni.

Szólt a bérezés problémájáról, kiemelve, hogy a gépesített mozgó szakasz bérproblémáit helyes volna felülvizsgálni. Ugyancsak ezeknek a dolgozóknak a szociális és kulturális problémáiról beszélt, kérve a megoldásukhoz a kongresszus segítségét.

„Jó munkát kívánunk a vasutasoknak"

A következő hozzászóló Apró Antal elvtárs, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Minisztertanács elnökhelyettese volt.

Tolmácsolta a párt és a kormány, valamint *Kádár János* elvtárs személyes üdvözletét a kongresszus valamennyi részvevőjének és az egész vasutas tábornak. Ezután az időszerű belpolitikai kérdésekről beszélt, kiemelve a küszöbön álló választások jelentőségét. Szólt néhány gazdasági kérdésről és a szocialista országok nemzetközi együttműködéséről.

— *Jól megy ügyünk nemzetközileg is, belpolitikailag is, gazdaságilag is* — mondotta végezetül. — *Kijavítva azokat a hibákat, amelyek gazdálkodásunkban megvannak, amelyek a vasutasok munkájában is megvannak, azon leszünk, hogy a VIII. pártkongresszus intelmeit, tanácsait megszívleljük, a munkában figyelembe vegyük és minden erőnket a szocializmus teljes felépítésére fordítsuk. Ehhez kívánok vasutasbarátainknak, elvtársainknak még egyszer a Központi Bizottság és a kormány nevében jó munkát.*

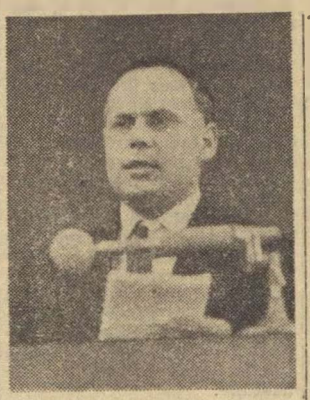
Kajcsa József, Borsod megye küldötte:

— *Örömmel állapíthatjuk meg, hogy a kongresszust megelőző küldöttgyűléseken, a téziseket vitató értekezleteken elhangzott javaslatok jelentős része kifejezésre jut a kongresszus határozattervezetében* — mondotta, majd rátért a miskolci igazgatóság dolgozói munkájának értékelésére.

Szóvá tette a jutalmazási rendszer problémáit, beszélt a bérkorrekciók kihatásáról, s a dolgozók szociális ellátása javításának fontosságáról.

— *Dolgozóink többsége megérti a nehézségeket, tudja, hogy anyagi lehetőségeink nem korlátlanok, de azt kéri, hogy a szakszervezet harcoljon továbbra is következetesen a jogos igények kielégítéséért, hogy a vasutas dolgozók minden vonatkozásban egyenlő elbánásban részesüljenek a többi ipari üzem dolgozóival* — fejezte be hozzászólását.

A szakszervezet nevelőmunkája a kultúrforradalom szerves része



Gulyás János, Budapest küldötte:

Hozzászólásában a szakszervezet ideológiai, politikai, szakmai és általános műveltséget segítő tevékenységének jelentőségével foglalkozott. Beszélt arról a felelősségről, amely a szakszervezetekre hárul a dolgozók nevelését illetően. Részletesen foglalkozott közoktatás problémáival, nehézségeivel, a lemorzsolódás elleni küzdelem fontosságával.

— *Ma már egyre több szolgálati főnök szívügyének tartja az iskolába járók segítését, de akadnak bőven olyan helyek, ahol a tanulók a szolgálati vezetők merevsége, rossz hozzáállása miatt nem tudják tanulmányaikat befejezni. Nem egy vezető a megoldás helyett a kifogásokat sorolja. Akadnak olyanok is, akik az iránykedéstől vezérelve kimondottan akadályozói a tanulásnak* — mondotta. — *A szakszervezeti bizottságok: az iskolaév kezdetétől figyeljék valamennyi dolgozó előmenetelét. Segítsék az iskolába járókat családi, tanulási és munkaügyi problémáik megoldásában egyaránt. Tartsanak állandó kapcsolatot a pedagógusokkal, látogassák az iskolákat. Lehetőleg mentesítsék a tanuló dolgozókat a társadalmi munkáktól.*

A továbbiakban a testnevelési és sportmozgalom átszervezéséről a szakszervezeti szervek megváltozott teendőiről beszélt.

— *Sokan felvetik a kérdést: miért volt szükség a változtatásra, miért kellett társadalmi alapokra helyezni a sportmozgalmat? Azért, mert csakis ezen a módon alakulhat ki a testnevelési és sportmozgalomnak az egysége. csakis így valósulhat meg az egységes elvei és szakmai irányítás. Mert nyilvánvaló, hogy a szakszervezetek intézkedési és jogkörét nem lehetne kiterjeszteni a községek, az iskolák és a fegyveres testületek sportjára és persze fordítva sem* — mondotta a többi között.

Kovács Antalné, Bács-Kiskun megye küldötte:

Szóvátette, hogy a munkavédelmi hiányosságok felszámolása gyakran anyagi fedezet hiánya miatt marad el. Nemegyszer a dolgozók társadalmi munkában vállalnák egyes problémák megoldását, de sajnos gyakran ezt sem veszik igénybe. Az üzemszemlén megállapított hiányosságok felszámolása rendszerint csak akkor történik meg, ha annak pénzügyi kihatása nincs. Kifogásolta a ruházati utasítás egyes kitételeit, majd a nyugdíjasok foglalkoztatásáról beszélt. Kérte az orvosi ellátás javítását, majd az újítómozgalom kérdéseiről szólt. Elmondotta, hogy helytelenül eluralkodott olyan nézet, miszerint a forgalmi és kereskedelmi szolgálat területén nincs lehetőség újításokra.

— *Sokszor az az érzése az embernek, hogy értékes javaslatokat csak azért utasítanak el, hogy ne kelljen velük tovább foglalkozni* — mondotta. — *Előfordul olyan eset is, hogy elutasított javaslatokat egy-két év után, mint más által benyújtott újítást elfogadnak és megvalósítanak.*

Kummer István, Budapest küldötte:

Előljáróban a vasút műszaki-technikai színvonalával, a gépesítés problémáival foglalkozott. Elmondotta, hogy a létszámhiány is feltétlenül megköveteli olyan eszközök munkába állítását, amelyek a korszerű vasútra mindinkább jellemzőek. A balesetekről szólva hangsúlyozta: sajnálatos, hogy a balesetet szenvedett dolgozók többsége a fiatal dolgozók, s általában a képzetlenebbek soraiból kerül ki. Ez a körülmény arra hívja fel a figyelmet, hogy baleseti oktatásunk nem eléggé hatásos, nem tudjuk átfogni kellőképpen az oktatott anyag fontosságát, és ezt megértetni az emberekkel. Megvizsgálandónak tartja azt is, hogy a balesetek többsége a hétfői napra esik. Ugyanilyen csúcsidőszak a fizetések körüli nap, valamint a mezőgazdasági idénymunkák ideje.

Kifogásolta a munkásszállások állapotát, azok szociálls és kulturális felszerelését. Elmondotta, hogy az anyagi erők összpontosításával korszerűbb laktanyákat tudnánk létesíteni. A dolgozók olyan

(Folytatás az 5. oldalon.)

Megfelelő munkásszállásokat

Szücs István Pest-Nógrád megye küldötte:

— *Ha vasutas dolgozóinktól megköveteljük a pontos, odaadó és lelkiismeretes munkát, akkor megfelelő munkásszállást kell biztosítanunk számukra* — mondotta. — *Feltétlenül elérkezett az ideje, hogy Nagy-Budapesten központi munkásszállás létesüljön. Ezzel a nevelési problémák is könnyebben megoldódnának, az emberek nem lennének kitéve különböző szakmák csábításainak.*

A KONGRESSZUS VITÁJA

(Folytatás a 4. oldalról.)

második otthont nyerhetnének, ahol biztosítható lenne a dolgozók szabadidejének kulturált kihasználása.

Pabst Béla, Somogy megye küldötte:

Hozzászólásában a műszaki színvonal emelésével, az önköltség csökkentésével, s ebben a tevékenységben a szakszervezet szerepével foglalkozott. Példákat sorolt fel a pécsi igazgatóság területéről, egynéhány műszaki probléma megoldásáról, s annak gyakorlati jelentőségéről. Javasolta, hogy a nagyobb gócpontokon, ahol a személyi és tárgyi feltételek biztosítottak, hozzanak létre társadalmi aktívákból műszaki tanácsot.

Elmondotta, hogy a szakszervezeti politikai iskolák szerepe megnőtt, közkedvelt lett olyan dolgozók előtt, akik eddig semmiféle oktatásban nem vettek részt. A jelentkezők száma lényegesen nagyobb volt, mint amennyire számítottak. A munkásakadémiákról szólva megállapította, hogy ezek szervezésénél a jövőben jobban kell támaszkodni a helyi műszaki értelmiségre, mert ezek közvetlen kapcsolatban vannak a dolgozókkal, és a helyi problémák jó ismerői.

Nagyobb gondot a betegség megelőzésére

Krekó Ferenc Budapest küldötte:

— Eddig nem tudtuk elérni, hogy a munkahelyek egészségügyi körülményei elősegítsék a megbetegedések megelőzését — mondotta. *— Ezért feladat, hogy a szakszervezeti bizottságok, a munkásvédelmi bizottsággal együttműködve, állandóan vizsgálják a megbetegedések okait, forrásait, tegyenek intézkedéseket azok megszüntetésére. Kísérjék figyelemmel, hogy a szolgálati főnökség gondoskodik-e a hiányosságok megszüntetéséről.*

A betegségmegelőző feladatok között másik fontos tennivaló az üzemi orvosok munkája színvonalának emelése. A társadalombiztosítási tanácsoknak jobban igénybe kell venni az üzemi orvosokat, a betegségek megelőzéséért, a foglalkozási ártalmak megszüntetéséért folyó harcban, valamint a még munkaképes, de idült beteg és csökkent munkaképességű dolgozók gondozásának megszervezésében. Növelni kell az üzemi orvosok felelősségét az új felvételeknél, biztosítani kell szorosabb kapcsolatukat a rendelőintézetekkel.

Kérte, hogy az Egészségügyi Minisztérium ne zárkózzon el a vasútegészségügyi szolgálat megelőző és gyógyító orvosi óraszámának emelése elől. Hangsúlyozta a társadalombiztosítási tennivalók társadalmasításának fontosságát, majd a balesetek problémáira tért át. Kifogásolta, hogy ma is megtörténik, hogy egy új létesítmény szociális létesítései néhány évvel az üzembehelyezés után szűkké válnak. Ott hoznak létre munkásvédelmi létesítményeket, ahol arra szükség nincs, másutt viszont a legelemibb ilyen létesítmények sincsenek meg.

Kondorosi József, Csongrád megye küldötte:

Bevezetőben a megyei bizottságok munkájával a szakszervezeti munka társadalmasításának jelentőségével foglalkozott. Beszélt arról, hogy javítani kell a tájékoztatást, a tapasztalatok alapján körvonalazni a középszervek tevékenységét.

A bérkérdés néhány problémájának felvetése után, a lakáskörülményekről szólt, kérve, hogy a szövetkezeti lakásépítkezéshez nyújtsanak nagyobb segítséget. Figyelembe kell venni a ruházati rendelet megjelenése óta történt változásokat, s ennek alapján módosítani a rendeletet — mondotta —, majd az állami

oktatásban részvevő dolgozók nevében kért nagyobb segítséget a szolgálatmentességet illetően. Végezetül a szocialista brigádok néhány problémájáról beszélt.

Köszönet a vasút vezetőinek adott segítségért

Kossa István, közlekedés- és postaügyi miniszter:

Bevezetőben megköszönte a szakszervezet valamennyi aktivistájának a vasút szakmai vezetésének adott segítséget, a vasutasok önfeláldozó munkáját a népgazdasági tervek teljesítésében.

Az átszervezés kérdéséről szólva elmondotta, hogy a vasút vezetésében semmiféle generális átszervezést nem kívánnak végrehajtani. Ittott persze apróbb belső átszervezésekre sor kerülhet, ha ezt egyáltalán átszervezésnek lehet nevezni. Néhány kisebb gazdasági vasúti vonalat meg fognak szüntetni, egyes pályamesteri szakaszokat összevonnak, de az egészében erősíteni fogja a vasutat.

A gépesítés a vasúton is egyre nagyobb méreteket ölt. Ennek a konzekvenciáját le kell vonni. Nem lehetséges, hogy ugyanolyan módon, ugyanolyan területeken dolgozzunk az új modern gépekkel, mint a régiekkel. Ennek ellenére semmi olyan átszervezésre nem kerül sor, amely bárkinek a jogállását, beosztását, rangját, címét megváltoztatná.

A balesetekről szólva kijelentette: *— Véleményem szerint zömmel technikai fogyatékosságaink okozzák a baleseteket. A balesetek főbb területei: a sorompók nélküli átjárók, a tolatás és a váltók. Ha ezeket a helyeket a technika mai fejlettsége mellett modernizálni lehetne, a balesetek száma lényegesen csökkenne. Persze, okozzák a baleseteket a magukról megfeledkezett emberek is, akik játszanak veszélyes munkahelyeken. Fő feladatunk a technikai feltételek javítása mellett, hogy az oktatást ne hanyagoljuk el egy pillanatra sem. Vizsgáljuk meg milyen intézkedéseket kell tenni a balesetek elhárítása érdekében minden technikai lehetőség igénybevételével.*

A lakáskérdésről szólva elmondotta, hogy a megyék között is nagy aránytalanság tapasztalható A kislakásépítési akciót erőteljesen szorgalmazni kell. *— Meg kell mondanom* — folytatta —, *elrendeltem, hogy ezután minden nagyobb létesítményhez meg kell tervezni a szolgálati lakásokat.*

A szén helyzet elemzése után így folytatta: *— Elvtársak! Helyes a kérdésekről beszélni már csak azért is, hogy a küldöttek helyesebb tájékoztatást tudnak adni megbízóiknak és az egész vasutastársadalmat a helyes irányban tudják informálni. Gondolom, hogy az elkövetkezendő években, az új központi vezetőség és valamennyi szakszervezeti funkcionárius, megmegadja a vasút vezetésének, mind azt a segítséget, amit az elmúlt időben megadtak, s amiért mégegyszer köszönetet mondok az elvtársaknak.*

Szabó Albertné, Komárom megye küldötte:

— Kongresszusunk olyan időszakban ülésezik, amikor a vasutasok tízezrei immár hetek óta kemény harcot vívnak a zord időjárással, hogy szállítási feladataiknak eleget tudjanak tenni. Ez a hősies helytállásuk is bizonyítja, hogy magukénak érzik az országot, helyeslik pártunk politikáját és

jó munkájukkal segítik a szocializmus teljes felépítését — mondotta.

A munkaversenyről szólva, kitért az 1022-es kormányrendelet nyújtotta segítségre, célzott itt arra, hogy határozottan körvonalazza a rendelet az egyes szervek szerepét a munkaverseny szervezésében. A továbbiakban arról beszélt, hogy minél előbb el kell érni, hogy a szakszervezeti bizottságok minden tisztségviselője, önállóan, öntevékenyen tudjon dolgozni. Ez növelné a szakszervezeti bizottságok tekintélyét, s még nagyobb segítséget tudnának adni a szakvonali vezetés munkájához.

Végül kifogásolta, hogy bár szavakban és a legtöbb helyen tettekben is megnyilvánul a nők egyenjogúsága, mégis kevesli, hogy megyéjükben mindössze három nő tölt be gazdasági vezető funkciót, akik közül a legmagasabb is csupán művezetői beosztású.

A szocializmus az emberek gondolkodásmódjában is jusson győzelemre

Varga György, a SZOT titkára:

— A központi vezetőség irányában előterjesztett jelentésével, a határozati javaslattal és a szóbeli beszámolóval egyetértek — kezdte hozzászólását. *— A Szaktanács titkársága úgy ítéli meg a vasutasszakszervezet legutóbbi kongresszusa óta végzett munkáját, hogy tevékenységével eredményesen segítette elő a szakszervezetek XIX. kongresszusán hozott határozatok megvalósítását. A vasutasszakszervezet részes azoknak az intézkedéseknek a meghozatalában, amelyek eredményeként javultak a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményei.*

A jelenlegi kongresszus munkáját értékelve, azt lehet mondani, hogy hozzáértéssel és nagy felelősséggel tárgyalják a megoldásra váró kérdéseket. Az a véleményem, hogy ez a kongresszus újabb sikereknek eredményeknek válhat a forrásává, népgazdaságunk egésze és a vasutas dolgozók érdekeinek szempontjából egyaránt.

Sokféle kérdés vetődött fel ezen a kongresszuson — folytatta. *Ugy gondolom, a legfontosabb feladat ez évi tervünk megfelelő teljesítésének minden irányú elősegítése. Ezért szükségesnek tartom felhívni a figyelmet a fegyelmezett, áldozatkész munkára, lehetőségeink, tartalékaink feltárására és kiaknázására, annál is inkább — mert mind az eddigi vita mutatja — ilyen tartalékok a vasút területén is bőven vannak.*

A munkaverseny problémájáról szólva elmondotta, hogy a vasút adottságainak legjobban megfelelő versenyt kell szervezni, s olyan módszereket keresni, amely a legalkalmasabb a dolgozók aktivitásának kibontakoztatására. Nyomatékosan felhívta a figyelmet a verseny feltételeinek biztosítására.

A balesetekkel összefüggésben a biztonság javításáról szólott, kiemelve, hogy minden műszaki és egyéb intézkedésen túl, óriási a jelentősége az emberek szemléletének megjavításának, annak, hogy az egymás iránti kölcsönös felelősségre neveljük a dolgozókat.

— Sok szó esett a tanácskozás folyamán azokról a termelési, gazdasági szervezési kérdésekről, amelyek összefüggnek a szocializmus teljes felépítéséből adódó feladatainkkal. Helyes, hogy jól látják ennek a kérdéskomplexszumnak a jelentőségét. Ugyanakkor azt sem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy a szocializmus teljes felépítésére irányuló törekvéseink nem kizárólag a szocializmus anyagi-műszaki bázisának létrehozását, megteremtését tételezik fel. Egyéb körülményeket is alkalmassá kell tenni ennek a nagy feladatnak az elvégzésére, következésképpen más módon érdemlegesebben és hatékonyabban kell foglalkozni a politikai nevelő munka kérdéseivel.

El kell érni, hogy a szocializmus ne csak a gazdasági, a termelési viszonyok, hanem az emberek szemléletében is, gondolkodásmódjában is győzelemre jusson. Ez legalább olyan fontos feltétele további építőmunkánk sikerének, mind a gazdasági-termelési kérdések eredményesebb, színvonalasabb megoldása.

Ha ezt a kérdést nézzük látjuk, hogy ez sokrétű és bonyolult feladatot jelent. De a többi szakszervezetnél is másképpen jelentkezik ez a vasúton, hiszen a vasút dolgozói naponta tízezrekkel és százezrekkel vannak kapcsolatban, beszélgetnek velük. Nem mindegy számunkra, hogy ezek a kapcsolatok milyen politikai és egyéb látókörben alakulnak, bonyolódnak le.

Ezután elmondotta, hogy a VIII pártkongresszus határozatából adódóan tovább fog bővülni a szakszervezetek hatásköre, jogköre a dolgozók mindennapi munkájával összefüggő kérdésekkel. Ezzel kapcsolatban hangsúlyozta a felelősség bővülését a munka színvonala emelésének fontosságát. Beszédét a Szaktanács üdvözletének tolmácsolásával fejezte be.

Meggyes István, Budapest küldötte:

Hozzászólásában a mozdonyvezetői utánpótlás kérdésével foglalkozott. Aggodalmát fejezte ki afelett, hogy egyre kevesebb fiatal választja élethivatásul a mozdonyvezetői szakmát. Szóvá tette, hogy a menetsebességek növekedésével, nem emelkedett a szénkiszabás. Igy nagy volt a túlfogyasztás. A szén minősége romlott, ugyanakkor a vonatok sebességét növelni kellett. Kérte a szén minőségének javítását, hiszen a rossz szén a gépet is rongálja. A nagy hőingadozás következtében a kazánok tá-

gulnak és összehúzódnak. Ezért fordul elő számtalan kazánrepedés, tűzszekrényrepedés.

— A mozdonyvezetőkben és a fűtőkben meg van az akarat hogy minél több szenet takaritsanak meg, de sajnos, rossz szénből mindig több fogy, mint a jóból — mondotta.

Szóvá tette, hogy az utazóközönség nagy része nem méltányolja a vasutasoknak a zord időjárásban tanúsított munkáját. Az utasok érdekében foganatosított biztonsági intézkedések láttán is felháborodik. Kérte a szakszervezet vezetőségét, hogy minden eszközt használjon fel arra, hogy tudatosítsa az utazóközönség előtt a vasutas dolgozók munkáját s azt, hogy a vasutasok örülnek a legjobban annak, ha zavartalan, késésmentes a közlekedés.

A továbbiakban a szocialista brigádok munkájával foglalkozott, kérve a mozgalom eredményesebb viteléhez a szolgálati vezetők támogatását.

Megyes István elvtárs hozzászólása után az elnök az idő előrehaladottsága miatt lezárta a hozzászólásokat. A kongresszus titkárságához írásban juttatta el felszólalását *Bornemissza Sándor* (Szolnok), *Pintér Lajos* (Pest-Nógrád). *Magyar István* (Zala), *Varga Sándor* (Szolnok), *Cseh János* (Somogy), *Baki Károly* (Budapest), *Marosán Pál* (Hajdú-Bihar), *Bakos Sándor* (Vas), *Bali Ferenc* (Budapest), *Balázs Pál* (Szabolcs-Szatmár), *Maráczi Viktor* (Zala) *Görömbölyi Gyula* (Borsod), *Váczi Jánosné* (Budapest), *Németh Ilona* (Zala), *Kovács Lajos* (Vas), *Szatmári Bertalan* (Budapest), *Balogh Istvánné* (Hajdú-Bihar), *Jávor Gyula* (Borsod), *Bódogh Mihály* (Tolna), *Németh Árpád* (Zala), *Hoffmann József* (Veszprém), *Nagy Gyula* (Vas), *Orbán Győző* (Győr-Sopron), *Eigl Róbert* (Budapest), *Czeglédi Sándor* (Hajdú-Bihar). Hozzászólásaikra a választ a Magyar Vasutas-ban közölni fogjuk.

A felszólalásokra Szabó Antal főtitkár válaszolt. — Ha figyelemmel kísérték a hozzászólásokat, de a beszélgetések alapján is az derült ki, hogy a kongresszusunk munkaertekezlet jellegű volt. Ez azt jelenti, hogy kevesebbet foglalkozunk és hivalkodunk az eredményekkel és többet a hibákkal, a tennivalókkal, azért, hogy azokat ismerve, hatásait számításba véve a következő időkben meg tudjuk szüntetni — mondotta bevezetőben.

A név szerinti, részletes válaszolás helyett három témakör köré csoportosította válaszát. Az egyik ilyen téma a balesetek problémája volt.

— Nagy teret kapott a baleseti kérdés és igazán örülök annak, hogy ennyire felelősségteljesen foglalkozott ezzel a kongresszus — mondotta.

— Azt hiszem, hogy a szervezeti és praktikus kérdéseken kívül az elkövetkezendő időben legnagyobb feladat a nevelés problémája. Ahhoz, hogy a célkitűzéseket meg tudjuk valósítani, magasan kvalifikált, magas műveltségű, sokoldalúan képzett és széles látókörű emberekre van szükség. Nincs szebb feladat a szakszervezeti mozgalom számára, mint hogy azoknak az elvtársaknak, akikkel együtt dolgozunk anyagi és szellemi felemelkedését minden eszközzel elősegítsük.

Kossa elvtárs hozzászólására válaszolva elmondotta, hogy találkozik a véleményük a vasút szervezeti változásait, valamint a csökkent munkaképességű dolgozók problémájának megoldását illetően. Szóvá tette, hogy a lakáshelyzet rossz voltához hozzájárul az is, hogy a közlekedési tárca nem adott hitelt lakásépítkezésekre.

Végezetül köszönetet mondott mindazoknak, akik a kongresszus előkészítésében — mind a tézisek megvitatása, az alap- és középszervek választása során hozzászólásaikkal, mind a technikai lebonyolítással kapcsolatban — részt vettek. A válaszadás után került sor az új központi vezetőség megválasztására.

Az új központi vezetőség tagjai

Ács Boldizsár (Kelenföldi T. B. F. T.), **Bán István** (Szakszervezeti központ), **Bónis Lajos** (GYSEV Igazgatóság), **Botos József** (Pécs ütőház), **Császár László** (Vasúti Főosztály), **Csiki Lajos** (Debrecen Jármű Javító ÜV), **Éber Endre** (Gyöngyös állomás, **Farkas Piroska** (Nyíregyháza állomás), **Feleki Pál** (Kecskemét Pft. Főnökség), **Gelléri Józsefné** (Vác Pft. Főnökség), **Grőf József** (Szakszervezeti központ), **Gulyás János** (Szakszervezeti központ), **Győri Sándor** Hajdúböszörmény állomás), **Huszár József** (Ferencváros fth.), **Huszár László** (Tapolca áll.), **Juhász Lajos** (Borsod megyei bizottság), **Kajcsa József** (Szerencs áll.), **Katkó Elemér** (Záhony áll.), **Kinczli József** (Baranya megyei bizottság), **Kondorosi József** (Makó pft.), **Kónya Dénes** (Miskolc fth), **Kósa Imréné** (Debrecen áll.), **Kovács Gusztáv** (Záhony áll.), **Kovács Lajos** (Szombathely JJ. ÜV.), **Krekó Ferenc** (Szakszervezeti központ), **Kummer István** (Vasúti Főosztály), **Lindner József** (Vasúti Főosztály), **Lovász Imre** (Hajdú megyei bizottság), **Meggyes István** (Keleti fth.), **Mérő Gyula** (Kiskunhalas áll.), **Nagy Tiborné** (Nyugati áll.), **Nátly Mátyás** (Vasúti Főosztály), **Németh Ilona** (Zalaegerszeg fth.), **Orbán Győző** (Győr pft. főn.), **Pammer László** (Celldömölk Ép. Fn.), **Pabst Béla** (Kaposvár pft. főn.), **Parti József** (Budapesti bizottság), **Pálinkás Margit** (Miskolc ig.), **Pánti Béla** (Vasúti Fosztály), **Pintér János** (Dunakeszi JJ. ÜV.), **Pintér Lajos** (Vácrátót áll.), **Pogács Rózsa** (Bp. MÁV Építési Főn.), **Rácz Kálmán** (Csongrád megyei bizottság), **Simon György** (Bátaszék áll.), **Simon Lajos** (Landler JJ. ÜV.), **dr. Soproni József** (Szakszervezeti központ), **Szabadfi József** (Vas megyei bizottság), **Szabári Bertalan** (Hámán Kató fth.), **Szabó Albertné** (Ács pft. VIII. pmsz.), **Szabó Antal** (Szakszervezeti központ), **Szöllösy Lajos** (MÁV Kórház), **Szücs István** (Salgótarján fth.), **Szücs Zoltán** (Vasúti Főosztály), **Temesi Béla** (Északi JJ. ÜV.), **Tóth Ferenc** (Miskolc Ép. Főn.), **Tuczai Gyula** (Veszprém megyei bizottság), **Ürögi József** (MÁV Tisztképző Int.), **Varga Sándor** (Kunszentmárton áll.), **Veres Géza** (Nyugati áll.), **Végh Ferenc** (Fejér megyei bizottság), **özv. Viday Károlyné** (Békéscsaba fth.), **Zsák István** (Szolnok JJ. ÜV.).

AZ ÚJ KÖZPONTI VEZETŐSÉG TAGJAI

Póttagok

Deli Józsefné (Ferencváros áll.), **Farkas Kálmán** (Dorog fth.), **Gyulai László** (Dunaújváros fth.), **Ignácz István** (Nyugati Műszaki Kocsiszolg. Főn.), **Németh Árpád** (Nagykanizsa áll.), **Pipus György** (Dombóvár fth.), **Szendrei Sándor** (Mezőhegyes pft.), **Tóth Kálmán** (Hatvan Pft. Főn.), **Váczi Jánosné** (Landler JJ. ÜV.).

Az új számvizsgáló bizottság tagjai

Csóti István (Vasúti Főosztály), **Deák Ferencné** (Bp. Anyagellátási Igazg.), **Erdei Lajos** (Landler JJ. ÜV.), **Héja Gyula** (B. V. K. H.), **Vörös József** (MÁV Nyugdíj Hivatal).

Póttagok

Borza Dezső (Bp. MÁV Igazg.), **Török Károly** (Bp. Krisztinavárosi Pft. Főn.).

A központi vezetőség első ülése

A kongresszus befejezése előtt az új központi vezetőség megtartotta első ülését, amelyen megválasztották a szakszervezet elnökségét.

Az elnökség rendes tagjai: **Bán, István, Felcki Pál, Gróf József, Huszár József, Krckó Ferenc, Lindner József, Partl József, Pánti Béla, Pegács Rózsa, dr. Soproni József, Szabó Antal, Temesi Béla, Ürögi József, Végh Lajos, Zsák István.**

Az elnökség póttagjai: **Pintér János, Szabó Albertné, Végh Ferenc.**

A szakszervezet elnökévé **Végh Lajost**, alelnökké **Pánti Bélát**, főtitkárrá **Szabó Antalt**, titkárrá **dr. Soproni Józsefet** választották. A számvizsgáló bizottság elnöke **Csóti István** lett.

A kongresszus *Végh Lajos* elvtárs zárszava után, az Internacionálé eléneklésével ért véget.

Távirat a Szakszervezeti Világszövetség szakmai tagozatához

A kongresszus résztvevői az alábbi táviratot juttatták el a közlekedési, kikötői, szállítási és halászati dolgozók szakmai tagozata prágai titkárságához:

A magyar vasutasok szakszervezetének VI. kongresszusán részt vevők forró testvéri üdvözletüket küldik a szakmai tagozat titkárságának és általa a szervezet valamennyi tagjának.

A VI. kongresszuson a vasutas dolgozók küldöttei felelősséggel tárgyalják azokat a tennivalókat, amelyek végrehajtásával hazánkban felépítjük a fejlett szocialista társadalmat. Elhatározásunk, hogy országépítő munkánk mellett mindent megteszünk a proletár internacionalizmus ápolása, a nemzetközi munkásegység megerősítése és a béke ügyében. Ennek érdekében dolgozunk a Szakszervezeti Világszövetség és a szakmai tagozat határozatainak mind teljesebb végrehajtásán. Biztosítjuk Önöket, hogy a határozatok megvalósításában a magyar vasutasokra mindenkor számíthatnak.

Kívánjuk, hogy a nemzetközi munkásmozgalom e fontos őrhelyén végezzék munkájukat erőben, egészségben, és a szövetségbe tömörült dolgozók érdekében érjenek el kiemelkedő sikereket.

„Szakszervezeti munkáért" jelvény adományozása

A Szakszervezetek Országos Tanácsának Elnöksége az eredményes szakszervezeti munka elismeréséül *„Szakszervezeti munkáért"* kitüntető jelvényt adományozott az alábbiaknak:

Arany fokozat

Bán István, a szakszervezet szervezési és káderosztályának vezetője, Gulyás János, a szakszervezet kultúrnevelési és sportosztályának vezetője, Huszár József, Ferencváros fűtőház szb-titkára, Lovász Imre, Hajdu-Bihar megyei bizottság titkára.

Ezüst fokozat

Gellért László, Debreceni Jj. ÜV. szb-titkára, Finta Kálmán, Csongrád megyei bizottság munkatársa, Szuromi István, Hatvan állomás szb-titkára, Farkas Kálmán, Dorog fűtőház szb-titkára, Huszár László, Veszprém megyei bizottság elnöke, Győri Sándor, Hajdu-Bihar megyei bizottság elnöke.

Bronz fokozat

Tóth Lajos, Dunaújváros állomás szb-titkára, Tóth III. András, Keleti állomás szb-titkára, Szűcs István, Pest-Nógrád megyei bizottság elnöke, Nagy Gyula, Vas megyei bizottság munkatársa, Jávor Gyula, Miskolc fűtőház szb-titkára.

A kitüntetéseket *Varga György* elvtárs, a SZOT titkára a szakszervezeti kongresszus idején adta át.

Az Északi Járműjavító táncscoportja nagy tetszést aratott a kongresszusi küldöttek tiszteletére rendezett műsor keretében

Jó eredmények a Dunakeszi Járműjavítóban

A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlójával kitüntetett Dunakeszi Járműjavító dolgozói 1962-ben is példásan teljesítették tervüket. Kiemelkedő teljesítményt nyújtottak a 18 darab Aah-kocsi elkészítésével. Erre a munkára csak a múlt év második felében kaptak megrendelést, december 28-ra mégis határidő előtt befejezték az új első osztályú személykocsik gyártását.

Romek Géza asztalosbrigádja december 22-én befejezte a 18 Aah-kocsi szerelési munkáit. A *Romek brigád* már a III. negyedévben is első volt az asztalosbrigádok versenyében. *Mongol Béla* csiszolóbrigádja 107 százalékra, *Laczkó István* galvanizálóbrigádja 104 százalékra teljesítette decemberi tervét.

Így sorolhatnánk a többi brigád nevét is, mert szinte valamennyi kitett magáért, hogy a Dunakeszi Járműjavító az 1962. évi eredmények alapján is méltó legyen a kitüntetésre.

Pintér Lajos

100 TONNA KAPACITÁSÚ VASÚTI KOCSIK

A lengyel *szvidnicki* vagongyárban a közelmúltban megkezdték a 100 tonna kapacitású tehervagonok építését. Ezekhez a kocsikhoz különleges berendezéseket szerkesztettek a kirakodás megkönnyítéséhez. Az új automatikus vagonkirakó-szerkezetek segítségével egy egész szerelvényt 40 perc alatt ki lehet rakni.

A zord időjárásban dicséretesen helytálló vasutasok kitüntetése

Az 1962/63. évi zord időjárásban a vasút területén kiemelkedő tevékenységet tanusító dolgozókat kitüntetésben részesítették. A kitüntetéseket *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint *dr. Csanádi György* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója a szakszervezet VI. kongresszusa első napi tanácskozásának befejezése után adta át.

Munkaérdemérem kitüntetést kapott:

Tóth Vendel tolatásvezető, Dombóvár, *Sólyomvári Károly* kocsirendező Miskolc-Tiszai, *Kóbor István* pályamester Szombathelyi Pft., *Szigeti Rudolf* mozdonyvezető, Pécs fth., *Tarczi Ottó* művezető, Celldömölk Építési Főnökség, *Rosta Gyula*, pályamester, Dombóvár pft., *Balázs Ferenc* mozdonyvezető, Ferencváros fth., *Károlyi Gyula* mozdonyvezető, Celldömölk fth.

Minisztéri dicséretben részesült:

Berényi Imre munkavezető, Kiskunhalas Pft., *Chudik István* mozdonyfűtő, Ferencváros fth., *ifj. Horváth József* térközőr, Nagykanizsa, pft., *Tassy Mihály* mozdonyvezető, Szeged fth., *Sikur Mihály* előmunkás, Krisztinavárosi pft., *Farkas István* előmunkás, Celldömölk Építési Főnökség, *Babos József* szénszerelő, Hámán Kató fth., *Szakáli Ferenc* mozdonyfűtő, Szeged fth., *Kovács István* mozdonyvezető, Nagykanizsa fth., *Németh VI. János* váltóőr, Szombathely áll., *Gyarmati József* pályamester, Pécs pft., *Kassai József* vonatvezető Szeged áll., *Tóth V. János* kocsimester, Ferencváros áll., *Miszner Gyula* mozdonyvezető, Kaposvár fth., *Jobbágyi József* szénszerelő munkás, Szeged rendező pu., *Tóth István* pályamunkás, Ferencváros pft., *Hencz István* előmunkás Kaposvár pft., *Komlósi Lajos* váltókezelő, Bocskaikert, *H. Tóth Pál* oktatótiszt, Karcag áll., *Mezei István* tolatásvezető, Pápa áll., *Fentor János* pályamester, Ómiskolci pft., *Németh István* pályamunkás, Pécs pft., *Bödőcs Sándor* mozdonyvezető, Szombathely fth., *Farkas Imre* kocsimester, Kaposvár áll., *Palkovics Imre* blokkmester, Szombathely TBFF. *Lővei József* váltókezelő, Miskolc-Tiszai, *Nagy Lajos* távközlőmester, Szombathely TBFF, *Bozsoki József* tolatásvezető, Szombathely áll., *Haluska András* pályamunkás, Nyíregyháza, pft., *Bátori Gyula* mozdonyvezető, Miskolc fth., *Tóth II. Lajos* kocsirendező, Nagykanizsa áll.,

Vezérigazgatói dicséretben részesült:

Büki József szolgálatvezető váltókezelő, Szombathely áll., *Tölgyesi János* vágánygondozó, Kaposvár pft., *Brenner Zoltán* mozdonyvezető, Keleti fth., *Balogh Sándor* vonatmenesztő térfelvigyázó, Miskolc-Tiszai, *Róka Béla* mozdonyvezető, Nagykanizsa fth., *Nyúl Kálmán* pályamunkás, Szombathely pft., *Simon József* szakaszkezelő pályamester, Hatvan—Salgótarján pft., *Majzik József* szertári munkás, Keleti szertár, *Bielik Pál* mozdonyvezető, Békéscsaba fth., *Nyitrai György* mozdonylakatos, Bátaszék fth., *Apágyi István* kocsimester, Ferencváros áll., *Farkas Sándor* kocsirendező, Pécs áll., *Buzgány József* váltóőr. Vésztő áll., *Tarjányi János* mozdonylakatos, Miskolc fth., *Marthy János* csapatvezető előmunkás, Dombóvár pft., *Szántó Vilmos* mozdonyfűtő, Békéscsaba fth., *Nagy Károly* mozdonyfűtő, Nagykanizsa fth., *Szegvári József* mozdonyvezető, Veszprém-külső fth. *Bökő Károly* szakaszkezelő pályamester. Békéscsaba pft., *Bozó Vilmos* szertári munkás, Déli szertár, *Antalóczi József* pályamunkás, Debrecen-Északi pft., *Varga II. János* kocsilakatos, Miskolc fth., *Hidas Zoltán* szakaszkezelő pályamester, Angyalföld pft., *Németh I. László* tolatásvezető, Celldömölk áll., *Mátyus András* szénszerelő munkás, Debrecen szertár, *ifj. Forgó István* pályamunkás, Miskolc Építési Főn., *Stefanik György* tolatásvezető, Békéscsaba áll., *Ughy János* vonatvezető, Dombóvár áll., *Misurák László* pályamunkás, Ómiskolci pft., *Marsi Gyula* csoportvezető, Debrecen ig., *Kőnig Károly* távközlő munkás, J. B. F. F., *Papp Imre* mozdonyvezető, Békéscsaba fth., *Tóth István* lakatos csoportvezető, Veszprém-külső fth., *Jancsó Jenő* motorvezető, Nyíregyháza Kisvasút fth., *Kálovics Ferenc* pályamunkás, Nagykanizsa pft., *Palányi Géza* pályamunkás, Szombathely pft., *Szentpéteri Sándor* motorvezető, Nyíregyháza, Kisvasút fth., *Galambos József* forgalmi vonalbiztos, Szombathely ig., *Kerékjártó József* mozdonyfűtő, Miskolc fth., *Németh Lajos* mozdonyvezető, Celldömölk fth.,

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest. VI. Benczúr u. 41.
Telefon: városi: 424—184. üzemi: 39—71.
Terjeszti: a Népszava — Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII. Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

János bácsi nyugdíjba készül

A központi mozdonyirányító kis szobájában a nyugdíjba készülő Bognár János műszaki felügyelővel beszélgetünk. Debrecen, Szeged után az örökké nyugtalan pestiek szakították meg beszélgetésünket. Tanácsot, rendelkezést kértek.

— János bácsi! — hallottuk a hangszórón át a barátságos kérelmet — Rákosrendező szorul. Honnan kaphatnánk két gépet?

S ő válaszolgatott, utasított, intézkedett. Meglátszott ezeken az intézkedéseken, hogy Bognár János már 45 éve dolgozik a vasútnál, alaposan ismeri a vasút vontatási helyzetét, problémáit. Szép és érdekes munkája van. Most minket mégis az érdekel, hogyan indult el 1917-ben a zágrábi főműhelyből egy 15 esztendős géplakatosinas, akit akkor még Bognár Jancsikának hívtak...

— Még a monarchia idején léptem vasúti szolgálatba. Apám mozdonyvezető volt. 1919-ben Dombóvárra helyezték. Ifjúmunkásként ott ismerkedtem meg az éledező munkásmozgalommal. Ezekben az években kötöttem örök barátságot a mozdonyokkal — kezdte Bognár János.

A lakatosévek után Miskolcra került mozdonyvezető tanulónak. Jelesre vizsgázott. Tíz esztendeje volt már vasutas, amikor egy derűs őszi napon végre gépre került.

— Kinevet, ha elmesélem az első utam történetét? — kérdezte nevetve, de választ sem várva, folytatta: — Diósgyőr felé vittem életem első vonatját. Talán azóta sem éreztem magam olyan erősnek, mint azon az éjszakai úton. Kék munkaruhám alig állta, úgy dagadt a mellem a büszkeségtől. A sugárvetőm és a fékem jó volt, a kedvem féktelen. Fürge nyulak, karcsú őzikék röppentek át itt-ott a pályatest felett. Pompás látvány volt a szikrázó októberi ég s a távoli falvak fényei... Hatalmas szinpadképnek tűnt az egész, melyhez a zenei aláfestést a gép zaja, s a kerekek csattogása szolgáltatta.

Elábrándozott, mint egy poéta. Azután az újabb munkásévekről beszélt. Bánrévére került, majd onnan Budapestre a Keleti pályaudvarra. Szerelmese volt a gőzmozdonynak, de akkor már őt is csábítgatta a villamosmozdony, mint a hűséges férjet a cifra szerető. Nehezen tudott választani, de azért megszerezte a villamosmozdonyvezetői képesítést. S amikor megnyílt az első villamosított vonal 1933 után villamosmozdonyra került.

Néhány évvel később kitört a háború, nehéz évek következtek. A felszabadulás után, ahogy megindult az élet, az elsők között került a központi mozdonyirányítóba. Azóta itt dolgozik.

— Most, hogy januárban „kitelik az időm" — mondta János bácsi —, sokat foglalkoztat az a gondolat, kibírom-e vasút nélkül? Egy vigaszom van, hogy éppen a kilépésem idejére várjuk a kis unokám születését. Egy mozdonyvezető megy, egy mozdonyvezető jön... — tette hozzá derűsen egy leendő nagyapa minden büszkeségével.

— g. j. —

Figyelem! Utasszámlálás

— Bocsánat, váltótisztogató vagy öngyilkosjelölt tetszik lenni?

— Ne tessék beírni ezt a leszálló utast, mert megtudják, hogy ide jár a Julis...

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM. Ára 40 fillér 1963. FEBRUÁR 18.

A VÁLASZTÁS ELÉ

Néhány nap múlva a szavazóurnák elé járul az ország, hogy szavazatával megerősítse azt a politikát, amely a szocializmus teljes felépítésének szakaszába vezette el népünket.

A választás igen fontos határkő országunk életében: jó alkalom arra, hogy felmérjük a megtett utat, összegezzük a tennivalókat és megállapodjunk abban, kikre bízzuk a jövőben a közügyek intézését.

A legutóbbi választás óta eltelt években pártunk vezetésével nagy győzelmeket ért el népünk. Négy esztendő alatt, vagyis 1958. óta az ipari termelés 50 százalékkal növekedett, s megtörtént a mezőgazdaság szocialista átszervezése is. De nagy fejlődés történt hazánkban az élet minden területén.

Az elmúlt négy esztendő alatt a főiskolai és az egyetemi hallgatók száma 34 000-ről 67 000-re, a középiskolai tanulók száma pedig 178 000-ről 330 000-re emelkedett. Ez olyan kulturális vívmánya népünknek, amelyre joggal büszke lehet, s egyúttal nagyon fontos biztosítéka a jövendőnek is.

A négyéves mérleg kedvező képet mutat. Eredményeinket pártunk helyes politikájának, a dolgozó emberek, a nép alkotómunkájának köszönhetjük. Népünk a párt és munkásosztály vezetésével minden nehézséget sikerrel elhárított. Mindez azt mutatja, hogy hazánkban szilárd a néphatalom, leraktuk a szocializmus alapjait, s a szocializmus teljes felépítésének időszakába léptünk.

Február 24-én, amikor a Hazafias Népfront felhívására — mi vasutasok is — szavazni megyünk, vívmányainkra, a szocializmus megvalósítására szavazunk. A szocializmusra, amely még nagyobb karéj kenyeret, még több húst, ruhát, lakást, még szebb, kulturáltabb életet jelent. Arra a rendszerre szavazunk, amely a népek békés egymás mellett élését hirdeti. A békére szavazunk, mert a béke az életet, a nyugodt, békés, boldog életet jelenti.

A szavazás a koronája a demokratikus közélet szüntelen folyamatának. Amikor az urnák elé járulunk és szavazatunkat leadjuk, nemcsak a tanácstag és az országgyűlési képviselőjelöltekre mondunk igent, hanem arra a gazdag programra is, amellyel megválasztottuk őket. Igent mondunk arra a nagy munkára, amelynek ki-ki a maga munkaterületén minden nap részese, s amelynek kézzelfogható eredményeiből mind többet élvezünk.

IDEJÉBEN SZÓLUNK

Az elmúlt 2—3 hónap szigorúan kemény telét Európaszerte sok hó, erős szél, nagy hideg kísérte. Az idei tél különösen próbára tette a vasutas dolgozókat, hiszen minden nehézség hatványozottan jelentkezik a vasuti szállítás lebonyolításánál.

Elismerés és dicséret azoknak, akik dacolva a megpróbáltatásokkal, fegyelmezetten, sokszor hősi erőfeszítéssel végzik munkájukat anélkül, hogy ezért különös elismerést, vagy jutalmat várnának.

A tél folyamán leesett nagy mennyiségű hó vastag takaróként borítja a földet és nemcsak a szállításnál idéz elő akadályokat. A vasutas dolgozók egészségére, testi épségére is nagy veszélyt jelent.

A hőmérséklet némi emelkedése még nem jelenti a meleg ruhák félretételét, mert ebből sok megfázás, meghülés, megbetegedés keletkezhet.

A gyakori hóesés megköveteli, hogy a munkásvédelmi őrségek fokozottabban ellenőrizzék az utak redszeres takarítását és felhintését, mert a nap közben bekövetkezett olvadások után este és éjszaka síkossá válnak azok. Sok balesetet megelőzhetünk ezzel.

Az olvadás beálltával a hólétől gyorsabban átázik a lábbeli, ami fokozza a dolgozók meghüléses megbetegedésének lehetőségeit. Különösen fennáll ez a veszély, ha esős, csapadékos az idő és ruhájuk is átázik. Ellenőrizzék, hogy a védőruházatukat használják-e a dolgozók és gondoskodjanak arról, hogy a melegedő helyiségek fűtve legyenek.

A vastag hótakaró sok olyan káros anyagot is takar, amely vagy a hóesés előtt, vagy azóta került oda, de az olvadás beálltával szennyezés, fertőzés, járvány előidézője lehet. Ismeretes, hogy tavasszal mindig nagyobb a járványveszély. Ezért a szakszervezeti bizottságok kezdeményezzék a szakmai vezetőknél, hogy az olvadással együtt kezdődjön meg a tél folyamán felgyűlt és elszórt szemét, szennyező anyag eltakarítása. Szervezzék meg a társadalmi összefogást, s mint fontos közegészségügyi kérdést a dolgozók mozgósításával oldják meg a takarítást.

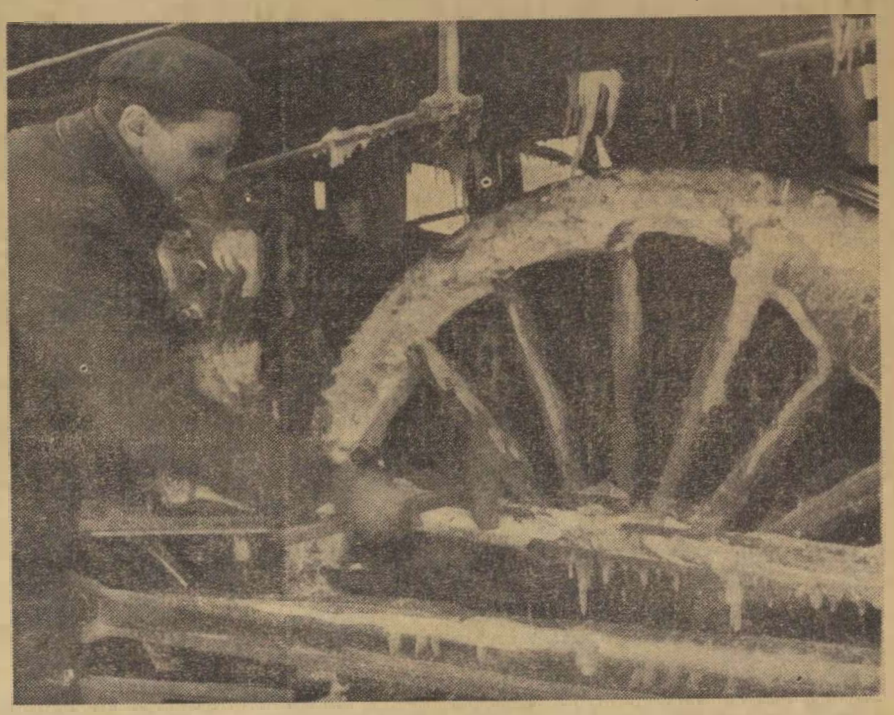
Az üzemi és higiénikus (kerületi) orvosok munkáját is igénybe kell venni a járvány megelőzésére. Járják az üzemeket, ellenőrizzék azok tisztaságát, a laktanyákat, a melegedőket, a szálláshelyeket. Tartsanak felvilágosítást szolgáló előadásokat, csoportos megbeszéléseket a dolgozókkal.

A szakszervezeti bizottságok társadalombiztosítási tanácsainak egészségügyi albizottsága és az üzemi orvosok fokozottan segítsék a légző és mozgásszervi idült betegeket, mert ezt az időjárást az ilyen betegségben szenvedők nehezen viselik el.

Szervezzék meg a szakszervezeti bizottságok — ott, ahol ennek feltételei adottak — a munkahelyektől távollakó és influenzában megbetegedett, lázas dolgozók üzemi fektetőkben (laktanyában 1—2 szoba) való elhelyezését és az üzemi orvosokkal való gyógyítását, valamint az üzemi konyháról való élelmezését. Ezzel megrövidítik a dolgozó betegségének időtartamát és a betegség továbbterjesztését.

A szakszervezeti bizottságok a szakvezetéssel együtt mérjék fel a tennivalókat és tegyenek hatékony intézkedéseket a járványok, balesetek és megbetegedések megelőzésére.

HARCBAN A ZORD TÉLLEL



Február 4-én, a kedvezőtlen időjárás ellenére csupán nyolc perc késéssel érkezett a Déli-pályaudvarra a bátaszéki személyvonat. A képen Gallér István fűtő a hosszú út nyomait igyekszik eltávolítani a mozdony kerekeiről.
(Riportok a 3. oldalon.)
(MTI Foto, Lajos György felv.)

TÍZÉVI KUTATÓMUNKA EREDMÉNYE:

3,5 millió forint megtakarítás

Harmati Sándor vezérigazgató helyettes átadja a takarékbetétkönyvet Füle Endre műszaki főtanácsosnak

A MÁV Anyagvizsgáló Főnökségén munkatársai és barátai jelenlétében, ünnepélyes keretek között vette át *Füle Endre* műszaki főtanácsos a vasút történetében egyedülálló, nagyösszegű újítási díjat. A több mint 270 ezer forintról szóló takarékbetétkönyv átadása előtt *Harmati Sándor* vezérigazgatóhelyettes méltatta Füle Endre újítói tevékenységét.

— Füle Endre műszaki főtanácsos szorgalmas kutatómunkával dolgozta ki az ultrahang gyakorlati alkalmazásának módszerét a MÁV területén — mondotta Harmati elvtárs. — Tíz éve tartó munkája során az úttörők rögös útját járta, igen sok nehézséggel kellett megküzdenie. Fáradozása nem volt hiábavaló, hiszen az újítás bevált, és egy év alatt 3,5 millió forint megtakarítást eredményezett népgazdaságunknak.

A járműtengelyek vizsgálata fontos feladat a vasútnál. A tengelyeken keletkezett repedéseket korábban csak akkor lehetett felfedezni, megállapítani, ha a kereket lesajtolták a tengelyről. Ez rendszerint nem volt roncsolásmentes eljárás. Az ultrahang alkalmazása révén keréklesajtolás nélkül el lehet végezni a tengelyvizsgálatokat. Az újítás fent említett megtakarítási eredményénél csak azt az összeget vették figyelembe, melyet az új tengelyekre fordított kiadások csökkenésével megtakarított a vasút. Az újítás jól alkalmazható más anyagok, alkatrészek vizsgálatánál is.

— Példaképül állítom Füle Endrét a vasutas újítók elé — hangsúlyozta Harmati elvtárs —, mert fáradhatatlan munkálkodásával bebizonyította, hogy nem elég csak beadni az újítást, hanem segíteni is kell annak gyakorlati, üzemi alkalmazását.

Érthető módon kissé elfogódottan mondott köszönetet az elismerésért Füle Endre elvtárs. Szerénységére jellemző módon első dolga volt, hogy megköszönje munkatársainak az újításhoz nyújtott segítséget. Elmondotta, hogy az ultrahangos anyagvizsgálat széleskörű alkalmazásával a vasútnál évente legalább 6 millió forint megtakarítást lehet elérni. Kérte a vasút jelenlevő vezetőit, hogy adjanak ehhez a munkához a jövőben még hatékonyabb támogatást.

(L—cz)

A Szakszervezetek Országos Tanácsának felhívása az 1963. évi népgazdasági terv megvalósítását segítő munkaversenyre

Az MSZMP VIII. kongresszusa a következő évek fő feladataként a szocializmus teljes felépítését határozta meg. Az 1963-as év, az ötéves terv harmadik éve, döntő a következő két év megalapozása, a szocializmus teljes felépítéséért folyó harc szempontjából. Az ez évi terv országunk gazdasági erejének növelését, a dolgozók munkakörülményeinek javítását, életszínvonalának további emelését tartalmazza. Előírásai csak a dolgozó népünk szorgalmas munkájával valósulhatnak meg és lesznek minden ember személyes jólétének forrásává.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa felhívja az ipar, építőipar, közlekedés, vasút, posta, kereskedelem, mezőgazdaság, a felvásárlás dolgozóit, a tudósokat és tervezőket, az egészségügy és kultúra munkásait, az ország valamennyi dolgozóját, hogy a maga munkaterületén képességei és tudása legjavát adva, munkálkodjon a terv sikeres megvalósításán.

Az 1963. évi terv fő célkitűzései előirányozzák: az ipari termelés 8 százalékos növelését; az elavult, korszerűtlen gyártmányok termelésének fokozatos megszüntetését; a népgazdasági szempontból legfontosabb, korszerű, új és gazdaságos termékek kibocsátásának meggyorsítását, részarányának növelését, olyan termékek készítését, amelyek teljesítménye, hatásfoka, műszaki megoldása, kivitelezése és előállítási költsége a világszínvonalon áll, biztosítva ezáltal a magyar áruk versenyképességét a világpiacon.

Előirányozza a munkatermelékenység jelentős növelését — olyan mértékben, hogy a termelés növekedésének egyre nagyobb hányadát a magasabb termelékenységű munka által valósítsuk meg —, továbbá a termelési költségek 1,3 százalékos csökkentését. Mindezen célkitűzések megvalósítása érdekében a terv fontos feladatként jelöli meg a műszaki fejlesztés gyorsítását, a munka- és üzemszervezés javítását.

A közlekedésben az áruszállítás 6, a személyszállítás 6,6 százalékos növelése, ráfordítások csökkentése a feladat.

Az egyes népgazdasági ágak termelésnövekedése eredményeként a nemzeti jövedelem 1963-ban 7,8 százalékkal lesz magasabb. Ez lehetővé teszi a dolgozók élet- és munkakörülményeinek további javítását. A reálbérek 3 százalékos emelkedése mellett jelentősen fejlődik az egészségügyi, szociális és kulturális ellátottság is.

A Szakszervezetek Országos Tanácsának meggyőződése, hogy a magyar dolgozók döntő többségét lelkesedéssel tölti el a szocializmus teljes felépítésének nagyszerű perspektívája, örömmel munkálkodik a saját maga, dolgozó népünk további felemelkedését szolgáló, 1963. évi népgazdasági terv megvalósításán, és szívesen vesz részt a szocialista munkaversenyben.

A szocialista munkaverseny ez évben még hatékonyabban mozdítsa elő a gazdaságosabb termelést, a termelékenység növelését. Vezetők és dolgozók összefogva vállalják a termelőberendezések jobb kihasználását, az anyaggal és energiával való takarékoskodást. Tehetségük és képességeik szerint az újítómozgalom kereteiben törekedjenek a gépek korszerűsítésére, az új technológiai eljárások megvalósítására, a műszaki színvonal saját erőből történő emelésére. Céljaik elérésére karolják fel jobban a szocialista cím elnyeréséért küzdő brigádokat, segítsék és támogassák a szocialista munka műhelye, üzeme, gyára cím elnyeréséért folyó versenymozgalmat, s annak szélesítését. A gazdasági vezetők és szakszervezeti szervek biztosítsák ennek műszaki, gazdasági, szervezeti feltételeit. Teremtsenek biztonságos, egészséges és kulturált munkakörülményeket, részesítsék megfelelő anyagi és erkölcsi elismerésben a célkitűzések megvalósításában élenjáró dolgozókat.

A kétéves aszály miatti exportkiesések, az ennek következtében előállott importnehézségek, a hosszú, hideg tél okozta termeléscsökkenés az 1963. évi terveink teljesítését megnehezíti. E nehézségeket leküzdeni, a tervet teljesíteni csak valamennyi dolgozó lelkes, odaadó munkája, az elmúlt évihez hasonló, széleskörű, lendületes versenye révén lehet. Az 1963. évi munkaverseny szervezésénél ebből induljanak ki és a gazdasági-műszaki vezetők teremtsék meg a dolgozók számára zökkenőmentes munkavégzés feltételeit.

★

A Szakszervezetek Országos Tanácsa elismerését fejezi ki a szervezett dolgozóknak az elmúlt évi eredményes munkáért. Egyúttal köszönetét tolmácsolja a bányászoknak, a közlekedési, szállítási, vasúti alkalmazottaknak és azoknak az ipar különböző területein és a kereskedelemben foglalkoztatott dolgozóknak, akik áldozatkész munkával, hősies helytállással és magatartással a rendkívüli időjárás okozta nehézségek elhárításában erejüket nem kímélve, részt vesznek.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa bízik a szervezett dolgozók áldozatkészségében, közös erőfeszítéseink sikerében, Hazánk erősítését, a béke védelmét szolgáló munkájához minden dolgozónak erőt, jó egészséget, sok sikert kíván.

Szakszervezetek Országos Tanácsa.

Jól dolgoztak

Példás munkát végzett a tagkönyvcserénél az *alsóörsi* szakszervezeti bizottság. Operatív bizottságot szerveztek, amelynek irányításával a bizalmiak is részt vettek a munkában és valamennyi feladatot határidőre végeztek el. Különösen jól dolgozott *Hortobágyi János* gazdasági felelős. Dicséret illeti *Bognár Zoltán, Sulyok János* és *Horváth Éva* bizalmiakat is.

A Vasutasok Szakszervezete VI. kongresszusának határozata

A VI. kongresszus megtárgyalta a központi vezetőségnek a két kongresszus között végzett munkájáról adott jelentését. Megállapította, hogy a magyar szakszervezetek XIX. kongresszusának határozatain alapuló és az V. kongresszuson elfogadott határozatok helyesek voltak és alapjaiban végrehajtottuk azokat.

A VI. kongresszus a jelentések és a végzett munka széles körű megvitatása alapján a következőket teszi a központi vezetőség, valamennyi szervezet feladatává:

I.

A vezetés színvonalának emelésével, a szervezeti élet erősítésével kapcsolatos feladatok

A szakszervezet eredményes munkájának biztosítására feladatunk továbbra is, hogy a vasutas dolgozók közé vigyük a párt politikáját, segítsük annak végrehajtását és javaslataikat, észrevételeiket továbbítsuk a párt felé. A szakszervezet feladatai évről évre növekszenek. Mind több, jelenleg még állami szervek által végzett tennivalókat kell megoldania. A növekvő feladatok parancsolóan követelik, hogy állandóan fejlesszük a szakszervezeti munka színvonalát.

1. Tovább kell növelni a szakszervezeti szervezetek munkájának színvonalát, a kollektív vezetés fokozottabb érvényesítésével, a szakszervezeti demokrácia fejlesztésével, mindezekkel mélyíteni a szakszervezet kapcsolatát a dolgozókkal. A szakszervezeti szervek alapvető feladatává a határozatok végrehajtásának szervezését, segítését és ellenőrzését kell tenni, önállóságuk további növelésével.

2. Emelni kell a központi vezetőség és bizottságai munkájának hatékonyságát úgy, hogy tagjai a határozatok meghozatalából, végrehajtásának segítéséből és ellenőrzéséből fokozottabban vegyék ki a részüket.

3. A területi jellegű és a többi megyei bizottság munkakapcsolatát szorosabbá kell tenni. Az igazgatóság egész területére kiterjedően a termelési, szociális és munkásvédelmi feladatok megoldását összhangban és együttesen kell végezniük.

4. A szakszervezeti munka eredményessége érdekében mindazokon a helyeken, ahol a tárgyi és személyi, valamint az egyéb feltételek is megvannak, kísérletképpen csomóponti szakszervezeti szerveket kell létrehozni.

5. A szakszervezet bővülő feladatainak sikeres megvalósítása érdekében tovább kell növelni a szakszervezeti aktivisták és funkcionáriusok általános és szakmai, elméleti és gyakorlati felkészültségét. Ennek érdekében biztosítani kell az aktivisták rendszeres oktatását. Növelni kell a társadalmi munka mozgalmi jellegét, az aktivisták fokozottabb megbecsülését.

6. A tagság rétegeződése folytán többet és rendszeresebben kell foglalkozni a fiatalokkal, nőkkel, értelmiségiekkel és a nyugdíjasokkal, fokozottabban segíteni problémáik megoldását.

7. A szakszervezeti munkában előtérbe kell helyezni a bizalmiak tevékenységének magasabb színvonalra való emelését. Tartalmasabb tájékoztatást kell részükre adni és állandóvá tenni a velük való foglalkozást. Biztosítani kell, hogy a bizalmi csoport tagjait érintő valamennyi kérdésben érvényesüljön a csoport tagjainak és a bizalminak a véleménye.

8. A KPM-hez tartozó valamennyi dolgozót együttesen érintő problémák megoldása és az egységes közlekedéspolitikai irányelvek érvényre juttatása érdekében eredményesebb munkakapcsolatokat kell kialakítani a közlekedési és szállítási dolgozók, valamint a postások szakszervezeti szerveivel.

9. A szakszervezet anyagi alapjait a takarékosság szigorú szem előtt tartásával elsősorban a mozgalom céljaira kell felhasználni. Csökkenteni kell az adminisztrációs költségeket, meg kell szervezni a gazdálkodás széles körű társadalmi ellenőrzését.

II.

A szakszervezet feladatai a szocializmus teljes felépítéséért folyó gazdasági harcban

A szocialista társadalom teljes felépítéséért folyó küzdelemben a vasútra, a vasutas dolgozókra új és nagyobb feladatok hárulnak a második ötéves terv teljesítése során. A szocializmus anyagi technikai bázisának növekedésével arányosan nőnek a vasutas dolgozók szállítási feladatai is, ezért munkánk homlokterébe kell állítani — a műszaki fejlesztés fokozása mellett — az önköltség csökkentéséért, a termelékenység emeléséért, a gazdaságosság és a minőségi munka színvonalának emeléséért folytatott harcot. A dolgozók által kezdeményezett szocialista brigádmozgalmat, az egyéni versenyt és az összes versenyformák célkitűzéseit ebben az irányban kell meghatározni.

1. Felül kell vizsgálni a vasút jelenlegi tervezési rendszerét és a tervek megalapozottsága érdekében meg kell tenni a szükséges intézkedéseket. A tervek lebontásának jelenlegi módszerét reálisabbá és rugalmasabbá kell tenni.

2. A szakszervezet tevékenységének középpontjában a vasút második ötéves tervének a népgazdaság érdekeivel összhangban való teljesítésére a mozgósító munka áll. A párt VIII. kongresszusára kezdeményezett szocialista munkaversenyben elért eredményeinket és versenylendületet tovább visszük. Gondoskodni kell a versenyben élenjárók erkölcsi és anyagi megbecsüléséről. Ennek érdekében magasabb színvonalra emeljük a szocialista munkaversenyt, az egyéni és szocialista brigád — ezen belül a szocialista munka műhelye, szolgálati helye — címért folyó versenyt. Javítani, színesebbé, ösztönzőbbé kell tenni a verseny nyilvánosságát.

3. A munkások és műszakiak nagyobb tömegeit kell bevonni a műszaki fejlesztés megtervezésébe. Szakértelmüket és tapasztalataikat fel kell használni a műszaki fejlesztési tervek megvalósítására, a műszaki és technikai berendezések, munkafolyamatok javítására, a beruházások és felújítások korszerű kivitelezésére.

4. A munka és üzemszervezés terén elért eredményeinket tovább fokozzuk és fontos feladatunknak tartjuk hatékonyságának növelését, a veszteségidők állandó csökkentését.

5. Gondoskodni kell az éves újítási feladatterveknek az eddiginél átgondoltabb elkészítéséről és azoknak a dolgozók előtti ismertetéséről. A szakszervezeti bizottságok az újítási feladattervek teljesítését a termelési tanácskozásokon tűzzék napirendre és ellenőrizzék az elfogadott újítások bevezetését.

Fokozni kell az újítási propagandát és biztosítani az újítók széles körű tapasztalatcseréjét. Az újító mozgalmat a szocialista munkaverseny szerves részévé kell tenni, amit erkölcsileg és anyagilag egyaránt ösztönözni kell.

6. A műszakfejlesztési, üzemszervezési, újítási és az ezekkel összefüggő feladatok színvonalasabb megoldása, a vasút ilyen irányú munkájának segítése érdekében a központi vezetőség mellett szakemberek bevonásával állandó bizottságot kell létrehozni.

7. A személy- és árufuvarozás termelékenységét és műszaki színvonalát lényegesen meg kell javítani, ezen belül is elsősorban a fuvarozási sebességet, az üzembiztonságot, a gazdaságosságot és a kulturált utaskiszolgálást.

Az áruforgalomban tovább kell fejleszteni a korszerű fuvarozási és az azzal összefüggő módszereket, az árukezelés technológiáját és a rakodás gépesítését.

8. A vasúti járműpark karbantartását és javítását elsősorban a területileg is jól elhelyezett javítóműhelyek modernizálásával kell biztosítani. Meg kell valósítani a vasúti járművek karbantartásának és javításának szakosítását.

9. Tovább kell fejleszteni a vasúti pályahálózatot és tartozékait, korszerű vontatási módszereket kell alkalmazni. A vonalak kapacitásának növelése és a baleseti veszélyek csökkentése érdekében korszerű biztosító berendezéseket kell alkalmazni.

10. A központi vezetőség együttműködve a szakmai vezetéssel, minden évben dolgozza ki a szocialista munkaverseny célkitűzéseit és biztosítsa azoknak a termelési tanácskozásokon a dolgozókkal való megvitatását. Ennek érdekében tovább kell emelni a termelési tanácskozások színvonalát, termelési egységenként való megtartását a dolgozók kezdeményezéseinek felhasználása és javaslatainak érdemi elintézése útján.

11. A vasúti munka megtervezését, a korszerű munka- és üzemszervezést, a műszaki fejlesztést, a beruházási és felújítási tevékenységet mindenben alá kell támasztania a tudományos kutatásnak. A vasút összes feladatainak végrehajtása során biztosítani kell a tudományos kutatás és a gyakorlati élet szoros kapcsolatát.

III.

A vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításával kapcsolatos tennivalók

A szocializmus teljes felépítésének feladatai összhangban vannak a dolgozók érdekeivel, mert a társadalmi termelés növekedése teszi lehetővé a reálbérek és reáljövedelmek emelkedését, a szociális és egészségügyi szükségletek kielégítését, a munkásvédelem javítását. Fontos feladata a szakszervezetnek a szocialista törvényesség betartása feletti őrködés.

1. A vasutas dolgozók bérét a népgazdaság ipari szintjére kell emelni. Arra kell törekedni, hogy a rendelkezésre álló anyagi eszközöket az átlagbérek növelése mellett az aránytalanságok felszámolására használjuk fel. Emellett olyan bérrendszert kell megvalósítani, mely a gazdaságosabb munkára, a termelékenység emelésére, a magasabb szakképzettség megszerzésére ösztönöz.

Felül kell vizsgálni a jelenlegi jutalmazási és premizálási forrásokat, azok felhasználásának módszereit és megfelelő intézkedéseket kell tenni ösztönző hatásuk fokozása érdekében.

2. A dolgozók munkakörülményeinek javítása végett minél előbb el kell érni a vasúti közlekedés területén is, hogy a munkaidő általánosan havi 210 órára, majd a népgazdaság többi ágával párhuzamosan tovább csökkenjen. Felmérések alapján — szintén a népgazdaság más ágaival párhuzamosan — intézkedéseket kell tenni az egészségre ártalmas és nehéz fizikai munkát végző dolgozók munkaidejének csökkentésére.

Következetesebben kell fellépni az indokolatlan túlóráztatások ellen. A dolgozók törvényben előírt heti pihenőnapját biztosítani kell.

3. A törvényesség megszilárdítása végett biztosítani kell az egyeztető bizottságok, a társadalmi bíróságok, a társadalombiztosítási vitásügyi bizottságok, a társadalombiztosítási ellenőrzési albizottságok, a munkásvédelmi őrök tevékenységéhez és működéséhez szükséges feltételeket.

4. Tovább kell javítani az üzemegészségügyi helyzetet. Meg kell valósítani a szakszervezeti bizottságok munkásvédelmi és munkásellátási bizottságai, társadalombiztosítási tanácsai és az üzemi orvosok közötti jobb együttműködést.

Üzemi szinten kell megszervezni az idült betegek, foglalkozási megbetegedésben szenvedők és csökkent munkaképességű dolgozók gondozását. Elhelyezésük érdekében szervezetten kell feltérképezni azokat a munkaköröket, amelyekben csak csökkent munkaképességű dolgozók foglalkoztathatók.

5. Állandóan figyelemmel kell kísérni a szociális, munkásvédelmi és a munkakörülményeket befolyásoló beruházásokat a tervezéstől az átadásig. A szociális normatívák betartását fokozottabb ellenőrzéssel kell biztosítani. Javítani kell a munkásszállásokon és laktanyákban elhelyezett dolgozók szociális, egészségügyi és kulturális ellátottságát.

6. A balesetek megelőzése és csökkentése érdekében fel kell lépni a baleseti és megbetegedési veszélyforrások ellen. Társadalmi üggyé kell tenni a balesetek elleni harcot a munkásvédelmi őrségek szervezetének erősítésével. További erőfeszítéseket kell tenni a biztonságtechnika fejlesztésére és a munkásvédelmi ismeretek oktatására.

7. Javítani kell a vasutas dolgozók lakáshelyzetét elsősorban a szövetkezeti és kislakásépítés keretén belüli nagyobb vasutas létszám biztosításával. Az állami erőből épült lakások elosztásánál növelni kell a vasutas dolgozók arányát. Ehhez a KPM is biztosítson sokoldalú segítséget.

8. Többet kell törődni a nyugdíjkorhatárhoz közeledő dolgozókkal és meg kell szervezni az üzemi nyugdíjelőkészítést. Mindazoknál a szakszervezeti bizottságoknál, ahol a létszám indokolttá teszi, nyugdíjelőkészítő albizottságot kell létrehozni.

9. Az üdülés jutalom-jellegének kidomborítására és nyilvánosságának biztosítására nagyobb gondot kell fordítani. A rendelkezésre álló anyagi eszközök figyelembevételével növelni kell a gyermek- és családos üdültetést.

IV.

Feladatok a vasutas dolgozók ideológiai, politikai, kulturális és általános műveltségi színvonalának emelése terén

Hazánk gazdasági fejlődésével párhuzamosan fejlődött a szocialista kultúra is. A szocializmus teljes felépítése művelt, műszakilag képzett, öntudatos dolgozókat kíván. A szakszervezetnek ezért segíteni kell a vasutas dolgozók politikai, világnézeti, szakmai nevelését, szocialista tudatának, erkölcsének formálását. Növelni kell a felvilágosító munka hatékonyságát, harcolni a polgári-kispolgári ideológia megnyilvánulásai ellen.

1. Az általános iskolába járók számát 1965-ig kétszeresre kell emelni. Ezért növelni kell az üzemi iskolák és levelező oktatásban részvevők számát a forduló szolgálatot teljesítők között. Érvényt kell szerezni az oktatásban részvevő dolgozók törvényben biztosított jogainak.

2. Az ismeretterjesztő előadások színvonalának javítása mellett törekedni kell a legmagasabb formát jelentő munkásakadémiák számának emelésére. Növelni kell a nyelvtanfolyamokra járók számát.

3. A vasút növekvő szakkáder igényeinek kielégítése végett magas színvonalra kell emelni a felső- és középfokú oktatást, a szakmunkásképzést és továbbképzést, az egész szakoktatás rendszerét.

4. Tovább kell bővíteni a kulturális intézmények területi jellegét, javítani a választott vezetőségek tevékenységét. A művelődési intézmények műsorpolitikája igazodjon a nemzeti és munkásmozgalmi ünnepekhez. A művészeti csoportok tevékenységét az üzemi élet szerves részévé kell tenni és gondot kell fordítani a művészeti csoportokban tevékenykedők önművelésére.

5. Tovább kell fejleszteni a politikai iskolák rendszerét. A tapasztalatok felhasználásával a munkásszállásokon is meg kell szervezni a politikai iskolákat.

6. A könyvtárak számszerű fejlesztése mellett növelni kell az olvasók számát. Ennek eléréséhez feltétlenül szükséges a könyvtári propaganda javítása, író—olvasó-találkozók, könyvankétok rendezése.

7. Az egységes magyar sportmozgalom létrehozásával megváltozott feladatainkat úgy kell megoldani hogy, a vasutas dolgozók sportmozgalma az átszervezés végrehajtásával továbbfejlődjön.

Ezért továbbra is hatékonyan kell foglalkozni a sportolás jelentőségének tudatosításával, a dolgozók mozgósításával, a Kilián-mozgalomba bevontak számának növelésével, az üzemi sport fejlesztésével.

8. Tovább kell szélesíteni nemzetközi kapcsolatainkat a SZVSZ szakmai tagozatával, a baráti országokkal és a kapitalista országok munkásszervezeteivel. Különösen fejleszteni kell a tapasztalatok kicserélését, a munkakapcsolatokat.

*

A Vasutasok Szakszervezete VI. kongresszusának határozata végrehajtásával kapcsolatban a központi vezetőség dolgozzon ki részletes intézkedési tervet. A kongresszus határozata mellett az intézkedési terveket is juttassa el a szakszervezet valamennyi szervezetéhez.

Legfőbb feladatunknak tekintjük a Magyar Szocialista Munkáspárt VIII. kongresszusának, valamint a magyar szakszervezetek kiszöbön álló XX. kongresszusának határozataiból adódó feladatok végrehajtását, a szocialista társadalom gyors felépítésére való mozgósítást, a dolgozók életkörülményeinek javítását, általános és kulturális színvonaluk további növelését a szakszervezeti vezetés színvonalának emelésével.

A Vasutasok Szakszervezetének VI. kongresszusa felhívja a vasutas dolgozókat, minden szakszervezeti aktivistát és funkcionáriust, hogy vállalt nagy feladataink végrehajtásában öntudatosan és képességeikhez mérten vegyék ki részüket.

A feladatok végrehajtásához minden szinten kérjük a pártszervezetek segítségét és igényeljük a szakmai vezetők támogatását.

Budapest, 1963. január 27.

Vasutasok Szakszervezete VI. kongresszusa

Alapszervezeteink életéből

Tisztképző Intézet

Január 22-én 238 tag részvételével tartotta tagkönyvkiosztó taggyűlését a MÁV Tisztképző Intézet alapszervezete — írja *Benedek Tibor*. — *Ürögi József* szb-titkár beszámolt a múlt évi munkáról és előterjesztette az 1963. évi munkatervet. Értékelte a hallgatók tanulmányi eredményeit és jutalmakat adott át a szakszervezet által kiírt tanulmányi verseny győzteseinek.

Gyékényes

Gyékényes állomáson szakszervezeti taggyűlés volt január 16-án. Részt vett ezen *Farkas Lajos* elvtárs, szakszervezetünk Somogy megyei titkára és *Kiss Kálmán*, a megyebizottság tagja is — írja levelében *Várfalvi Gyula*. — *Toronyi László* szb-titkár beszámolójában részletesen foglalkozott a szakszervezet sokrétű munkájával. Ismertette a MÁV tavalyi szállítási eredményeit és foglalkozott az idei, növekvő feladatokkal. Értékelte a tagkönyvcserével kapcsolatos munkát és elmondta, hogy Gyékényes állomáson tavaly 21 750 forint segélyt kaptak a szakszervezettől. Ismertette az egyes részortbizottságok tevékenységét is.

HARCBAN A ZORD TÉLLEL

Hóbarikádok a vágányok mentén

A ferencvárosi vasutasok megbírkóznak a téllel

A ferencvárosi pályaudvar forgalma — ebben a mindent megdermeszteni akaró télben — talán még lüktetőbb, mint az év egyéb szakaszában. Már a személypályaudvaron serény pályamunkások csapatait látjuk, amint vagonokba rakják a rengeteg havat.

A ferencvárosi rendezőpályaudvar keleti gurítójában folyik a váltók tisztítása
(Németh Gyula felv.)

— *Vigyázz! A negyediken vonat halad keresztül! — kiáltja a lapátoló emberek biztonságát vigyázó „őrszem".*

Útban a Nyugati-rendező felé — a B-vágány mentén haladva — egymásután három kijáró szerelvénnyel találkozunk. Az első vonat élén a 424—200-as mozdony szuszog. *Székesfehérvárra* tart. A személypályaudvar dolgozói megállítás nélkül engedik tovább, így már jöhet is nyomába a következő, melynek élején a 411—144-es masina igyekszik felvenni a sebességet. A másik vágányon érkező vonatok futnak befelé.

A tél nem győr le bennünket

— *Így megy ez éjjel-nappal* — mondja *Erdélyi Imre* gurításvezető. — *Nem engedjük, hogy a tél legyűrjön bennünket. Hiába ér térdig a hó, a vonatátvevők, a gurítási jegyzékkészítők, a gépkisérők, a sarusok, és a vonatkisérők helytállnak, pedig a kegyetlen időjárás éppen az ő szolgálatukat nehezíti legjobban.*

Megszólal a telefon: a fűtőház kérdezi, hogy a következő „fogásban" van-e szén.

— *Igen, van! Megy rá a gép és átállítja a nyolc szénnel rakott vagont!*

Egyenruhás fiatal lány lép be. Ő is egyik katonája ennek a pontosan és jól dolgozó közlekedési hadseregnek. *Simon Katalin*, jegyzékkészítő.

— Mióta teljesít szolgálatot?

— *Egy éve végzem ezt a munkát. Édesapám is vasutas: vonatvezető Zalaegerszegen. Öcsém pedig a zalaegerszegi fűtőház kazánkovácsa. Az Északi Járműjavítóban tanulta meg a szakmát. Már gyerekkoromban elhatároztam, hogy én is vasutas leszek.*

→ *Kati ügyes lány, megállja a helyét* — mondja a gurításvezető.

Éjjel-nappal a szabadban

A gurítóvágányok hóbarikádjai között két pályamunkást szólítunk meg. *Borsik József* benzinlámpával olvasztja a jeget az egyik váltónál. *Kiss István* előmunkással együtt elmondják, hogy a IV-es pályamesteri szakaszhoz tartoznak. Harminckilenc társukkal gondoskodnak arról, hogy a pályaudvar mintegy 80—90 vágányán biztonságos legyen a közlekedés. Nyáron is van elég tennivaló, hát még ilyenkor! A vidéki mozgócsapatoktól erősítést kaptak, de így is határás pihenőkkel éjjel-nappal kint dolgoznak a sinek között.

— *Jó érzés, hogy a legnagyobb havazás idején sem volt fennakadás a forgalomban* — mondja *Kiss István*.

Aszódi Pál saruelőmunkás 1939 óta dolgozik Ferencben. *Gábor József, Balázs Antal* és a sarusok többsége szintén itt ette meg a kenyere javát. Kemény, edzett emberek, de — amint mondják — jólesik nekik, hogy vannak, akik gondolnak rájuk is ezen a zord télen.

— *A szolgálat nehéz, s rendkívül veszélyes. Gyakori a megbetegedés, kevés az utánpótlás, így egy embernek néha négy vágányt kell fognia az előírt kettő helyett. A rakott kocsik csakúgy szánkóznak a sarun, ezért olykor a „beszúrást" is megkockáztatják.*

— *Lassan az olvadás is várható, de nincs komók tárolva a vágányok között. Ha valaki megsérül, mentőládáért is messzire kell menni. Jobb lenne azt ilyen helyen kéznél tartani.*

— *Legnagyobb sérelmünk* — szól ismét más —, *hogy egy-egy kis szekrényben ötenhatan tartjuk a ruháinkat, s egyetlen bádoglavórban mosakszunk a szolgálat végeztével. Se öltöző, se mosdó! Messzi vidékről járunk be évek óta.*

Bizony hideg a fékbódé

Hársfalvi Miklós székesfehérvári vonatvezető az 1884-es tehervonat végén toporog. Vonatvezető és zárfékező egyszemélyben.

— *Nincs miért panaszkodnom* — mondja indulás előtt. — *Féltünk az egy vonatkisérős rendszertől, de már biztos, hogy bevált. Az állomások készen adják át a vonatokat, csak a menetlevelet és a mozdonylapot vezetjük.*

— Na és a hideg?

— *Ez nekünk már nem új dolog! Tizennyolc éve teljesítek vonatkisérői szolgálatot. Megszoktam, hogy nyár után tél, tél után nyár következik. Eddig is ember utazott a vonat végén, s ha eddig a zárfékező kibírta, most a vonatvezetőnek is ki kell bírnia. Azért persze, a műszaki kocsiszolgálat több gondot fordíthatna arra, hogy a fékbódék ajtaja csukható legyen. Most jó, mert kétajtós CFR-kocsi a zárfék. Jó halinacsizmát és bundát kaptam, rajtam nem fog ki a hideg . . .*

A ferencvárosi *Vida János* bácsinak más a véleménye.

— *Ha Szobra viszünk egy-egy TEEM-vonatot, bizony 90-nel is röpít bennünket a 424-es. Ilyenkor oda kell kötni a táskát meg a számadásokat a fékbódé ülésére. Az ember pedig kapaszkodjon, ahol tud! Az ilyen vonat végére jobb lenne egy paklikocsit akasztani.*

Néhány vasutassal beszélgettünk. Ki így, ki úgy vélekedik közülük. Abban azonban nincs különbség náluk, hogy amit tesznek, azt szívvel-lélekkel, kötelességtudóan teszik.

Kovács József

Hóval és faggyal dacolva...

A nagy hó és a szokatlanul erős hideg kemény próbára teszi az idei télen a vasutasokat. A problémákat csak súlyosbították a szénellátási nehézségek, s így a mozdonyok fűtése is gyakran megkettőzött erőfeszítést igényel. Vasutas dolgozóink, ha nem is mindig teljes sikerrel, de hősiesen vívják küzdelmüket a kemény tél ellen. Erről számolnak be levelezőink is.

Néhányan a legjobbak közül

„Debrecen fűtőház mozdonyszemélyzete a szokatlan időjárás ellenére mindent elkövet, hogy akadálytalanul továbbítsa a vonatokat — írja *Debrecenből Marosán Pál* tudósítónk. — Hosszú lenne felsorolni mindazok nevét, akik derekasan helytálltak a tél elleni küzdelemben. Mégis, hadd emlékezzünk meg néhányról a legjobbak közül: *Juhász Imre* szocialista brigádvezető, *III. Bata János* és *Hídvégi Sándor* fűtőkkel a 424—109-es számú mozdonynyal hófúvásos időben 40 órás szolgálatot teljesített vontatási nehézmény nélkül. Hazaérkezve Debrecenbe 9 órát pihentek, és újra szolgálatot vállaltak, mert fűtőházunk személyzethiánnyal küzdött.

Matyók Lajos mozdonyvezető, *Makra Sándor* és *Meggyesi Sándor* fűtőkkel ugyancsak rövid pihenő után újra szolgálatot vállalt, és a 2502/a sz. gyorsvonattal Budapest felé haladva *Ujszász* környékén erős hófúvásba kerültek, amit sikerült leküzdeniök. A vonatot vontatási késedelem nélkül továbbították Budapestre.

A fűtőházban parkírozó mozdonyok kiszolgálásánál és fagyment esítésénél jó munkát végzett *II. Kovács István* mozdonyvezető és *Nagy Imre* fűtő. Jórészt nekik volt köszönhető, hogy fűtőházunk üzemképes mozdonyokat tudott adni az induló vonatokhoz."

A Déli-pályaudvaron a nők is csatasorba álltak, hogy minél előbb megtisztítsák a frissen hullott hótól a vágányokat és peronokat
(MTI Fotó, Lajos György felv.)

„Szeged személypályaudvaron a vonatok indítása igen nagy nehézségek közepette történik a mínusz 20 fokos hidegben. — írja levelében *dr Bánfalvy Gyula*. — Gyors és a szokottnál is gondosabb munkát kell ilyenkor végezniök a kocsivizsgálóknak, a fék- és gőzfűtési lakatosoknak, valamint a takarító személyzetnek is. *Boróczky Barna* és *Gyetkó István* szocialista brigádjai a vonatok előkészítésében a nagy hideg ellenére is példás munkát végeznek. Gondoskodnak arról, hogy a kocsik fékjei hibátlanul működjenek, és a gőzfűtési tömlőket már a kocsik beérkezésekor víztelenítik, hogy megelőzzék a fűtőberendezés lefagyását."

24 órás műszak

„Hősies munkát végzett *Hatvan fűtőház* három dolgozója, amikor a zord időjárás következtében a fűtőház szénszerelő berendezése összefagyott és használhatatlanná vált — írja levelében *Murai Gáborné*. — A három lakatos: *Kiss József, Zsíros István* és *Kopka István* 24 órát dolgoztak egyfolytában a 15—20 fokos hidegben, hogy ismét üzemképes állapotba helyezzék a szénszerelőt. Helytállásukkal lehetővé tették mozdonyaink zavartalan szénellátását."

„Pécs állomás dolgozói a rendkívüli időjárás ellenére is igyekeznek gondoskodni a kulturált utazás előfeltételeiről, és az árúszállítás zavartalanságáról. A fűtőházi dolgozókkal karöltve sikerült elérni, hogy a személyszállító vonatok 85 százaléka menetrendszerűen induljon. Különösen kitünt a munkában *Kovács László* intéző, rendelkező forgalmi szolgálattevő és brigádja. Még arra is volt gondjuk, hogy némelyik kocsit kézzel is megmozgassák, hogy megóvják a lefagyás veszélyétől. Állomásunk dolgozói a kevesebb tolatómozdonnyal is igyekeznek jól megszervezni a munkát, és legfontosabb feladatuknak tartják a szénbányák kocsiellátását" — írja levelében *Leiti Ferenc*.

„*Szeged-Rókus* állomáson a zord idő ellenére is fegyelmezetten és messzemenő éberséggel teljesítik szolgálatukat a vasutasok — írja *Tótka Károly* levelezőnk. — Különösen nehéz most a kocsimosó telepen dolgozók munkája. *Nagy József* tolatásvezető és brigádja dicséretre méltó munkát végez. A váltóőrök fokozott segítséget nyújtanak a kocsirendezőknek. *Barát József* váltóőr példát mutat a tél nehézségeinek leküzdésében is."

Az Utasellátó 34-es, Déli-pályaudvaron működő részlegének konyhaszemélyzete Tihanyi főszakács vezetésével a február 5-ről 6-ra hajló éjszaka derekas munkát végzett a pályaudvar hótól való megtisztításában közli *Foki István* tudósítónk.

A több hétig tartó kemény tél után kissé megenyhült az idő. Az országszerte bekövetkezett enyheség alaposan megroskasztotta a vastag hótakarót. De a tél még nem adta fel hadállásait. A kedvezőtlen időjárással, a hóval, faggyal és jéggel egyideig még csatát kell vívni a vasutasoknak. Jólehet már nem kell akkora erőfeszítés, mint az elmúlt hetekben, amikor a vasutasok a szokásos feladatokat sokszorosan meghaladó erőfeszítéssel álltak helyt, hogy az élelmet és a tüzelőt szállító vonatok idejében célhoz érjenek.

Az idei tél alaposan próbára tette a vasutasokat. Különösen azoknak volt nehéz a helyzetük, akiknek a 15—20 fokos hidegben a szabad eg alatt kellett dolgozniuk. A január második felében országosan megindult havazás pedig már azzal fenyegetett, hogy több vonalon megbénul a forgalom. Január 23-án például Kaba és Nádudvar, majd Sárrád és Hajdúbagos között akadt el a vonat a hóban. Január utolsó és február e ő napjaiban tovább rosszabbodott a helyzet. A nagy mennyiségű hó nemcsak a hófúvásos vonalakon, hanem az állomásokon, a rendező-pályaudvarokon is sok kellemetlenséget okozott a vasutasoknak.

Most a hétköznapok hőseiről, a zord téli időjárásban helytálló vasutasok munkájáról kívánunk néhány epizódot kiragadni

NEHEZEN GURULNAK A KOCSIK

Rákosrendezői pillanatképek

Február 3-án hajnalban kissé enyhült a hideg, majd megindult a havazás. Rövidesen olyan vastag hótakaró borította a rákosrendezői pályaudvart, hogy csak a fővágányok mentén látszott nyoma a sineknek.

De az élet a nagy havazás ellenére sem állt meg. A tartalék egy fogással éppen a gurítóra készült felhúzni. A gép erőlködik. Előre, hátra tologat, amíg nagynehezen elindul. Fület bántóan csikorognak a fagyos kocsik. A szerelvény hóhegyekkel körülbástyázott váltók mellett húz fel a gurítóra.

A váltóőrök és *Balogh Gyula* kocsimester vesszőseprűkkel takarítják a váltókat. Megszólal a gurításvezető hangja:

— *Tizenkét rakott gurul a 23-ra.*

A kocsik méltóságteljesen közelednek. A váltót sikerült állítani, így ezek a kocsik akadálytalanul gurulhattak a kívánt vágányra. A következő kocsik útja már nem volt ilyen sima. A hó már félúton megfogta őket. A váltóőrök és a saruállítók szó nélkül nekirugaszkodnak és vállal tolják a megrekedt kocsikat.

— *Az idei tél alaposan próbára teszi a vasutat és bennünket vasutasokat is* — jegyzi meg *Dózsa László* saru, aki 20 éve dolgozik a gurítóban.

— *A D/7-ről nemrég járt ki a 2480-as számú vonat, a C forda* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Barta Miklós*, egy másik régi sarus. — *Két géppel tolattuk ki és így is alig mászott. Érdekes volt, a szerelvény végén 15 kocsi sehogysem akart gurulni, csak csúsztak, mint a szánkó a behavazott sínkoronán.*

A D/18-ra újabb nyolc kocsi — gurul. Egy fiatal vasutas a hóból előkotort saruval nagyot ugrik és szalad a kocsik elé. Nem sok dolga akad, mert mire odaér, ezeket a kocsikat is megfogta a hó.

A 19 éves *Hadák Dezső* a múlt év őszén került a rendezőbe. Eléggé távolról, *Nagykőrösről* jár szolgálatba.

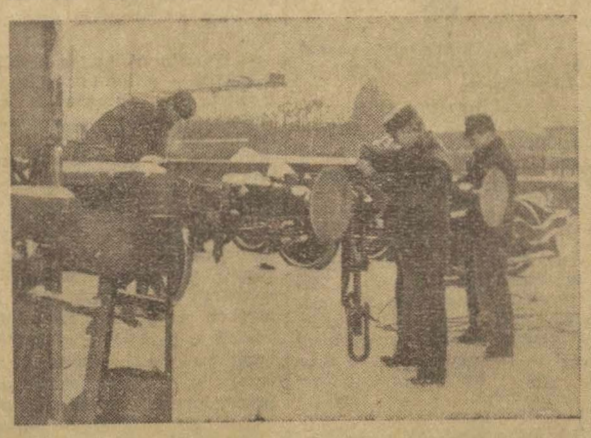
— *Fárasztó egy kicsit a szolgálat* — mondja. *Nekem ugyanis, ha nappalos vagyok, kora hajnalban kell felkelnem, hogy időben beérjek. Sajnos, hazafelé is 4—5 órába kerül az utazás.*

Amott a *Landler Jenő Járműjavító* részére érkezett, vasanyaggal megrakott kocsival bajlódnak néhányan. A rakott kocsi nem akar mozdulni, fogja a hó. *Kovács II. János* váltóőr, aki immár 25 esztendeje jár *Adácsról Rákosrendezőbe*, vasrúddal nekiszogatja a kocsit.

Bent az irodában csengbong a telefon. *Szalóki István* térfőnök és *Puszta Antal* külső forgalmi szolgálattevő a 2798-as vonat gépét szorgalmazza. Az elegy, amely zömében szénnel rakott kocsikból áll, már előző nap készen volt.

A megélénkülő szél hordja, kavarja a frissen hullott porhavat. Ítéletidő van. A rendező-pályaudvaron azonban, ha a nagy hó miatt nehezen is gurulnak a kocsik, a munka nem áll meg.

Gergely József



Molnár József kocsijavító brigádja a szabad ég alatt dolgozik a Landler Járműjavítóban. Ilyen körülmények között bizony nem kellemes a munka!
(Németh Gyula felv.)

Az iparosok is segítettek

A nagy havazás idején sok dolguk volt a kiskunhalasi pályafenntartási főnökség dolgozóinak is.

— *Területünkön nem volt hóakadály, mert embereink erejüket megkettőzve dolgoztak* — hallottuk *Táncos Sándor* pályafenntartási főnöktől. — *Kiskunhalas állomáson például 30 dolgozónk éjjel-nappal lapátolta a havat, tisztította a váltókat. Rendszerint főnökségünk iparosai is kivonultak és segítették a hóeltakarítást. Egyik előmunkásunk, Berényi Imre miniszteri dicséretben is részesült kiváló munkájáért.*

A túlórák csökkentése politikai kérdés is

Varga Györgynek, a Szaktanács titkárának sajtótájékoztatója

A múlt évben felhasznált túlórák alakulásáról és a túlóragazdálkodásban felmerült problémákról tájékoztatta február 9-én a sajtó képviselőit *Varga György*, a Szaktanács titkára. Elmondotta, hogy a SZOT 1962-ben több mint 250 üzemben, vállalatnál ellenőrizte a túlórák felhasználását.

Az ellenőrzés tapasztalatai szerint

a túlórák száma 1961-hez viszonyítva 2,7 millió órával emelkedett.

Egyes üzemekben a túlóra a termelés természetes velejárójává, a tervteljesítés eszközévé vált.

A kedvezőtlen helyzet kialakításához vállalaton kívüli és belüli okok egyaránt hozzájárultak. A vállalaton kívüli okok között elsősorban a tervezés hiányosságát, a külkereskedelmi rendelések és szállítások pontatlanságát, a kooperáció hibáit kell megemlíteni.

A túlórák nagyobb részét azonban az üzemi szervezetlenség okozza.

Egyes üzemeknél már el sem tudják képzelni a tervteljesítést hó végi, negyedévi és év végi hajrá nélkül. Nagy hiba az is, hogy a vállalatok vezetői tervszerű műszaki intézkedések helyett túlóráztatással igyekeznek leküzdeni a termelési nehézségeket.

A vizsgálat megállapította azt is, hogy az utóbbi időben mind szélesebb körben terjed a fekete túlórázás. Nem beszélve arról a helytelen gyakorlatról, hogy egyes helyeken túlóra helyett társadalmi munkáról beszélnek. Ez a jelenség különösen a szocialista brigádoknál jelentkezik. Akadnak olyan üzemek is, ahol a célprémizálással is a fekete túlórázást segítik elő. Ha például a dolgozók a napi 8 órás munkaidő alatt nem tudják elvégezni feladatukat, akkor munkaidő után célprémiumért maradnak bent dolgozni. Eléggé gyakori eset az is, hogy a törvényeket megszegve, fiatalkorúakat, terhes nőket, vagy az egészségre ártalmas körülmények miatt csökkentett munkaidőben foglalkoztatott dolgozókat túlóráztatnak.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a túlóra a vállalatok számára tervteljesítés egyik legkönnyebben mozgósítható eszközévé vált.

Ezért van az, hogy az ilyen üzemek vezetői nagyobb gondot fordítanak a túlórakeret emeléséért folytatott harcra, mint az üzemen belüli szervezetlenségek megszüntetésére.

Az egyes üzemekben, vállalatoknál kialakult helytelen gyakorlatért, a mértéktelen túlórázásért a szakszervezeti bizottságot is felelősség terheli. A jövőben a szakszervezeti szerveknek is jobban kell élniök jogaikkal. Túlórát csak indokolt esetben engedélyezzenek.

A SZOT elnöksége a munkásvédelmi felügyelők birságolási jogát kiterjesztette a túlórákkal kapcsolatos törvénytelenségek esetei re is,

különös tekintettel a fiatalkorúak, a terhes nők és a csökkentett munkaidejű dolgozók védelmére.

A gazdasági vezetőknek és a mozgalmi szerveknek azt kell szem előtt tartaniok, hogy a túlórák csökkentése nemcsak műszaki, szervezési, hanem elsőrendű politikai kérdés is, a párt gazdaságpolitikája helyes végrehajtásának, a dolgozók törvényben biztosított pihenéshez való jogának, a munkaidő csökkentésének igen fontos előfeltétele.

Veteránok köszöntése

Dr. Soproni József, a szakszervezet titkára, a veteránok egy csoportjával beszélget

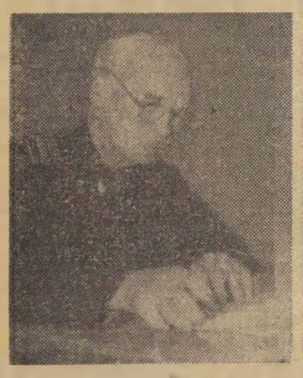
(Hemző Károly felv.)

Kedves ünnepség keretében vették át új tagsági könyvüket szakszervezetünk központjában azok a veteránok, akik 25, 40 vagy 50 éve szakszervezeti tagok. Szakszervezetünk főtitkára, *Szabó Antal* elvtárs nyújtotta át a vörös borítólappal ellátott tagsági könyvüket, melyen ez áll arany betűkkel: írva: *„A hűségért."*

Szabó elvtárs a tagkönyvek átadása előtt keresetlen szavakkal köszöntötte a megjelenteket. Méltatta a szervezett dolgozók nagy családjában eltöltött évtizedeiket, s különösen azok tevékenységét, akik a felszabadulás előtt a munkásmozgalom harcának is tevékeny részesei voltak. Tájékoztatta régi tagjainkat szakszervezetünk központi vezetőségének azon elhatározásáról, hogy a régi nyugdíjas tagjainkat fokozott anyagi támogatásban részesítjük. A lehetőségekhez mérten évenkénti üdültetésükről is gondoskodik a szakszervezet.

Megható pillanatai voltak az ünnepségnek, amikor az olyan idős nyugdíjas vasutasok vették át új tagsági könyvüket, mint *Virágh Ernő, Sz. Kovács János, Zsák László*, akik 1909 óta szakszervezeti tagok.

Négy évtized a vasútnál



Antal Lajos

Antal Lajos, a kaposvári pályafenntartási főnökség személyzeti előadója 1922. szeptember 13-án lépett a vasút szolgálatába.

A vasútnál töltött négy évtized alatt mindig fegyelmezett és szolgálatkész magatartást tanúsított, odaadóan segítette fiatalabb munkatársait. A felszabadulás óta társadalmi munkát is végez. Jelenleg a szakszervezeti bizottság beteglátogatási felelőse. Munkatársai szeretik, megbecsülik.

Jövőre megy nyugdíjba Antal Lajos elvtárs. Valamennyi munkatársa nevében kívánjuk, hogy érjen meg majd hosszú nyugdíjas kort erőben, egészségben.

Gelencsér Endre
szb-titkár

munkásvédelmi örjárat

Bőven akad tennivaló

A miskolci járműjavító 1962. évi baleseti helyzete

A miskolci járműjavító baleseti szempontból rosszul zárta az 1962-es évet. A balesetek száma 18-cal, a kiesett munkanapok száma pedig 634-gyel volt több az 1961. évinél.

Tapasztalataink szerint a vállalat vezetősége és a szakszervezeti bizottság a múltban kevés gondot fordított a balesetek okainak feltárására, az ezzel kapcsolatos intézkedések megtételére, az ellenőrzésre, a megfelelő propaganda és agitáció kialakítására. Ezek tényekkel bizonyíthatók. 1962 novemberében és decemberében például nem tartották meg a kötelezően előírt havi biztonsági szemlét. A biztonsági megbízott szerint, a fokozott munka miatt nem jutott rá idő. Az ilyen érveléssel nem lehet egyetérteni, mert a biztonságos munkakörülmények megteremtése előfeltétele a magasabb termelési eredmények elérésének.

Az ellenőrzés lazaságára vall az is, hogy decemberben 7 újfelvételes dolgozó kötelezőnek előírt elméleti balesetelhárítási oktatását igazolni nem tudták. Ezért a biztonsági megbízotton kívül, felelős a szakszervezeti bizottság is, mert a rendszeres ellenőrzést elmulasztotta.

Nem engedhető meg, hogy míg a művezetők többsége nagy gondot fordít a dolgozók balesetelhárítási oktatására, addig *Apró János* művezető a távol maradók pótoktatása helyett igazolja *„jelenlétüket"* az oktatási naplóban. Ez az eljárás a dolgozók érdekeivel ellentétes és megengedhetetlen.

Nem hagyhatjuk szó nélkül azt sem, hogy a szakszervezeti bizottság nem emeli fel a szavát olyan törvénysértésekkel szemben, mint az *Derekas Árpád* asztalos, *Hocz József* hegesztő, *Ficsor Mihály* és *Kassai Béla* lakatos, *Török József* csoportvezető és *Balázs Sándor* művezető esetében történt, amikoris a vállalat törvényes fegyelmi eljárás lefolytatása nélkül írásbeli megrovással büntette a dolgozókat balesetek miatt. Ha a mulasztás olyan mértékű ami szükségessé teszi a felelősségre vonást, akkor tartsák be annak törvényes módját.

Nem kielégítő a balesetek vizsgálata. Nem járnak el megfelelően azokkal szemben, akiket egy-egy baleset bekövetkeztében mulasztás terhel. A balesetvizsgálati jegyzőkönyvek és véleményes jelentések arról győznek meg bennünket, hogy a fiatalkorúak foglalkoztatásánál is hibák vannak.

Kirívó esete ennek *Vajon Ferenc* segédmunkás balesete, akit fiatal kora ellenére (16 éven aluli), foglalkoztatásának 10. órájában, túlórázás közben ért baleset. Az illetékes művezetőt és a szakszervezeti bizottságot egyaránt terheli a felelősség.

Az esetek bizonyítják, hogy van bőven javítani való. Feltétlenül szükséges, hogy az új vállalatvezető elvtárs a szakszervezeti bizottsággal közösen hatásos intézkedést tegyen a meglévő hibák felszámolására. Erre legalkalmasabbnak találjuk a közös intézkedési terv kidolgozását, külön meghatározva a két szerv feladatait.

Takács József

Ítélethirdetés kettős halálos baleset ügyében

„Két munkás életébe került a felelőtlenség" cím alatt lapunk 1962. július 2-i számában közöltük annak a balesetnek leírását, amely a MÁV Magasépítési Főnökség központjának udvarán *P. Szabó Gábor* és *Szabó János* halálával végződött.

Mint köztudomású a baleset közvetlen oka az volt, hogy a födémdarut az arra illetéktelen *Terjék János* segédmunkás kezelte annak ellenére, hogy erre utasítást nem kapott.

Az ügyben többszöri tárgyalás után február 7-én került sor ítélethirdetésre. A Központi Kerületi Bíróság *dr. Válint Imre* tanácsa *Terjék János* segédmunkást, *Kuremszki József* lakatost, *Füzér István* munkavezetőt bűnösnek mondta ki a foglalkozási szabályok tudatos megszegésében. Ezért

Terjék Jánost 12 hónapi, Kuremszki Józsefet 14 hónapi és Füzér Istvánt 16 hónapi börtönbüntetésre ítélte.

Horváth Árpád főmunkavezetőt és *Bodnár László* építésvezetőt a foglalkozási szabályok gondatlan megszegésében mondta ki bűnösnek, ezért Horváth Árpádot 1200 Ft, Bodnár Lászlót 1000 Ft pénzbüntetésre ítélte.

Az elítéltek és védőik fellebbeztek.

A kötelezően előírt munkavédelmi rendszabályok be nem tartásáért ilyen és ehhez hasonló ítéletek, sajnos gyakran hangzanak el az ország különböző büntető tanácsainál. Az ember sokszor átfut ezeken a sorokon és napirendre tér az események felett. Pedig

nagyon elgondolkoztató, hogy mennyien figyelmen kívül hagyják a biztonsági előírásokat, veszélyeztetve saját és embertársaik életét.

Csak akkor döbbennek rá cselekedetük súlyosságára, amikor számot kell adniok mulasztásukért.

Terjék Lajos és társai a megmondhatói annak, hogy milyen lelkiismeretfurdalást, mennyi átvirrasztott éjszakát tud okozni az ilyen meggondolatlanság. Mindez elkerülhető volna, ha senki nem venné félvállról, nem tartaná „szükséges rossznak" az óvórendszabályok és utasítások előírásait. Örködne önmaga és dolgozó társa testi épsége felett.

Öt ember mulasztása miatt halt meg P. Szabó Gábor és Szabó János.

Az elítéltek szomorúan hallgatták az ítéletet. Még nagyobb azonban az a szomorúság, amelyet a két elhalálozott hozzátartozóinak okoztak. S ez arra kell, hogy figyelmeztessen, mindenki harcoljon a közömbösség, a könnyelműség, a felelőtlenség ellen.

Ma még sok nemtörődömség, közömbösség ellen kell szívós harcot folytatnunk, de bízunk abban ,hogy az erőfeszítések meghozzák az eredményt.

T. J.

A riporter kérdez — az igazgató válaszol

Miért lett „sereghajtó" a szegedi igazgatóság?

Az igazgatóságok közötti versenyben tavaly meglepően gyengén szerepelt a szegedi igazgatóság. A szegediek egész évben a hatodik helyen tanyáztak. Meglepő volt ez a visszaesés, hiszen 1961-ben éppen ez az igazgatóság érte el a legjobb eredményeket és méltán nyerte a versenyt.

1

Mi volt a visszaesés oka és hogyan akarnak feljebb kerülni a versenyben? — erről beszélgetett munkatársunk *Borsodi János* elvtárssal, a szegedi igazgatóság vezetőjével.

— Tavalyi munkánkat értékelve megállapítható, hogy jobban dolgoztunk, mint 1961-ben, de nem tudtuk elérni a tervezett minőségi emelkedést — kezdte az igazgató. — Különösen a gazdaságosság szempontjából maradtunk el az előirányzattól, drágábban szállítottunk.

Sokat rontott teljesítményeinken a menetrendszerűség kedvezőtlen alakulása. Három nemzetközi gyorsvonatpár közlekedik területünkön, s ezek tavaly 373 esetben késtek. Ezzel rengeteg csatlakozó személyvonatnál okoztak késést. A tehervonatok közlekedésében a legtöbb késést a mi hibáink okozták. A kocsifordító és a tehervonatok utazási sebessége javult, a statikus terhelés azonban ugyanannyi volt, mint 1961-ben. A vonatok továbbításához több mozdonyt használtunk fel a tervezettnél, s ez drágította szállításunkat.

2

— A szállításon kívüli feladatokat hogyan teljesítették az igazgatósághoz tartozó szolgálati helyek dolgozói?

— A pályafenntartási és építési szolgálat területén nem volt különösebb probléma. *Tiszatenyő—Szajol* között elkészült a második vágány. *Kunszentmiklós — Tass — Kiskunhalas* között megkezdtük a vonal korszerűsítését. Ugyancsak megkezdtük *Békéscsaba, Mezőtúr* és *Kétegyháza* állomások korszerűsítését, *Békéscsabán* integra-dominó rendszerű biztosító-berendezést szerelünk fel. Részben befejeződött a szegedi és a hódmezővásárhelyi felvételi épület felújítása.

3

— Kérjük Borsodi elvtársat, értékelje az egyes nagyobb szolgálati helyek tavalyi munkáját.

— *Békéscsaba* csomópont az átépítés okozta nehézségek ellenére is jó munkát végzett, kár, hogy menetrendszerűségük erősen kifogásolható. Jól dolgozott *Orosháza* állomás. Zökkenők nélkül bonyolította le megnövekedett forgalmát. Sokat javult *Kelebia, Baja* és *Kiskunhalas* munkája is. Visszaesés volt *Kiskunfélegyháza, Szeged, Kecskemét* és *Kiskőrös* munkájában. Sok bajunk volt a *szegedi*, a *mezőhegyesi* és a *szentesi* fűtőház gépeivel. Pályafenntartási szolgálatunk jelentős javulást ért el.

4

— Milyen feladatok várnak az idén a szegedi igazgatóság dolgozóira?

— Idei tervünk a személyszállítás 13 százalékos, az áruszállítás 9,6 százalékos növelését írja elő. Tehervonataink átlagos terhelését a tavalyi 814 tonnáról 828 tonnára kell emelnünk. Vonatkilométer tervünk 2,67 százalékkal növekedett. Tervezett személyvonati menetrendszerűségünk 98,4 százalék. Tervcinket csak akkor tudjuk teljesíteni, ha az év folyamán valóban jelentkezni fog a tervezett utas- és árutöbblet — állapította meg *Borsodi* elvtárs. — Ez tervünk objektív tényezője. S ha valóban növekedni fog a szállítási igény, annak minden körülmények között eleget kell tennünk.

5

— Miben látja most az igazgatóság vezetésének legfontosabb feladatait?

— Véleményem szerint nemcsak a vezetésnek, hanem igazgatóságunk valamennyi dolgozójának jobb munkát kell végeznie az idén. Javítanunk kell az igazgatóság irányító munkáját is. Elsősorban a két üzemi osztálytól, a III. és a IV. osztálytól várjuk a jobb munkát. Változtatni kell ellenőrzésük módszerén.

— Tanulnunk kell a tavalyi hibákból — állapította meg az igazgató. — Magam is ezt teszem. Úgy látom, többet kell foglalkoznom a külszolgálat problémáival, mint tavaly tettem, mert bebizonyosodott, hogy a közvetlenül szerzett tapasztalatok nélkül nem lehet elég eredményes a vezetés. Ez igazgatóságunk valamennyi vezető beosztású dolgozója számára fontos követelmény. A jövőben még több segítséget kérünk a párt- és a szakszervezet területi és üzemi szervezeteitől, hogy munkánk zavartalanabb, tervszerűbb legyen. Ez a feltétele annak, hogy feljebb kerüljünk az igazgatóságok versenyében is

Lőrincz János

Miért állnak a targoncák?

Targoncavezető vagyok *miskolc-gömöri* pályaudvaron. Munkatársaimmal együtt sokat bajlódok az öt darab villamostargoncánkkal, melyek közül most is csak egyet használhatunk.

A 34 106. számú targonca 1962. november 22 óta gumiabroncs-hiány miatt üzemképtelen. Egy másiknak a villamosszerkezetét javítják, két targoncánk pedig fékolaj hiánya miatt áll, pedig nagyon sok a munkánk.

Nem tudjuk megérteni, miért nem gondoskodnak megfelelő mennyiségű fékolajról. Jó lenne már beszerezni néhány pótkereket, hogy ne kelljen hónapokig várni egy-egy kerék kijavítására. A telepekkel is baj van. A tartaléktelepek közül kettőt sürgősen ki kellene mosatni, hogy cserélni tudjuk a telepeket, s ne álljon a targonca, amíg a töltés tart.

Ezek a műszaki követelmények gazdaságosabb munkánk nélkülözhetetlen előfeltételei.

Molnár Pál
targoncavezető

Tizennyolc európai ország vasúti szakemberei tanácskoztak Budapesten

Január 17-e és 31-e között *Budapesten* került sor a *Nemzetközi Vasút Egylet* (UIC) műszaki bizottságainak tanácskozására. A tanácskozáson — amelyet dr. *Családi György*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója nyitott meg — tizennyolc európai ország mintegy 200 vasúti műszaki szakembere vett részt.

A kéthetes tanácskozás befejezése után *Sarbó Tamás* főmérnököt, a Vasúti Főosztály 7/B osztályának vezetőjét kértük meg, hogy tájékoztasson bennünket a műszaki bizottság munkájáról.

A tudomány és a technika széleskörű alkalmazása

— Előljáróban talán annyit, hogy a műszaki bizottság az UIC üzemi, jármű és helyhez kötött berendezések főbizottságához tartozik — kezdte tájékoztatóját. — Budapesten a műszaki bizottság kilenc albizottsága foglalkozott a tudomány és technika legjobb eredményeinek alkalmazásával, a holnap vasúti közlekedésével, a vasutak közötti együttműködés továbbszélesítésével. Egy-egy albizottság 10—15 kérdést is megvitatott.

A villamos vontatási albizottság a villamosmozdonyok alkatrész-cseréjének lehetőségével, az új felsővezeték-szigetelő szabványainak kidolgozásával foglalkozott. A többi között előírás készült arról is: milyen mértékben kell a villamosmozdonyok vezetőfülkéit berendezni, hogy a mozdonyvezető a legjobban láthassa a jelzőket. Szó volt arról is, hogy a jelenlegi 1500 volt váltakozó áramú fűtési feszültség mellett még egy 3000 volt feszültséget is lehessen alkalmazni.

A Diesel-vontatási albizottság azokkal a feltételekkel foglalkozott, amelyeket a nemzetközi forgalomban közlekedő Diesel-mozdonyoknak, motorkocsiknak ki kell elégíteniök. Foglalkoztak továbbá a maximális zajszint megállapításával, amely a vezetőfülkében megengedhető és nem befolyásolja a vezetőt a külső hangjelzések észlelésében.

— *Milyen kérdésekkel foglalkozott a személy- és teherkocsi albizottság?*

— Ezek a bizottságok is számos közérdekű problémát vetettek fel. Sokat vitatott kérdés volt például a kerékpárok mérete. A vasutak a legkülönbözőbb átmérőjű kerekeket alkalmazzák az új kocsiknál. Az albizottság úgy döntött, hogy ezt egységesíteni kell, s a jövőben a 920 mm átmérőjű kerékpárokat kell alkalmazni. Ugyanakkor az új forgóvázakat már úgy kell megépíteni, hogy a későbbi években 900 mm-es kerékpárokat lehessen alkalmazni. Ezáltal lejjebb kerül a súlypont, kisebb lesz a rugózat terhelése.

A jövő az önműködő kapcsolószerkezeteké

A teherkocsi albizottság a cementszállító kocsik levegő- és cementszállító csővezetékeinek csatlakozófej, valamint a kettős féktuskók szabványosításával foglalkozott. Az „S" jelű — az „S" jel a teherforgalomban 100 kilométeres sebességgel közlekedő kocsik jele — kocsiknál a jövőben csak a csöves útközőket lehet alkalmazni. Mi ezt a feltételt teljesíteni tudjuk.

Szólni kell az önműködő kapcsolószerkezet bevezetéséről. Miután ez a közeljövőben valamennyi európai vasútnál, köztük a MÁV-nál is bevezetésre kerül, a kapcsolófej függőleges méretének csökkentése érdekében javasolták, hogy a megengedhető legalacsonyabb ütközőmagasságot 920 mm-ről 950 mm-re kell felemelni. A javaslatot elfogadták.

— *Mit jelent ez a gyakorlatban?*

— Azt jelenti, hogy a kocsik fenntartására nagyobb gondot kell fordítani, mert a futóműnél csak kisebb kopások engedhetők meg.

Ha már itt tartunk, el kell mondanom, hogy a fék albizottság javaslata szerint 1975-ig valamennyi teherkocsit gyorsan oldó szeleppel kell felszerelni. Szóba került a műanyag féktuskók alkalmazása is. Itt azonban meg kell jegyezni, hogy a műanyag féktuskók alkalmazására egyelőre csak a tolatós tehervonatoknál kínálkozik lehetőség. A kísérletek persze tovább folynak.

Milyen legyen az új személykocsi

— *Úgy tudjuk, a tanácskozáson az új nemzetközi személykocsik belső berendezésének egységesítése is szóba került?*

— Igen, ezzel a kérdéssel a személykocsi vegyes albizottság foglalkozott. A szakemberek hosszan vitatták, hogy milyen változásokat alkalmazzanak az új kocsikon, az elfogadott javaslatok szerint az ajtók központilag nyílnak, illetve záródnak. Ha az ajtó nem zárt, fölötte fényjelzés hívja fel erre a jegyvizsgálók, illetve a forgalmi szolgálattevő figyelmét. A vonat ugyanis csak zárt ajtókkal indulhat el. Az utasokat érintő feliratok az ajtók közelében, a forgalmi szolgálatot érintő feliratok a kocsifal közepén, a műszaki kocsiszolgálat részére pedig a megfelelő berendezések fölött kell elhelyezni a feliratokat. Ugyancsak a MÁV kérésére tűzték napirendre: hogyan védekezzenek a vasutak a mellékhelyiségek elfagyása ellen.

Az egyes albizottságok tanácskozásain elfogadott javaslatok még nem véglegesek. Ezek a szabályok értelmében, a májusban Párizsban összeülő üzemi, jármű és helyhez kötött berendezések főbizottsága elé kerülnek döntés végett. Azokról a kérdésekről pedig, amelyek a főbizottság döntési jogkörét is meghaladják, az UIC ügyvezető bizottsága dönt, amelynek a vasutak vezérigazgatói a tagjai.

V. F.

Levelezőink írják

Kazincbarcika-állomás **raktára** olyan kicsi, hogy alig tudja befogadni azt a növekvő árumennyiséget, ami naponta érkezik. A raktár épületét egyébként is nagyon megviselte az idő. Teteje sok helyen beázik, az ajtók rosszul zárnak, betonpadlója gidresgödrös, csak úgy, mint a nyílt rakodó területe. Így nagyon nehéz a szállítótartályok mozgatása.

Nagy szükség lenne a kazincbarcikai raktár bővítésére és felújítására,

— írja levelében *Behám Rózsa.*

★

A múlt évi tapasztalatokról írt levelében *Foki István* a *Déli pályaudvar* szb. titkára. A tavalyi nehézségekből kiindulva tanulságként állapítja meg, hogy

a kocsirendezői létszám sürgős kiegészítésre szorul,

mert másként nem lehet biztosítani a nyári forgalom idején a közbeváltást. Javítani kell a *Déli-fűtőház* munkáját is, hogy tovább lehessen csökkenteni a géprevárások számát.

★

Két kiskunhalasi vasútőr, *Szántó Antal* és *Juhász Ferenc*

határsértőt tett ártalmatlanná,

aki egy különvonatra felugorva akart kijutni *Jugoszláviába.* A szolgálatát éberen teljesítő két vasútőrt a BM határőrség 400—400 forint jutalomban részesítette, — olvastuk *Tóth Tibor* levelében.

★

Kristóf Lajost, Szeged-állomás segéd-mozdonyvezetőjét súlyos baleset érte 1945. októberében Bátaszék-állomáson. Egy tartálykocsiból kiömlött a tömény kénsav, melyet a vágányok között ásott gödörben gyűjtöttek össze. Kristóf nem vette észre a gödröt és beleesett. Szörnyű égési sebeket szenvedett mindkét lábára. Bal lábát térden felül, jobb lábát közvetlen a térd alatt amputálták. Az Egészségügyi Minisztérium engedélyével és

szakszervezetünk anyagi támogatásával Kristóf Lajos az NDK eisenbergi szanatóriumában nyolc hetet töltött, ahol légpárnás műlábakat kapott,

— olvastuk *dr. Bánkfalvy Gyula* levelében.

★

„*Alsóörs-állomás* személypénztárának ablakainál szeles időben olyan nagy huzat van, hogy már nemcsak a jegyeket és a papírpénzt, hanem szinte az aprópénzt is elfújja — írja levelében *Bognár Károly tudósítónk.*

A huzat miatt a pénztárban levő kályhából is ömlik a füst.

Az illetékes pályafenntartási főnökség szakemberei talán tudnának ezen segíteni."

★

Murony- és Békés-állomások múlt évi sikeres munkájáról számol be levelében *Boldizsár Gyula.* Békésen a kocsikihasználást 97, a kocsitartózkodási tervet 98 százalékra teljesítették.

★

„Százakat nevelt vasutassá *Papp Gyula* oktatótiszt *Zalaegerszeg*-állomáson 1950 óta, mióta ebben a beosztásban dolgozik. Kiképzett már legalább 100 vonatvezetőt, 80 távirászt, 65 váltóőrt és számos más beosztású vasutast. Szakvonali munkája mellett, mint szakszervezti bizalmi is működik. Más társadalmi munkát is végez: propaganda anyagterjesztő és munkásvédelmi megbízott — az állomás közkedvelt dolgozója," — írja Markos József Zalaegerszegről.

★

Békéscsabán is folynak a választási előkészületek. *Boldizsár Gyula* arról számol be levelében, hogy Békéscsaba állomásfőnökét, *Molnár Gábor* elvtársat egyhangúlag jelölték a választók megyei tanácsi tagságra. A választások előkészítése során számos vasutas dolgozó is aktív társadalmi munkát végez.

★

„*Hatvan-fűtőház* dolgozói a műszaki fejlesztésben fontos eseményeket várnak az idei évtől. Tervükben egy 40 és 60 tonnás emelőberendezés, valamint egy nagy teljesítményű Diesel-motoros aggregátor üzembehelyezése szerepel." — írja levelében *Murai Gáborné.*

★

Kisterenye-fűtőház dolgozóinak helytállásáról számol be levelében *Pintér Lajos.* A zord időjárás ellenére a mozdonyszemélyzet közül egyetlen dolgozó sem jelentett beteget, pontosan jelentkeznek szolgálatba.

A gépek gondos kezelésének köszönhető, hogy elfagyás nem történt.

Nagy erőfeszítéseket tettek a vonatok menetrendszerűsége érdekében.

★

A múlt évben 17 522 darab különféle teherkocsit mostak ki a *Szeged-Rókus*-állomáson levő teherkocsimosó telepen. A kocsik fertőtlenítése rendkívül fontos az egészségügyi követelmények szempontjából.

A kocsimosók a kemény hidegben is folytatják munkájukat

— írja levelében *Tótka Károly* — bár volt olyan nap, amikor csak tíz kocsit tudtak kimosni.

Évente 42 millió forint értékű terv készül a vasúttervezőben

Január 30-án és 31-én a közlekedés és vasút szakemberei országos értekezleten vitatták meg a vasút műszaki tervezésének fejlődését a *Technika Házában.* Az értekezlet keretén belül a MÁV Vasúttervező ÜV szakvezetői is számot adtak a vállalat egy évtizedes tevékenységéről, a vasúti beruházások, korszerűsítések és felújítások műszaki terveinek készítésében szerzett tapasztalatokról.

A magyar vasútépítés és tervezés 117 éves történetében a MÁV Vasúttervező ÜV 1953. január 1-én történt megalakításával először hoztak létre a vasút komplex műszaki feladatainak megoldására és tervezésére képes, központosított tervező vállalatot. Az alapítólevél tanúsága szerint a vasúttervezőt a vasútüzem fejlesztésével és felújításával kapcsolatos létesítmények tervezésével, azonkívül — ha a létesítmények tervezése altervezők bevonásával történik — generál feladatok ellátásával bízták meg.

A magyar vasút korszerűsítésének sokrétű feladatai a Vasúttervező ÜV-nél bonyolult, komplex tervezési munkákban jelentkeznek. A feladatok sokrétűsége, amelyekre a tervezőknek 10 év alatt fel kellett fejlődniök, a vállalat vegyes profiljának kialakítását tette szükségessé.

A legjelentősebb munkák

Ha visszapillantunk a megtett útra, elmondhatjuk, hogy a vasúti pályák, hidak, épületek, távközlő- és biztosító berendezések, valamint a vasútgépészet problémáinak megoldásában a vasúttervező jelentős eredményeket ért el.

A vállalat megalakulását követő években került sor *Ferencváros* gépesített rendezőpályaudvarának korszerűsítésére, illetve bővítésére. Ez a létesítmény, amelynek terveit a fiatal vállalat tervezői készítették el, az ország legnagyobb és legkorszerűbb gépesített rendezőpályaudvarának kialakítását jelentette. Az utóbbi évek legjelentősebb tervezési munkái közé tartozik a *záhonyi átrakó körzet* rendkívül nagy és szerteágazó feladatainak megoldása, a *Miskolc Tiszai pályaudvar* bővítése során létesítendő korszerű aluljárók, szigetperonok terveinek elkészítése.

A magasépítményi tervek közül említésre méltó az *Északi Járműjavító* új Diesel-mozdony és motorkocsijavító csarnokának, a *Budapest-Déli pályaudvar* átépítésének és új felvételi épületének, az új záhonyi felvételi épület terveinek elkészítése.

A vállalat 10 év alatt 722 új vasbeton kishíd és 1674 kisebb műtárgy terveit készítette el. A hidak közül legjelentősebb volt a *gyomai vasúti Körös-híd* tervének elkészítése.

Terveik külföldre is eljutnak

A távközlő- és biztosítóberendezési tervek tekintetében is jelentős az előrehaladás. Az integra-domino rendszerű berendezések tervei nemcsak a MÁV, hanem *Kína, Jugoszlávia* és *Csehszlovákia* részére is a vasúttervezőben készülnek.

A vasútgépészeti tervek közül legjelentősebbek a speciális járművek, javítóműhelyi berendezések, a pályafenntartási kis- és nagygépek kialakítása. Nagy érdeklődést váltott ki az Északi Járműjavító új Diesel-javító csarnoka részére készült 1600 tonna teherbírású, 23 méter hosszú csuklószerkezetű mozdonyszerelődei tolópad szerkezeti megoldása.

A jelenleg 700 dolgozóból álló vállalat évenként mintegy 42 millió forintnak megfelelő értékben készít terveket a MÁV részére. Tervező kapacitás tekintetében az ország 31 tervező vállalata közül a nyolcadik helyet foglalja el.

Ezek a számok hűen tükrözik: milyen nagy utat tett meg tíz esztendő alatt a MÁV Vasúttervező ÜV, amely ma már számos kiváló vasúti szakembert és tervező mérnököt, köztük három *Kossuth-díjas* mérnököt is foglalkoztat.

(vf)

Visszaéltek a bizalommal

A társadalmi és a személyi tulajdon sérelmére elkövetett többrendbeli sikkasztás miatt eljárás indult *Varga István* újszentiváni lakos, *Szeged—Rókus szertar* volt számadója ellen.

A bíróság előtt kell felelnie a mérlegkönyvek meghamisításáért. A kiszolgáltatott tüzelő árát gyakran nem fizette be és hamis nevekre írt ki faanyagot.

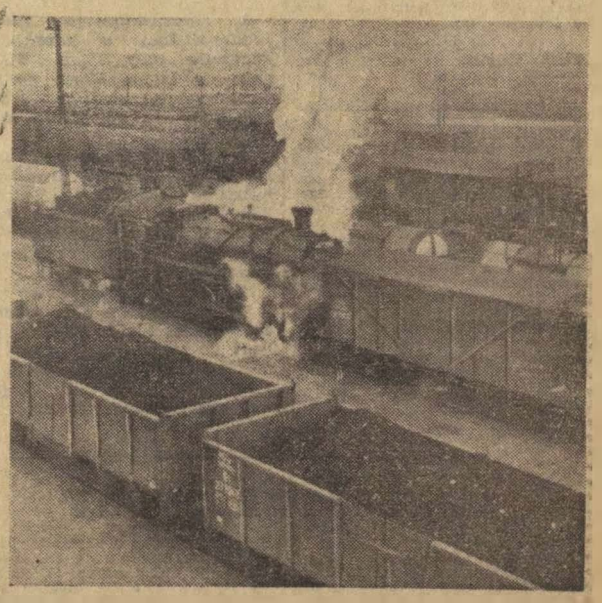
Kovács Ilona Kecskemét volt szertári vezetője ugyancsak a társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett sikkasztás miatt kerül bíróság elé.

Cs. J.

Szénvonat érkezett...

Az elmúlt hetekben nemcsak a bányászok, hanem a vasutasok is derekas munkát végeztek. A föld mélyéből felszínre hozott szenet csak nagy nehézségek árán tudták eljuttatni az üzemek, a lakosság részére. A várpalotai vasutasok ottjártunkkor mínusz 15 fokos hidegben is gyorsan végezték a cseri bányából érkezett szénvonat rendezését

Pál Dezső tolatásvezető a tolatás megkezdésére ad jelzést a mozdonyvezetőnek



A 411-es tartalék lassan prüszkölve indul el az első fogással

A tolatás megkezdődött. Tóth Gyula váltóőr váltót állít a szénnel megrakott, lassan guruló kocsiknak

(Hemző Károly képriportja)

Sport

A Vasutépítők csapata az Európa Kupa döntőjében

Február 8-án, a Sportcsarnokban játszották le a *Vasútépítő Törekvés* és a *GSTK* férfi asztalitenisz Európa Kupa elődöntőjét. A találkozó előtt a jugoszlávok nem titkolták, hogy győzelemre számítanak. Berczikék azonban keresztülhúzták számításukat. Kitűnő játékkal valósággal lelépték a tavalyi Európa Kupa győztes zágrábi csapatot.

A *Berczik, Rózsás, Holló* összeállítású magyar csapat elsősorban annak köszönheti 5:1 arányú győzelmét, hogy mindvégig támadó szellemben, érettebb taktikával játszott. Az egyetlen vereséget *Holló* szenvedte el a sokszoros jugoszláv válogatott *Hrbudtól.*

A döntőben a magyar együttes a *Lipcse—Cluj* mérkőzés győztesével játszik. A mérkőzés időpontját később jelölik ki.

Asztalitenisz KISZ-kupa

Mindvégig nagy érdeklődés előzte meg a MÁV Tisztképző Intézetben az asztalitenisz KISZ-kupa küzdelmeit. 30 hallgató vett részt a selejtezőben. Különösen izgalmas volt a döntő, amelyet Pál József és Varga Pál hallgató vívott. A küzdelemből Pál József került ki győztesen.

A győztesnek járó kupát az intézet KISZ-szervezetének és a szakszervezeti bizottságának vezetői ünnepélyes külsőségek között adták át a győztesnek.

Benedek Tibor

Az Északiban télen sem szünetel a Kilián-mozgalom

A múlt évben a Törekvés Bihari úti sporttelepén gazdag sportélet folyt. A Kilián-mozgalom szervezésére létrehozott operatív bizottság nagyon helyesen felhasználta az Északi Járműjavítóban folyó üzemi bajnokságokat is a mozgalom továbbszélesítésére. A labdarúgásban, röplabdában, asztaliteniszben és sakkban megrendezett bajnokságok ugyanis évek óta nagy népszerűségnek örvendenek a dolgozók között. 1962-ben az üzemben 250 dolgozó tett eleget a Kilián-mozgalom követelményeinek.

Az operatív bizottság a téli hónapokra is gondoskodott programról. A KISZ-szervezet és a szakszervezeti bizottság segítségével élménybeszámolókat tartanak és megkezdik a felkészülést a tavaszra. Úgy tervezik, hogy az idén még több dolgozót vonnak be a Kilián-mozgalomba, mint tavaly.

Kancsura György

Kossa István: A magyar közlekedéspolitika időszerű kérdései

A Kossuth Könyvkiadó kiadásában megjelent Kossa István könyve, amely összefoglalóan tárgyalja a magyar közlekedéspolitika időszerű kérdéseit. A könyv a bevezetőben leszögezi a közlekedés jelentőségét, idézi a marxi megállapítást, hogy a közlekedés az ipari termelés negyedik ágazata. A könyv kiadásának célja az, hogy a különböző közlekedési ágak vezetői, a vasút, a posta, az autóközlekedés, a hajózás, a légiközlekedés dolgozói megismerjék azokat a közlekedéspolitikai irányelveket, amelyek alapján állítjuk össze terveinket, határozzuk meg a fejlődés útját.

A 10 000 példányban megjelent könyv tíz fejezetre oszlik. A közlekedés jelentőségéről a könyv első fejezete összefoglaló képet ad. Az áru- és személyszállításról, a hírközlés fontosságáról, a „Közlekedéspolitikánk elvi kérdései" c. fejezet leszögezi a legfontosabb alapelveket, aláhúzza az egységes szemlélet kérdését, és az egész országra kiterjedő olyan egységes közlekedési rendszer létrehozását, amely tervszerűen egyesíti annak valamennyi ágát. Ennek alapján tehát a közlekedéspolitika két fő irányelve a forgalom optimális megoszlása és a közlekedés komplex fejlesztése. A könyv további részében foglalkozik Kossa István a közlekedési szükségletek felmérésével, a közlekedési hálózat fejlesztésével, a közlekedési eszközök fejlesztésével, a javító és karbantartó bázisok kérdésével, a biztosító, forgalomvezérlő- és helymeghatározó berendezésekkel, a közlekedés technológiai kérdéseivel, a hírközléssel, és végül a városi közlekedéssel.

A szerző művéhez gazdag külés belföldi irodalmat használt fel forrásmunkaként.

A könyv megjelenése fontos esemény a magyar közlekedéstudomány, a vasút és valamennyi közlekedési ág további fejlődése szempontjából.

Pusztai Pál rajzai

A Képzőművészeti Alap Kiadóvállalata a napokban jelentette meg Pusztai Pálnak, a Ludas Matyi neves grafikusának legsikerültebb rajzaiból összeválogatott kötetét.

A rajzok tematikailag mai életünkről, a mi társadalmunkról szólnak, s nyilvánvalóan létező emberi hibákra, fogyatékosságokra hívják fel a figyelmet, ötletes, mulatságos formában.

A kötet megjelenéséhez mi is gratulálunk a művésznek, aki hosszú ideig mint vasutas dolgozott, s lapunkban időről időre megjelenő karikatúrái bizonyítják, hogy még ma is alapos ismerője a vasúti munkának.

Készül a választásokra a BVKH nőbizottsága

— Hivatalunk nőbizottsága a szakszervezeti munka keretében foglalkozik azokkal az ügyekkel, tennivalókkal, amelyek a BVKH-ban dolgozó asszonyok és lányok mindennapi életét érintik. E tevékenység meglehetősen sokoldalú. Kiterjed a munkára, a politikai tisztánlátás elősegítésére, éberen őrködik a nőkre vonatkozó törvényes rendelkezések megtartásán, szervezi a társadalmi összefogást és sokrétű, a dolgozó nők életét érintő kérdésekre igyekszik megoldást találni.

Mészáros Sándorné, választott kérdésünkre, aki a felszabadulás óta visel szakszervezeti tisztséget, s hat esztendeje irányítja a BVKH nőbizottságának tevékenységét.

— *Melyik munkaterületen dolgoznak a legszívesebben?* — faggatjuk tovább. Elmosolyodik, tekintete megtelik fénnyel, szeretettel.

— Legkedvesebb számunkra a gyermeknap, a fenyőünnep megrendezése — feleli. — A gyermek az az örök téma, amin keresztül még azokat az asszonyokat is mozgósítani lehet, akik egyébként nehezen közelíthetők meg.

Persze ahhoz, hogy a gyermekeknek örömet tudjunk szerezni, anyagi alap kell. Bevételi források a műsoros esték, a hivatal rejtett tehetségeinek *„Ki mit tud"*, estjei, szüreti mulatságok stb. Több mint hatvan család veszi igénybe a porszívógépünket. Ebben az évben szabás-varrás tanfolyam indul. Tervbe vettük divatbemutatók rendezését is. A rendezvények jövedelmét használjuk fel a gyermekek ünnepségeire. Évek óta patronáljuk a *Hermina úti Vakok Otthonában* elhelyezett világtalan gyermekeket. Minden esztendőben 1000 forint értékű játékkal ajándékozzuk meg az apróságokat.

A BVKH dolgozóinak mintegy hatvan százaléka nő — folytatta. — Nemcsak a termelésből veszik ki részüket dicséretesen, de élenjárnak a társadalmi munkában is. Pártalapszervezetünk titkára is sorainkból való nő. Ismeri vágyainkat, problémáinkat és értékes támogatást nyújt számunkra.

Most az országgyűlési és tanácsválasztások küszöbén is látjuk, mennyire fontos a dolgozó nők általános fejlődése. Öntudatuk emelkedésére jellemző, hogy nemcsak munkájukat látják el kiválóan, hanem tanulnak, szakmai továbbképzésen vesznek részt, különféle iskolákba járnak és dicséretükre legyen mondva, jó eredménnyel vizsgáznak.

Az általános fejlődés velejárója — fejezte be mondanivalóját Mészáros Sándorné —, hogy hivatalunk dolgozó női is fokozódó politikai aktivitással készülnek az országgyűlési és tanácstagválasztásra. Részt vesznek sokan közülük az előkészítő munkálatokban, a választási bizottságokban, a hivatalban folyó felvilágosító munkában. Tetteik bizonyítják, hogy megértették: a választás a Hazafias Népfrontba tömörült erők kiállása lesz a szocializmus és a béke ügye mellett. Nem vitás egy pillanatig sem, hogy a BVKH sok száz nődolgozója szavazatával is igent mond mindarra, ami egyben az ő szorgalmas munkájuknak is gyümölcse lesz: a szocializmus teljes felépítésére, a béke megvédésére, a több kenyérre, biztonságra és valamennyiünk felemelkedésére

Sz. I.

Újfajta vasúti személykocsikat gyárt a győri vagongyár

Ebben az évben a Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár újfajta személykocsi mintapéldányait készíti el a MÁV részére. Az új kocsi mindenben megfelel a nemzetközi előírásoknak.

Hossza 24,5 méter, vontatási sebessége 140—160 kilométer/óra lesz. A feljáróajtók csuklós megoldásúak. A homlok átjáróajtó tolószerkezetű és az eddiginél szélesebb átjáróhidat nem bőrharmonika, hanem egymáshoz önműködően kapcsolódó gumitömlő veszi körül. Az ablakok kettős üvegezésűek, szilánkmentes üveggel. A középen vízszintesen kettéosztott ablaknak csak a felső részét lehet lehúzni.

Az első osztályú kocsiban kilenc fülkében 6—6, a második osztályban 10 fülkében 8—8 kényelmes ülőhely lesz.

A tervezést a Wilhelm Pieck Gyár járműszerkesztési osztályán már megkezdték. A fél év végére a rajzokat elkészítik, és a második fél évben sor kerül a két mintapéldány gyártására. A MÁV ilyen kocsikat rendel majd a nemzetközi forgalom számára.

Lakáscsere

Elcserélném Balatonfűzfőn közvetlenül a víz mellett levő villaszerű 2 szoba összkomfortos, ipari árammal, vízvezetékkel, fürdőszobával ellátott szolgálati lakásomat szegedi, budapesti vagy veszprémi lakásért. Cím: Nyiró Károly m. tiszt Balatonfűzfő, Balaton körút 100.

— **Elcserélném Vác MÁV-telepen** levő kertes, különálló, vízvezetékkel ellátott szoba-konyhás, mellékhelyiséges lakásom budapesti egyszoba-konyhás MÁV lakással. Cím: özv. Moravecz Vilmosné, Vác MÁV telep 26.

— **Elcserélném Makó** állomás melletti kettőszobás emeleti, tágas, alacsonybérű MÁV lakásom budapesti vagy szegedi lakásért. Lehet tanácsi rendelkezésű lakás is. Cím: Huszta Miklós műsz. főint. Makó, Csokonai utca 22.

HÍREK

Pályázati felhívás

A szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya a XIII. vasutasnap alkalmából *Budapesten* rendezi meg az *Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást.*

A kiállításon képzőművészeti köreink tagjai, tényleges és nyugdíjas vasutasok és azok családtagjai vehetnek részt maguk készítette festményekkel, grafikákkal, szobrokkal, domborművekkel és iparművészeti munkákkal.

A műveket 1963. június 1-ig kell eljuttatni a kiállítás rendező bizottságához (Bp., VIII., Népszínház utca 29.).

A kiállításra beküldött alkotásokat neves művészekből álló bizottság bírálja el.

A kiállítás díjai:

Festészet: I. díj 1000 Ft, II. díj 800 Ft, III. díj 500 Ft.

Szobrászat: I. díj 1000 Ft, II. díj 800 Ft, III. díj 500 Ft.

Grafika: I. díj 800 Ft, II. díj 600 Ft, III. díj 400 Ft.

Ipar- és népművészet: I. díj 800 Ft, II. díj 600 Ft, III. díj 400 Ft.

Ifjúsági munkák díjai: I. díj 500 Ft, II. díj 300 Ft, III. díj 200 Ft-nak megfelelő tárgyi jutalom.

— Jól sikerült dalos találkozót rendeztek február 2-án a Dunakeszi Járműjavító kultúrotthonában. A találkozón az üzem közel négy évtizedes múlttal rendelkező férfi kórusa mellett meghívott kórusok is szerepeltek.

— *250 kilométer vasútvonalat villamosítottak az elmúlt években a Koreai Népi Demokratikus Köztársaságban. A tervek szerint 1967 végére 1500 kilométerre növelik a villamosított vonalak hosszát.*

— **Vasútőr parancsnokok, tűzrendészeti előadók, és a nagyobb szolgálati helyek vezetőinek, valamint a megyei BM-szervek képviselőinek részvételével ankéton vitatták meg a múlt évi vasúti tűzkárok tapasztalatait, a szegedi igazgatóság tanácstermében.**

— Metántüzelésű mozdony. A világ első metánnal hajtott mozdonyát az angol szénbányászati hatóság állította üzembe egyik bányájában tolatási célokra. A 230 lóerős mozdony súlya 40 tonna, motorja 8 hengeres.

— **15 százalékkal emelték a vasúti tarifákat január 1-től az olasz vasutakon.**

— *Vasúti daru két gémmel. Franciaországban két gémmel rendelkező vasúti darut építettek kisebb vasúti hidak fel- és leszerelésére. Az emelést az egyik gém végzi, a másik ellensúlyként szolgál. A daru elfordítható, így a szomszédos vágányról is tud emelni.*

— A legzordabb időben is nagy tranzit forgalmat bonyolítottak le a GYSEV soproni dolgozói. Január 23-án például egy Ágfalva átmenetű tranzit elegyhez nem volt vonatkísérő személyzet. A szolgálat letelte után Pálfi Zoltán állomásfőnök-helyettes és Szabó László forgalmi szolgálattevő vállalkozott a szerelvény továbbítására.

— **Több mint 500 ezer forintot takarítottak meg 1962-ben a debreceni járműjavító famegmunkáló üzemében a Dózsa szocialista brigád tagjai.**

— *Eredményesen dolgoztak 1962-ben a zalaegerszegi csomópont dolgozói. Tervüket élüzem szint felett teljesítették, a kongresszusi versenyben elért eredményükkel pedig elnyerték a megyei pártbizottság vándorzászlaját.*

— Nagy népszerűségnek örvend a szakszervezeti politikai iskola a hatvan-salgótarjáni pft. főnökségnél, ahol az előadók diafilm vetítéssel teszik szemléletesebbé előadásaikat.

— *8500 lóerős gázturbóelektromos mozdonyt épített az Union Pacific Railroad amerikai vasúttársaság. A mozdonyóriás futótávolsága 1600 kilométer.*

— **Gyémánt lakodalmát ünnepli február 24-én Bak János 84 éves devecseri lakos, aki annakidején mint pályamunkás dolgozott a vasúton.**

A szerkesztőség üzeni

Kisvárdai János. Molnár Pál Miskolc, dr. Bánkfalvy Gyula, Cserháti József, Tótka Károly Szeged, Murai Gáborné Hatvan, Marosán Pál Debrecen, Kiss Lajos Alsóörs, Behán Rózsa Kazincbarcika, Pintér Lajos Vácrátót, Gelencsér Endre Kaposvár, Leiti Ferenc, Várnai László Pécs, Benedek Tibor, Kancsura György, Foki István Budapest, Gácze Imre Várpalota, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Várfalvi Gyula Gyékényes, Markos József Zalaegerszeg, Horváth Géza Győr, Tóth Tibor Kiskunhalas: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Tolnai Lajos Dombóvár, Nagy Gyula Mátészalka, Markos József Zalaegerszeg. Takács Sándor Répáspuszta, Faliszek Antal Balassagyarmat, Szász József Veresegyház: leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

3. számból: 101 265/1963. I/8. D. Változó munkahelyen foglalkoztatott vasutas dolgozók utazása XX. m. sz. menetjeggyel.

100 770/1963. AI. C. A MÁV háztartási tüzelőanyagellátás szabályozása az 1963/64. tüzelési évre.

4. számból: 131 995/1962. I/7. A mozdonyfűtői vezénylés szabályainak módosítása.

5. számból: A Pártfőiskola levelező hallgatóit megillető tanulmányi kedvezmények.

6. számból: 101 615/1963. I/2. B. A túlmunkával összefüggő egyes kérdések szabályozása.

103 512/1963. I/2. C. Pályázati hirdetmény külföldi ösztöndíjakra.

MAGYAR VASUTAS

Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI. Benczúr u. 41.
Telefon: városi: 424—184. Üzemi: 39—71
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII. Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

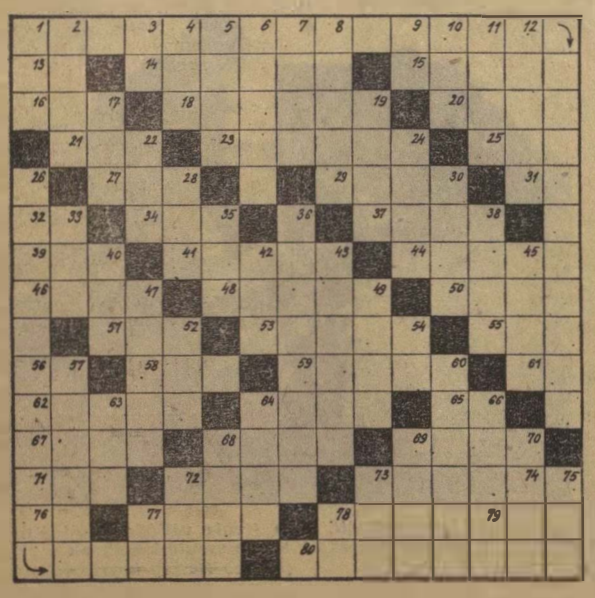
KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Ezért a címért is folyik már versengés. 13. Legrégibb római pénzegység. 14. Királyi fejfedő. 15. Csengő teszi. 16. Erődítmény. 18. Kistehetségű utánzó. 20. Hová, oroszul. 21. Him juh. 23. Kincse. 25. . . . encer, hangtompító. 27. Magyar Államvasutak. 29. Görög mitológiában a hajnal megtestesítője. 31. Morse hang. 32. Indulatszó. 34. Őrölt anyag. 37. Szőlőlé. 39. Morog. 41. A dinamit feltalálója. 44. Igen régi. 46. Az bizony. 48. Kétes. 50. Vissza: ingyenélő. 51. Zománcipari Művek. 53. Kelta mondakör. 55. Cselekvés. 56. Aroma. 58. Egymást előző betűk. 59. Borsod megyei községbe való. 61. Igekötő. 62. A zokogó. 64. Pozitív elektród. 65. Skála hang. 67. Rövid nadrág. 68. Gödör. 69. Kérdőíven olvasható. 71. Számok előtt gyakran szerepel. 72. Mecsetek imavezetője. 73. Élvezet. 74. Liter. 76. É. Á. 77. Vissza: ökör előde. 78. Drágakövek súlyegysége. 80. Kereskedelmi gócpont.

Függőleges: 1. Maró folyadék. 2. Lisztet tartanak benne. 3. Cikk páratlan betűi. 4. Niobe magánhangzói. 5. Ékezettel gabonaféle. 6. Franciaország legjelentősebb folyója. 7. Szabályosan lengő. 8. A Rhone mellékfolyója. 9. Aktinium vegyjele. 10. Sisak hangtalanul. 11. Az Olymposz királya. 12. Pletyka franciául. 17. Omladék. 19. Kerékvágás. 22. Adó. 24. . . . commodo, tetszés szerint a zenében. 26. A legszélesebb tömegszervezet. 28. Húz. 30. Betűpótlással lovar. 33. Von. 35. R. O. V. 36. Ütemmérő. 38. Finn torony. 40. Légnemű anyag. 42. Pest megyei község. 43. Jövőbe látó. 45. Monda. 47. Kérdőszó. 49. Halkan mondd. 52. Minőség ellenőrzés. 54. Samarium vegyjele. 57. Vissza: világítótorony. 60. Gyakran megfordul lit. 63. Szellemi tevékenységet fejt ki. 64. Betakarít. 66. Véd. 68. Vonatkozó névmás, tárgyraggal. 69. Római császár. 70. Igekötő. 72. Osztrák folyó. 73. Adnak neki. 75. Ez a föld az alumínium alapja. 77. Azonos betűk. 78. K. M. 79. Személyes névmás.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 26. Beküldési határidő: március 10. **Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése:** Közbeváltórendszer. A rakodás gépesítése.

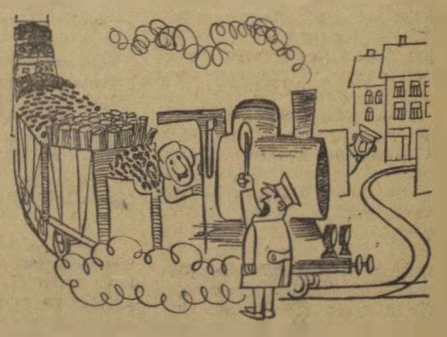
Könyvet nyertek: Varga György oktatótiszt, Szekszárd Pft. Főnökség. Hajdú Lajos, Püspökladány állomás. Molnár Imre, forg. tanuló, Ostffyasszonyfa állomás.



Zord idő

— *Most az a feladata, hogy lehetőleg lebeszélje az utasokat az utazásról.*

Sürgős szállítmány



— *Megállás nélkül tovább. A Fő utca 28-ban elfogyott a tüzelő.*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM. 5. SZÁM. Ára 40 fillér 1963. MÁRCIUS 4.

A nemzetközi nőnapra

A nők egyenjogúságáért és a békéért vívott harc jegyében ünnepelték először, 53 évvel ezelőtt, március nyolcadikát, a nemzetközi nőnapot.

Az első világháború mély szakadéka felé közeledett akkor a világ. S amikor a haladó nőmozgalom harcot indított a nők jogaiért, messzehangzóan hallatta szavát a béke védelmében is. 1910. augusztus 27-én így szólt erről a koppenhágai nőkonferencia: „... fel kell világosítanunk a proletár nőket a háború okairól, alapjairól — a kapitalista rendről és a szocializmus céljairól és ezért fokoznunk kell az egész munkásosztályban annak az erőnek a tudatát, amelyet a mai társadalmi életben betöltött szerepénél fogva bizonyos körülmények között bevethet és bevetni köteles a béke biztosítása érdekében. Ugyanakkor e célból gyermekeink szocialistává nevelése útján gondoskodnunk kell arról is, hogy a harcoló proletariátus, a békének ez a serege egyre nagyobb és erősebb legyen."

A Szovjetunióban, a szocializmust építő országokban a nők millióinak társadalmi helyzetében alapvető változás történt. Hazánkban is aktív részeseivé váltak a nők a társadalmi átalakításnak a felszabadulás óta eltelt 18 év során. Méltán állapította meg pártunk VIII. kongresszusa: „Társadalmunkban mindinkább megvalósul a nőknek nemcsak jogi, hanem igazi társadalmi egyenlősége is."

A magyar nők akkor ünneplik méltán március 8-át, a nők harci napját, ha legjobb tudásuk szerint vesznek részt a szocialista építőmunkában és minden erejükkel szolgálják a haladás, a béke ügyét.

Az idén két jelentős nemzetközi konferenciára készül a világ nőtársadalma. Májusban Bukarestben ül össze a „Szakszervezetek Nemzetközi Konferenciája a Dolgozó Nőért." A konferencia résztvevői megvitatják, hogyan vegyen részt a dolgozó nő a monopóliumok, az imperializmus elleni harcban. Júniusban Moszkvában ülésezik a Nők Világkongresszusa. A kongresszus előtt az a feladat áll, hogy értékelje, meghatározza a nők feladatait korunkban az egyenjogúságért, a békéért, az emberi haladásért, a gyermekek boldogulásáért folyó küzdelemben.

Március 8-án, amikor a nemzetközi nőnap alkalmából köszöntjük a vasutas asszonyokat és leányokat, kívánunk nekik további sok sikert a szocializmus felépítéséért, a béke megvédéséért végzett munkájukhoz. Becsülettel helytálltak az idei zord tél nehézségei közepette. Legyenek továbbra is méltó társai a férfiaknak a munkában, tanulásban, az élet minden területén.

A pécsi igazgatóság nyerte a kongresszusi és az éves munkaversenyt

Február 22-én került sor az igazgatóságok december havi, negyedik negyedévi és múlt évi munkaversenyének és egyben kongresszusi versenyük eredményének értékelésére. A részletes elemzések alapján megállapították, hogy

a szombathelyi igazgatóság munkája nagymértékben javult és ők nyerték a december havi versenyt.

Annál is inkább örvendetes ez, mert egész évben javuló tendenciát mutatott munkájuk és a legjobb eredményt éppen akkor érték el, amikor a zord téllel kellett küzdeniük.

A pécsiek az élen

Korábbi sikerek után, 1961-ben erősen visszaesett a pécsi igazgatóság munkája. Dicséretükre válik, hogy levonták a szükséges tanulságokat, jobban szervezték a munkát, naponta értékelték a versenyt, elemezték a tennivalókat. 1962-ben fokozatosan javultak eredményeik. A kongresszusi verseny beindulásakor még az ötödik helyen voltak (áprilisban), de azután az élre kerültek.

Sikerüket nem kismértékben annak köszönhetik, hogy jól együttműködött az igazgatóság

és a megyei bizottság, ennek következtében a csomópontokon is javult a szakszervezeti bizottságok és a szakvonali vezetés együttműködése. Amikor problémáik voltak, bátran támaszkodtak a mozgalmi szervek erejére, a dolgozók alkotó kezdeményezésére.

Ez úton is gratulálunk a pécsi igazgatóság valamennyi dolgozójának, a szép sikerhez, a kongresszusi zászlóhoz, s kívánunk nekik további hasonló sikereket!

A budapesti igazgatóság jól kezdte az 1962-es esztendőt. Az első fél évben ők álltak a verseny élén. Elnyerték a vörös vándorzászlót is. De mintha ez elbizakodottságot szült volna, a következő hónapokban már fokozatosan visszaestek. Még szerencse, hogy év végére, a harmadik helyet el tudták érni. Reméljük, a múlt évi tapasztalatokból levonják a szükséges tanúlságokat és kemény versenytársai lesznek a pécsieknek. Eredményesebb szereplésük az egész vasút szempontjából is döntő jelentőségű volna!

Külön kell szólnunk a miskolci igazgatóság nem kiemelkedő, de egyenletes, megbízható munkájáról.

A miskolciak egész évben megőrizték a második helyet, s a 12 hónap alatt, csak egyszer, márciusban tudtak elsők lenni. Véleményünk szerint ennél többre is képes ez az igazgatóság. Kívánatos, hogy az idén éljenek javuló technikai lehetőségeikkel és a tavalyinál is jobban szervezzék munkájukat.

A tavalyi győztes az utolsó előtti helyen

A tavalyi győztes, a szegedi igazgatóság az idén erősen visszaesett. Kétségtelen, hogy számos objektív nehézségük volt. Elég, ha utalunk a 600-as vonal átépítésére, több csomópontjuk korszerűsítésére. Szervezési hibák is mutatkoztak azonban náluk. Az igazgatóság vezetői levonták ezekből a szükséges tanúlságokat és jobb szervezéssel kezdik az 1963. évi tervteljesítését. Biztató jelnek tekinthetjük, hogy a harmadik negyedévi hatodik helyről az év végére feljöttek az ötödik helyre és az éves versenyben is megtartották azt.

Több problémát jelent a debreceni igazgatóság utolsó helyezése. A harmadik negyedévi javulás után, ismét visszaestek a hatodik helyre. Kedvezőtlenül befolyásolták munkájukat a teherszállításban bekövetkezett ingadozások. Záhony térségének gyakori túlterheltsége. Az eredmények javulása szempontjából feltétlenül szükséges, hogy a felsőbb szervek jobban segítsék ezt az igazgatóságot és a helyi szervek is tanuljanak a tavalyi hibákból.

Az igazgatóságok munkaversenyében decemberben a következő sorrend alakult ki:

1. Szombathely	77	ponttal
2. Pécs	75,5	„
3. Budapest	66,5	„
4. Miskolc	64	„
5. Szeged	57	„
6. Debrecen	42,5	„

A negyedik negyedévi sorrend:

1. Pécs	228	ponttal
2. Szombathely	226,5	„
3. Budapest	196,5	„
4. Miskolc	193	„
5. Szeged	153	„
6. Debrecen	124	„

Az 1962. évi és kongresszusi munkaverseny végeredménye:

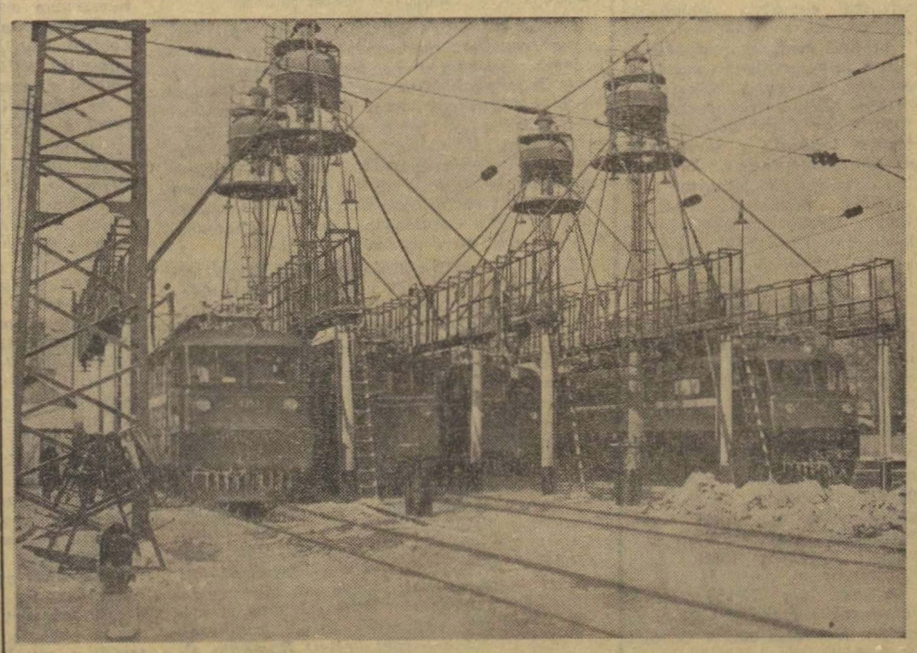
1. Pécs	816	ponttal
2. Miskolc	785	„
3. Budapest	780	„
4. Szombathely	779,5	„
5. Szeged	582	„
6. Debrecen	579	„

Összegezve: a vasút 1962-ben is teljesítette szállítási feladatait. Külön elismerést érdemel az építési szolgálat az önköltség jelentős mérvű csökkentéséért. Ez döntő az üzemi jutalék szempontjából is, melynek összege az évi mérleg elkészülte és jóváhagyása után kerül nyilvánosságra.

Az éves eredmények alapján folyik az élüzem-verseny értékelése. Az értékelést végzőket ez úton is felhívjuk a gondos, körültekintő munkára.

Az igazgatóságok munkaversenyét, a rendkívüli időjárásra való tekintettel 1963 első negyedévére felfüggesztették.

Ez nem érinti az első negyedévi jutalomösszeg kifizetését. Az igazgatóságok havi bontás szerint megkapják létszámuk arányában a jutalomkeretet, amely a negyedévben összesen 750 ezer forint lesz.



A Szovjetunió Moszkva—Bajkál közötti szakaszán villamosmozdonyok továbbítják a szerelvényeket. Ez a felvétel Ilanszk állomásán készült, ahol gépi erővel rakodnak a villamosmozdonyok vontatta szerelvények vagonjaiba

Várpalotát úgy emlegetik, mint a fiatalok állomását. Jelenleg is sok fiatal ismerkedik itt a vasutas élettel. Ceglédi Erika és Szabó Kálmán a forgalmi irodában szorgalmasan készülnek első vizsgájukra

(Hemző Károly felv.)

FELHÍVÁS A VASUTAS DOLGOZÓKHOZ!

A rendkívül zord és hosszantartó tél idején a személy- és teherszállításban számottevő korlátozásokat kellett foganatosítani. Az áruforgalmi korlátozások miatt január és február hónapban mintegy 2 800 000 tonna árumennyiség szállítása maradt el. Ezzel összefügg, hogy számos vállalat és üzem alig rendelkezik már kellő mennyiségű tartalékanyaggal, sok vállalatnál a legyártott készáruk és kitermelt alapanyagok felhalmozódása gátolja a további folyamatos termelést.

Az áruforgalmi korlátozások feloldásával a közeli időben minden eddigi teljesítményt meghaladó árumennyiség elszállítására kell felkészülnünk, hogy biztosítsuk a gyárakban, üzemekben, bányákban a termelés folyamatosságát.

Március hónapban számolnunk kell azzal, hogy a vasúti szállításra kerülő áruk mennyisége megközelíti az elmúlt ősz október havának csúcsforgalmát.

Ezt a hatalmas feladatot csak akkor tudjuk végrehajtani, ha berendezéseink kapacitásának megfelelő kihasználásával a vonatforgalom tervszerűségével a leggazdaságosabban üzemeltetjük a vontató járműveinket és az eddiginél is nagyobb gondot fordítunk teherkocsiparkunk statikus és dinamikus terhelésének növelésére.

A várható szállítási igények kielégítésének elsődleges feltétele, hogy a vonó- és vontatott járműveink minél nagyobb számban üzemképes állapotban álljanak a forgalom rendelkezésére. Ennek biztosítása rendkívüli feladatok elé állítja a vasút járműjavító üzemi vállalatainak és javító részlegeinek dolgozóit. A követelményeket növeli, hogy a hosszantartó zord téli időjárás fokozottan igénybe vette a vasút járműparkját és az időjárás miatt ez ideig kedvezőtlenül alakult a mozdony- és kocsijavító műhelyek termelékenysége is.

Az elkövetkezendő idő legfontosabb feladata tehát a munka- és üzemszervezés javításával, a minőségi feltételek betartásával a mozdonyok és kocsik javítási idejének csökkentése. Arra kell törekedni, hogy a javítási állag — a biztonság megóvása mellett — a legkisebbre csökkenjen. Ezért a szocialista munkaverseny segítségével a dolgozók kezdeményezéseinek felkarolásával április 4 és május 1 tiszteletére ünnepi műszak keretében vigyük sikerre az első negyedévi tervfeladatok és az ezen felül előírt célkitűzések megvalósítását.

A feladatok sikeres megoldása érdekében a gazdasági vezetők a mozgalmi szervekkel együttműködve tegyék meg a szükséges intézkedéseket és fokozottan támaszkodjanak szocialista brigádjaink példamutató munkájára.

A nagymérvű szállítások lebonyolítása minden vasutas dolgozótól áldozatkész munkát, szilárd helytállást követel. A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége meg van győződve arról, hogy a feladatok jelentőségét a vasutas dolgozók átérzik és maradéktalanul teljesítik kötelességüket.

Budapest, 1963. február 25.

Dr. Csanádi György sk.
a miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója

Szabó Antal sk.
Vasutasok Szakszervezete főtitkára

Diesel- és villamosvontatási szakmérnökképzés az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemen

Az *Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem közlekedési üzemmérnöki karán* 2 éves Diesel- és villamosvontatási szakmérnökképző tanfolyam indult. A szakmérnök-tanfolyamra 67 okleveles üzemmérnök jelentkezett, akik hivatást éreznek arra, hogy a tanfolyam elvégzése után a vasút Diesel- és villamosvontatásában dolgozzanak.

Dr. Turányi István rektorhelyettes a megnyitón hangsúlyozta, hogy az egyetemi ötéves mérnökképzés csak alap és az alapozó gondolkodásmódot, a műszaki tudományban való jártasságot biztosítja, a vasút műszaki fejlődése, a technika előrehaladása azonban parancsolólag megköveteli a műszaki specializáció elmélyítését.

Harmati Sándor vezérigazgatóhelyettes köszönetét fejezte ki a *Művelődésügyi Minisztériumnak* és az egyetemnek a szakmérnökképzés területén kifejtett előkészületi munkáért. A tanfolyam hallgatói, akik műszaki beosztásban dolgozó mérnökök, nagy segítséget adhatnak az egyetem oktatóinak a mindennapi élet tapasztalatainak, problémáinak felvetésével, azok tudományos elemzésével. Biztosak vagyunk abban, hogy a tanfolyamról kikerülő Diesel- és villamosvontatási szakmérnökök a vasút műszaki fejlesztésének, a közlekedéspolitikai irányelvek megvalósításának élharcosai lesznek — mondotta Harmati elvtárs.

Csak egy csavar...

Már két és fél órája vesztegelt *Zalalövő* állomáson a 8611. sz. motorvonat. Az volt a baj, hogy nem lehetett hátramenetre kapcsolni a motort. A motorvezető mindent megpróbált, de eredménytelenül. Az állomás már segédgépet kért *Körmendről*.

Közben beérkezett *Bajánsenyéről* a 8631. számú vonat. *Bognár Gyula* motorvezető, a zalaegerszegi fűtőház dolgozója nyomban a másik motor segítségére sietett. Neki gyorsan sikerült megtalálnia a hibát. Apróság volt. Az irányváltón meglazult és már majdnem lesett egy anyacsavar. Bognár meghúzta a csavart és a motor máris zavartalanul kapcsolt hátramenetre is. Indulhatott a 8611-es számú motorvonat, nem volt már szükség a segédgépre.

Leleményességéért dicséret illeti a motorvezető társának segítő Bognár Gyulát.

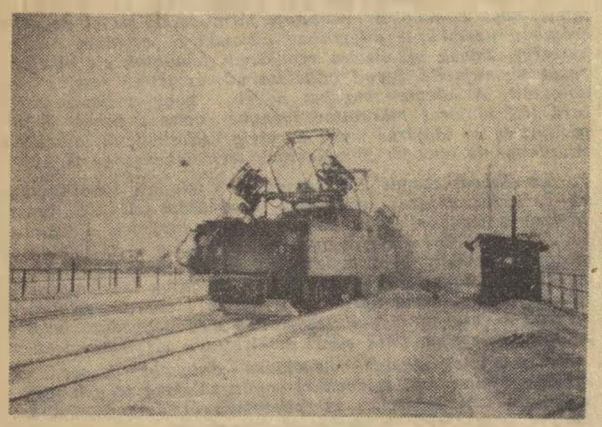
Markos József

Munkáslevelezők értekezlete

A budapesti igazgatóság vezetője február 20-án értekezletre hívta össze az igazgatósághoz tartozó szolgálati helyek munkáslevelezőit. Az értekezleten — amelynek referátumát *Sárvári Mihály*, az igazgatóság vezetőjének helyettese tartotta —, megjelentek a megyei lapok ipari rovatának vezetői, valamint a vasutas szaklapok szerkesztői is.

Az összejövetelen, amelynek célja a lapok és a tudósítók kölcsönös kapcsolatának elmélyítése és a tapasztalatcsere volt, elhatározták, hogy a jövőben *negyedévenként megismétlik* ezt a dicséretes kezdeményezést.

Mind a sajtó képviselői, mind a munkáslevelezők egyaránt annak a meggyőződésüknek adtak kifejezést, hogy helyes volt az értekezlet összehívása, a kölcsönös megbeszélés a jövőben minden bizonnyal gyümölcsözően fogja éreztetni hatását.



A csehszlovák vasutak közlekedésében is sok zavart okozott a zord tél. A képen egy szénszállító szerelvényt láthatunk (MTI Külföldi Képszolg.)

Termelési tanácskozásokon hallottuk

Gyöngyösön,

a Kitérőgyártó ÜV termelési tanácskozásán arról számoltak be, hogy a termelési tervet 1962-ben 100,6 százalékra teljesítették. Növekvő feladatot jelent, hogy a Gyöngyösön felépítésre kerülő erőműtelep részére magas feszültségű vezeték tartóoszlopokat gyártanak. Exportmunkájuk is lesz: csehszlovák megrendelésre bányacsilléket készít az üzem.

Békéscsabán

a pályafenntartási dolgozók termelési tanácskozásain több dolgozó felszólalt amiatt, hogy sok a rossz szerszámnyél. A felszólalók kérték, hogy a szertár a szerszámnyelek beszerzésénél is legyen tekintettel a minőségi követelményekre.

Hódmezővásárhely állomáson

a termelési tanácskozás részvevőit arról tájékoztatták, hogy tavalyi tervüket élüzemszint felett teljesítették, kiváltképpen a kocsikihasználást. Növekedett az árusérülések száma is. A szállítmányozási szolgálatnál dolgozók munkáját különösen javítani kell. Tavaly Lehoczki János és Vass Géza brigádjai teljesítették, amit szocialista brigád szerződésükben vállaltak.

Vác állomáson

csak a dolgozók 38 százaléka vett részt a termelési tanácskozásokon. A szakszervezeti bizottság és a gazdasági vezetés figyeljen fel erre, és fordítson több gondot a termelési tanácskozások előkészítésére. Az érdektelenséget főként az okozza — amint ezt több felszólaló elmondotta —, hogy az előző termelési tanácskozásokon elhangzott javaslatokra nem válaszoltak és a társszolgálati ágak képviselőit sem hívták meg. Az ilyen hibák éreztetik hatásukat az állomás munkájában.

A munkásszálláson lakók önkormányzati szervének működéséről

A Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöksége 1962. november 11-i határozatában rögzítette a munkásszállásokon lakó dolgozók önkormányzati szervének működését.

A önkormányzat feladata sokrétű. Tevékeny munkát fejt ki a szálláson lakók szocialista nevelése terén. Figyelemmel kíséri szociális, kulturális igényeiket és ezek kielégítéséhez segítséget nyújt. Ellenőrzi az egészségügyi, szociális és gazdasági normák betartását. Szervezi és értékeli a szálláson belüli tisztasági versenyt. A dolgozókat a szállásrend betartására, a társadalmi tulajdon megóvására neveli. Biztosítja és elősegíti a lakók nyugodt pihenését, tanulását, szórakozását.

Az önkormányzat szervezete:

a) *szállásgyűlés*,

b) *szállásbizottság* (központi szállásbizottság),

c) *szobabizalmi-hálózat*.

d) *szállásfegyelmi bizottság*.

A szállásgyűlés a szállás lakóiból (küldötteiből) áll, amely a szállásbizottság beszámolója alapján megbeszéli a felmerült problémákat. Ezeket a gyűléseket szükség szerint, de legalább félévenként kell összehívnia a szállásbizottságnak. A szállásgyűlésen adnak számot a szállás- és a fegyelmi bizottság a két gyűlés között végzett munkáról.

A szállásbizottság

Szállásbizottságot ott kell választani, ahol a lakók száma legalább az 50-et eléri. Ott, ahol a lakók száma épületenként nem éri el az 50 főt, de egy épületben 3 vagy ennél több szobabizalmi van, szállásvezető bizalmit kell választani.

Munkáját a szakszervezeti bizottság irányításával, munkaterv alapján végzi. Fő feladata a lakók problémáival való foglalkozás, a szakszervezet és a dolgozók közötti kapcsolat fejlesztése. Rendszeresen foglalkozik a bizalmiakkal, a szállásgyűlések előkészítésével és megtartásával.

A tapasztalatok alapján a szállásbizottságok munkáját az alábbiak szerint célszerű felosztani:

a) *elnök*,

b) *kultúrnevelési és sportfelelős* (nagyobb szálláson önálló sportfelelős is lehet).

c) *egészségügyi és tisztasági felelős*.

d) *ifjúsági felelős*.

e) *nőfelelős* (azokon a szállásokon, ahol női dolgozók is laknak).

Nagyobb szállásokon helyes, ha az egyes felelősök munkabizottságokat alakítanak, amelyeknek létszámát a szállásbizottság tagja állapítja meg.

Azokon a területeken, ahol egy iparág több vállalatának dolgozói egy körzetben, vagy egy épületben vannak elszállásolva, központi szállásbizottságot célszerű választani. Felépítése és munkamódszere értelemszerűen azonos a szállásbizottságok felépítésével és működésével.

A szállásbizottság munkáját a szakszervezeti bizottság irányítja. Szükség szerint, de legalább félévenként beszámoltatja munkájáról, esetenként részt vesz az értekezletein. Hasonlóképpen a szállásbizottság elnöket egyes napirendi pontok tárgyalásához a szakszervezeti bizottság meghívja.

A bizalmihálózat

A szobabizalmiak hálózatát minden szálláson létre kell hozni. A bizalmit a szoba lakói választják két esztendőre. Fő feladata a szoba lakóival való rendszeres törődés, azok nevelése, problémáik elintézése, a szoba rendjének biztosítása. Munkáját a szállásbizottságtól kapott útmutatás alapján végzi. Időnként, de legalább havonta egyszer közös megbeszélést tart a szoba lakóival. Ügyel a szoba rendjének, a kulturális élet, a pihenés, szórakozás biztosítására, a társadalmi tulajdon megóvására, a takarékossági előírások betartására.

Mozgósítja a szoba lakóit a különböző rendezvényekre, kulturális intézmények látogatására, a politikai, szakmai és az általános műveltséget fejlesztő előadásokra, továbbképzésre. A szállás- vagy a szakszervezeti bizottságtól kapott útmutatást, határozatokat és egyéb kérdéseket megbeszéli a szoba lakóival és a felmerült problémákat elintézés végett továbbítja az illetékes szervekhez.

A fegyelmi bizottság

Azokon a munkásszállásokon, ahol szállásbizottság működik, célszerű szállásfegyelmi bizottságot választani. Feladata, hogy a szállásrend és a szocialista együttlakás szabályait megsértőkkel szemben fegyelmi eljárást folytasson le.

A fegyelmi határozat lehet:
— *szóbeli figyelmeztetés*,
— *írásbeli figyelmeztetés*,
— *jegyzőkönyvi utolsó figyelmeztetés*.

A lakó a határozat ellen 8 napon belül panasszal fordulhat a helyi szakszervezeti bizottsághoz, amely a panasz kivizsgálása után a fegyelmi bizottságot új tárgyalás lefolytatására utasíthatja.

Társadalmi vezetőségek újraválasztása a művelődési otthonokban

A SZOT Elnökségének határozata és a Művelődési Otthonok Működési Szabályzata alapján a művelődési otthonok társadalmi vezetőségeit március 31-ig újra kell választani. A határozat értelmében minden működési engedéllyel, önálló költségvetéssel dolgozó művelődési házban, otthonban, klubban, ahol az elmúlt 20 hónapban nem választottak új vezetőséget, ezt a fenti határidőig meg kell ejteni. Azokban a zárt, üzemi művelődési otthonokban, termekben, ahol a munkát közvetlenül a szakszervezeti bizottság kultúrbizottsága irányítja, nem kell külön társadalmi vezetőséget választani.

A választások előkészítéséért a szakszervezetek megyei tanácsai, valamint az illetékes szakszervezetek megyei bizottságai, budapesti bizottságai felelősek. A vezetőség megválasztása nyílt szavazással, egyszerű szótöbbséggel történik.

El kell érni, hogy a választáson minél nagyobb számban jelenjenek meg a művelődési otthon aktivái, rendszeres látogatói, az üzem dolgozói, a terület lakosai, a társadalmi és tömegszervezetek képviselői. A választók létszáma művelődési házaknál legalább 150, a kisebb művelődési otthonoknál, kluboknál arányosan kevesebb, de legalább 100 fő legyen.

A vezetőségválasztó gyűlésen a művelődési otthon igazgatója beszámol a végzett munkáról, ismerteti a művelődési otthon terveit. Helyes, ha a beszámolót előzetesen megtárgyalja a jelenleg működő társadalmi vezetőség. Ahol számvizsgáló bizottság működött, ez adjon számot az új otthon anyagi helyzetéről, gazdálkodásáról. Ahol ilyen nem volt, ott az igazgató, vagy a gazdasági felelős számoljon be.

A vezetőség létszámát a fenntartó szerv határozza meg. Ez azonban 7 rendes és 2 póttagnál kevesebb, 25 rendes és 8 póttagnál több ne legyen. A pénzgazdálkodás ellenőrzésére 3—3 tagú számvizsgáló bizottságot is kell választani. *A művelődési otthon igazgatója a vezetőségnek hivatalból tagja.*

A választásnál arra kell ügyelni, hogy *a vezetőségbe kerüljenek, akik a művelődési otthon tevékenységébe aktívan bekapcsolódnak, ott rendszeres munkát végeznek.* Kapjanak helyet a vezetőségben a műszakiak, szocialista brigádok, ahol ez szükséges, a munkásszállások lakóinak megbízottai, üzenu és területi társadalmi és tömegszervezetek, iskolák stb. képviselői.

A megyei bizottságok, szakszervezeti bizottságok tevékenyen vegyenek részt a választások előkészítésében, lebonyolításában. Hassanak oda, hogy a művelődési otthonok élére olyan választott vezetők kerüljenek, akik képesek a művelődési otthonokra háruló feladatokat a dolgozók megelégedésére ellátni.

Bizalmiak Fóruma

Alapszervezeteink munkája jórészt attól függ, hogyan találják meg helyüket a szakszervezeti életben a bizalmiak. A bizalmi munka szerepét, jelentőségét mi sem bizonyítja jobban annál, hogy szakszervezetünk VI. kongresszusa különös súllyal foglalkozott a bizalmi munka megjavításának jelentőségével. A kongresszus határozata pedig a következőket mondja: *„A szakszervezeti munkában előtérbe kell helyezni a bizalmiak tevékenységének magasabb színvonalra való emelését. Tartalmasabb tájékoztatást kell részükre adni, és állandóvá kell tenni a velük való foglalkozást. Biztosítani kell, hogy a bizalmicsoport tagjait érintő, valamennyi kérdésben érvényesüljön a csoport tagjainak és a bizalminak a véleménye."*

A fent vázolt célok jegyében indítjuk útjára új rovatunkat: *„A bizalmiak fórumát."* E rovat keretében igyekszünk bemutatni a bizalmiak munkáját, foglalkozunk legfontosabb tennivalóikkal, közöljük véleményüket, tapasztalataikat. Kérjük olvasóinkat, és külön is e rovatunk címzettjeit, a bizalmiakat továbbá a szakszervezeti funkcionáriusokat és aktivistákat, hogy gazdagítsák írásaikkal e rovat anyagát.

A tagdíjbeszedésen túl...

Véleményem szerint a bizalmiak csak akkor tudnak kifogástalan, jó munkát végezni, ha kellő segítséget, irányítást kapnak. Mindig tudniok kell, mi az alapszervezet előtt álló legfontosabb feladat, mivel kell foglalkozni.

Nálunk, a *Déli pályaudvaron*, a félévre elkészített munkaterv alapján, havonta összehívjuk a bizalmiakat, és gyakran meghívjuk őket a kibővített vezetőségi ülésekre. Bizalmiaink a tagdíjbeszedésen kívül, egyre többet törődnek a dolgozók ügyes-bajos dolgaival, foglalkoznak problémájukkal. *Sárosi István, Pápai Jusztinia, Hüvös János* és *Borsodi István* bizalmiak gyakran felhívják a szakszervezeti bizottság figyelmét ezekre a problémákra.

A javulás okát abban látom, hogy többet foglalkozunk a bizalmiakkal. Munkájuk úgy lehet még jobb, ha a gazdasági vezetés nemcsak kritikust lát a problémákra felfigyelő bizalmiban, hanem segítőtársat, aki a feladatok megoldását mozdítja elő. A magam részéről — szakszervezeti bizottságunk nevében — örömmel üdvözlöm a Magyar Vasutas kezdeményezését, és igyekszem majd elősegíteni, hogy a mi bizalmijaink is részt vegyenek az új rovat munkájában. Úgy vélem ez tanulságos, hasznos lesz.

Foki István,
szb-titkár

Irodalmi színpadunk és a közönség

„Emberiség — magyarság" címmel mutatta be legutóbbi műsorát a dombóvári vasutas kultúrotthon irodalmi színpada. Szerencsés volt a témaválasztás. Jól érzékeltette, hogy a haladó magyar irodalom és művészet szerves része az egyetemes emberi kultúrának.

Jól sikerült a szereplők kiválasztása is, ami a két rendező, *Hergyó Józsefné* és *Gömöri Béla* tanár érdeme. Meglátszott az előadáson, hogy a szereplők nem sajnálták szabadidejüket. Méltán fogadta előadásukat lelkes tapssal a közönség.

Az est egyetlen árnyoldala az volt, hogy kevesen hallgatták meg. Kultúrfelelőseinknek, aktivistáinknak ebből azt a következtetést kell levonniok, hogy többet kell foglalkozni a közönségszervezéssel. Gondosabb felvilágosító munkával feltétlenül elérhető, hogy a dombóvári közönség — közöttük a vasutasok — az irodalmi színpad előadásait éppoly szívesen látogassák, mint a vígjáték, vagy operett előadásokat.

Bódogh Mihály
Dombóvár

Harminc éve dördült el a grivicai sortűz

Harminc évvel ezelőtt, 1933 februárjában dördült el a bukaresti Grivicán, a vasúti műhelyben az a sortűz, amelyre kegyelettel emlékezik a román néppel együtt a magyar vasutasság, a magyar proletariátus is.

A vasúti és kőolajipari munkások hősi harcát a romániai kommunista párt vezette és szervezte, amelynek a két világháború közötti legnagyobb forradalmi megmozdulását követte a grivicai sortűz. A román munkásosztálynak ez a megmozdulása azt bizonyította, hogy II. Károly monarchiájának idején, a féktelen elnyomás korszakában egységesen, határozottan tudott fellépni a hős román munkásosztály és annak egyik legszélesebb rétege, a vasutasság, szoros egységfrontban a kőolajipari munkástömegekkel.

1932 márciusában Bukarestben megtartották a vasúti munkások országos konferenciáját, amelyen a Központi Akcióbizottság élére Ch. Gheorghiu-Dej elvtársat választották. A harc az 1931-ben megtartott RKP V. kongresszusának irányelvei szerint folyt, mert ezen a kongresszuson fogadták el a román kommunisták stratégiai és taktikai irányvonalát és határozták el az üzemi pártszervezetekben folyó munka megerősítését.

A sztrájk 1933 februárjában a román kőolajipari munkások fellegvárában, Jassiban indult meg, ahonnan egy nap alatt csaptak át Bukarestre. Február 15-én reggel 7000 ember szüntette be a munkát. A sztrájkolók megszállták a műhelyeket, megalakították az önvédelmi bizottságokat, és a román fővárosban futótűzként terjedt el a hír: „Grivica sztrájkol." A kőolajipari és vasúti munkások sztrájkja új reményeket keltett Románia elnyomott munkásosztályában, parasztságában. Félelmet és pánikot okozott a polgári és burzsoá körökben, akik attól féltek, hogy a sztrájk országossá terebélyesedik. Grivica sztrájkjának híre órák alatt eljutott Európa fővárosaiba. Nemsokára megérkeztek a munkásválaszok Moszkvából, Párizsból, Budapestről: „Veletek vagyunk! Veletek érzünk!"

Már kora délelőtt ott tolongott Bukarest népe a vasúti műhelyek körül. A fejvesztett burzsoázia sem maradt tétlenül. Grivicára vezényelték a 15. gyalogezredet és a tisztiiskolások egy különítményét. A katonaság napnyugtáig tétleniil állt, nem mertek fegyvert emelni a sztrájkoló munkásokra...

Az éjszakai órákban támadtak rá az emberekre. Puskatussal, gumibottal, ütötték-verték a népet, de a munkások nem tágítottak. Reggel dördült el az első sortűz. Azonnal vérlötrázóan felbődült a gyári sziréna. Egy fiatal lakatos, Vasile Ronita görcsösen kapaszkodott a sziréna kötelébe. A szirénaszó még jobban feldühítette a fegyvereseket és szuronyt szegezve, lövöldözve törtek a gyár területére. A fiatal lakatos még akkor is görcsösen akaszkodott a sziréna kötelébe, amikor testét már számtalan helyen átjárta a csendőrszurony... A műhelyudvaron a sztrájkolók holttestei feküdtek. Az életben maradottakat pedig teherautókra hajszolták és börtönbe hurcolták.

Tizenegy évvel később, 1944-ben rázta le magáról a hős román nép a fasiszta monarchia igáját, akkor valósult meg a grivicai hősök álma, akik közül sokan nem élték meg a felszabadulást. A román munkásosztály sorait éppen úgy, mint magyar testvéreiket, szurony és csendőrgolyó tizedelte, testük a krematórium kemencéjében hamvadt el...

Emléküket azonban megőrizte a román nép és feljegyezte nevüket a Század Sírkövére, amely ma ott áll Bukarestben, a grivicai vasúti műhely bejáratával szemben, emlékeztetőül a munkásosztály hősi tettére.

B. I.

A ZORD IDŐJÁRÁS OKOZTA LEMARADÁSOK PÓTLÁSÁNAK MEGVAN A LEHETŐSÉGE

A vasúti közlekedés 1962. évi tevékenysége általában tervszerűen alakult: 3,1 százalékkal több árut és 7,5 százalékkal több utast szállítottunk, mint az előző évben. A termelékenység 5,2 százalékkal volt magasabb.

Több mutatónál — mint például az átlagos kocsiforduló-idő, a személy- és tehervonati menetrendszerűség, fajlagos szénfogyasztás — a tervtől és a báziseredményektől is elmaradtunk. Ezek teljesítését a múlt év első és utolsó hónapjaiban kedvezőtlenül befolyásolta a zord időjárás. A korábbi enyhe telek kissé elkényeztettek bennünket. Jórészt ezért is van, hogy a korán beköszöntött és tartós hideg miatt gondjaink, nehézségeink annyira megszaporodtak.

A nagy hó, az időnkénti erős szélvihar akadályozta, nemegyszer megbénította a vasúti közlekedést és problémát okozott a szénellátásban is. Éppen ezért áru- és vonatkorlátozásokat kellett életbeléptetni. Nyilvánvaló, hogy ez teljesítménykieséssel jár.

Januárban és februárban 2,8 millió tonna áru szállítása maradt el.

A januári tervteljesítés 78 százalék. Az átlagos kocsiforduló-idő 1,5 nappal volt hosszabb a tervezettnél. A személyvonatok menetrendszerűsége 86, a tehervonatoké 62 százalék volt. A személyszállító vonatok átlag 41,5 percet késtek. A fajlagos szénfogyasztás ugrásszerű növekedése csupán januárban 43,7 millió forint többletköltséget jelentett. A járműjavító ipar is csak 93,9 százalékra teljesítette januári termelési tervét.

De a rendkívüli alacsony teljesítmények ellenére is elismerés és köszönet jár azoknak, akik erejüket megfeszítve, fáradtságot nem kímélve, áldozatkészen és fegyelmezetten dolgoznak azért, hogy minél kisebbre csökkenjenek azok a nehézségek, amelyeket a zord téli időjárás okozott a népgazdaságnak.

A zord időjárás elmúltával egyik legfontosabb feladat, hogy a műszaki és gazdasági vezetők hatékony intézkedéseket tegyenek a kiesések pótlására, mert éves terveink nem teljesítése kedvezőtlenül hathat a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek alakulására.

Az intézkedéseket haladéktalanul meg kell tenni, mert az időjárás normalizálódása után olyan elegyáramlásra számíthatunk, amilyen eddig általában az őszi forgalomban alakult ki.

Ezt érzékeltetik az éves tervszámok is, amelyek 102,8 millió tonna áru, és 386 millió utas elszállítását írják elő.

A lemaradások pótlása azonban ne a túlórák mértéktelen és indokolatlan növelésével, hanem helyes műszaki és forgalomszervezéssel történjen.

Olyan intézkedésekre van szükség, amelyek lehetővé teszik az összes erők, eszközök koncentrált, ésszerű és tervszerű felhasználását

a feladatok megfelelő színvonalú és időbeni elvégzéséhez. Az intézkedések hatékonyságának növelése érdekében használják fel a rendelkezésre álló anyagi és erkölcsi ösztönzőket.

Történt már néhány, az ügyet előremozdító intézkedés a vasút vezetése részéről. Ez azonban még nem oldja meg valamennyi problémát, önmagában nem elegendő. Nekünk, szakszervezetben dolgozó aktíváknak is sok a teendőnk a nagy feladatok sikeres megoldása érdekében.

A szakszervezeti szervek hatékony közreműködésével gondoskodni kell arról, hogy a munkaverseny — a kongresszusi verseny időszakához hasonlóan — gyorsan és rugalmasan alkalmazkodjon a tervek teljesítésében jelentkező nehézségek leküzdéséhez. Az elkövetkezendő időben

gyakorlattá kell tenni, hogy a tervben, programban bekövetkező változásoknak megfelelően módosítsák az éves vállalásokat,

valamint az egyének, brigádok és termelési egységek vállalásait.

A nagy forgalom idején számolnunk kell azzal is, hogy egyes vezetők és dolgozók figyelmen kívül hagyják az utasítások, óvórendszabályok előírásait. A nagymérvű szállítást nyugodt, előrelátó tervezéssel, helyes vezényléssel biztosítsuk. A kapkodás számos baleset okozója lehet. A szakszervezeti bizottságok, a munkavédelmi felügyelők, a munkásvédelmi őrök fordítsanak nagyobb gondot az utasítások, óvórendszabályok betartására.

Ne engedjék, hogy a szervező munka fogyatékosságait törvényes előírások megszegésével pótolják.

A kocsik be- és kirakása a késő éjszakába is belenyúlik. Ilyen esetben gondoskodni kell a munkahelyek jó megvilágításáról. Nagyon fontos az űrszelvények biztosítása is, mert ezek hiánya baleseti veszélyeket rejt.

Az olvadás a talajt csúszóssá teszi, egyes munkahelyek víz alá kerülhetnek, ami hozzájárulhat a meghűléses betegségekhez. Éppen ezért gondoskodni kell az utak felhintéséről, a víz elvezetéséről.

Szükségesnek tartjuk, hogy a szakszervezeti bizottságok a munkahelyek és munkásszállások tavaszi nagytakarítását szorgalmazzák. A munkásszállások önkormányzati szervei segítsenek a szállások környezetének tisztán tartásában, neveljék a dolgozókat a rend és tisztaság betartására.

A szokatlanul hideg idő, az erős szél a foglalkozásszerű megbetegedések, az üzleti, a reumás megbetegedések, a gyomor- és bélfekélyek, az idegkimerülés stb. kiváltója és az idült betegségben szenvedők állapota rosszabbodásának előidézője. Statisztika bizonyítja, hogy az idei télen megnövekedett az idült megbetegedésben szenvedők munkanap-kiesése.

Az üzemorvos elsőrendű feladata legyen a beteggondozás megszervezése az egészségügyi aktívák segítségével. Az idült betegekről nyilvántartást és pontos dokumentációt kell vezetni. Meg kell szervezni az idült betegek részére szóló tanácsadást. Az üzemorvos ellenőrizze, hogy a betegek megfelelő szakorvosi kezelésben részesülnek-e. Készítse el és az egészségügyi aktívákkal ismertesse a tavaszi üzemi nagytakarítással kapcsolatos legfontosabb egészségügyi szempontokat és ellenőrizze azok végrehajtását.

Szakszervezetünk megyei és üzemi szervei a szolgálati vezetőkkel karöltve vizsgálják meg saját területük problémáit és tegyék meg a szükséges intézkedéseket.

Teremtsenek kapcsolatot a szállító felekkel, azok megyei, szakszervezeti szerveivel, a megyei tanácsokkal. Kérjék segítségüket az éjjel-nappali, vasár- és ünnepnapi rakodások biztosításához.

A szakszervezeti központ az elmúlt napokban tanácskozásra hívta össze az érintett szakszervezetek titkárait. A megbeszélésen segítségüket kértük ahhoz, hogy a vasút szállítási feladatait minden ipari és mezőgazdasági dolgozó a saját munkahelyén tevékenyen segítse.

E feladatok sikeres megoldása ugyanis nemcsak vasúti, hanem együttes népgazdasági érdek is. Ezt kell mindenkivel megértetni.

Közös összefogással, az emberről való gondoskodás jegyében történő hozzáállással az elkövetkezendő idők nagy feladatait is minden bizonnyal sikeresen teljesíteni tudjuk.

Az egyiknek sikerült, a másiknak nem

JELENTÉS KÉT HATÁRÁLLOMÁSRÓL

Két határállomáson, *Hegyeshalomban* és *Komáromban* jártunk a közelmúltban. Mindkét szolgálati helyen arra a kérdésre kértünk választ a szolgálati vezetőktől, hogyan birkóznak meg a feladatokkal, a zord téllel, a hóval, a faggyal.

Miért sikerült?

— *Nálunk november 25-e óta tart a tél* — ezekkel a szavakkal fogad Hegyeshalomban *Farkas Károly* főintéző, állomásfőnök-helyettes. — *Azóta nagyon nehéz a helyzetünk, hiszen mi két irányba, Ausztria és Rusovcén át Csehszlovákia felé bonyolítunk le nemzetközi forgalmat. Az időjárás mellett az is megnehezítette munkánkat, hogy csehszlovák barátaink gyakran küzdöttek fogadási nehezségekkel. Emiatt többször előfordult, hogy a naponta 8—10 szerelvényből álló, Múrakeresztúr — Budapest — Hegyeshalom — Rusovce átmeneti rendeltetésű tranzitot fel kellett oszlatni.*

Ilyen körülmények között nem csoda, hogy a hegyeshalmi vasutasok a negyedik negyedévben a terhelés és a kocsikihasználás kivételével nem tudták teljesíteni az élüzemszintet.

— *A zord tél nemcsak nekünk, hanem szomszédainknak is sok bajt okozott* — folytatta Farkas Károly. — *Ezért némi vigaszt jelent számunkra, hogy a második fél évben a sok nehézség ellenére is jobb eredményeket értünk el, mint csehszlovák barátaink. Igy a vándorzászlót sikerült visszahódítani a rusovcei vasutasoktól.*

A tavaszra készülnek

A hegyeshalmi vasutasok nemcsak a baráti csehszlovák, hanem a nyugati szomszéd, osztrák vasutasokkal is jó kapcsolatot építettek ki. A határforgalmi feladatokat, főként forgalmi és kereskedelmi szempontból minden vonatkozásban közösen oldják meg.

A tél még keményen tartja magát. Hegyeshalomban azonban már a tavaszra, a megélénkülő nemzetközi személy- forgalomra, a Nyugat felé irányuló primőr-, gyümölcs- és élő export gyors továbbítására készülnek. Az állomás vezetői a mozgalmi szervekkel karöltve ennek érdekében tűzték célul, hogy a munkaversenyben kiilön jutalmazzák a minőségi munkát.

A komáromi vasutasok a második fél évben nemcsak a tervek teljesítésében, hanem a határforgalmi versenyben is lemaradtak. Ez azért is meglepő, mert Komárom állomás dolgozói az első fél évben minden tényezőnél teljesítették az élüzemszintet.

Miért nem sikerült?

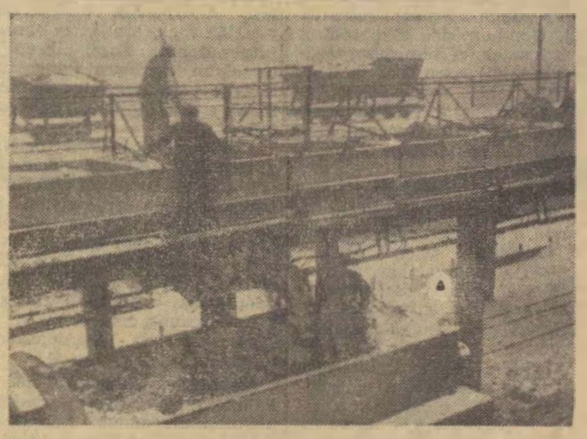
— Mi okozta a nagyfoku visszaesést?

— *A lemaradásnak objektív okai vannak* — válaszolta *Molnár István* főfelügyelő, állomásfőnök. — *Állomásunkon a második, fél évben végezték el a biztosító berendezés teljes felújítását. Az őszi forgalom idején került sor Almásfüzitő és Komárom között a jobb vágány felújítására. Emiatt két hónapig vágányzár volt ezen a vonalszakaszon. Ugyancsak az őszi forgalom kellős közepére esik az NDK-tól vásárolt importburgonya szállítása, amely itt Komáromban lépett az ország területére. A szerelvények növényvizsgálata 3—4 órát vett igénybe. Ez a kocsitartózkodási időt is alaposan lerontotta. Mindezekhez járult még, hogy a szobi és a hegyeshalom—rusovcei torlódások miatt a Csehszlovákia felé menő idegen kocsikat Komarnón át kellett kiléptetni.*

A felsoroltak igazolják az állomásfőnök érveit. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy a zord idő beállta óta számottevő fennakadás nem volt az állomáson.

— *A nehézségek miatt sokat bosszankodtunk. Dolgozóink azonban nem vesztették el kedvüket. Az állomás kollektívája most azon munkálkodik, hogy az első fél évben visszaszerezze a vándorzászlót a komarnói vasutasoktól* — mondotta búcsúzóul Molnár elvtárs.

V. F.



A 15 fokos hidegben nehéz körülmények között végzik munkájukat a Hámán Kató fűtőház szénrámolói

Eredményesen tevékenykedik a budapesti igazgatóság népi ellenőrző csoportja

A budapesti igazgatóság területén is évekig vajúdó kérdés volt a gazdasági munka társadalmi ellenőrzése. A termelés gazdaságosságának kérdései sürgetővé tették a hatékonyabb társadalmi ellenőrzés megvalósítását. *1961 végén a VIII. kerület öt üzemehez hasonlóan a budapesti igazgatóságon is létrejött a népi ellenőrző csoport.* Ezzel a lépéssel az eddig csak területi szinten működő 9 főnyi vasutas népi ellenőrök száma 32-re növekedett, s a legkülönbözőbb szolgálati ágakból alakult új kollektíva szélesebb körű vasúti ellenőrző munkára is alkalmassá vált.

Hasonló ellenőrző csoport létesült a Ganz-MÁVAG-ban is. A két csoport már az elmúlt év első tervnegyedében sikeres munkát végzett. Együttműködésük eredményeként a Diesel-mozdonyok javítási százaléka 10,2 százalékkal csökkent. Volt olyan hónap is, amikor a nyugatipályaudvari mozdonyszinben egyetlen személyvonatot továbbító Diesel-mozdony nem állt üzemen kívül.

Az elmúlt év során nagyobb mervu ellenőrzést folytatott a Népi Ellenőrző Bizottság a budapesti igazgatóság területén, az igazgatóság népi ellenőrző csoportja bevonásával. Társadalmi ellenőreink lelkiismeretes, mélyrehatóan munkája nyomán ismeretessé vált, hogy a felületes árumérlegelés, vagy a mérlegelés hiánya jelentős összegű kárt okoz a népgazdaságnak.

Egyéb területeken is sikerekről számolhatnak be társadalmi ellenőreink. Az ellenőrzések és azok nyomán született intézkedések eredménnyel jártak. Másfél év alatt több tízmillió forint kár okozóit harították el, illetve további veszteséget gátoltak meg. Számos újítás bevezetésének bürokratikus akadályait szüntették meg, s intézkedéseikkel, javaslataikkal sok segítséget nyújtottak az újítómozgalom fejlődéséhez.

A budapesti igazgatóság és a Ganz-MÁVAG népi ellenőrző csoportja szocialista szerződést köt egymással, közös tapasztalatcserék rendezésére.

(várkuti)

PILLANTÁS A HIDAKRA

Beszélgetés a hídépítési főnökség vezetőjével

A MÁV Hídépítési Főnökség 1962. évi mérlege példás teljesítményt mutat. A főnökség dolgozói 256 különféle méretű vasúti hidat korszerűsítettek: *76 csőáteresz, 158 teknőhidat és 22 különféle vashidat, gyalogfelüljárót építettek.* Intézkedési tervükben elsőrendű helyet foglaltak el az olyan műszaki szervezési intézkedések, amelyek révén a hagyományos módszerekről fokozatosan áttérnek a korszerűbb termelési technológiára.

Tavaly már 29 előregyártott vasbeton áthidaló szerkezetet készítettek. Korszerű építési technológiával elérték, hogy ezeknél a provizóriumok építését elhagyhatták, ami több mint másfélmillió forint megtakarításával járt. A lassújelek számának és időtartamának csökkentése ennél *a 29 hídnál nem kevesebb, mint 1 006 800 forint értékű többlet szénfogyasztástól mentesítette a vasutat.*

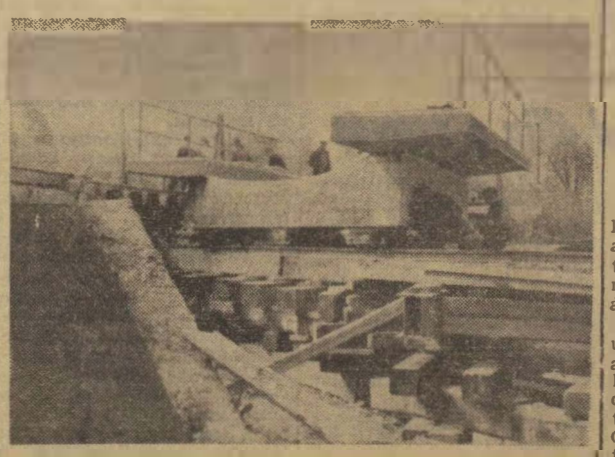
— A vasúti hídépítők törzsgárdája évről évre eredményesebben dolgozik — mondotta *Aradi József*, a főnökség vezetője. — Az állandóan változó munkahelyek, a szétszórtság ellenére a mozgalmi élet jó és vele párhuzamosan mutatkoznak az eredmények. Pártszervezeteink, a szakszervezeti alapszervezetek jó munkát végeznek. Ennek is köszönhető, hogy 14 brigádunk versenyben áll a szocialista brigád címért, négyen már viselik is. *Raszler József* asztalosbrigádja pedig már másodízben kerül a szép cím birtokába. Ők voltak azok, akik kiváló teljesítményt nyújtottak a *Déli Pályaudvar* városcsarnokának födémzsaluzásában. Fiatal mérnökeink és technikusaink közül tizen küzdenek a kiváló ifju mérnök és technikus cím elnyeréséért. Dolgozóink 87%-a vesz részt a munkaversenyben.

— *Milyen szerepük van az újért való harcban a hídműhely újítóinak?*

Ebben az évben a modern technika és technológia továbbfejlesztését tűztük célul — válaszolta. — Elsősorban az előgyártások széleskörben való alkalmazására gondolok. Hídászaink között sok az újító. Tavaly közel másfélmillió forint megtakarítást értünk el, amely költségnélküli árbevételként jelentkezik eredményeinkben. Érdemes egynémely újítást megemlíteni. *Koós János* művezető javaslata például — amely éppen az előregyártott áthidaló szerkezetek elhelyezésének módosítására született —, 26 110 forint megtakarítással járt. Vagy itt van *Nagy Aladár és Erdélyi Attila* mérnökök újítása, amellyel a sínbetétes teknőhíd helyett úgynevezett csőáteresz építését javasolták. 52 804 forinttal gazdagította a népgazdaságott. *Szűcs Károly* lakatos csoportvezető 38 916 forint megtakarítást ért el a mélyfúrásoknál használt csövek végeinek tömörítésével.

— Szakszervezetünk és a 6. szakosztály segítségét kérjük egy, most megvalósítandó tervünkhöz — mondotta végezetül Aradi József. — A dolgozó ember védelmét szolgálja, s különösen a *Dunán és Tiszán* átvonuló hídjaink mázolásánál lesz elengedhetetlen egy mozgó öltöző és fürdő létesítése az ólommérgezések megelőzésére. Elkészultek a három vasúti kocsiból álló öltöző és mosdo tervei. Bízunk abban, hogy jó munkájuk jutalmául megkapják ehhez az érdekeltek hozzájárulását. A magunk részéről ebben az évben fokozni szeretnénk tettvágyunkat, hogy meltóképpen hasznosítsuk pártunk VIII. kongresszusának határozatait és szakszervezetünk VI. kongresszusának útmutatásait. Megtorpanas nélkül akarunk meg többet nyújtani a közösségnek.

Sz. I.



A mohácsi—villányi vonal egyik 3 méter nyílású vasbeton teknőhidjának vágánytengelybe történő behúzását láthatjuk

Nem működik

Hatvan fűtőház 40 tonnás kocsiemelő csoportot kapott, amely 4 darab, egyenként 10 tonna teherbírású villamosmeghajtású emelőkészülékből áll.

Tavaly decemberben volt az új emelőcsoport műszaki átadása. Ekkor derült ki, hogy két gépegységnél rossz a földelési ellenállás, a berendezés tehát nem üzemeltethető. Olyan nehéz megjavítani a földelést?

Murai Gáborné,
Hatvan

Versenyben a szocialista állomás címért

Már három éve élüzemszinten teljesítik feladataikat *Budapest-Dunapart teherpályaudvar* dolgozói. Tavaly az első fél év eredményéért vezérigazgatói dicséretet kaptak. Egy éve, hogy az állomás tizenhárom szocialista brigádja egy nagy brigádként harcol a szocialista állomás cím elnyeréséért. Gazdasági eredményeik alapján feltétlenül jogos várományosai a megtisztelő címnek. De, ahogy az állomás dolgozói és vezetői mondják: *„A tudatformálásban még sokat kell tennünk, hogy a gazdasági eredményekkel egyenrangú fejlődést tudjunk felmutatni."*

Elismerést érdemelnek erőfeszítéseikért, melyekkel a mai eredményeket megalapozták.

Akik letették a poharat

Az állomásfőnökök gyakran váltották egymást, amíg *Baranyai János* ide nem került. Bőven talált megoldásra váró feladatot.

A munkafegyelem laza volt. Akadtak olyanok, akik munkaidő alatt is folytatták az ivást, gyakran úgy, hogy elmentek szolgálati helyükről, vagy éppen meg sem jelentek ott. Gombamódra szaporodtak a balesetek. A tömegszervezetek munkája sem volt a legmegfelelőbb, nemigen segítették a gazdasági vezetés munkáját. A munkaverseny formális volt akkoriban a teherpályaudvaron.

Az új állomásfőnök azzal kezdte, hogy összehívta a párt-, a szakszervezet vezetőit, a törzsgárda tagjait. Megbeszélték a tennivalókat. Kialakult a vélemény: *csak szervezett formában, a brigádok újjáélesztésével tudnak rendet teremteni.*

Röviddel ezután újabb megbeszélést tartottak, a már újjászervezett brigádok vezetőinek, a párt- és a szakszervezeti bizalmiak részvételével. Őszintén, a helyzetnek megfelelően tárták fel a hibákat, tettek javaslatokat a munka megjavítására. Nagy felelősséget vállaltak magukra a szocialista brigádok. Hisz azok a rendetlenkedő emberek, akik addig nem tartották magukra kötelezőnek a munkafegyelmet, lényegében most is itt dolgoznak. S hogy ezek az emberek megváltoztak gondolkodásmódban; munkafegyelmet tiszteletben tartó, egymásnak segítő munkásokká váltak, főként a kollektíva nevelő hatásának eredménye.

Vegyük például a fiatal *Budai András* esetét. Viselkedése már szinte botrányos volt. Ilyen fiatal nem méltó a KISZ-tagságra. Kizárása valóban jogos lett volna. Ám Budai Andrást nem zárták ki a KISZ-ből, hanem jó szóval, emberséggel rábírták a megjavulásra. Megváltozott, mindenki megszerette.

A kollektíva szava

Sok gondot okozott az is, hogy a szabadságolási tervet nem tartották be. Megbeszélték a brigádvezetőkkel és a bizalmiakkal, hogy osszák be saját maguk, brigádon belül a szabadságolást. A brigádok az önálló feladat végrehajtását felelősségteljesen végzik, úgy osztják be a szabadságokat, hogy munkájukban nincs fennakadás. A másik önálló feladat a jutalom elosztása lett. A brigádok röpgyűlésen vitatják meg, kit javasoljanak jutalmazásra. Ezzel elkerülik az olyan esetleges hangokat, hogy a vezetőség, az állomásfőnök a „liblingjének" ad jutalmat.

Azelőtt sok baleset történt a teherpályaudvaron. Többségét nem is jelentették. A brigádok nevelő ereje ebben is változást hozott. Az elmúlt negyedévben már egyetlen komoly baleset sem fordult elő. Ha valamilyen szakprobléma adódik, azt a dekádonkénti és a havi tervek értékelésekor, a szakreszortosok bevonásával megbeszélik.

Az állomás dolgozói a munkában, a szocialista emberré alakulásban nagyot fejlődtek. Valamennyi szocialista brigád részt vesz a politikai oktatásban. Legtöbben az időszerű kérdések szemináriumán tanulnak. Mindez hozzájárul az emberek tudatformálásához, az új ember kikovácsolásához. Tavaly húszan iratkoztak technikumba, gimnáziumba és általános iskolába. Ugyanekkor többen tettek szakvizsgát, mint azelőtt 15 évig.

Az általános műveltség megszerzésének fontosságáról ugyancsak brigádokon belül beszéltek a legtöbbet. Feltették a kérdést: vajon elég-e a hat elemi például egy váltókezelőnek? A váltó állításához talán elég lenne, de hogyan ad választ gyermeke kérdéseire, hogyan érti meg a világ dolgait, ha nem tanul. A helyes érvelésnek lett is foganatja. A húsz továbbtanuló közül hadd mutassunk be egyet. *Horgonyi Gyuri* bácsi őszhajú, idős ember, mint ólmozó-málházó dolgozik az állomáson. Beiratkozott az általános iskola hetedik osztályába. Az iskolában tanúsított szorgalmáért dicséretre javasolta a tantestület.

Szervezettebben, nagyobb felelősséggel

A munka átszervezésének oroszlánrészét is a szocialista brigádok vállalták magukra. Senkinek sem lett lényegesen több a munkája, de szervezettebben, nagyobb felelősséggel dolgoznak. Jelentősen csökkentették az önköltséget. Az utóbbi másfél évben a minimálisra csökkent a fluktuáció is. A jobb munkaszervezés eredményeként a létszám 20 százalékát, béralappal együtt az igazgatóság rendelkezésére bocsátotta a teherpályaudvar.

A tizenhárom brigádvezető és az ugyanennyi szakszervezeti bizalmi valóban vezetője a mozgalomnak, mindenkor segíti a problémák megoldását. Sokat tesznek azért, hogy a kifogástalan gazdasági munka mellett, brigádjukban kialakuljon a valóban szocialista közösség, és mind több legyen a szocialista módon élő, gondolkodó brigádtag. Így dolgoznak közös céljukért, a szocialista állomás cím elnyeréséért.

Fenyvesvölgyi Aranka

Munkásvédelmi újjáért

Nagyobb figyelmet magunk és dolgozótársaink érdekében

Barabás Elek vonalgondozó 1963. január 8-án Komorón útátjáró-takarítás, Füsti Aladár váltóőr 1962. december 26-án Győrött váltóállítás közben halálos balesetet szenvedett.

E szűkszavú közlemény mérhetetlen fájdalmat, pótolhatatlan veszteséget takar. Hitvesek, gyermekek maradtak támasz nélkül. Az emberben menten felvetődik a kérdés: *hogyan történt, kik mulasztottak és miben.*

„Senki nem látta"

Hogyan történt Barabás Elek balesete?

Ha csupán a balesetvizsgálati iratok megállapításaira és a kihallgatottak vallomására építve akarnánk a kérdésre válaszolni, rendkívül bizonytalan feleletet kapnánk. Hiszen — mint már sok esetben — a balesetet ezúttal sem látta senki, pedig a kihallgatottak vallomása szerint a távolbalátás a látóhatárig biztosított volt. *Barabás Elek* útátjárót takarított, tehát a vágányok között dolgozott, amikor a baleset érte.

Ebben az időpontban *Komoró* állomásról a kérdéses útátjáró irányába két egymással párhuzamosan haladó menet közeledett: az 1771. sz. vonat, valamint a balesetet előidéző tartalék húzott ki 13 kocsival. A két menet az útátjáró előtt 1—2 méterrel került egyvonalba, vagyis az ütés előtt 1—2 másodperccel.

A mozdonyvezető állítása szerint útjában senkit nem látott tartózkodni. Amikor a mozdonyán döccenést észlelt, azonnal megállt. Vallomása szerint a sorompó le volt engedve, ami szerinte azt jelenti — és ebben elvileg igaza is van —, hogy a vágányok között senki nem tartózkodhat.

A vonalgondozó útátjáróban végzett tevékenységét munkájának nyomai is bizonyítják.

A többi kihallgatott, a tolatásvezető, a kocsirendező, váltóőrök is azt vallják, hogy ők sem láttak senkit a vágánytengelyben, pedig, mint elmondják, az útátjárótól mindössze 50—100 m távolságban tartózkodtak. Olyan is akad, aki rásípolásra is emlékszik.

Egyetértünk a balesetvizsgáló bizottság véleményével, amelyben *Kallós József* tolatásvezetőt, *Csonka Jenő* kocsirendezőt, *Szabó Béla* mozdonyvezetőt, *Szakács Károly* és *Csonka Sándor* váltóőrt, *Ragosán János* fűtőt hibáztatja a bekövetkezett balesetért, a forgalmi utasítás 471., 482., 483. pontjaiban, valamint a forgalmi óvórendszabály 96., 106., 114. pontjaiban előírtak megszegéséért, amelyek elsősorban a figyelési kötelezettség tekintetében intézkednek.

Füsti Aladár balesetéről készült véleményes jelentés a következőt állapítja meg: sem a mozdonyszemélyzet, sem a tolatásban részvevő állomási személyzet nem látta a sérültet elütése helyén. Sőt, mint a tanúvallomások igazolják, a mozdonyszemélyzet csak akkor szerzett tudomást arról, hogy balesetet okozott, amikor jóval később a színhelyre visszatért.

Az előbbi balesettel ellentétben az esetben olyan vélemény született, hogy a balesetért egyedül és kizárólagosan a sérült hibáztatható.

Csak Füsti Aladár hibázott?

Mi történt tulajdonképpen?

Füsti Aladár váltóőr *Győr* állomás VI. sz. őrhelyén teljesített szolgálatot több váltóőr társával. Közvetlenül a baleset előtt a vonatmenesztő térfelvigyázótól azt az utasítást kapta, hogy a fővágányról kijáró 160. sz. vonat és egy fordított állású, egy szolgálati kocsit toló menet után állítsa a 48. sz. váltót a 98. sz. vonat számára. Füsti az utasítás végrehajtására az őrhelyről az érintett váltó irányában távozott. A feladat végrehajtása után vissza kellett volna térnie a kulcsokkal az őrhelyre. A 48. sz. váltónál azonban a 160. sz. vonatot követő menet halálra gázolta.

A kiadott utasítás szerint nevezettnek a második menet elhaladása után kellett volna állítania a 48. sz. váltót. Balesetét pedig az a körülmény okozta, hogy ő már az első menet elhaladása után a váltónál tartózkodott a vágánytengelyben. Ott-tartózkodását nem lehetett megállapítani, nem lehetett. Ezzel a tevékenységével megszegte a kiadott utasítást, ezért felelősségének megállapítása aligha lehet vitás. Vitatható azonban az a tény, hogy egyedül és kizárólag csak ő mulasztott és elgondolkoztató a mozdonyszemélyzet vallomása, miszerint a baleset helyén senki sem tartózkodott.

★

A leírt esetek azt bizonyítják, hogy a balesetet szenvedetteket az előírt figyelési kötelezettség betartása esetén feltétlenül látni kellett volna. Ezzel nem azt állítjuk, hogy egy figyelmetlenül, a vágánytengelybe lépő észrevétele esetén mindenkor hatásos intézkedés tehető, de nagyon gyakran az utolsó pillanatban adott figyelmeztető sípjelzés is megmentheti egy ember életét.

Hegedüs Károly

Évek óta először teljesítette az élüzemszintet a pécsi fűtőház

Hogyan dolgozott, milyen eredményeket ért el 1962-ben a pécsi fűtőház? Erre a kérdésre kértünk választ egy hófúvásos szombat délután *Somlai László* műszaki főintézőtől, a fűtőház főnökétől.

Nehezen indult a beszélgetés. A szigorú tekintetű, deresedő halántékú fűtőházfőnök fukarkodott a szóval.

Tavaly megtört a jég

— Nem szeretném, ha a beszélgetésnek olyan látszata lenne, hogy dicsekszem, kérkedem az eredményekkel — kezdte a beszélgetést. — Ez a fűtőház, amelynek vezetését 1961 közepén vettem át, a korábbi években egyetlen esetben sem tudta teljesíteni az élüzemszintet. De tavaly megtört a jég. A fajlagos szénfogyasztás kivételével minden élüzemtényezőt 100 százalék fölött teljesítettünk. Az üzemi önköltség csökkentésében például éves szinten 102,5 százalékos eredményt értünk el. Különösen örvendetes, hogy mozdonyvezetőink jól viszonyultak a túlsúlyos vonatokhoz, s az egységes terhelés bevezetését is helyeslésel fogadták.

— *Minek tulajdonítja a jó eredményeket? Hiszen köztudomású, hogy 1962-ben nem volt könnyű a tervfeladatok teljesítése.*

— Amikor átvettem a fűtőház vezetését, már az első napokban feltűnt, hogy bajok vannak a fegyelemmel, a kollektív szellemmel. Egyesek keveset törődtek azzal, hogy hanyagságukkal, fegyelmezetlenségükkel, igazolatlan távolmaradásukkal társaiknak és a közös ügynek egyaránt ártanak. Ezért legfontosabbnak a fegyelem megszilárdítását, a közösségi szellem összekovácsolását tartottam. Ehhez kértem a műszakiak, a pártszervezet és a szakszervezeti bizottság segítségét.

Felvilágosító munkával kezdtük. Ha valaki megszegte a fegyelmet, elbeszélgettünk vele, szép szóval próbáltuk a helyes útra téríteni. Természetesen, ha a szép szó nem használt, a felelősségrevonástól, a fegyelmi büntetések kiszabásától sem riadtunk vissza.

Érdemes jól dolgozni

A fegyelmezetlenkedők, az igazolatlanul távolmaradók eleinte nem vették jó néven, hogy szorosabbra fogtuk a gyeplőt. Lassan azonban megszokták, hogy többé nem nézzük el a fegyelmezetlenségeket. A fegyelem megszilárdításában a mozgalmi szervek mellett a legjobb mozdonyvezetők és mozdonyfűtők, *Daczó Ernő, Győri Kiss István, Bérczes András* és a többiek helytállása, személyes példamutatása, fegyelmezett magatartása is nagy segítséget jelentett.

Természetesen a jó munka jutalma sem maradt el. A célfeladatok teljesítése után például a fűtőház több mint 110 ezer forint jutalmat kapott. Ez különösen kedvezően hatott a dolgozókra. Még azok közül is egyre többen hangoztatták, hogy érdemes jól dolgozni, akik azelőtt közömbösen szemlélték az eseményeket, s lelkiismeretfurdalás nélkül távolmaradtak, ha nehezebb feladatokat kellett a fűtőháznak megoldania. Ma viszont a zord időjárás ellenére is jobb a dolgozók munkához való viszonya, mint máskor volt. A fűtőház életében pedig először fordult elő, hogy a karácsonyi és újévi ünnepi forgalom alatt nem volt igazolatlan távolmaradás.

Ezek a példák mindennél fényesebben igazolják, hogy mit jelent, ha egy kollektíva egy emberként összefog, s fegyelmezetten, vállvetve oldja meg a feladatokat. **(vf)**

A Dunakeszi Járműjavító kárpitos műhelyében az új Aah belföldi forgalomra készülő első osztályú termeskocsik üléseit élénk színű anyaggal vonják be. A képen a fejtámlákon dolgoznak a kárpitosok

A Petőfi brigád állja a szavát

Nyolc tagja van a *szentesi fűtőház* Petőfi szocialista brigádjának. Örömmel számolhatunk be arról, hogy brigádunk állta a szavát a múlt évben.

Motorkocsink a fővizsgától az első részlegvizsgáig 95 000 kilométert futott nagyobb műhelyi beavatkozás nélkül. Brigádunk minden tagja politikai oktatáson és műszaki továbbképzésen vesz részt. Közösen járunk moziba, színházba és gyakran rendeztünk „brigádvacsorákat", amelyeken családostól vettünk részt.

Munkánkat brigádértekezleteken értékeljük, ahol megbeszéljük a következő hónapban elvégzendő feladatainkat. Vállaltuk, hogy minden hónapban kidolgozunk egy újítási javaslatot. Ez nem mindig sikerül, de több újításunkat elfogadták már. Brigádunk minden tagja balesetmentesen látja el szolgálatát. Reméljük, az idén is maradéktalanul teljesítjük új vállalásunkat.

Búzi László brigádvezető,
Szentes

Válaszolunk olvasóinknak

Az utóbbi időben többen fordultak szerkesztőségünkhöz azzal a kérdéssel, hogy a nyugdíjba menő dolgozókat miként illeti meg az évi szabadság, s ugyanakkor a Ruházati Utasítás milyen előírásokat tartalmaz a nyugdíjba menő dolgozókkal kapcsolatban.

Válaszunk a következő:

Munkaviszony megszűnése esetén a dolgozók szabadságidejének kiadását a Munka Törvénykönyv végrehajtási utasításának 102. §-a szabályozza. Ennek értelmében, ha a munkaviszony év közben szűnik meg és a dolgozó évi szabadságát még nem vette igénybe, szabadságának a munkában töltött teljes naptári hónapra eső arányos részét meg kell váltani.

A fentiek magyarázatául közöljük az alábbi példát:

Egy dolgozó 1963. július 1-i hatállyal nyugdíjba megy. 12 nap alap- és 12 nap pótszabadság illeti meg. Tekintettel arra, hogy munkaviszonya június végén megszűnt és a szabadság kiadása részarányosan történik, a példánkban szereplő dolgozó javára — amennyiben ez évi szabadságából még egy napot sem vett igénybe — 6 nap alap- és 6 nap pótszabadság, tehát összesen 12 nap szabadság pénzbeli megváltására kerülhet sor. Ha viszont a példában említett dolgozó évi szabadságából már 20 napot vett igénybe, tehát többet, mint amennyi abban az évben a szolgálati helyen töltött idővel arányos volna, munkabéréből emiatt nem szabad levonást eszközölni.

A dolgozók ruhaellátásának szabályait a Ruházati Utasítás tartalmazza, amely az 1958. évi 39. számú MÁV Hivatalos Lapban jelent meg. Az említett utasítás II. fejezetének 4. §. 6. bekezdés szerint nyugellátás esetén a dolgozó a birtokában levő összes törzs és egyéb ruhadarabjait a munka- és védőruha kivételével térítésmentesen megtarthatja. A rendeletnek ezen előírása természetszerűleg arra az esetre vonatkozik, ha a dolgozó folyamatosan dolgozik, vagyis nyugdíjazása előtt nincs betegállományban.

Amennyiben a nyugdíjba menő dolgozó a nyugdíjazás napját megelőzően több mint hat hónapig betegállományban volt, a betegállomány hatodik hónapja után a törzsruha kivételével valamennyi ruhadarabját köteles leadni. Lehetőség van arra is, hogy a hátralevő viselési időre részarányos összeg szerint megváltsa a ruházatot.

M. Gy.

Ankét a személy- és teherszállítás korszerűsítéséről

A budapesti igazgatóság és a Közlekedéstudományi Egyesület rendezésében a vasútigazgatóságok képviselői és üzemmérnökei kétnapos tanácskozáson vitatták meg a pályaudvarok, állomások technológiai terveinek elvi és gyakorlati kérdéseit.

Az ankéton *dr. Turányi István* egyetemi tanár, az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem rektorhelyettese, a műszaki tudományok kandidátusa az állomási üzemi folyamatok gyakorlati problémáiról és arról beszélt, hogy a vasúti üzemmérnökök számának növekedése még nincs arányban a vasút előtt álló feladatokkal. Pedig az egyetemről eddig kikerült vasúti üzemmérnökök, mint azt az ankéton kiállított legnagyobb vasútállomások üzemi tervei is bizonyítják, beváltak. A három legjobb tervet: *Hatvan, Komárom* és *Ferencváros* állomás tervét díjazták.

Dr. Mészáros Pál, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet Kossuth-díjas tudományos munkatársa felszólalásában többi között a vasúti személyszállítás menetrendjének, a teherszállító vagonok maximális kihasználásának, az üzemszervezés tudományos megalapozottságának lehetőségeiről beszélt.

Önzetlen segítség

A múlt évben *Várpalotán* 109 esetben látogatták meg betegtársaikat a szakszervezet beteglátogató aktivistái. Közel 400 forint értékű cukorkával, csokoládéval kedveskedtek nekik, miközben érdeklődtek hogylétük felől.

Az érdeklődés nem jelentett passzív szemléletet. Igyekeztek segíteni a rászorulókon. *Csepreghy Sándor* mozdonyfűtőnek gyógyászati segédeszközt váltottak ki. Elintézték *Dömötör József* kórházi beutalását a szombathelyi VSZT-nél. Hasonlóképpen segítettek *Szalag Ilonán* és *Deri Józsefen* is.

Gőcze Imre
Várpalota

Javaslat egy panaszos levél nyomán

A *Magyar Vasutas* idei második számában olvastam egy panaszos levelet arról, hogy *Bokaháza* megállóhelyen van és még sincs villany, mert a késő esti órákban nincs, aki meggyújtsa. Az utasok sötétben botorkálnak.

Ezzel kapcsolatban tennék egy javaslatot. Hasonló problémát oldottam meg így *Bezenye* megállóhelyen, ahol este szintén nincs szolgálat, a peron mégis ki van világítva.

Bezenyére december elején vezették be a villanyt. A villanyszerelőt megkértem, hogy a peron lámpáit úgy kapcsolják be, hogy legyen villanykapcsoló az őrház külső falán is. Igazgatóságunk kérésemre rendelkezést adott a vonatkísérőknek, hogy áramtakarékosság céljából az utolsó személyvonatnál a jegyvizsgáló oltsa el a villanyt az őrház falán levő kapcsolóval, amikor a le- és felszállás már megtörtént.

Így megszüntettük a baleseti veszélyt, amit a sötétség jelent, s az áramtakarékossággal sincs bajunk.

Urbán József pályamester,
Hegyeshalom

„Vagonharmonikák" flexarmitból

Egy svájci cég a személyszállító vonatok kocsijai közti átjárók tető- és oldalfedésére új plasztik anyagból, flexarmitból készítette el a vagonok „harmonikáját". Az új anyag azért előnyös a régivel szemben, mert nagyfokú hőmérsékletingadozás sem gyakorol rá káros hatást. Az anyag a mozdonyszikrától sem fog tüzet és a széthuzódásnak is jól ellenáll.

NEMZETKÖZI *élet*

Köszönő levél a vasutas dolgozókhoz

A Kubai Köztársaság budapesti nagykövetsége az alábbi — a vasutas dolgozókhoz címzett — táviratot juttatta el a közelmúltban a vasutas szakszervezethez:

Kedves Elvtársak!

Megkaptuk az Önök szolidaritási üdvözletét, amelyben az észak-amerikai imperialisták által megszervezett Kuba elleni jogtalan tengeri blokád alkalmával állást foglaltak a kubai forradalom mellett.

Az Amerikai Egyesült Államok kormánya mindent elkövetett a kubai forradalom ellen — rágalomhadjárat, szabotázsakció, gazdasági agressziók, katonai akciók, amelyek az 1961. áprilisi Playa Giron-i invázióban csúcsosodtak ki és most a partjaink elleni tengeri blokád, amellyel megsértették a nemzetközi jogokat és veszélybe sodorták a világbékét — mind ez azonban népünk határozott magatartása következtében teljes sikertelenséggel végződött, mert népünk, akár élete árán is, ha erre szükség mutatkozna, megvédi Kuba szuverénitását és függetlenségét.

A kubai népet harcában támogatták és segítették a világ összes népei, különösen a szocialista országok népei és kormányai.

Ezért nagyra értékeljük az együttérzést kifejező sok ezer üdvözletet, amelyet a magyar néptől, valamint kormányától kaptunk, ezekben a népünket, valamint az egész emberiséget fenyegető nehéz napokban.

A kubai nép, forradalmi kormánya, a magam, valamint a nagykövetség összes munkatársa nevében, köszönetemet fejezem ki az Önök által küldött szolidaritási üdvözletért, amelyben kifejeztek őszinte együttérzésüket.

Haza vagy halál!
Győzünk!

Quintin Pino Machado
kubai nagykövet

100 éves a londoni földalatti vasút

A londoni földalatti vasút első vonalát 1863. január 10-én nyitotta meg a *Metropolitan Railway Company*. A 6,5 kilométer hosszú vonalat azzal a céllal létesítették, hogy tehermentesítsék a lófogatú járművekkel túlzsúfolt utcai forgalmat. A megnyitás napján mintegy 30 ezren utaztak a földalattin.

Most a földalatti vasút századik évében *Londonban* hozzákezdtek egy újabb építéséhez. Az új 16 kilométer hosszú vonal a tervek szerint 1968-ra készül el. A londoni földalatti hossza egyébként megközelíti a 400 kilométert, állomásainak száma 271, utasforgalma évenként 670—675 millió között váltakozik.

A 100 éves jubileum alkalmából májusban jubileumi hetet rendeznek és kiállításon mutatják be a régi földalatti vasút gördülőanyagát.

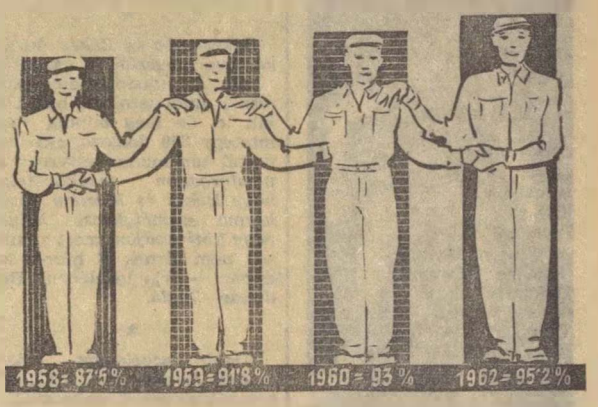
Légi vasút

Franciaországban — Chateauneuf-ben — próbaüzemre bocsátottak egy „légi vasutat". A vagonok magasan a föld felett haladnak egysínu pályán, amely hatalmas vasbeton gyámoszlopokra van erősítve.

Az utasok a vagonok fenekén lebocsátott lépcsőn szállnak le vagy fel. A lépcső a mozdonyvezető irányításával automatikusan működik. A légi vasút villamos üzemű. Jelenleg kísérletek folynak a Diesel-vontatás bevezetésére.

Számok a VI. kongresszus beszámolójából

Az alap- és középszervi választásokon részvevők aránya



A szervezettség alakulása

29 ország szakszervezetével tartunk kapcsolatot

A védőételre és védőitalra fordított összeg

A társadalombiztosításra fordított költségek alakulása

7 bölcsőde és 16 napközi otthon segíti a vasutas szülők helyzetét

A berlini gyűrű

Útijegyzet II.

Személygépkocsival is jó fél órába tellett, míg a város központjából kijutottunk Grünauer Kreuzba, a demokratikus Berlin déli bejárati kapujához. A városnak ezen a pontján a déli vasuti és közuti külső gyűrűt 1955-ben kezdték kiépíteni. Legelőször a vasúti keresztezések és felüljárók épültek meg, majd a schönefeldi repülőtérhez vezető S-Bahn-vonalát korszerűsitették. Befejezéshez közeledik már az autóút kiszélesítése is.

A déli vasúti gyűrű Grünauer Kreiznél összefutó három vasútvonalán óriási forgalom bonyolódik le. Csúcsforgalom idején szinte blokkra követik egymást a szerelvények. Az NDK déli részéből Halletól Cottbusig valamennyi Berlinbe érkező, vagy onnan induló személy- és tehervonat — naponta mintegy 400 — ezen a keresztezésen halad át. Ezt a nagy forgalmat egyetlen, 15 méter magas toronyból irányítják.

Az irányító torony üvegfalú „idegközpontjába". — ahol egyszerre négy vasutas teljesít szolgálatot —, a berlini vasútigazgatóság távközlő és biztosítóberendezési osztályának egyik előadója kíséretében jutottam be. Tőle tudtam meg, hogy a toronyból — 44 kilométer hosszu vonalszakaszt magába foglaló — 11 szolgálati helyet irányítanak. Jelenleg két szolgálati hely kivételével még helyben végzik az állitást. Az ellenőrzés azonban a toronyból történik. A kiadott utasítás után a szolgálati helyekről visszajelentik a végrehajtás megtörténtét. Ezt azonban mindenkor le tudják ellenőrizni a berendezésen. A tervek szerint hamarosan minden szolgálati hely válto- és jelzőállitása ebből a toronyból történik távirányitással.

Az irányító központ különleges rendeltetésü félautomatikus, dominorendszerű berendezését egyébként az NDK ipara gyártotta a vasút számára. Mivel ez a berendezés jelesre vizsgázott a nagyforgalmu vasúti keresztezésen, az elkövetkezendő években más, nagyfontosságú csomópontokra is ilyen félautomatikus biztosítóberendezest szerelnek fel.

A Grünauer Kreuz-i vasúti és közúti gyűrű hármas felüljárója

Másnap ugyancsak személygépkocsin, a Berlint körülvevő közuti gyűrun a Potsdam melletti Drewitzbe látogattunk el. Drewitz a kisebb állomások közé tartozik. Jelentősége azonban annál nagyobb. Nyugat-Berlinből az NSZK-ba induló személy- és tehervonatok itt lépnek ki az NDK területére. A kilépő szerelvenyek gondos vizsgálatat itt végzik el a vasúti rendőrök. E felelősségteljes feladat mellett a vasút területet atszelő nyugat-berlini határ biztositását is ők látják el. Velük, a különleges, egyben felelősségteljes feladatot ellátó vasuti rendőrökkel találkoztunk, az ő vendegeik voltunk ezen a délutánon.

Az őrs egyik tágas irodájában beszélgettünk. Helyesebben ők beszéltek és mi csodálkozva hallgattuk a rémregénynek is beillő történeteket.

A drewitzi vasúti rendőrőrs tagjainak van miről mesélniük. A nyugat-berlini határ lezárása után ugyanis a titkosszolgálatok és kémközpontok vezetői a vasútat jelölték meg fő területként az ügynökök átiuttatására.

Az ors például feladatul kapta, hogy a személy- és tehervonatokat gondosan vizsgálják, mert várható, hogy a rakomány között, vagy a mozdony szerkocsijában, esetleg a gép víztartályában lapulnak meg az ügynökök. A feltevés nem volt alaptalan. A feladatukat becsülettel ellátó vasúti rendőrök 1961. augusztus 13-a óta számos ügynököt emeltek ki a mozdony, vagy az emeletes személykocsik víztartályából, a szerkocsiból és a különféle árukkal megrakott vagonokból. Segítségükre vannak ebben a munkában a különleges kiképzésen áteső farkaskutyák is.

Valamivel 3 óra előtt Nyugat-Berlinből egy tehervonat érkezését jelezték. A szerelveny az NSZK-ba tartott. Az őrsparancsnok meghivott bennünket, hogy tekintsük meg, hogyan zajlik le a vizsgálat.

Két vasúti rendőr egy farkaskutyával és két vámőr ment a szerelvenyhez és kezdték meg a munkát. A kutya, miután megkapta a parancsot, beállt a vágánytengelybe és gazdája újabb utasítására fejét feltartva, lassan lépegetett a kocsik alatt. Gazdája a kocsisor mellett haladt és figyelte a hűséges segitőtárs, az elrejtőzött ügynök utan nyomozó kutya viselkedését.

Három vagy negy kocsi lehetett hátra, mikor az egyik kocsi alatt a kutya megállt, majd megfordult és szimatolva a tengelyre ágaskodott. Az okos allat a következő pillanatban egy jókora ruhacsomót emelt ki a szájával.

Ezúttal nem ügynök lapult a tehervagon aljában. A hűséges állatot az őrsparancsnok tette próbára a vendégek előtt. A ruhacsomót ugyanis ő helyezte el a kocsi tengelye fölé, miközben a szerelvény elején megkezdődött a vagonok átvizsgálása.

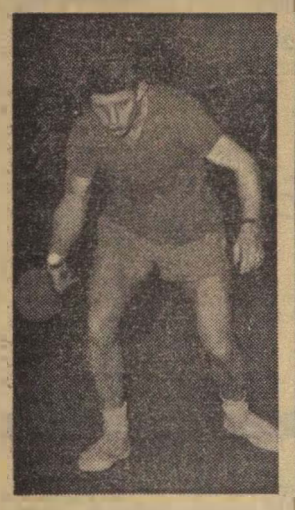
A kutya mint már annyiszor ezúttal is jelesre vizsgázott eberségből. De jelesre vizsgáznak az őrs tagjai is, akik Drewitzben már ártalmatlanná tettek néhány embercsempészt és ügynököt.

Visi Ferenc
(Folytatjuk.)

Március 31-ig megtartják a sportköri közgyűléseket

Az MTST határozata szerint február 15—március 31 között tartják meg a sportköri közgyűléseket.

A közgyűléseken a következő napirendi pontok szerepelnek: *1. az elmúlt év értékelése, 2. az MTST idei feladattervéből a sportegyesületekre vonatkozó feladatok, 3. a sporttömegszervezet létrehozásával kapcsolatos kérdések, 4. alapszabálymódosítások bejelentése és jóváhagyása, 5. a vezetőségek kiegészítése.*



Berczik Zoltán, a Vasútépítők válogatott versenyzője a Budapest bajnokság után az országos bajnokságon is legyőzte nagy vetélytársát, Faházi Jánost. Ezzel Berczik sorrendben ötödször nyerte el a férfi egyéni asztalitenisz bajnoki címet. Reméljük, hogy áprilisban a prágai világbajnokságon is eredményesen szerepel (Hemző Károly felv.)

Levelezőink írják

„A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség kertészeti dolgozói is részt vettek a hóeltakarításban, segítve ezzel a téli forgalom lebonyolítását — írja levelében *Prokl Lajos* szb-titkár, Hatvanból. — A kemény tél hátráltatja a kertészet munkáját is, bár a belső munkákat, a dugványok előkészítését kifogástalanul elvégezték, és csak a jó időt várják, hogy a növényeket kivihessék a szabadba. A kertészeti dolgozók a közelmúltban műsoros estet is rendeztek, melynek nagy sikere volt a hatvani pályafenntartási dolgozók körében."

★

Békéscsaba és *Békés* között két éve megszűnt a gazdasági vasút. Az utasforgalom nagy részét autóbuszokkal bonyolítják le, de még mindig van mintegy 350 dolgozó, aki vonattal jár munkahelyére. *Az utasforgalom megkövetelné, hogy Békés és Murony között három személykocsi helyett négy közlekedjen,* mert az utasok nem férnek el három kocsiban — írja levelében *Boldizsár Gyula.*

★

Ujabb szocialista brigád alakult Keszthelyen, a VI. számú pályamesteri szakasznál. A brigádot *Nagy Ferenc* előmunkás vezeti — olvassuk *Bognár Károly* levelében. — A brigád tagjai vállalták, hogy 102 százalékra teljesítik éves tervüket, szakmai vizsgákat tesznek, politikai iskolára járnak és mindenben szocialista módra segítik egymást.

★

„Február 2-án tartották meg *Szob* állomáson a *Sturovó—Szob* állomások közötti nemzetközi munkaverseny 1962 második félévi szakaszának értékelését. Eszerint *ismét a szobi vasutasok nyerték a versenyt.* Megbeszélték ez alkalommal a két állomás közötti együttműködés további javításával kapcsolatos tennivalóikat is. Különösen fontos, hogy javítsák a személyszállító vonatok menetrendszerűségét" — írja levelében *Pintér Lajos.*

★

Kiss István fűtőházfőnök tartotta a beszámolót a tapolcai fűtőház február 11-én lezajlott termelési tanácskozásán — olvassuk *Dancs József* levelében. A beszámoló értékelte az 1962-ben végzett szállítási teljesítményeket. Az elszállított árumennyiség 3 százalékkal meghaladta az 1961. évit. *A fűtőház 110 százalékra teljesítette tervét és a munkaverseny eredményeként elérte az élüzemszintet.* Áprilisban újítási hónap lesz a tapolcai fűtőházban, melytől az újítómozgalom megélénkülését várják.

★

„Egymást váltva, a szabadban, vagy a váltókezelői blokkház pincéjében végzi munkáját Tapolca állomás három váltótisztítója. *A pincében egészségtelen munkakörülmények között tisztítják a váltók és a bejárati jelzők lámpáit.* Jó lenne felhozni őket a pincéből, megfelelő helyiségbe!" — írja levelében Bognár Károly.

★

Figyelmetlenség miatt súlyos baleset történt február 1-én reggel Szeged-Rókus állomáson. A 23 éves *Hám István* a szeged-rókusi TBFF dolgozója túlságosan közel ment az I. vágányhoz, amikor azon az 1662-es számú tolatós tehervonat haladt. A mozdony első lépcsője elkapta a fiatalembert és 20—30 méteren át gyűrte maga alatt a szerelvény, míg az egyik kocsi kerekei jobb lábát térden alul levágták. A sérültet *dr. Csiszár Béla,* az állomás üzemorvosa elsősegélyben részesítette — olvastuk *Totka Károly* levelében.

★

Elismerő levelet kaptunk Tóth Erzsébet keszthelyi lakostól, melyben Varga B. János nagykanizsai honállomású jegyvizsgáló példás udvariasságát dicséri. Varga B. Jánosnak gondja volt arra, hogy a vonatban elaludt utast figyelmeztesse a leszállásra, mikor Keszthelyhez közeledett a szerelvény, s még a leszállásnál is segítséget nyújtott neki.

★

Tatabánya-felsőn, a leghófúvásosabb időben is hősiesen helytálltak a pályafenntartási dolgozók — írja *Bagosi Lajos.* — Közel 100 darab váltót tisztítottak szünet nélkül, hogy a szénszállító vagonok útja zavartalan legyen. Dicséretet érdemel *Kozma Lajos* vágánygondozó és *Nádi Imre* sorompóőr, akik a hótakarítási munka befejezése után éjszakai vonalbejárásra is jelentkeztek.

★

A nagy hideg és a sok hó *Debrecen* állomáson is megnehezítette a munkát — írja *Ceglédi Sándor* szb-titkár. — Nehéz dolguk van a gurító vágányokon dolgozó sarusoknak és kocsirendezőknek. *Fazekas Gyula* kocsimester úgy segíti, szervezi a munkát, hogy baleset ne történjen. *Kerek Ernő* gurításvezető beosztottaival példásan megállja a helyét.

A Hivatalos Lapból

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

7. számból: 104 080/1963. IG. A. Bolton kívüli kereskedelmi tevékenység megszüntetése.

Asztalitenisz-bajnokság

Pécs állomás sportszerető dolgozói évek óta rendszeresen részt vesznek a különböző sportágakban kiírt szakszervezeti bajnokságokban. A legtöbb hive kétségtelenül a labdarúgásnak van. A labdarúgópályák azonban még használhatatlanok. Az idei tél inkább a teremsportoknak kedvez. Az állomás legjobb asztaliteniszezői jelenleg a szakszervezet megyei bizottsága által kiírt asztalitenisz-bajnokságban vesznek részt.

Leiti Ferenc
Pécs

A szerkesztőség üzeni

Szentgáli István Gyöngyös, Szalóki István, Jamniczky Ferenc, Foki István, Molnár Árpád Budapest, Urbán József Hegyeshalom, Buzi László Szentes, Ceglédi Sándor Debrecen, Bagosi Lajos Tatabánya, Kiss Lajos Alsóörs, Bódogh Mihály Dombóvár, Bognár Károly, Dancs József Tapolca, Tótka Károly, Sziládi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Pintér Lajos Vácrátót, Murai Gáborné, Prokl Lajos Hatvan, Kisvárdai János Miskolc: **leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Karádi László Zákány, Dongó Ferenc Sárosd: **leveleiket illetékesekhez továbbítottuk.**

HIREK

Nyílt levél a társadalmi tulajdon védelméről

Kedves Asszonyom!

Engedje meg, hogy ezúton emlékeztessem egy beszélgetésre, melyet a nyáron folytatott egy barátnőjével, s amelynek véletlenül fültanúja voltam. Beszélgetésük egy újságcikk körül forgott. Arról írt az újság, hogy a bíróság elítélt egy 12 tagú vagonfosztogató bandát.

Tetszett az ön vélekedése. A legmesszebbmenőkig elítélte a fosztogatókat. Elítélte önzésüket, a társadalom ellen elkövetett bűnt. Felháborodása valóban jogos volt. *„Ha én lennék a bíró, az ilyen alakoknak sokkal súlyosabb büntetést adnék"* — mondta.

A múlt hónapban ismét ítéletet hirdetett a bíróság egy négytagú banda felett. Úgy gondolom, nem a sors iróniája volt, hogy ezt a bandát az ön férje vezette. Az ítélet súlyos, de igazságos volt.

Most engedjen meg néhány kérdést asszonyom. Tudott a férje évek óta elkövetett bűncselekményeiről. Miért nem akadályozta meg már az első alkalommal? Vagy, ha erre buzdította, mégis, miért ítélt el másokat? Mit szólna most „az ilyen alakokról"? Bizonyára van becsületes baráti környezete, vannak ismerősei. Hogy néz ezek után a szemükbe? Hogyan magyarázza meg kétszínű viselkedését?

Igaz, ön „ártatlan". De, amint a tárgyaláson kiderült, olyan igényeket támasztott férjével szemben, hogy azokat valóban nem lehetett kielégíteni a 2000 forintos fizetésből. Azt hiszem, most nem tudna olyan határozottan válaszolni a feltett kérdésekre, feltéve, hogy érez egy kis felelősséget. Márpedig azt éreznie kell!

Kisvárdai János
Miskolc

— *Helytálltak a KISZ-tisták. Eger állomás KISZ-fiataljai a zord időjárásban, szabad idejükben is önfeláldozóan dolgoztak a váltók és vágányok tisztításán.*

— Mozdonynak rohant február 15-én a Hungária expressz. A Berlinből Budapest felé haladó Hungária expressz az NDK területén sűrű ködben egy mozdonynak rohant. A szerencsétlenség következtében a vonat csehszlovák motorvezetője és egy német vasutas életét vesztette. A szerencsétlenséget a doberlung—kirchaini állomáson szolgálatot teljesítő forgalmi szolgálattevő figyelmetlensége idézte elő.

— **Társadalmi munkában segítettek a hóeltakarításban a pályafenntartási dolgozóknak a szombathelyi vonatkísérők. Február első napjaiban mintegy 400 óra társadalmi munkát végeztek az állomás területén.**

— A vasutasok tiltakozására a tervezetinél lassúbb ütemben hajtják végre a műhelyi munkások elbocsátását Angliában. 1963-ban 8300 helyett csak 5000 munkást bocsátanak el. Az alapvető problémákon ez mit sem változtat. A szigetországban 27 vasúti műhelyből 5 év alatt 12 műhelyt zárnak be.

— *1964 és 1971 között 1400 kilométer hosszú vonal villamosítását tervezik Jugoszláviában.*

— **Ötvenezer kiránduló diák részére biztosít az idén 10 forintos egységáron meleg ebédet az Utaselláló a melegkonyhás éttermekben, a hajókon és a vasúti étkezőkocsikban.**

— A február 24-én megtartott választásokon öt szegedi vasutast Szeged város tanácsába, tizenegyet pedig a kerületi tanácsokba választottak.

— *Hét és félmillió forint költséggel egysínű vasút építését tervezik Nigériában. A Lagos szigetét a kontinenssel összekötő egysínű vasutat egy nyugatnémet egysínű vasútrendszer szerint építik meg.*

— 1100 vagon havat szállítottak el a ferencvárosi rendezőpályaudvarról a pályafenntartási főnökség dolgozói. A nagy havazások idején úgyszólván éjjel-nappal talpon voltak a pályamunkások.

— **Bensőséges ünnepségen vettek búcsút 18 nyugdíjba vonuló vasutastól a Miskolc Tiszai pályaudvar dolgozói. A szakszervezet Vörösmarty-klubjában megrendezett ünnepségen Erdélyi János állomásfőnök méltatta az idős vasutasok több évtizedes tevékenységét.**

— A német szövetségi vasutasok nürnbergi igazgatósága a vasúti pálya újjáépítését tervezi Bamberg és Forheim között. Ezen a vonalszakaszon próbálják majd ki a 200 kilométer/óra sebesség kifejtésére képes új mozdonyokat.

— *Oslóból, Norvégia fővárosából a sarkvidékre haladó vasúti fővonalat Budjo városáig meghosszabbították. A vonal hossza 729 kilométer, ebből 45 kilométer hosszban alagutakban robognak a szerelvények.*

— Gyuris István sárospataki születésű vasutas dolgozót keresem, aki 1949/50-ben Miskolcon teljesített szolgálatot. Aki ismerte vagy ismeri, és tudja jelenlegi címét, közölje Görgényi Ernő leltárszámadóval, Szeged-Rókus, MÁV Gépállomás címére.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném dunaújvárosi kétszoba összkomfortos, tanácsi rendeltetésű lakásom budapesti hasonlóra, vagy szolgálati lakásra. Érdeklődni: Keskés Kálmán felszolgálónál, Bp. Keleti pu. Utasellátó éttermében lehet.

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

Ki mit mondana?

Előzetes beszámoló egy kultúrotthon munkájáról

Amikor e sorok nyomtatásban megjelennek, már új vezetősége lesz a szolnoki járműjavító kultúrotthonának. Írásunk mégis csak előzetes beszámoló, hiszen a lapzárta miatt nem vehettünk részt a vezetőségválasztáson. Mi korábban jártunk Szolnokon és sikerült megtudnunk, hogy a vezetőség tagjai mivel járultak hozzá a közös beszámolóhoz.

Mondanivalójuk lényegét a következőkben foglalhatjuk össze.

Újabb módszereket keresünk

Tasi József, a kultúrotthon igazgatója: Az elmúlt két esztendőben pártunk művelődéspolitikai irányelvei, a SZOT-határozatok, valamint felsőbb szerveink útmutatása alapján igyekeztünk végezni munkánkat, ami eredményesebb volt, mint a megelőző beszámolási időszakban. Sikerült népszerűbbé tennünk az ismeretterjesztő előadásokat. Bejáró munkásaink részére *Újszászon* is szerveztünk munkásakadémiát. Kilencven hallgatója van a kultúrotthonban megszervezett általános iskolának.

Eredményeinkkel azonban nem lehetünk elégedettek. Tovább kell keresnünk azokat a legjobb módszereket, amelyekkel a szolnoki járműjavító minden dolgozójának érdeklődését felkelthetjük a tanulás, a rendszeres művelődés iránt.

Kiss Béla KISZ-titkár, a kultúrotthon igazgatóhelyettese: Rendszeresen tartottunk klubesteket és kérdezz-felelek jellegű szellemi vetélkedőket. Ezek nagyon népszerűek fiataljaink körében. Növelte fiataljaink képzettségét a *József Attila*-olvasomozgalom is, melyben több mint százan vesznek részt. Két hete hangulatos farsangi karnevált rendeztünk a kultúrotthonban. A jövőre nézve fontos feladatunk, hogy gondoskodjunk a művészeti csoportok utánpótlásáról. Táncscoportunk tavaly augusztusban azért oszlott fel, mert a fiúk bevonultak katonának és helyettük nem tudtunk új tagokat szervezni. Nagymúltú énekkarunk is kiöregedőben van. Szeretnénk minél több fiatalt bevonni az énekkari munkába.

Több dolgozót a munkásakadémiákra

Tóth Sándor ismeretterjesztési és oktatási felelős: Húsz ismeretterjesztő előadást terveztünk az 1961/62-es oktatási évre. Ezek közül csak tizenkettőt tudtunk megtartani. Igaz, hogy valóban tartalmas előadások voltak és népes közönség előtt hangzottak el. Az idén tíz előadást tartunk. Az eddig elhangzottaknak szép közönségsikerük volt. Növelnünk kell a munkásakadémiák hallgatóinak számát. El kell érnünk, hogy a fizikai dolgozók mellett, a művezetők és reszortvezetők is rendszeresen eljöjjenek és segítsék a szervezést.

Török Ferenc művészeti felelős: Színjátszó csoportunknak 35 tagja van. *Juhász János,* a *Szigligeti Színház* művésze vezeti a próbákat. Az utóbbi két évben 24 alkalommal szerepelt ez a csoport 1 és 3 felvonásos darabokkal. Most a *Bekopog a szerelem* című zenés vígjátékot tanulják. A felszabadulási kulturális seregszemlén a *Székely Anna* című forradalmi tárgyú egyfelvonásossal vesznek részt színjátszóink. Üzemi dolgozóinkból álló héttagú népi zenekarunk nagyon népszerű. Énekkarunk egyesült a fűtőházi kórussal, de így is utánpótlási gondjai vannak. Új tagok szervezéséhez kérjük a KISZ segítségét.

Nyolcszáz rendszeres olvasó

Cseh Gyuláné könyvtáros: Könyvtárunk több mint 5000 kötettel rendelkezik. Rendszeres olvasóink száma már meghaladja a nyolcszázat. Az utóbbi két évben 28 000 forintért vásároltunk új könyveket. Jól működik az üzemen belül szervezett négy letéti könyvtárunk is. Könyvnapokat, kiállításokat, író—olvasó-találkozókat rendeztünk. Különösen nagy sikere volt Tamási Áron nálunk tett látogatásának. Könyvtárunk a két év alatt 45 ezer kötetet kölcsönzött az olvasóknak, Hiányosság, hogy nincs olvasótermünk. Ha jövőre megvalósul az üzemi konyha tervezett elköltöztetése a kultúrotthonból, erre is lesz lehetőségünk.

Ambrus János műszaki propagandafelelős: Több műszaki előadást szerveztünk tavaly és novemberben megrendeztük az első műszaki könyvkiállítást is. Segítettük az üzem újítási kiállításának megszervezését. Tervünk, hogy rendszeresebbé tegyük a műszaki propagandát, megszervezzük a kultúrotthonban az üzemi műszaki kört és az újítók klubját.

Hét teltbázakció

Kiss András szervezési felelős: Arra törekedtünk, hogy neveljük üzemünk dolgozóit. Tavaly hét alkalommal szerveztünk telt házat a *Szigligeti Színházba.* Ehhez a műhelybizottságok is nagy segítséget adtak. Kultúrotthonunk mozija hetenként ötször játszik, s ha jó filmet kapunk, nincs üres hely a nézőtéren.

Sándor Béla gazdasági felelős: Igyekeztünk betartani költségvetésünk előírásait. Egészében véve ez sikerült is. Sok gondot okozott, hogy a vállalat anyagi támogatása elmaradt a tervezettől. Költségvetésünk végrehajtásával is a kulturális élet fejlesztését szolgáltuk.

Tegyük fel végül a kérdést: *mit várnak a szolnoki járműjavító dolgozói az új vezetőségtől?*

Elsősorban azt, hogy folytassa a megkezdett munkát, s kevesebb hibával dolgozzon, mint korábban. Az üzem dolgozóinak és vezetőinek támogatásával munkálkodjék a maga területén a szocialista kultúra továbbfejlesztésén.

Lőrincz János

ÉSZREVÉTEL FUTTÁBAN

— *Megértem, hogy az intéző elvtárs ideges. Csak az a furcsa, hogy amikor a főnök elvtárssal beszél, soha nem szokott ideges lenni.*

— *Nem késem le a vonatot?*
— *Alig hiszem. Nekem kell szabadra állítani a jelzőt.*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM. Ára 40 fillér 1963. MÁRCIUS 18.

Harcban az árvízzel

Kápolnásnyék állomás közelében a víz alámosta a 7. számú műutat és a vasúti pályát. A székesfehérvári pályafenntartási főnökség dolgozói teljes erővel végzik a veszély elhárítását

A gyors olvadás következtében felgyülemlett belvíz sok vasútvonalat megrongált. Különösen sokat szenved az árvíztől a hegyeshalmi vonal *Győr* és *Győrszentiván*, a székesfehérvári vonal *Kápolnásnyék* és *Agárd* között, valamint egyik legfontosabb nemzetközi vonalunk, a *budapest—szobi* vonal.

A pályamunkások és más szolgálati ágak dolgozóinak ezrei elszántan dacolnak az árral. Az előre elkészített árvízvédelmi anyagokat gyors egymásutánban irányítják a veszélyeztetett helyekre. Kővel, homokkal erősítik a vasúti töltést.

A *Budapesti Építési Főnökség* dolgozói napok óta a veszélyeztetett töltéseken vannak és erejüket nem kímélve küzdenek. A helytállás és az áldozatkészség példáját mutatják a *szombathelyi* és *miskolci igazgatóság* dolgozói, akiknek területén különösen a *győr—szombathelyi*, illetve a *kál—kápolna—kisterenyei* vonalon pusztít az ár.

Marcaltőn a forgalmi irodába is betört a víz. A vasutasok mégis helyükön maradtak, bokáig vízben teljesítettek szolgálatot. Súlyos helyzet alakult ki *Balassagyarmat* és *Ipolytarnóc* között, hol az *Ipoly* kiöntött medréből és a víz több helyen alámosta a pályatestet.

Sok helyen a személyforgalmat átszállással bonyolítják le. Az autóbuszok kerülő útvonalon viszik az utasokat a legközelebbi vasútállomásig. Mindenütt azonban erre sincs lehetőség, mert sok helyen a közutak is víz alá kerültek.

A vasutas dolgozók nemcsak a vasúti töltések mentén harcolnak az árral, hanem a veszélyeztetett községek lakosságának is segítséget nyújtanak. *Vecsésen, Monoron, Üllőn* és megannyi más helyen a községi tanács hívó szavára a vasutasok is szerszámot fogtak, hogy mentsék, ami menthető.

A vasutasok hősi erőfeszítéseinek, áldozatkészségének köszönhető, hogy a legfontosabb vonalakat szinte órák alatt helyreállítják és a forgalmat sebességkorlátozással felvehetik.

A veszély sajnos nem ért véget. Ha egyik helyen helyre is állt a normális élet, a másik helyen újabb erőfeszítéseket követel az árvíz. Csak a legnagyobb elismerés hangján szólhatunk azokról, akik fáradtságot nem ismerve dolgoznak, küzdenek az ár ellen az emberekért, az anyagi értékekért.

B. I.

Új tiszteket avattak

A MÁV Tisztképző Intézet 1962/63. évi forgalmi és kereskedelmi tagozatán eredményesen vizsgázott 168 hallgató katonás sorokban áll az avatási ünnepségen.

(Riport a 3. oldalon.)

Példa a nagyobbaknak is

Cigándon a nyírbogdrogi keskenynyomközű vasút egyik kisállomásán mindössze hat vasutas teljesít szolgálatot. Miután az utóbbi három évben élüzemszint felett teljesítették tervüket, 1962. januárjától nagyobb követelmények teljesítéséért indultak harcba. Vállalták, hogy elnyerik a *„szocialista szolgálati hely"* címet.

Erőfeszítéseiket siker koronázta. *Zsiga Lajos* elvtárs, a miskolci igazgatóság helyettes vezetője, február 26-án adta át a *„szocialista munka szolgálati helye"* cím elnyerését tanúsító oklevelet és 3000 forint pénzjutalmat Cigánd állomás dolgozóinak.

Nagy volt az öröm a cigándiak házatáján. Meglepetésként érte őket a kitüntetés, várták ugyan, de csak áprilisra.

— *Azzal, hogy bekapcsolódtunk a szolgálati helyek szocialista versenyébe nem érdemeket akartunk szerezni, hanem a magunk munkáját, életünket szebbé, eredményesebbé tenni* — mondta *Tóth János* állomásvezető.

— Mennyire sikerült elgondolásaik megvalósítása?

— *Az értékelés szerint teljes mértékben, de szerintünk még sok a tennivalónk* — válaszolta az állomásvezető. — *Mindenesetre jobb így dolgozni. A munkában mindenki fegyelmezetten a legjobb tudásával vesz részt. Segítjük egymást. Két málházónk, György Dániel és Szemán János, az ősszel szabad napjaikat is feláldozták, hogy a rakodás zavartalan legyen állomásunkon. Voltak olyan vasárnapok, amikor a vonalon egyik állomáson sem rakodtak, mi 2000 tonna árut beraktunk és különvonatokat indítottunk.*

A múlt év során sokat tanultak, olvastak, igyekeztek lépést tartani a fejlődéssel. A szakmai vizsgán mindannyian jól szerepeltek. A 47 éves *György Dániel* most végzi a VII. osztályt. Jeles tanuló, de könnyű neki, hisz kislánya, *Emmike* ugyancsak hetedikes és *foglalkozik* a papával. Hisz Emmike szorgalmas diák, oroszból már megyei tanulmányi versenyt nyert. A nyári közös kirándulás, a klubestek jó, baráti légkört alakítottak ki a vasutas feleségek között is.

A vonal mentén máris élénk visszhangot keltettek a cigándi eredmények. *Tiszakarád* és *Sátoraljaújhely Torzsás* állomások csatlakoztak a szocialista szolgálati helyek versenyéhez. Jó és lenne, ha a nagyobb szolgálati helyek vezetői és dolgozói is megértenék az új versenyforma jelentőségét és olyan lendületesen kezdenének a szocialista szellemű vasutaskollektíva kovácsolásához, ahogy azt Cigándon tették.

(L — cz.)

Százhatvan pályamunkás új otthona

Megnyílt a miskolci munkásszálló

Miskolc, I. kerület, Zója tér — Ma még hófoltokkal tarkított sáros grund ez a térség. Betonaljakból kirakott ideiglenes út vezet a tér végében álló kétemeletes, lapostetejű modern épülethez, melyet csőállvány övez. Ablakaiban a tavaszi nap nézegeti magát.

Az épület tágas, világos előcsarnokában — társalgónak is beillik — találkoztunk *Kiss György* gondnokkal.

— *Holnap este tartjuk munkásszállónk ünnepélyes megnyitását, de már a múlt hét óta folyamatosan költöznek ide a Miskolci Építési Főnökség dolgozói, akik Miskolc-tiszai pályaudvar átépítésénél dolgoznak* — mondotta — *a gondnok. — Rövidesen megtellik a ház az új lakókkal.*

43 lakószoba

— Hány férőhelye van a munkásszállónak? — kérdeztük.

— *Százhatvan dolgozót tudunk elhelyezni a 43 lakószobában. Szálltunk alkalmas arra, hogy kultúrált lakáskörülményeket, nyugodt pihenést biztosítson a pályamunkásoknak, akik eddig Szerencsről, Putnokról és más távoli szálláshelyekről jártak ide munkába. Ilyen szép lakásuk még sehol sincs a pályamunkásoknak.*

Végigjártuk az épületet. A fehérfalú szobák általában négyágyasak. Minden lakónak falba épített szekrénye van. Az ablakok előtt függönnyel elválasztható része van a szobának, ahol beépített asztalt és padot helyeztek el. Ötletes megoldás. Aki este olvasni akar, beülhet oda, s a villany nem zavarja a többieket.

Az első emeleten tágas kultúrterme van a szállónak, melyben 88 párnázott szék sorakozik katonás rendben. A terem dísze a nagyképernyős televízió, melyet a falba süllyesztve helyeztek el. Nagyon tetszetős a földszinti társalgó is. Itt van a rádió, s a könyvtár. A hosszú folyosókon futószőnyeg tompítja a léptek zaját. A lépcsőház és a folyosók előterét mindhárom szinten társalgónak rendezték be színes műanyagborítású asztalokkal és kényelmes ülőbútorokkal.

A fehér csempével borított falú fürdők berendezése is elsőrangú. Kellő számú mosdó és zuhanyozó áll a lakók rendelkezésére. Korszerű ventillációs berendezés biztosítja a fürdők szellőztetését, a gőz eltávolítását. A központi fűtés az egész épületben kellemes meleget áraszt. Az épület tervezői tekintettel voltak arra, hogy a pályamunkások megszokták az önellátást, maguk főzik vacsorájukat. A konyhában egyszerre tíz helyen lehet főzni a gáztűzhelyeken. Két konyhaasztal, konyhaszékek és kétrészes mosogató is van mindegyik konyhában. Az éléskamrában minden lakónak kulcsra járó rekesze van ételei tárolására.

„Jobban szeretjük a magunk főztjét"

Tetszik-e mindez a legilletékesebbeknek, az itt lakó pályamunkásoknak?

— *Nagyon szép itt minden. Kényelmes lakást kaptunk a szállóban* — mondta *Mag András*, akinek a családja Egyek községben lakik. — *Tanfolyamra járok, s remélem, itt nyugodt körülmények között tanulhatok.*

Az elsőemeleti konyhában nagy volt a sürgés-forgás. Közelgett a vacsoraidő.

— *Kevés a főzési alkalmatosság* — jegyezte meg *Géczi János*, aki már 14 éve pályamunkás. — *Itt egyszerre csak 10-en főzhetünk és órák telnek, amíg mindenkire sor kerül. Pedig a munkából megjövet, mielőbb főtt ételt szeretne az ember.*

— Miért nem szerveznek itt inkább üzemi konyhát? — Miért ragaszkodnak az egyéni főzéshez? — kérdeztük a pályamunkásoktól.

— *Jobban szeretjük mi a magunk főztjét. Így mindenki azt eszik, amit akar...* — mondták. De később arról is szót ejtettek, hogy ha üzemi konyha lenne, akkor kevesebb lenne a különélési pótlék. Soknak hiányzik, hogy a szállóban nem lehet bográcsban főzni a megszokott hortobágyi csemegét, a *„nyögvenyelőt"*.

Az egyéni főzést mégsem tarthatjuk szerencsés megoldásnak. Bár olcsó, de egyhangú étkezés ez. Bármilyen praktikusak a konyhák, a szálló mégsem tudott ehhez kellően berendezkedni. A modern épülethez, kulturált berendezéshez már nem is illik a sok kislábas... Szívesebben láttuk volna, ha itt már ebből a szempontból is előbbre lépnek.

L. J.

Modern vasutas üdülő épül Balatonfüreden

A Vasutasok Jótékonysági Segélyező és Biztosító Egyesülete modern üdülő építését tervezi Balatonfüreden. A 120 férőhelyes üdülő Füred egyik legszebb pontján, a szívkórház mellett, az új strand bejáratával szemben épül fel. Ez a terület közvetlenül kapcsolódik a sétányhoz, ugyanakkor nagyszerű kiáltást nyújt a Balatonra.

A jelenleg tervezés alatt álló üdülő *zömmel kétágyas, Balatonra nézö erkélyes szobákból fog állni.* A lakószobák a felső három szinten helyezkednek el. A szobákhoz nagyméretű erkély csatlakozik. A mosdófülke és a beépített szekrények az előszobában találhatók.

A szociális helyiségek a földszinten egy térben helyezkednek el, s a szükségletnek megfelelően kapcsolódnak egymáshoz. Ez a szint körösköríl üvegfallal lesz ellátva. Ott kap helyet az étkezde, melyhez fedett étkező terasz is kapcsolódik. Ugyancsak ott nyernek elhelyezést a társalgók, a televíziós szoba és az előcsarnok.

A gazdasági és személyzeti helyiségek, a konyha, a kazánház, valamint a gondnok és a fűtő lakása a földszint alatt lesznek.

A tervezésnél alapvető szempont, hogy az épület beilleszkedjen a környezetbe.

Korszerűsítik a szolnoki csomópontot

Szolnok az ország egyik legjelentősebb vidéki vasúti csomópontja, ma már nem felel meg a megnövekedett követelményeknek. A Tiszamenti Vegyiművek fejlesztésével pedig még tovább bővül a szolnoki vasútasok feladata. A nagy forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében megkezdik a pályaudvar rekonstrukcióját.

A személy-, teher- és rendezőpályaudvart a legmodernebb technológiai berendezések figyelembevételével építik ki.

A személypályaudvaron négy szigetperon létesül. Az utasok a várótermekből alagúton jutnak ki a peronokra.

A rendezőpályaudvar új helyen épül. Itt alkalmazzák Magyarországon először a folytatólagos elrendezést, ami azt jelenti, hogy

a tehervonatok magas fogadóvágány-csoportra érkeznek és onnan kihúzás nélkül közvetlenül a gurítódombra tolhatók.

Ez az elrendezés a teljesítőképesség növelése mellett a lehető leggazdaságosabb üzemet biztosítja.

A rendezőpályaudvar gurítója teljes automatikával épül ki. A vagonok — szétkapcsolásuktól eltekintve — minden további emberi beavatkozás nélkül gurulnak a megfelelő vágányokra. A váltók állítása és a leguruló kocsik fékezése is automatikusan történik majd.

A tehervonatok a rendezőpályaudvarra a személyvonatok zavarása nélkül átemelt vágányokon közlekedhetnek.

A szolnoki csomóponton a MÁV-nál eddig még nem alkalmazott, legmodernebb központi forgalomirányító berendezést szerelik fel. Ez azt jelenti, hogy a vonatmozgásokat egyetlen vezénylőasztalról irányítják. A modern jelző- és indítóberendezések a kapacitás növelése mellett, a baleseti veszélyt is szinte kizárják.

A rekonstrukciót 1969-re fejezik be.

Ezzel a szolnoki pályaudvar világviszonylatban is egyike lesz a legmodernebbeknek. A korszerűsítésre 1 milliárd 100 millió forintot fordítanak.

MÁRCIUS 29:

a szakszervezet központi vezetőségének ülése

A VI. kongresszuson megválasztott központi vezetőség március 29-én ülést tart.

Az ülésen Szabó Antal főtitkár ad értékelést a kongresszusról. Ezt követően dr. Soproni József titkár, Bán István a szervezési és káderosztály vezetője, Gulyás János, a kultúrnevelési és sportosztály vezetője ismerteti a kongresszus határozatából adódó feladatokat, valamint azt, hogy a központi vezetőség tagjai hogyan segítsék a határozatok végrehajtását.

AZ ÚTTÖRŐK IS SEGÍTETTEK

A Balatonalmádi Állami Nevelőotthon „Petőfi Sándor" vízi úttörőcsapata Szentmiklósi László igazgató és Balogh Jenő, valamint Ócsai József tanárok vezetésével segítették a hóeltakarítást Alsóörs és Balatonalmádi állomásokon.

Félméteres hó borította a vágányokat, de a hatvan gyerek szorgalmasan lapátolta a havat. Vasutasainknak jól jött ez a segítség, a gyermekek számára pedig élményt, frissítő mozgást jelentett a néhány órás hótakarítás.

Ez úton kérem a szombathelyi igazgatóságot, hogy fejezze ki elismerését, dicséretét a „Petőfi Sándor" vízi úttörőcsapat tagjainak lelkes munkájáért.

Kiss Lajos,
Alsóörs

A legjobb beteglátogatónk

Példamutató társadalmi munkása a hatvani fűtőháznak Kovács Lajos bádogos.

Az 57 éves Lajos bácsi fiatalos lelkesedéssel és nagy szeretettel végzi napi munkája után társadalmi munkáját, a beteglátogatást. Fűtőházunk többi beteglátogatóját is ő mozgatja, mint a társadalombiztosítási tanács beteglátogatási felelőse. Lajos bácsi nemegyszer vasárnapját, sőt arra is volt példa, hogy fizetett szabadságát áldozta kórházban vagy szanatóriumban fekvő dolgozótársainak meglátogatására.

A telen különösen sok dolga volt. A nagy hidegekben gondoskodott arról, hogy tüzelőt kapjanak a betegek. Ha kellett, sorba állt a szénért, gondoskodott hazaszállításáról is.

Szakvonali munkáját is kifogástalanul végzi. Megérdemli a dicséretet áldozatkész munkájáért.

MURAI GÁBORNÉ

A Hivatalos Lapból

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

9. számból: 10351 1963. I. 2. C. Felvétel a középfokú vasúti technikumok nappali tagozatára.

10358 1963. I. 8. Pályázati hirdetmény MÁV Nevelőintézeti felvételekre.

Vasútigazgatóságok munkaversenye.

Miért népszerűek a politikai iskolák a budapesti szolgálati helyeken?

A mult év közepén a szakszervezet budapesti bizottsága intézkedési tervet dolgozott ki a szakszervezeti politikai iskolák szervezésére. A szakszervezeti bizottságok e helyes utmutató segítségével határoztak meg a tennivalókat. Ugyanebben az időben a budapesti kulturális bizottságon belül öttagú intéző bizottságot hoztak létre a politikai iskolák irányítására, ellenőrzésére.

3500 hallgató

A gondos előkészítő munka eredményeként a budapesti bizottság által megszabott határidőre 45 szakszervezeti bizottság 150 politikai iskolát szervezett 2370 hallgatóval. Később újabb iskolák jöttek létre. Jelenleg

57 szolgálati helyen 193 politikai iskola működik 3500 hallgatóval.

Különösen örvendetes, hogy a szakszervezeti bizottságok a pártalapszervezetek segítségével a hallgatók kiválo atásánál is körültekintően jártak el. A politikai iskolák hallgatóinak többsége olyan dolgozó, akik eddig nem részesültek pártoktatásban.

Számos szakszervezeti aktivista, szocialista brigádtag látogatja az előadásokat.

A Keleti fűtőháznál például a szakszervezeti bizottság négy reszortosa, a műhelybizottságok több tagja és 21 bizalmi jár az előadásokra. A ferencvárosi pályafenntartási főnökséghez tartozó szolgálati helyeken 13 iskola működik 225 hallgatóval. Ebből 45 a szakszervezeti aktivista.

Néhány olyan szolgálati helyen is sikerült politikai iskolát szervezni, ahol a dolgozók többsége munkásszálláson lakik. Többek között a ferencvárosi pályafenntartási főnökség és a budapesti építési főnökség munkásszállásain működnek politikai iskolák.

A propagandisták kiválasztása is jól sikerült. Ugyszólván valamennyi szolgálati helyen hozzáértő, jó előadókészséggel rendelkező párt- és szakszervezeti funkcionáriusok, közmegbecsülésnek örvendő szolgálati vezetők állnak a politikai iskolák élén.

Az előadások általában érdekesek, leköti a hallgatók figyelmét.

Egyes helyeken a propagandisták keskeny- és diafilmvetítéssel, a kor történeti hűségét bemutató regényrészletek és versek felolvasásával teszik érdekessé az előadást.

Jövőre is szerveznek iskolákat

Nem véletlen, hogy a budapesti szolgálati helyeken rövid idő alatt népszerűvé váltak a szakszervezeti politikai iskolák. Különösen ott, ahol a szakszervezeti bizottságok minden segítséget megadnak a foglalkozások zavartalan megtartásához. Szép számmal akadnak olyan szakszervezeti bizottságok, amelyeknek munkatervéből sem hiányzik a politikai iskolák értékelése.

A budapesti bizottság a közelmúltban elnökségi ülésen foglalkozott a szakszervezeti politikai iskolák szervezésének és látogatottságának tapasztalataival. Megállapították, hogy

azokon a helyeken, ahol a szakszervezeti bizottságok körültekintően szervezték meg az iskolákat és menetközben sem feledkeznek meg a segítségnyújtásról, az eredmény nem maradt el.

Több szolgálati helyen a politikai iskolák hallgatói nagyobb lelkesedéssel kapcsolódtak be a szakszervezeti munkába, és a szocialista brigádmozgalomba.

A budapesti bizottság most arra törekszik, hogy az iskolák sikeresen fejeződjenek be, majd a tapasztalatok felhasználásával még előrelátóbban, még alaposabb szervező munkával látnak hozzá az 1963—64. évi szakszervezeti politikai iskolák előkészítéséhez.

(vf)

Nincsenek „kirekesztve" a vasutasok

Vezetőségválasztás a szombathelyi Ady kultúrotthonban

Szombathelyen a vasutasok Ady-kultúrotthonban március 2-án került sor a társadalmi vezetőség megválasztására. A kultúrotthon életének e fontos eseményére mintegy száz meghívott aktivista jelenlétében került sor.

Nem célunk, hogy részletesen idézzük mindazt, amiről szó esett *Gerecs László* kultúrotthon-igazgató beszámolójában. Csak a legfontosabb tényekre szorítkozunk.

Miért maradtak el a vasutasok

Ilyen például a kultúrotthon ismeretterjesztő munkája, melyben a művészeti ismeretterjesztése az uralkodó szerep. Az elmúlt évadban

2760 hallgatója volt a 32 ismeretterjesztő előadásnak.

Az előadásonkénti 86 fős átlag nem rossz eredmény, csakhogy ezek között nagyon kevés vasutas dolgozó akadt.

A vasutasok is bizonyára meghallgatták volna az olyan érdekes előadásokat, mint a *Nagy drámák filmen*, vagy a *Rádiótól a televízióig* című sorozatok. Csak részben írhatjuk az érdektelenség számlájára, hogy ez nem így történt. Az okozta szerintünk a legtöbb bajt, hogy

a vasutas szakszervezeti bizottságok magára hagyták a kultúrotthont,

amely társadalmi vezetőség nélkül nem tudott szervezést kifejteni az erősen tagolt vasúti szolgálati helyeken. Az állomáson, a fűtőházban és másutt sok szakszervezeti aktivista is átvette azt a helytelen nézetet, hangulatot, hogy a vasutasokat „*kirekesztették*" az Ady-kultúrotthonból.

Hamis, légből kapott volt ez a nézet... — mutatott rá igen helyesen beszámolójában Gerecs elvtárs. — Minden vasutast szívesen látnak az ismeretterjesztő előadásokon, a könyvtárban és a kultúrotthon valamennyi rendezvényén.

Jegyezzük meg mindjárt, hogy a 7600 kötetet számláló könyvtár nem is ismeri ezt a problémát, hiszen

21 letéti könyvtárával valósággal „behatolt" a vasúti szolgálati helyekre.

Ez meg is látszik az olvasók arányán, akiknek 60 százalékát a vasutasok és a családtagjaik alkotják. A helyhezkötött rendezvények esetében azonban nem nélkülözhető, hogy a vasutasok keressenek fel a kultúrotthont.

Megbecsülést a kultúra munkásainak

A beszámoló és több felszólaló is szóvá tette a kultúra munkásainak megbecsülésével kapcsolatos problémákat. Ez a kritika elsősorban az igazgatóság vezetői felé irányult, de a megyei bizottság is levonhatja belőle a tanulságokat. Valóban nem lehet egyetérteni azzal, hogy a minimális erkölcsi elismerést is sajnálnák néha a színjátszóktól, bármilyen jól szerepelnek, de a gyengén játszó labdarúgók leggyengébb mérkőzéseit is megnézik.

Ne értsük félre:

a kultúrotthon aktivistáinak nem a sport iránti érdeklődés fáj, hiszen azt ők is szeretik, hanem a kultúra iránti feltűnő érdektelenség.

Ez megszívlelendő kritika. A kultúrotthon aktivistái elsősorban nem magukért, hanem a közösségért dolgoznak, az a céljuk, hogy a maguk eszközeivel növeljék a szombathelyi vasutasok kulturáltságát, bővítsék ismeretkörüket és ezért megérdemlik a nagyobb figyelmet megbecsülést minden vonatkozásban.

A vezetőségválasztó értekezlet legfőbb tanulsága, hogy szombathelyi vasutas szolgálati helyek

jobb összefogására van szükség ahhoz, hogy az Ady-kultúrotthon ezentúl a vasutasok művelődésének központja legyen.

A 22 tagú társadalmi vezetőség ennek csak szervezeti előfeltétele. Nem lesz könnyű a célt elérni. De ha kollektív munkát végeznek, és nem nélkülözik a szakszervezeti bizottságok támogatását, működésük feltétlenül eredményes lesz.

(Lőrincz)

Munkában a tűzikovácsok. A Keleti Műszak három tűzikovácsa, Kisbéla György, Nyári Ferenc és Lesi Miklós egy szerelvénykocsi hordrugóján a helyéről elcsúszott rugólapot illesztik vissza

Bizalmiak Fóruma

Kelenföldi bizalmiak — munkájukról

A kelenföldi pályaudvar alapszervezeténél 29 bizalmi tevékenykedik. A szakszervezeti bizottság gazdasági felelőse, *Szilágyi Józsefné* úgy vélekedett munkájukról — már ami a tagsági díj beszedését illeti —, hogy jól tartják a határidőket, pontosak. A bizalmi munka egyéb kérdései szempontjából *Deme József* elvtárs, a szakszervezeti bizottság titkára foglalkozik velük. A bizalmiak a havi értekezleteken kapnak tájékoztatást az időszerű tennivalókról.

Több bizalmit megkérdeztünk: hogyan végzi munkáját, milyen gondokkal küzd?

Két vélemény egy témáról

— *A bizalmi csoportomnak 20 tagja van és elég nehéz összefogni őket* — mondotta *Krassói Sándorné* bizalmi, árupénztári dolgozó. — *Sokfelé és váltóműszakban dolgoznak csoportom tagjai. Talány egyszer sem tudtam tartani csoportértekezletet. Még a tagsági bélyegek szétosztása is gondot okoz.*

Oberrecht István bizalmi könnyebb helyzetben van. Ő hozzá a segédhivatal és az állomásfőnökség tartozik.

— *Naponta tudok beszélni a tagokkal, de azért esetenként megtartom a csoportértekezletet is* — mondotta. — *Legutóbb az idei intézkedési tervet tárgyaltuk bizalmi értekezleten és erről csoportom tagjait is tájékoztattam. Sok problémával jönnek hozzám, igyekszem is segíteni, de ez nem mindig sikerül.*

Elmondta például, hogy a kapusok a felvételi épület mellett szénkarám létesítését kérték, hogy ne kelljen kiskocsival távolról hordaniok a szenet a nagy hóban. Sajnos, beruházási keret hiján, nem tudta ezt megcsináltatni még az állomás.

Az egyik szolgálati helyhez be lehetett volna vezetni a vizet. A dolgozók a szükséges árkot is kiásták, de nem kaptak 20 méter csövet. Az árkot azóta szomorúan betemették az önkéntes munkások. Az ilyen problémák nehezítik a bizalmi munkát, hiszen a dolgozók elsősorban a bizalmiakat keresik fel panaszaikkal, gondjaikkal. Ahhoz, hogy az ilyen panaszok megszűnjenek, a szakvonali vezetés nagyobb segítségére van szükség.

Szorosabb kapcsolatot

Varga Mihály vonatmenesztő-térfelvigyázóval szolgálati helyén beszélgettünk. Az ő csoportjába jórészt váltókezelők tartoznak. Többségük egyidőben teljesít szolgálatot.

— *Csoportomban sokan kifogásolják, hogy miért nem számít keresetnek az éjjeli pótlék. Azt sem tudjuk pontosan, hogy 240, vagy 210 órát kell-e dolgoznunk havonta. A bérelszámolás sem kezeli ezt egységesen* — mondta *Varga* elvtárs.

— Miért nem fordulnak ezzel a problémával a szakszervezeti bizottság bérfelelőséhez? — kérdeztük.

— *Nem is tudom, ki a bérfelelős...*

Így nehéz megoldani a panaszokat. Fontos, hogy legalább a bizalmiak ismerjék a vezetőség tagjait és szoros kapcsolatot tartsanak velük. Másképpen a vezetőség „légüres térben" dolgozik.

A kelenföldi pályaudvaron vannak jó vonásai már a bizalmi munkának, de még sok a hiányosság. A bizalmiak jobb tájékoztatásával és a csoportértekezletek rendszeresebb megtartásával lehetne ezen segíteni. Úgy véljük, akkor is érdemes megtartani egy-egy csoportértekezletet, ha néhány tag hiányzik is a szolgálat, vagy a távoli munkahely miatt, hiszen a többség mindenütt elérhető és összehívható.

ÖTLETES ÚJÍTÁSOK

A *Déli Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* dolgozói több ötletes újítással segítették a kocsijavítást. *Lepsényi Ferenc* szerelvénylakatos olyan szappanadagoló szerkezetet készített, amely a szappantartók töltését a korábbi két-három perc helyett félpercre csökkenti.

Hasznos az az újítás is, amely *Csik Imre* szerelvénylakatos nevéhez fűződik. Készített egy praktikus szerszámot, amellyel könnyen megjavíthatók a személykocsi ablakok görgőfüggönyeinek törött vezető sinei. *Könnyű Ferenc* szerelvénylakatos a lengyel típusú WC-csészék javítását oldotta meg igen ötletesen. Az újítása évente több száz új csésze beszerzését tette feleslegessé. Az időközben nyugdíjba ment sokszoros újító a napokban kapta meg az újítási díjat.

Szóljunk végre egy különös esetről. *Panovics Imre* szerelvénylakatos 1952-ben javasolta, hogy a személykocsik homlokajtóira szerelt biztonsági zárakra ne szereljenek fel zárlenyomót. Az igazgatóság azzal utasította el ezt az újítást, hogy a zárlenyomó elhagyása zord időjárás esetén és éjjel veszélyezteti a kocsik között mozgó jegyvizsgálók testi épségét.

Az elutasítás ellenére érdekes, hogy azóta a szuflés személykocsik homlokajtó biztonsági zárjaira nem szerelnek kilincset. Az illetékesek azonban elfelejtették díjazni az újítót. Vagy talán tévedésből másnak utalták ki az újítási díjat? Szeretnénk erre választ kapni.

Kocsárdi Tibor

LÉLEKTANI TÉNYEZŐK SZEREPE A MUNKABRIGÁDOK VEZETÉSÉBEN

Bizonyára sokan felvetik, hogy mi köze van a lélektannak a brigádokhoz. A materializmus szerint nincs lélek. Hogyan lehet lélektani tényezőkről beszélni?

Valóban nem létezik az embertől, az emberi testtől független lélek, és nincs lélekvándorlás. Lelki tevékenység azonban létezik, amely az emberi idegrendszernek, a legfejlettebb és leglínomabb felépítésű és működésű agyelőnek tevékenysége, s ami megadja az egyén tulajdonságait, megnyilvánulásait.

Az emberek nem egymástól elszigetelt lények,

hanem az életben, mindennapi tevékenységben, a munkában, a termelésben egymással szoros kapcsolatban levők. Ez a kapcsolat néhány ember társulásából keletkezett brigádoktól az egész társadalmi kollektíváig tart.

A kollektívákban a legkülönbözőbb egyéni tulajdonságokkal rendelkezők keverednek,

akik között sokoldalú, differenciált emberi kapcsolatok jönnek létre, sokféle ember összehangolásából.

Egy példát: Van egy gép, amely a legkülönbözőbb alkatrészekből áll. A gép csak akkor működik tökéletesen, ha a sok, minőségileg különböző alkatrész célszerűen van összeállítva. Így van ez a kollektívákban, a brigádokban is, ahol a vezetőknek ismerniük kell a különböző tulajdonságú brigádokat, s érteniük kell ahhoz, hogy megfelelő egységbe fogják, összehangolják őket.

Az emberi kapcsolatok kétfélék: egyrészt az azonos beosztásúak kapcsolata, másrészt a vezetők és beosztottak kapcsolata. Ha a brigádon belül nem értik meg egymást, nézeteltérés van köztük, az épp olyan káros, mintha a vezetők és beosztottak között vannak viszályok. Mindkét esetben romlik a dolgozók munkakedve, teljesítménye, gyakoribbak a balesetek. Az eredményes munkához feltétlenül szükséges az emberi kapcsolatok szervezése, irányítása.

Milyen eszközökkel lehet a jó emberi kapcsolatokat megteremteni — vetődik fel a kérdés. S a felelet: csak tudatos, célirányított emberismerettel.

Az ember egyénisége rendkívül bonyolult, összetett, sokrétű, annak megismerése hosszabb időt követel.

Meg kell figyelni és értékelni a dolgozók munkaeredményét, amely az egyén alapvető sajátságát is tükrözi. Ideges, nyugtalan ember teljesítménye sokkal ingadozóbb, mint egy erősebb idegrendszerű, kiegyensúlyozotté. Ahol a munkafolyamat különös higgadtságot, kiegyensúlyozottságot kíván, oda ilyen embert kell állítani.

A dolgozók beosztásának meghatározásában nagy segítséget jelent képességeik ismerete.

De egy szorgalmas, jó teljesítményű dolgozónál is visszaesés következhet be erősebb lelki megrázkódtatás hatására. A brigádvezetőnek, aki együtt él, együtt dolgozik a brigád tagjaival, gondolkodni kell teljesítményük, magatartásuk tanulmányozására, problémáik megismerésére is.

A magatartás a taglalt esetben az embernek a közösségbe való beilleszkedését, annak szabályaihoz való alkalmazkodását, a munkatársakhoz való viszonyulását jelenti: barátságosságot, önzetlenséget, segíteni akarást, vagy éppen erőszakosságot, feltűnésvágyat stb. A brigádba a brigád tagjai saját egyéniségüket viszik be. Az együttélés folyamán azonban kialakulnak bizonyos közös szemléletek, közös magatartási formák.

A brigád tagjai között kialakuló kölcsönhatás az emberi magatartást állandóan módosítja.

Ez függ a brigád légkörétől, függ a vezetéstől.

A baráti kapcsolatok kialakulása igen fontos tényező a brigádok életében.

Tapasztalatok szerint jobb az együttműködés azokban a brigádokban, melyek tagjai a brigád megalakulása előtt is ismerték egymást, baráti vagy legalábbis jó viszonyban voltak egymással, mint az olyanokban, melyek tagjai semmilyen kapcsolatban nem álltak régebben egymással, adminisztratív úton kerültek egymás mellé közös feladat elvégzésére. A brigádvezető feladata ilyen esetben a tagok közötti baráti kapcsolatok megteremtésének elősegítése.

A brigád minden egyes tagjának legyen kapcsolata egymással. Ez szükséges ahhoz, hogy minden egyes tagban a brigádhoz való tartozás pozitív érzülete kialakuljon. A túl nagy létszámú brigádoknál ez a célkitűzés nehezen valósulhat meg.

Dr. Szabó Irén
Patkó Mihály

(Folytatjuk.)

Új tiszteket avattak

— Szép a bizonyítvány — mondja a három kitűnő rendű

Az 1962 63-as tanévben a MÁV Tisztképző Intézet forgalmi és kereskedelmi tagozatán 178 hallgató kezdte meg tanulmányait. Egy évi szorgalmas tanulás után március 8-án érkezett el a várvavárt tisztavatás napja.

Az intézet és a hallgatók életében oly nagy jelentőségű avató ünnepségre 168 eredményesen vizsgát tett hallgató sorakozott fel a Vasúti Főosztály kultúrtermében. Ott szorongtak a teremben a szülők, a feleségek, a hozzátartozók is, akik talán izgatottabban várták az avatás kezdetét, mint maguk a tisztjelöltek.

Az ünnepség a *Himnusz* hangjaival vette kezdetét. *Bujna Kálmán* tanszékvezető tanár megnyitó szavai után *dr. Csanádi György*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója mondott ünnepi beszédet.

— *Most, hogy befejeztétek tanulmányaitokat és mint fiatal tisztek tértek vissza a szolgálati helyekre, nagy feladatok várnak ratok* — mondotta.

Az intézetben eltöltött évek alatt sokat tanultatok. Útravalóul néhány dologra szeretném felhívni a figyelmeteket. Soha ne tévesszétek szem elől, hogy a vasúton első a forgalom biztonsága. Ez mindenekelőtt. Ezután a személyszállító vonatok következnek a rangsorban. A személyvonatok közlekedtetésénél más vonatoknak nem lehet elsőbbséget adni. Persze nemcsak a menetrendszerűséget, hanem a kultúrált utazást is állandóan szem előtt kell tartani. A tehervonatok a személyszállító vonatok után következnek.

Utoljára hagytam, de nem utolsó: Bárhol, bármilyen beosztásban dolgoztok majd, mindig emberek, fegyelmezett vasutasok legyetek. Akármilyen modern is lesz a technika, a vasútnak mindig fegyelmezett, művelt emberekre lesz szüksége.

Befejezésül eredményes munkát, sok sikert kívánt a tisztjelölteknek, majd a kitűnő és jeles eredménnyel vizsgázott hallgatóknak átnyújtotta a képesítő bizonyítványt, a kinevezési okmányt és pénzjutalmat. A három kitűnő rendű hallgatót, *Fürjes Istvánt, Varga Istvánt* és *Lakos Balázst* soronkívül intézővé léptették elő.

A kitűnő és jeles eredménnyel végzett hallgatók képesítő bizonyítványát, a kinevezési okmányt és a pénzjutalmat dr. Csanádi György adta át

Ezután Kun Dezső tanácsos, az intézet igazgatója ismertette a kinevezéseket. Az ünnepélyes aktus után megtörtént a váll-lap csere, majd a tisztavató ünnepség hivatalos részét az *Internacionálé* zárta be.

Az avató ünnepség után a végzett hallgatók és tanáraik, valamint az intézet technikai személyzete részére *dr. Csanádi György* díszebédet adott a *Royal Szállóban*. A hagyományos bankettre este 19 órai kezdettel került sor az *Északi Járműjavító Művelődési Otthonában*.

(visi)

Visszaesett az újítómozgalom az építési és pályafenntartási szakszolgálatnál

1947-től 1962 végéig, a 6. szakosztályhoz tartozó szolgálati helyek újítói *mintegy 150 millió forintot takarítottak meg a népgazdaságnak*. Ez a szám is mutatja, hogy érdemes törődni az újítómozgalommal, érdemes keresni, kutatni az újat. Ezzel nagyon sokan tisztában vannak. Egyes szolgálati helyeken mindezek ellenére alig tesznek valamit azért, hogy az újítómozgalom továbbszélesedjen.

Az építési és pályafenntartási szakszolgálatnál az utóbbi időben sajnos megtorpant az újítómozgalom, sőt a múlt esztendőben 1961-hez viszonyítva eléggé nagyfokú visszaesés tapasztalható.

A statisztika

Mit mutat a statisztika? 1961-ben 2442, tavaly 2209 újítási javaslatot nyújtottak be a szakszolgálat dolgozói. A *csökkenés közel 10 százalékos*. Az 1961-ben beadott újításoknak mintegy 31 százalékát fogadták el és 28 százalékát vezették be. 1962-ben az elfogadott és bevezetett újítások aránya 26 százalék. A megtakarítás összege is lényegesen kisebb, mint az előző évben.

A csökkenés részben azzal magyarázható, hogy a javaslatok újításként való elismerését illetően több megszigorítást vezettek be. A beruházási és felújítási munkák tervmódosítására vonatkozó újítási javaslatok esetén például elrendelték, hogy a 6. szakosztály által jóváhagyott beruházási vagy felújítási munkák tervmódosítására beadott újítási javaslatokat az igazgatóságoknak elbírálás végett minden esetben meg kell küldeni a szakosztálynak.

Erre az intézkedésre azért volt szükség, mert az ilyen természetű javaslatok egy részénél részbeni, vagy teljes szolgálati kötelesség volt megállapítható.

A fejlődés útja

Hogyan lehetne előbbre lépni? Egyik teendő az újítások ügykezelésének meggyorsítása. Érvényt kell szerezni annak a fontos rendelkezésnek, hogy 60 napon belül szakvéleményezzék, elbírálják a javaslatot. A hatvan napon túli szakvéleményezés, illetve elbírálás csak akkor fogadható el, ha azt a beadott újítás bonyolultsága indokolttá teszi. Elutasítás esetén mindenkor közölni kell az elutasítás részletes indoklását az újítóval.

Az újítómozgalom továbbszélesítése azt is megköveteli, hogy az illetékesek szorgalmazzák a kísérletek határidőre történő befejezését, az újítási díjak időbeni kifizetését.

Az építési és pályafenntartási szakszolgálat területén a legutóbbi években sokat javult a dolgozók munkakörülménye. Egyre több gép segíti az emberek munkáját. Ezek, a nehéz fizikai munkát megkönnyítő gépek, a segítségükkel történő felújítás és karbantartás sok-sok lehetőséget biztosít az új módszerek bevezetésére, alkalmazására. *A vezetőkön, a mozgalmi szerveken a sor.* Nekik kell közös erővel azon fáradozni, hogy a megtorpant újítómozgalom újból életre keljen, minélőbb a vasút, a népgazdaság hasznára váljon.

Ezermesterek műhelye

A telephely udvarán fa-, beton- és fémkészítmények. Havonta mintegy száz köbméter faanyagot, háromezer folyóméter vascsövet, több száz mázsa cementet, negyven tonna szögvasat, és lemezt használnak fel a különböző üzemrészek. A gépekben is elég nagy a választék. Több mint háromszáz elektromos gép könnyíti az ott dolgozók munkáját. Ez a néhány példa is azt bizonyítja, hogy sokféle terméket készít a *MÁV Épületelemgyártó Főnökség*.

Hámor Mátyás vezetőmérnök kalauzol bennünket az üzemrészekben, melyet sajátos módon, önálló egységet képezve, alkotnak, termelnek.

Jelentős újítások

Első útunk a „beton-gyárba" vezet. Mielőtt azonban belépünk a nagycsarnokba, felkeressük a sablonkészítő mestereket.

— *Az elmúlt évben nyolcvan fajta termékhez készítettünk vas- és fasablonokat* — halljuk *Huszár József* asztalostól. — *Idén rosszabbodott a helyzet, mert a gyártmányfajták száma százhúszra emelkedett. A kis sériákkal, a különféle munkákkal bizony nehezen boldogulunk.*

— *Igaz, hogy a szükség arra kényszerít valamennyiünket, minél több számú és fajta terméket készítsünk* — tájékoztat *Onódi Sándor* mérnök, üzemvezető. — *De ennek jó oldala is van. Ösztönöz bennünket a továbbtanulásra. Néhányan egyetemre, technikumba járunk, a dolgozók többsége pedig vállalkozott a VIII. osztály elvégzésére.*

De nemcsak a továbbtanulással segítünk magunkon. Munka közben is sok ötletes, hasznos módszert alkalmazunk — folytatta, miközben furcsa vasszekrényhez vezet.

Ezek itt a gőzölő-harangok. Mivel a betonérlelő területünk aránylag kicsi, a téli időre 12 „harangot" készítettünk és ezekben végezzük az érlelést. Új gyártmányokban is bővelkedünk. Sikerrel megoldottuk az útburkolásra alkalmas betonkockák kivitelezését. Másik újításunk: az NSZK-ból exportált kaolin helyett sárisápi homokot használunk az előregyártott hegesztési formaszekrényekhez. A nagy sériákon is egyszerűsíteni kívánunk a gyors munka érdekében. Elhatároztuk például, hogy az ismert H-típusú kerítések íves részét leegyszerűsítjük. Ezzel megkönnyítjük majd a vasbetonszerelők munkáját, akik még mindig kézzel hajlítják, formálják a vasat. Bizony elkelne egy korszerű elektromos vashajlitógép.

Régi módszerekkel

Amikor a hóval borított raktárterületen körülnézünk, szembetűnik, hogy sok a magasépítési termék, gerenda, födémtálca, áthidaló. Ismert elemek, amelyeket az *Építésügyi Minisztérium* vállalatai nagy tömegben készítenek országszerte. Bizonyára fejlettebb módszerekkel, korszerűbb kivitelben, előfeszített eljárással.

— *Valóban nem vagyunk berendezkedve magasépítési elemek gyártására* — világosít fel bennünket az üzemvezető. — *A gazdaságosabb előfeszített szerkezetekhez nincsenek meg a gépeink, feszítőpadjaink. De mivel az igények napról napra jelentkeznek, kénytelenek vagyunk régi módszerekkel, korszerű elemeket gyártani.*

Ez bizony költséges munka.

Egészen más „világ" a faipari részleg. Korszerű szalagsoron készülnek a nyílászáró szerkezetek. Ugyanakkor az egyes munkaszakaszok elvégzésére szocialista brigádok vállalkoztak. A gépműhelyben *Erős József* szocialista brigádja a faanyag leszabását, méretre vágását végzi a kéziműhelyben szintén szocialista munkacsapat fogadja a terméket. *Babusa József* brigádja. Ugyancsak szocialista kollektívára hárult az összeállítás munkafolyamata és ezt *Antalfi László* brigádja készíti.

Ipacs János művezetőtől megtudjuk, hogy nemcsak egyszerű nyílászáró szerkezetek gyártásával foglalkoznak.

— *Ez a részleg rendezi be a lakó-, műhely- és kultúrkocsikat. A Déli pályaudvar, valamint a miskolci munkásszálló bútorai is itt készültek.*

Segítséget várnak

Negyedévenként kétmilliót termel ötven emberem. Többre is telne erőnkből, ha zavartalan lenne az anyagellátás és a legszükségesebb munkagépek rendelkezésünkre állnának. Évek óta várjuk a nagy teljesítményű esztergapadot. Elkelne egy lemezhajlító-, lemezvágó-berendezés is. A felületkezelést is korszerűsíteni kívánjuk elokszál fürdő alkalmazásával. Mindehhez persze megfelelő felszerelés kell — panaszolta *Hella Ferenc*, a fémműhely vezetője.

A központi fűtésszerelő részleg dolgozói közül keveset találunk itthon. Az üzemben csupán az előkészítést végzik és helyszínen történik a szerelvények végleges elhelyezése. Sokrétű a feladatuk, mert foglalkoznak belső fűtésszereléssel, távfűtési hálózat építéssel, létesítenek hőközpontokat és így tovább.

Harminconégymillió forintos éves tervüket ennyiféle „mozaikból" rakják össze az *Épületelemgyártó Főnökség* ezermesterei, akik az elmúlt évet sikeres termelési eredményekkel zárták, s most az élüzem várományosai.

F. J.

Pályázati hirdetmény MÁV nevelőintézeti felvételekre

A Hivatalos Lap 9. számában az 1961. évi 4. számú Hivatalos Lapban közzétett 130 486 1960. I 3. A. számú rendelet kiegészítése jelent meg a nevelőintézeti felvételekkel kapcsolatban.

A kiegészítő közli, hogy a pályázó gyermekek részére nyomtatványokat a nevelőintézetek és a vasútigazgatóságok bocsátanak rendelkezésre.

A szabályszerűen kitöltött és a követelményeknek megfelelő pályázati kérelmeket középiskolába jelentkező növendék esetén a kérelmezett MÁV-nevelőintézetnek *1963. április 15-ig*, míg az általános iskolába jelentkező növendék pályázati kérelmét a területileg illetékes igazgatóság I. osztályának kell *1963. június 30-ig megküldeni*. Az Utasellátó ÜV dolgozói kérelmüket állomáshelyüktől függetlenül a budapesti igazgatóságnak küldjék meg.

A középiskolás növendékek kérelmük elbírálásáról, a folyó tanév végéig, míg az általános iskolás növendékek 1963. augusztus 20-ig kapnak értesítést. A felvételt nyert növendékek részére adott értesítések egyben intézeti behívóul is szolgálnak.

Dicséret és elismerés

A nemzetközi nőnap 53. évfordulója alkalmából eredményes és kiemelkedő munkájuk elismeréséül a közlekedés- és postaügyi miniszter dicséretben részesítette az alábbiakat:

Koncz Dezsőné sorompóőr, Győr Pft., Ribics Ilona forg. szolgálattevő Szigetvár, özv. Dudás Dezsőné kocsitisztító Keleti Műszak, Cseh Etel kirendeltség vez. Ferencváros, Kovács Jánosné pogygyűszpénztáros Békéscsaba, Suskvári Nándorné bérelszámoló Miskolc Számviteli Főn., Molnár Józsefné takarítónő Záhony, Németh Lajosné segédmunkás, Székesfehérvár Pft., Szilig Andrásné ker. hivatalnok Szeged., özv. Bognár Józsefné brigádvez. Pécs Pft., Csepregi Viktorné hegesztő Pécs fth., Daroczi Istvánné forg. szolg. tevő Keleti Pu. Kolb Sándorné fúrós Székesfehérvár Jj. ÜV., özv. Losonczi Mihályné takarítónő, Ferencváros Pft., Gábor Erzsébet elómunkás Szeged Pft., Tarlszka Andrásné fiz. munkás, Fatelito ÜV. Püspökladány, Hoboth Lászlóné szem. pénztáros. Déli pu., özv. Fridrich Andrásné tolópad. vez. Dunakeszi Jj. ÜV., Fojtó Ilona gépkez. MÁV Adat feldolg. Főn., Molnár Jenőné statisztikus, Vasúttervező ÜV., özv. Szabó Józsefné gyalus, Szolnoki Jj., ÜV., Szajkó Ferencné pogygyászpénztáros, Szombathely, Fürjes Józsefné számadósági segéderó, Landler Jj., ÜV., Szokob Ferencné mosodavez. MÁV Tüdőgyógyint., Demény Károlyné időutalványozó művezető Szombathely Jj. ÜV., Szele Györgyné pénzügyi ügyint. Szombathely Számvit. Főn., özv. Nemes Gyuláné vont. f. számadó. Nyíregyháza Fth., Toth Józsefné előadó Debrecen Ig. Anyagoszt. Osztos Mihályné blokkmunkás Balparti BBFF., Németh Ernőné szerkesztő, Miskolci Jj. ÜV., dr. Matheidesz Istvánné előadó KPM I 3. szakoszt., Ari Jánosné munkaerőgazdálkodó Kisújszállás Pft. Szabó Imréné takarítónő Kiskunhalas fth., Végh Anna pénzügyi előadó KPM I 4 szakoszt., Várnagyi Zoltánné anyaggazdálkodó Pécs Pft., Bognár Istvánné előadó BVKH I. oszt. Bíben Alvénia kocsitisztító Nyugati Műszak, Pánay Gyuláné ir. ker. Pánd, Viday Károlyné anyagszámadó Békéscsaba fth., Kovács Erzsébet bércsop. vez. Hatvan—Füzesabony Pft., Gál Gizella számvit. vez. Zalaegerszeg Pft., Mirkovics Lőrinczné vízvizsgáló Pécs fth., Juhász Piroska vont. számadó Eger fth., Juhász Gizella segédelőadó I/2. szakoszt.,

A MÁV vezérigazgatója által díszoklevélben részesült:

Nagy Lászlóné forg., szolg. tevő Sávoly., Horváth Éva vonatvez. Szombathely., Kalocsai Anna távirász Székesfehérvár., Enyingi Rozália jegyvizsg. Szeged., Fenyő Julianna kocsitisztító Déli Műszak, Novák Ferencné műszerész Berente., Kemény Józsefné árupénztáros Nyíregyháza, Gavalér Istvánné kocsitisztító Szeged fth., Heindl Zoltánné raktárkezelő Pécs Szertárfőn., özv. Végvári Jánosné pályaőr, Szombathely Pft., Lábadi Hajnal tekercselő Északi Jj., ÜV., Haraszti Károlyné fiz. munkás MÁV Közp. Nyomt. tár., Laboránovics Mária műszerész Távközlő Fennt. Főn., dr. Wottsch Irén főelőadó Bp. Ig. I. oszt., Hámori Józsefné számadó pénztáros Debrecen, Molnár Józsefné takarítónő Szentes, Szombathy Jánosné ruhaügyi előadó Pécsi Számviteli főn., Szabados Kálmánné ellenőrző lyukasztó, Adatfeldolg. Főn., Kádas Julianna oszt. vez. ápolónő MÁV Kórház, Dobrai Vilmosné villanyhegesztő Landler Jj., ÜV., Kinorányi Józsefné any. számadó Magasépítési Főn., Papp Anna kalkulátor Miskolc Ép. Fő., dr. Boruș Istvánné bérszámfejtő Debrecen Déli Pft. Perei Lászlóné telefonközpont kezelő, Szeged TBFF, Bihari Sándorné brig. vez. Pécs Pft., özv. Csajághi Jánosné takarítónő, Veszprém-külső. Perényi Istvánné gépkez. Adatfeldolg. Főn., Székely Györgyné kapus, Gazd. Hiv., Hegedüs Pálné betanított munkás, Távközlo Ép. Főn., özv. Pázmándi Istvánné takarítónő, Ép. Géptelep Főn., Zelki Tiborné tarifőr Szállítm. Főn., Szalai Ferencné berellenőr Számvit. Főn., Pataki Lajosné takarítónő Miskolc Tiszai pu., Somkereki Györgyné bérelszámoló Záhony fth., Kókai Mária takarítónő Szentes Ép. Főn., Béky Gizella előadó Szabványosító Főnökség, Szombath Endréné raktárkezelő Szombathely Szertárfőn., Medvés Istvánné gyártáslakatos Debrecen Jj., Zellnik Anna takarítónő, Szombathely Pft. Főn., Marosi Rozália bérszámfejtő Közp Számvit. Főn., Timár Pálné előadó Bp. Igazg., Bukodi Gáborné számadó Füzesabony Szertár., Dákai Irén segédelőadó I 8. Szakoszt., Nagy Tiborné gazdasszony MÁV Utasellátó ÜV., Péter Ferencné vont. számadó Nagykanizsa fth., Fiser Istvánné TÜK megbízott ktérőgyártó ÜV., Szényi Ilona kocsitisztító Celldömölk fth., dr. Szlamka Jenőné áruforg. előadó Utasellátó ÜV., Letenyei Ferencné előadó Anyagellátási Igazg.

Krisztinavárosi szocialista brigádok eredményei

Két éve mérnökökből, technikusokból és műszaki rajzolókból álló szocialista brigád alakult a *Budapest-Krisztinavárosi Pályafenntartási Főnökségen*. A januári termelési tanácskozás szocialista brigád oklevéllel jutalmazta ezeket a műszaki dolgozókat, akik a kongresszusi verseny során a tervezési díjtételekben elért 203 687 forintos megtakarítással hívták fel magukra a figyelmet. Erre az évre újabb 200 000 forintos megtakarítást vállaltak.

A fent említett brigádhoz hasonló összetételű a 13 tagú *Ybl Miklós* szocialista komplex brigád is. A múlt évben 74 000 forint megtakarítást ért el ez a brigád és elősegítette a 12-es számú magasépítményi és hídász központi pályamesteri szakasz jó munkáját. Most ahhoz nyújtanak segítséget, hogy a 12. szakasz mielőbb elnyerje a *szocialista pályamesteri szakasz* címet.

Jamniczky Ferenc.

FELHÍVÁS

A Madártani Intézet kéri a vasutasokat, különösen a pályaőröket és a vonalgondozókat, hogy a vasútvonalak mentén található elpusztult madarakat a madárgyűjtemény kiegészítése céljából küldjék be az intézet címére (Budapest, II., Garas utca 14.)

A madarakat árumintaként, lazán csomagolva küldjék, nehogy szállítás közben befülledjenek. Természetesen csak frissen elhullott példányok alkalmasak a kitömésre. Mellékelten írják meg a lelet napját és a helység nevét is, ahol a madarat találták.

A kolomeai Kujbisev mozdonygyár új gyártmánya a generátor és villanymotor nélküli, folyadékmeghajtású Diesel-mozdony. Teljesítménye 4000 lóerő, óránkénti sebessége 140 kilométer. A képen az új Diesel-mozdony látható

(MTI — Külföldi képszolgálat)

Hárman a megjutalmazott nők közül

A kitüntetéseket Lindner József vezérigazgatóhelyettes adta át *(Németh Gyula felv.)*

Kedves ünnepség színhelye volt a nemzetközi nőnapon a vezérigazgatóság kultúrterme, ahol *Lindner József* vezérigazgató-helyettes adta át a jutalmakat a legjobb nődolgozóknak. Az ünnepség után három megjutalmazottal beszélgettünk.

Két meglepetés egy napon

Kalocsai Annát, Székesfehérvár vezető távirászát két meglepetés érte ezen a napon. Az egyik az ünnepségre szóló meghívó volt, a másik?

— *Ma estére kaptam egy tisztelet a székesfehérvári színházba* — mondta.

— S ez olyan nagy meglepetés?

— *Igen, mert ősz óta, amióta városunknak színháza van, most mentem volna először oda. Az ünnepség miatt ez most elmaradt.*

Vezérigazgatói dicséretben részesült Kalocsai Anna, aki 17 éve dolgozik a vasútnál. Mosolyogva, szerényen beszélt munkájáról.

— *Szívesen segítek a fiataloknak, akik nemcsak szakmai, hanem egyéni problémáikkal is bizalommal fordulnak hozzám. Igaz, 17 éve szakszervezeti aktivista vagyok, ismernek az emberek.*

Megjutalmazása igazolja: nemcsak ismerik, meg is becsülik.

„Száraz", de szép szakmában

Marosi Rozália a Központi Számviteli Főnökség dolgozója így nyilatkozott munkájáról:

— *Száraznak mondják a szakmámat, de én nagyon szeretem. Figyelmes, pontos munkát kell végezni a bérszámfejtésnél.*

Makón érettségizett, s utána Budapestre jött, a vasútnál kapott munkát. Elmondta, hogy nyolc testvére van, szülei csak őt tudták taníttatni. Úgy akar élni és dolgozni, hogy méltó legyen szülei és testvérei bizalmára.

— Milyen tervei vannak?

— *Egyetemre jelentkeztem, de ha esetleg nem sikerülne a felvétel, akkor tisztképzőre szeretnék menni* — mondta a 21 éves lány és hangja telve volt bizalommal a jövő iránt. Minden reménye meglehet arra, hogy megvalósulnak reális „álmai", hiszen akarata, munkaszeretete megvan hozzá.

Az első hivatalos elismerés

Szücs Andrásné 21 éve dolgozik Szeged állomáson, mint kereskedelmi hivatalnok. Hivatali munkáján kívül sok társadalmi munkát is végez. Szakszervezeti bizalmi, alapszervezeti gazdasági felelős és a Magyar Vasutas újságnak is egyik terjesztője.

— *Sok munkát vállalok magamra, mert szeretek dolgozni* — mondta mosolyogva. — *Mások többször mondták már, hogy csak dolgozom, de az elismerés elmarad . . .*

Most nem maradt el. Szücs Andrásné miniszteri dicséretet és 800 forint pénzjutalmat kapott.

F. A.

Forgalmi és vontatási dolgozók összefogása Rákosrendezőn

Rákosrendezőn a második műszak dolgozóinak kezdeményezésére komplexbrigád alakult.

A brigád megalakulását elhatározó értekezleten *Pusztai Antal* forgalmi szolgálattevő, a brigád vezetője rámutatott arra, hogy csak a forgalmi és a vontatási dolgozók szoros összefogása, szakmai sovinizmustól mentes munkája hozhat igazán jó eredményeket. A közös célokról beszélt *Erdélyi Péter* gurítós mozdonyvezető is.

A felszólalások során kialakult a komplexbrigád elhatározása: a gurítós mozdonyvezetők szocialista megőrzésre veszik át gépeiket. A forgalmi dolgozók az élüzem-feltételek teljesítéséért indulnak harcba. A brigád tagjai részt vesznek a beteglátogatásban, a társadalmi munkában, a politikai és a szakmai továbbképzésben.

Reméljük, rövidesen hírt adhatunk az első eredményekről.

Szalóki István,
Rákosrendező

A Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség személykocsi javító műhelyében nehéz körülmények között végzik munkájukat a kocsilakatosok. A régi tetőzet sok helyen áteresztí a csapadékot. A beázás miatt a talaj csúszóssá válik, nagyon sok helyen az oszlopokon levő vezetékek is átáznak. Ez is balesetveszélyt rejt. Kovács Mihály kocsilakatos, szocialista brigádvezető is olyan helyen végzi a 34 162-es számú kocsi hordrugófeszítő gyűrű csapszegeinek a helyére rakását, ahol a kocsira és a mellette álló tartóoszlopon látható vezetékre és konektorra is sűrűn folyik a megolvadt hólé

(Hemző Károly felv.)

Munkavédelmi őrjárat

Több figyelemmel, nagyobb fegyelemmel

A *Nagykátáról Budapest Keleti pályaudvarig* közlekedő 2517. sz. személyvonat utasai mindennap szemtanúi, amikor a *„Százlábú"* hídnál a vasutasok minden biztonságot feladva ugrálnak le a lassító vonatról. (Sajnos, más vonatokról is.)

A vasúti kocsikon történő le- és felugrálás nemcsak ezen a vonalszakaszon, hanem más vonalakon is tapasztalható. S hogy ez a játék milyen veszélyes, azt bizonyítja az a sok távirati jelentés és baleseti jegyzőkönyv, ami szakszervezetünk munkavédelmi osztályára érkezik.

Ime néhány példa: *Tiszalök* állomáson *Varga Imre* a menetiránnyal ellentétes oldalon leugrott a vonatról, a kerekek alá csúszott, meghalt. *Dad* állomáson *Lantai Gergely* mozgó vonatra ugrott fel, a kapaszkodót nem sikerült elkapnia, a kerekek halálra gázolták. A *Szajol* állomáson áthaladó 664. sz. vonatról *Lakatos Vince* leugrott, elesett, a jobbkeze a kerekek alá került.

Számos baleset annak következtében történik, hogy a sérült, vagy munkatársa szeszes italt fogyaszt. Sokan úgy vélekednek, hogy egy pohár bor, vagy fél deci pálinka fogyasztása nem lehet hatással a baleset bekövetkezésére.

Egyesek arra esküdnek — különösen téli időszakban —, hogy az alkohol véd a hideg ellen, ezért isznak.

Téves hiedelem, hogy az alkohol véd a hideg, a megfázás ellen. Köztudomású, hogy alkoholfogyasztás esetén az erek kitágulnak. Ez az oka, hogy a szeszes italt fogyasztó bizonyos melegséget érez. Az értágulás azonban ahelyett, hogy elősegítené, gátolja a szervezet hideg elleni védekezését. Ezek a téves nézetek mind hozzájárulnak a balesetek bekövetkezéséhez. Ezt bizonyítja A. G. kocsirendező esete is. Dolgozótársai elmondása alapján 1963. március 11-én szolgálatátvétel előtt a szövetkezeti kocsmában erősen illuminált állapotban látták. 18.15 órakor szolgálattételre jelentkezett és a jelentkezés után 5 perccel eltávozott az állomás területéről. 12-én 2.35 órakor az egyik vonaltisztviselő a sínek között holtan találta.

Az említett okok a dolgozók helytelen magatartásának csak egy részét képezik. A baleseti veszélyek lebecsülése nagyfokú felelőtlenség.

Balatonfenyves állomás közelében az egyik mozdonyról a fűtő egy darab szenet dobott ki. A szén egy pálya munkás fejére esett és annak halálát okozta. A ceglédi deltában a jelzőnél megálló vonat zárfékezője menetiránnyal ellentétes oldalon szállt le a vonatról. A szembejövő vonat halálra gázolta. *Záhony* állomáson a debreceni építési főnökség V. sz. építésvezetőség létszámába tartozó *Csobolya András* pályamunkás az átrakás befejeztével a kocsisornak azon az oldalán szállt le, ahol a vágányon mozgás volt. Mindkét lábát elvesztette.

A tragikus következmények azonban nemcsak a személyekre, hanem azok hozzátartozóira is kihatással vannak. Ezért is nagy jelentőségű az a társadalmi mozgalom, amely célul tűzi ki a balesetek megelőzését, a dolgozók nevelését.

Takács József

Olvadás — járványveszély

A tavaszi olvadás nemcsak a kemény tél enyhülését jelenti, de azokat a gondokat is, amelyek nyomában járnak. Az árvíz az anyagi káron túl járványveszéllyel is jár.

A vasútegészségügyi szolgálat készen áll arra, hogy minden erővel harcoljon e veszélyek ellen.

A tél folyamán felhalmozódott szemét fertőző betegségek forrása.

A langyos, páras idő a kórokozók szaporodásának kedvező.

Szemétbe rakja petéit a légy, a különböző betegséget terjesztő rovarok. Orvosaink fontos feladata, hogy felszámolják ezeket az alkalmi szemétlerakó helyeket, szorgalmazzák annak eltakarítását.

Az olvadás számos kutat szennyezéssel fenyeget; fertőző anyagokat juttat a vízbe, az utazóközönség és a vasutas dolgozók a szennyezett víztől különböző emésztőszervi fertőző betegséget kaphatnak. A beérkező jelentések alapján azonnal megtörténik a fertőző kutak és ivóvíz-berendezések vegyszeres tisztítása és a vízmintavétel a további használhatóság tisztázására. Az utóbbi feladatot a MÁV Egészségügyi Kutató Laboratóriuma látja el.

A hastífuszjárvány megelőzése érdekében orvosaink a dolgozókat védőoltásban részesítik.

A töltések és hidak védelmére kivezényelt részlegek elszállásolását, az egészséges életkörülmények biztosítását nehezíti az a körülmény, hogy a közelben rendszerint nincs megfelelő ivóvíz, vízvezetéki berendezés, WC és szálláshely. Ezért itt orvosaink fokozott figyelemmel kísérik a dolgozók életkörülményeit és az adott lehetőségek keretein belül arra törekednek, hogy egészségügyi igényeiket biztosítsák.

Az elmondottak csak egy részét képezik azoknak a különleges feladatoknak, amelyek a vasútegészségügyi szolgálatra várnak a járványveszély elhárításával kapcsolatban.

A KPM vasútegészségügyi osztálya állandó összeköttetésben áll az igazgatóságok főorvosaival, akik naponta tájékoztatást adnak az árvízveszéllyel kapcsolatban jelentkező tennivalókról és a zavarok elhárításáról. Osztályunk szükség esetén segítséget nyújt, hogy az orvosok gyógyszerrel, oltóanyaggal, fertőtlenítőszerrel el legyenek látva.

Tudjuk, hogy **erőfeszítéseink csak a szolgálati főnökségek és a mozgalmi szervek hathatós segítségével válnak eredményessé.**

Nekik is érdekük, hogy területükön megszűnjenek a járványveszélyt rejtő egészségügyi hiányosságok.

A szolgálati főnökségeknek kell biztosítani a kutak környékének feltöltését, a víz elvezetését, a szerves szemét eltakarítását. Ők jelentik az igazgatóságok egészségügyi főcsoportjának, ha a kutakba betör a hólé, vagy ha területükön egyéb egészségügyi zavar mutatkozik, hogy az elhárítás minél előbb megtörténjen. Járjanak elől jó példával a tífuszoltások felvételénél is.

A szakvonali szervek biztosítsanak az árvízvédelemre kivezényelt vasutas dolgozóknak megfelelő szociális körülményeket.

Nehéz és felelősségteljes feladatot lát el vasútegészségügyi szolgálatunk a járványveszély leküzdése érdekében. Bízunk abban, hogy munkánk megértést és támogatást kap a dolgozóktól és az együttes munkából jó eredmény születik.

Dr. Németh Ferenc
főorvos

75 éves az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Otthona

Március 13-án ünnepélyes keretek között kezdődött meg az a nagyszabású kulturális program, melyet az *Északi Járműjavító* művelődési otthonának vezetősége és a szakszervezeti bizottság szervezett a 75. jubileumi év emlékére.

A jubileumra rendezett impozáns kiállítás, ha nem is teljes egészében, de képet ad arról a hősi harcról, melyet az *Északi Főműhely* dolgozói vívtak az 1900-as évektől felszabadulásunkig, az 1904-es nagy jelentőségű vasutas sztrájk, a dicsőséges Tanácsköztársaság, majd a fehérterror idején.

A kiállítás látogatói megismerkedhetnek az *Északi Járműjavító* nagymúltú énekkarának, színjátszó csoportjának, valamint sportkörének 75 éves munkásságával, tevékenységük egy-egy kiemelkedő eseményével.

A kiállítást *Surmann Imre*, a szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg. Beszédében feleleventette a múltat, rámutatott a jelenre és beszélt arról, hogy elődjeik harcos múltja kötelezi az északi Járműjavító dolgozóit, hogy most a megváltozott viszonyok között, más eszközökkel, más módszerrel harcoljanak hazánkban a szocialista kultúra győzelméért, a szocializmus mielőbbi felépítéséért.

A kiállítás megnyitása egyben megnyitója volt azoknak az eseményeknek gazdag jubileumi kulturális heteknek, melyeket a művelődési otthon vezetősége sok fáradsággal, de nagy szeretettel készített elő. A jubileumi műsor keretében március 16-án *„Nagy sikerek, szép emlékek"* címmel az elmúlt évek legsikeresebb műsorait elevenítik fel eredeti szereposztásban. Sikerre számíthatnak a március 23-i néptánc est, a gyermekbalett est, a hét nagymúltú vasutas énekkar vendégszereplésével megrendezésre kerülő záróhangverseny szereplői. A foto- és bélyegkiállítás is kedves színfoltja a jubileumi programnak.

A miskolci igazgatóság területén működő egyeztető bizottságok tapasztalataiból

Szakszervezetünk elnökségének határozata alapján 1962 júliusában a miskolci igazgatóság területén 44 szolgálati helyen kezdték meg működésüket az elsőfokú egyeztető bizottságok.

Egyeztető bizottságaink tavaly

a második félévben 231 ügyet tárgyaltak.

Fellebbezés a területi egyeztető bizottsághoz 55 esetben történt, melyek közül 34 esetben az elsőfokú egyeztető bizottság határozatát hagyták jóvá. A panaszok fele bérügyi, 25 százaléka munkaügyi, 20 százaléka munkaruhával kapcsolatos, 5 százalékot egyéb panaszok tettek ki.

A panaszok nagy része a szolgálati főnökség helytelen intézkedéséből adódik, de a dolgozók részéről is előfordultak jogtalan kifogások, elsősorban bérbesorolásokkal és részkártérítésekkel kapcsolatban. Tapasztaljuk, hogy

az egyeztető bizottságok munkájában mind jobban érvényesül a törvényesség.

Bátran határoznak akkor is, ha igazgatósági intézkedést kell felülbírálniuk. A helyi körülmények alapján körültekintően vizsgálják a panaszokat és azok ismeretében hozzák meg határozatalkat.

Egyeztető bizottságaink azonban még új szervek, a kezdeti nehézségek és tapasztalatlanság következtében hiányosságok is találhatók munkájukban. A hiányosságok java adminisztratív jellegű. A jegyzőkönyvek megszövegezésében hiányzik az áttekinthetőség, mert a határozat és az indoklás nincs különválasztva. A panaszokat nem minden esetben tárgyalják le 8 napon belül.

Nem mindenütt volt megfelelő az egyeztető bizottsági tagok kiválasztása.

Olyanokat is megbíztak, akiknek hivatali ténykedéséből egyeztető bizottsági ügy fakadhat.

Javítani kell az igazgatóság egyes osztályainak állásfoglalását is az egyeztető bizottsági határozatokkal kapcsolatban. Több helyen még fenntartással fogadják a decentralizált egyeztető bizottságok határozatait, holott erre semmi okuk sincs. E határozatok megkerülése újabb törvénysértésekhez vezet.

Kívánatos, hogy a bizottságok munkájában jobban érvényesüljön az egyeztetés, ne csak a döntési jogot gyakorolják.

E bizottságok elsőrendű célja ugyanis, a munkaadó és a munkavállaló álláspontjának összeegyeztetése.

Szakszervezetünk Borsod megyei bizottsága tárgyalta az egyeztető bizottságok decentralizálására hozott határozat végrehajtását és az eddigi munka tapasztalatait. Az értekezlet megállapította, hogy az egyeztető bizottságok elérték céljukat. A még meglevő hiányosságok megszüntetésére megfelelő határozat született. Az igazgatóság személyzeti- és munkaügyi osztálya a megyei bizottsággal közösen

megszervezi az egyeztető bizottsági tagok továbbképzését.

Részükre konzultációkat tartanak munka- és bérügyi kérdésekről. Megyei bizottságunk felhívja a szakszervezeti bizottságokat is, hogy segítsék az egyeztető bizottsági tagok munkáját.

Szendrei Frigyes

Sikerrel zárult az utaskísérő tanfolyam

December első napjaiban vette kezdetét a MÁV első utaskísérő tanfolyama. Tizenöt érettségizett — egy vagy több idegen nyelvet beszélő — fiatal leány vágott neki a tanulásnak.

A tanfolyam, amely február 28-án fejeződött be, nehéz követelmények elé állította a stewardessjelölteket. Tizenegy tantárgy és heti egy munkanapon gyakorlati foglalkozás szerepelt a programban. A személyfuvarozási és díjszabási, forgalmi, menetrendi, idegenforgalmi és társadalmi ismeretekből, valamint utasellátó szolgálatból képesítő vizsgát kellett tenniök a tanulóknak.

A létszám időközben csökkent. Egy kislány családi okok miatt megvált a tanfolyamtól. De a többi végig kitartott és sikerrel vizsgázott.

A vizsganapok izgalmai közepette látogattuk meg a tanfolyamot. Nem is annyira a vizsgára, mint inkább arra voltunk kíváncsiak, milyen tapasztalatokat hozott a tanfolyam.

— *A legmesszebbmenőkig beváltotta a hozzáfűzött reményeket* — mondotta *Császár László*, a 8. szakosztály helyettes vezetője. — *Ebben a lányok előképzettsége és példás szorgalma mellett része van annak is, hogy az egyes tantárgyak oktatására megnyertük a legjobb szakembereket.*

— *A tanfolyam nagyon pozitív eredménnyel zárult* — hallottuk *dr. Sorger Tibornétól*, a tanfolyam vezetőjétől —. *A lányok fegyelmezettek, szorgalmasak. Kétségtelen, hogy szinte kivétel nélkül magasfokú általános műveltséggel rendelkeznek. Pethes Margit és Szőnyi Kati például három nyelvet is beszél.*

A személyfuvarozási és díjszabási vizsga végén a lányok a várakozó helyiségben csoportokba verődve értékelték feleletüket.

— *Drukkolnak?* — zavartuk meg az egyik csoport beszélgetését.

— *Egy kicsit* — válaszolták egyszerre többen is.

— *A vizsgák mindig izgalmasak, de mi még izgatottabban várjuk az utazást* — szólt közbe valaki.

— *Mikor kerülnek vonatra?*

— *A vizsgák befejezése után még háromnapos idegenforgalmi tanfolyamon kell résztvenniök* — tájékoztat a tanfolyam vezetője. — *Ezt követően már megkapják beosztásukat és a gyakorlati életben alkalmazhatják mindazt, amit a három hónap alatt tanultak. Egyelőre a belföldi forgalomban, párban, felügyelet mellett teljesítenek majd szolgálatot. Az új menetrend életbelépésétől pedig már a nemzetközi gyorsvonatokon utaznak, ahol elsősorban a hazánkba érkező külföldi utasok sokoldalú tájékoztatása lesz a feladatuk.*

(visi)

Megdicsérjük...

...Ambrus Ferenc gépkocsivezetőt, a 308. V. számú vonatpótló járat vezetőjét, aki Gesztely és Felsőzsolca között haladva, éberségével súlyos balesetet előzött meg.

...Diószegi Kálmán vágánygondozót, aki Alsóörs—Balatonfüred állomások között az 586,87-es szelvényekben sínlőrést fedezett fel. A legközelebbi őrháztól azonnal értesítette Prohászka András pályamestert, aki nyomban intézkedett a sínceréről.

...Nagy Gézáné jegyvizsgálót, aki február 4-én elhagyott csomagot talált a 35-ös számú vonatban és azt Bicske állomáson leadta. A csomag tulajdonosa Görözdi Sándor gépkocsivezető Acsról küldött levelében mondott köszönetet a figyelmes jegyvizsgálónőnek.

...Major László szakszervezeti bizalmit, aki Tapolca állomáson gondoskodik arról, hogy az öreg nyugdíjasok sorbaállás nélkül megkapják tüzelőjüket a szertártól. Elintézte részükre a tüzelő házhoz szállítását is.

NEMZETKÖZI *élet*

A BARÁTI VASUTAK ÉLETÉBŐL

Mongol Népköztársaság

Az ulan-batori Diesel-mozdony javító üzemben dolgozik egy olyan brigád, amelynek minden tagja újító. Ez az esztergályosokból, kovácsokból, hegesztőkből, egyéb szakmunkásokból és segédmunkásokból álló kollektíva évek óta kimagasló eredményt ért el. Az üzem arról is nevezetes, hogy ott kezdeményezték elsőnek a szocialista brigádmozgalmat.

Német Demokratikus Köztársaság

A görlitzi vagongyár új típusú hálókocsit készített az NDK vasútja részére. A 35 darab hálókocsiból álló sorozat első példányát már átadták a MITROPA-nak üzemeltetésre.

Az új olajtüzelésű kocsi hossza 24 méter, onsúlya 43 tonna. A kocsi 10 fülkéjében 3 ágyat lehet a falból kihúzni. A mosdókban hideg-, melegvízszolgáltatás és a villanyborotvák részére konektor található. Érdekessége még, hogy két fülke között a választófal szétnyitható, tehát a fulkék szalonokká alakíthatók.

Román Népköztársaság

A román vasutak mind nagyobb méretekben alkalmaznak elektronikus számológépberendezéseket. Segítségükkel többek között az üres kocsik, illetve szerelvények forgalmát is szabályozzák. Az elektronikus gépeknek mindössze néhány percre van szükségük ahhoz, hogy az állomások igényeinek megfelelően elosszák az üres kocsikat.

Csehszlovák Szocialista Köztársaság

A *prágai* CSKD-gyár ebben az évben 170 darab 750 lóerős Diesel-mozdonyt gyárt a *Szovjetunió* részére. Az új gépek kezelését leegyszerűsítették a konstruktőrök, a sebességszabályozását például automatikus berendezések segítségével végzik.

Lengyel Népköztársaság

A Minisztertanács mellett működő Országos Tervbizottság és a lengyel közlekedésügyi minisztérium képviselőinek legutóbbi, Varsóban megtartott tanácskozásán a lengyel vasutak villamosításának meggyorsításával foglalkoztak. A tanácskozáson elhatározták, hogy 1964 végére villamosítják a Varsó—Poznan és a Krakkó—Medika közötti vonalat. Ezenkívül meggyorsítják a villamosítást a Sziléziát Gdynia kikötővel összekötő úgynevezett szénvonalon.

Számok a VI. kongresszus beszámolójából

A kiváló dolgozók számának alakulása

631 munkásszállás és laktanya több mint 20 000 dolgozó elhelyezését biztosítja

A hat nevelőintézetben 1345 a férőhelyek száma

82 üzemi konyháról 45 000 dolgozó étkezik

Két év alatt a kórházi ágyak száma 170-nel szaporodott

Munka- és védőruhára fordított összegek

Műszaki fejlesztés a pécsi igazgatóság területén

Két módszert alkalmazunk a pécsi igazgatóságnál a műszaki fejlesztésben. Egyrészt új létesítményeket hozunk létre és korszerűsítjük a meglévőket, másrészt új módszerek bevezetésével, szervezési intézkedésekkel oldunk meg fejlesztési feladatokat.

Az idén folytatódik *Gyékényes* állomás vágányhá ozatának bővítése. Fedezőjelzővel látjuk el *Sárszentágota, Belsőbáránd, Ócsény, Sarpilis-Várdomb, Kaposfüred* megállóhelyeket. *Szekszárd* állomáson iparvágányt. *Pécsett* kocsiműhelyi vágányt létesítünk. A *dombóvári* vízvételezési gondokat két mélyfuratú kúttal igyekszünk felszámolni.

Jelentős felújítási munkákat is végzünk. A *szentlászló—almamelléki* ívkorrekcióval a pálya veszélyességét szüntetjük meg. Hasonló célt szolgál a *darányi-pusztai* korrekció is. Több millió forintos költséggel korszerűsítjük a *Godisa—Komló* vonalat, melynek eredményeként felemelhetjük majd a tengelynyomást. Átépítésre kerül a *Kaposvár—Fonyód* vonal felépítménye is. Megkezdtük a *Dombóvár—Godisa* vonal felújítását, melylyel együtt reméljük megvalósul, hogy nagy mozdonnyal vontatott szerelvények *Dombóvár* érintése nélkül közlekedhessenek *Pécs—Fonyód* között.

Szervezési intézkedésekkel kívánjuk biztosítani a megnövekedett áruforgalom lebonyolítását. Új állomási technológiával dolgoznak már *Bátaszék, Barcs, Szigetvár, Nagyharsány* és más állomásaink. Az állomási technológia keretében kidolgozásra kerül például a kocsik beállításának legjobb módszere a rakodóhelyre, a kihúzás, a legegyszerűbb vonatba sorozás munkamódszere. Haladó közlekedéspolitikánknak megfelelően az *autóközlekedési vállalatokkal* együttműködve szervezzük meg az árukezelési helyek leggazdaságosabb kiszolgálását. A gazdaságos szervezés jó példája valósult meg *Pécsbanya-rendező* állomáson a vonatösszeállításnál és az egységes terheléssel való vonatközlekedtetésnél. Ennek eredményeként fél év alatt 5 tönnával növekedett a vonatok átlagos terhelése. A túlteljesítés 5 darab 1000 tonnás vonat költségeinek megtakarítását eredményezte.

Sorolhatnánk még több hasonló példát, de ez az egy is jól szemlélteti, hogy a fejlesztés szempontjából milyen jelentőségük van a jól átgondolt szervezési intézkedéseknek, az új munkamódszereknek. Ezek általánossá tétele hozzájárul ahhoz, hogy a pécsi igazgatóság dolgozói tovább javítsák eredményeiket.

Várnai László,
Pécs

Rostock—Warnemünde

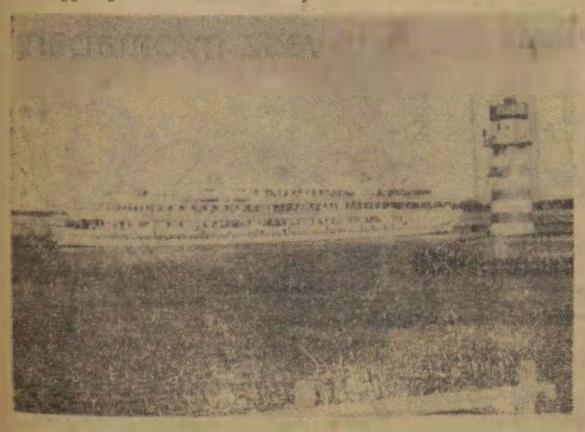
Útijegyzet III.

Csupán fél nap állt rendelkezésünkre, hogy megtekintsük Rostockot, az NDK új keleti-tengeri kikötőjét. De a futó látogatás is elég volt arra, hogy az egyik ámulatból a másikba essünk.

A dokkok mentén felsorakozott hatalmas tehergőzösök fölött hajladozó óriás daruk már messziről magukra vonják a figyelmet. A rakodómunkások a daruk segítségével aránylag gyorsan elvégzik egy-egy hajó ki- vagy berakását. Különösen, ha csomagolt árut, ládákat tartalmaz a hajó gyomra.

A rostocki kikötőt kiszolgáló pályaudvar méretei is meglehetősen nagyok. Érthető, hiszen egy ilyen monstrum létesítményt nem lehetne néhány vágányon kiszolgálni.

A még építés alatt álló kikötői pályaudvar hossza például 6,7 kilométer. Napi forgalma 900—1000 kocsi. A rendezőpályaudvar munkáját központi épületből irányítják. Az épület harmadik emeletén lévő forgalomirányító központból kitűnő a rálátás a rendező szívére, a gurítóra. Így a diszpécser maga is figyelemmel kísérheti a gurító és a rendezőpályaudvar munkáját.



Személyhajó érkezett a warnemündei kikötőbe

A rendezőpályaudvar új arculatához szorosan hozzátartoznak a fürge mozgású Diesel-mozdonyok, amelyek részére új, modern szín építéséhez kezdtek a múlt esztendőben. Amint elkészül, a kikötői pályaudvaron kizárólag Diesel-mozdonyokkal végzik az elegy mozgatását.

A rendezőpályaudvaron jelenleg 320 vasutas teljesít szolgálatot. A dolgozók több mint 50 százaléka fiatal, s az NDK különböző vasúti szolgálati helyeiről kerültek Rostockba. Fél évet töltenek a kikötői pályaudvaron, majd újból visszakerülnek régi szolgálati helyükre. Az állandó létszámhiánnyal küzdő pályaudvar felett ugyanis a fiatal vasutasok vállaltak védnökséget.

Az élénk forgalmú rostocki kikötővel szemben a warnemündei tengerparton csendesebb az élet. Az üdülők és az idényszállodák rég bezárták kapuikat. Hasonló kép tárult elénk, mint késő ősszel a Balaton partján. Alkonyat jelé a kis halászhajók sorra behajóztak az öbölbe. S amint Dánia partjai felől a menetrend szerinti komphajó megérkezett a Warnemünde—Berlin között közlekedő Neptun gyorsmotorvonat beállt az első vágányra.

Mi is a Neptunnal utaztunk vissza Berlinbe. Alig hagytuk magunk mögött ezt a patinás nyaralóhelyet, egy csinos, szőkevakék kosztümös pilotkasapkás nő állt meg fülkénk ajtajában. Külsőre úgy nézett ki, mint a személyszállító repülőgépek kedves stewardessei. Bizonyára a Mitrópa dolgozója, gondoltam magamban, és az utasoknak nyújtandó szolgáltatásokról tájékoztat bennünket. Amint azonban jobb kezében megpillantottam a jegyvizsgálók hagyományos lyukasztóját, láttam, hogy nem stewardess-szel, hanem a Neptun jegyvizsgálójával állunk szemben.

A fiatal jegyvizsgálót Karin Löloffnak hívják, 19 éves. Negyedik évét tölti a vasútnál. Ebből három évig a berlini Ostbahnhofon teljesített szolgálatot. A különböző szakvizsgák megszerzése után forgalmi szolgálattevőnek osztották be, majd egy tanfolyam elvégzése után 1962 májusában került a nemzetközi vonatra.

A Neptunon mint jegyvizsgáló egyedül teljesít szolgálatot. Arra a kérdésemre, hogy milyen követelményeket támasztanak velük szemben, elmondta, hogy a vasúti szakvizsgák és egy bizonyos idegenvezetői képesség mellett el kell sajátítani egy idegen nyelvet. Karin Löloff angolul tanul.

Visi Ferenc
(Vége)

Levelezőink írják

„Gazdaságossági szempontból nagyon kedvezőtlen volt a tavalyi év nálunk a MÁV Kitérőgyártó ÜV-nél — írta levelében *Szentgáli István Gyöngyösről.* — *Tamási József főkönyvelőnk tájékoztatása szerint csak 1,7 napi keresetnek megfelelő nyereségrészesedésre számíthatunk. Az idén gazdaságosabb munkát kell végezni, ha több nyereségrészesedést akarunk".*

★

Gyula állomás jegypénztárában sokat szenvednek az ott dolgozó pénztárosnők a nagy huzat miatt. Termelési tanácskozáson már többször kérték a pénztárablakok áthelyezését, mert az megoldaná az egészségüket veszélyeztető problémát — olvastuk *Boldizsár Gyula* levelében.

★

„Miskolc—Gömöri pályaudvaron a raktári rakodó szintje és a gépkocsi platója között 35 cm szintkülönbség van. Fáraszt és balesetveszélyes munkával kell feltolni a teherautókra a gyakran 20 mázsa súlyú küldeményeket. Az itt dolgozók vállalták, hogy megfelelő támogatás esetén társadalmi munkával segítik az út szintjének mélyítését, hogy megszűnjön a rakodási nehézség" — írta levelében *Uglyai Sándor.*

★

A tapolcai fűtőház múlt évi tervét 116 százalékra teljesítette, és általában megfelelt az élüzemkövetelményeknek — tudósít levelében *Dancs József.*

★

Demeter Ferenc raktárnok, ongai lakos szomorúan látta, hogy a gyors olvadás következtében mind több víz veszi körül a házat. Munkahelyén, a Miskolc—Tiszai pályaudvaron a szakszervezeti bizottságtól kért segítséget. A gyors intézkedés nem maradt el, mire Demeter Ferenc hazatért, már két teherautó építési anyagot küldött oda az igazgatóság — írta levelében Kisvárdai János.

★

Várpalota állomáson nagy szeretettel búcsúztatták nyugdíjba vonulása alkalmából *Szabó Bencze Mária* elvtársnőt, aki mint laktanyaőr teljesített szolgálatot. Az állomás vezetősége emléklapot és pénzjutalmat adott át az idős dolgozónak. Munkatársai kedves ajándéktárgyakkal lepték meg ez alkalomból — olvastuk *Gőcze Imre* levelében.

★

Munkásakadémia kezdődött Szeged állomáson. A 12 előadásból álló sorozat első előadását március 5-én Baksa Béla főfelügyelő tartotta az árufuvarozásról. Megjelent az előadáson az állomás összes kereskedelmi dolgozója és számos érdeklődő is — írta levelében *dr. Bánkfalvy Gyula.*

★

Szob állomás legutóbbi termelési tanácskozásán megjelent Farkas János elvtárs is, a kerület országgyűlési képviselője és értékes tájékoztatást tartott a vasutasok számára — írta levelében *Szelle Ferenc.* — A termelési tanácskozáson sok szó esett arról, hogy májusban a teherforgalom viszonylatában is megkezdi munkáját a közös, csehszlovák—magyar határállomás. A szobi vasutasok igyekeznek majd elősegíteni ennek zökkenőmentes munkáját.

★

Alsóörs állomáson március 8-án délután víz öntötte el a vágányok egy részét. Bokor István állomásfőnök gyorsan intézkedett a károk elhárításáról. A pályafenntartási dolgozók segítségével a váltókat és a szigetelt sineket sikerült megmenteni a víz elöntésétől — tudósít levelében *Kiss Lajos.*

Fazekas Lajos:

A „szakinak" az a rossz szokása volt...

A „szakinak" az a rossz szokása volt,
ultinál, sakknál s mindig közbe szólt.
Naponta bejárt Pestre, unta hát
— minden évszakban — ezt az utazást.

Télen, mert tél volt, s morgott: sok a baj.
a jó idő is baj volt tavasszal,
nyáron meg, hogy a bőrülés meleg,
a fapados ráz; csak bajt keresett.

S útközben — súgta: blokkolj le; s betért
z italboltba néhány deciért;
s pergett a nyelve, szó itt, szó amott,
beszéddel töltött sokszor félnapot.

A „szakinak" az a rossz szokása volt,
mit nem is értett, bölcsen közbeszólt,
javasolt untig; — s mit is tudott ő? —
dolgos sose volt, hanem fecsegő...

GYÉMÁNTLAKODALOM DEVECSERBEN

Zajosabb volt a szokottnál ezen az első márciusi vasárnap délelőttön a devecseri József Attila utca. A helybeli taxi többször megállt az 5-ös számú ház előtt, s a hóbuckákkal szegélyezett járdán is sokan jöttek el, hogy köszöntsék a lakodalmas párt.

Mintha az időjárás is kedvezni akart volna. A ragyogó napsütésben csillogott, de már ereszkedni, olvadni kezdett a hó. A kis családi házban jó meleg és lakodalmi, mégpedig gyémántlakodalmi hangulat fogadta az érkezőt. Együtt volt az egész család. A gyermekek, az unokák és a dédunokák szinte valamennyien eljöttek Devecserbe, hogy köszöntsék a házasságkötésének hatvanadik évfordulóját ünneplő Bak János nyugdíjas vasutast és feleségét.

Bizony régen volt már 1903, amikor az első lakodalmát tartotta az akkor 18 éves Gál Mária és a 24 éves Bak János. Sok rövidéletű házasság szereplője eljöhetne hozzájuk „tapasztalatcserére". Tiszta szívvel szerették egymást, becsülték a családi boldogságot, óvták, mint a szemük fényét. Jóban, rosszban kitartottak egymás mellett. Talán csak a falon függő, s ma is szorgalmasan ketyegő öreg kakukkos óra tudná megmondani, mennyi gond és kemény küzdelem van a hat évtizedben...

A hátsó kis szobában beszélgettünk az ünnepeltekkel. Az asztalon díszes virágkosár, ezüst, arany és gyémántos levelekkel az elmaradhatatlan fehér mirtusz körül. A kosár közepén a 60-as szám csillogott.

— Jó lenne most megfordítani ezt a számot 06-ra — jegyezte meg huncut mosollyal János bácsi.

— Hogy vannak, hogyan élnek? — kérdeztük.

— Csak úgy öregesen, de azért most jól. A gyerekek gyakran eljönnek, meglátogatnak bennünket. Segítenek, amiben kell. A nyugdíjat rendesen kapjuk, havonta 597 forintot.

Amíg ezt elmondta Bak néni, a 84 éves János bácsi előszedett egy Kossuth cigarettát és rágyújtott.

— Nem árt a cigaretta?

— Nem is érzem jól magam, ha egy nap nem gyújthatok rá — így János bácsi, aki ma is szemüveg nélkül ír és olvas. A gyémántlakodalomra szóló meghívókat is maga írta meg a gyerekeinek.

— Pályamunkás voltam. Nehéz csákányhoz szokott a kezem, meg a derekam — mondta. — A fizetés kevés volt, családi pótlékot nem adtak. Sőt, akinek hármonál több gyereke volt, azt már fel sem vették, mint kezdő pályamunkást. A szabadság sem úgy volt, mint most. Magam is 10 évi munka után kaptam csak 7 napot. Nyáron aratni kellett, a szabadnapokon pihenés helyett kukoricát kapálni, hogy biztosítsam a család megélhetését.

Rengeteget dolgoztak, becsülettel felnevelték nyolc gyermeküket. Átéltek két világháborút, s az elsőnek János bácsi maga is szenvedő részvevője volt.

Gyémántlakodalmán boldogan látta a két jó öreg, hogy érdemes volt küzdeni, hiszen gyermekeiken kívül 14 unoka és két dédunoka vette körül őket mély szeretettel. S János bácsiék különösen annak örülnek, hogy utódaik jobban, kevesebb gonddal boldogulnak az életben, hisz ők már a szocialista haza szorgos munkásai.

Lőrincz János

HÍREK

A címzett: két ideges ember

Tanúja voltam annak, hogy a 424 067 számú mozdony személyzete: I. F. és R. J. összevitatkozott Alsóörs állomáson a szolgálatban levő váltókezelővel.

Mindössze arról volt szó — bizonyára emlékeznek rá —, hogy a váltókezelő közölte önökkel a forgalmi szolgálattevő rendelkezését, miszerint a vonat vége még nem ért be az állomásra, előbbre kell húzni a szerelvényt. Önök erre nagyon idegesek lettek és nyomdafestéket nem tűrő szavakkal szidalmazták a váltókezelőt, meg a forgalmistát. Vasutas dolgozóhoz nem méltó magatartást tanúsítottak.

Tudniuk kell, hogy a szolgálatban miképpen illik fogadni a rendelkezést közvetítő munkatársat. Ez a fegyelmezett szolgálatellátás szempontjából és az emberi kapcsolatok szempontjából is nélkülözhetetlen követelmény.

A vasút veszélyes üzem, ahol fegyelmezett és nagyon meggondolt munkára van szükség. Nem tehet mindenki a kénye-kedve szerint. A forgalmista tudta, hogy miért ad utasítást a vonat előbbre húzására. Ezt a rendelkezést csak végrehajtani lehet és nem felülbírálni. Idegeskedéssel, durva kirohanásokkal nem lehet helyettesíteni a fegyelmezett munkát. Ezt ne feledjék.

Kis Lajos Alsóörs

— *Könnyű motorkocsik gyártását kezdték meg a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban. A kocsik hazai gyártmányú hidraulikus erőátviteli szerkezettel készülnek.*

— Kuba 40 vasúti hűtővagont rendelt az NDK-tól. Az első 36 darabból álló szállítmány a Karl-Marx-Stadt és a Spree hajók fedélzetén már megérkezett Havannába.

— Vasutasok a tanácsban. A február 24-én megtartott választáson a MÁV Péceli Továbbképző Kórházának igazgatóját, gyógyszerészét és gondnokát beválasztották a Péceli Községi Tanács tagjai sorába. Az egészségügyi bizottság és a Vöröskereszt elnöke is a kórház dolgozóiból került ki.

— *Befejeződött a vasútvonal villamosítása a Csehszlovák Szocialista Köztársaságban Usti n. L. és Decin között. Az első villamosmozdony vontatta szerelvény február elején futott be Decinbe. Ezzel Cierna nad Tisou csehszlovák—szovjet határállomástól Usti n. L-en át Decinig, a csehszlovák—NDK határig villamosmozdonyok továbbítják a szerelvényeket.*

— Központosították az üzemen belüli anyagszállítást a debreceni járműjavítóban. A szállítóeszközök és munkások irányítását az üzemrészek igényeinek megfelelően diszpécser intézi. A központosítással jelentősen csökkent az anyagrakodási idő és a villamostargoncákat is jobban kihasználják.

— 19 millió munkanap esett ki a termelésből a múlt évi sztrájkok miatt az Egyesült Államokban. 3500 sztrájkban több mint 1 millió munkás vett részt.

— *Egy hónap alatt több mint 64 500 forint értékű szenet takarítottak meg a győri fűtőházban. Ezzel 103,5 százalékra teljesítették januári szénfelhasználási tervüket.*

— A görög vasutak hálózatának hossza a keskenynyomközű vonalakkal együtt 2565 kilométer hosszú. Ennek mintegy 60 százaléka normál nyomközű vonal.

— Kézimunka-tanfolyamot szervezett a Miskolc tiszai pályaudvar szakszervezeti bizottsága és a Vöröskereszt-klub vezetősége. A tanfolyam befejezése után az elkészült munkákból kiállítást rendeznek a klubhelyiségben.

— *Újabb munkasikerekkel készülnek április 4-re a békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói. A dolgozók vállalása a vágányszabályozásoktól kezdve a tisztaságig sok mindenre kiterjed.*

— A MÁV Budapesti Építési Főnökség 82 brigádja közül 52 brigád 936 dolgozóval vesz részt a szocialista brigádmozgalomban. Eddig 13 brigád nyerte el a kitüntető címet.

A szerkesztőség üzeni

Kiss János Debrecen. Bognár Károly Tapolca Kocsárdi Tibor Budapest, Kis Lajos Alsóörs, Boldizsar Gyula Békéscsaba, Szentgáli István Gyöngyös, Szendrei Frigyes Miskolc, dr. Bánkfalvy Gyula, Tótka Károly Szeged, Kisvárdai János. Kovács István Miskolc, Marosán Pál Debrecen, Gőcze Imre Várpalota **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

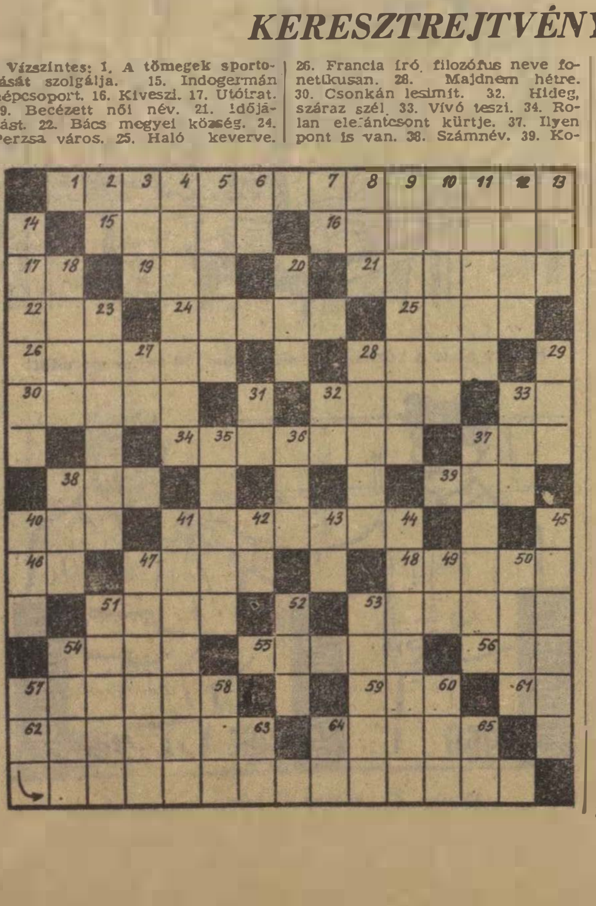
Burián László Hatvan: Csak budapesti gyerek lehet úttörővasutas, mert számukra nincs laktanya vagy kollégium.

Krakkai Lajos Budapest: Levelét illetékeshez továbbítottuk.

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

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A tömegek sportolását szolgálja. 15. Indogermán népcsoport. 16. Kiveszi. 17. Utóirat. 19. Becézett női név. 21. Időjárást. 22. Bács megyei község. 24. Perzsa város. 25. Haló keverve. 26. Francia író, filozófus neve fonetikusan. 28. Majdnem hétre. 30. Csonkán lesimít. 32. Hideg, száraz szél. 33. Vívó teszi. 34. Rolan elefántcsont kürtje. 37. Ilyen pont is van. 38. Számnév. 39. Kopasz. 40. Csonthéjas gyümölcs. 41. Község Hevesben. 46. Kimondott betű. 47. Peer Gynt anyja. 48. A Fülöp-szigetek legnagyobbika. 51. Kártyafigura. 53. Antik művészetet utánzó stílus. 54. Porc betűi keverve. 55. Női név. 56. Fajtái fele. 57. Madárhang. 59. Kérdőnévmás. 61. Hollandia röviden. 62. Kietlen vidék. 64. Török méltóság.

Függőleges: 2. Igevégződés. 3. Román pénz. 4. Vágyálom. 5. Töltőtoll fajta. 6. Biztató szó. 7. Okozat szülője. 8. Betűpótlással fázik. 9. Hegy Budapesten. 10. Határozószó. 11. Leszid. 12. Román. 13. Kérdőszó. 14. Szaharában élő berber nép. 18. Hónap közép. 20. Tudományos Ismeretterjesztő Társulat. 23. Olasz város. 27. Som szélei. 28. Kínai tartomány. 29. Hajdúsági Iparművek. 31. Személyes névmás. 32. Rag. 33. Erődítmény. 35. Földbe hatoló. 36. Német betű neve. 37. Lök. 38. Jég németül. 40. Hónaprövidítés. 41. Tengernek is hívják. 42. Fél perc! 44. Ilyen üdítő ital is van. 45. Amerikai drámaíró. 47. Vissza: kézfogás. 49. Utolsó posta. 50. Algériai város. 51. A síró. 52. Égitest. 53. Gazdát cserél. 54. Bumm ikerszava. 57. Ezért a címért is folyik verseny. 58. Görög pásztoristen. 60. Kerek szám. 63. Cát szélei. 64. Kimondott betű. 65. Rag.

Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 57. sorok. **Beküldési határidő:** április 10. **Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése:** Szocialista szolgálati hely. Hazafias Népfront.

Könyvet nyertek: Takács Marianna Hajmáskér áll., Simon János Balatonszentgyörgy Vasút u. 22., Szabó Mária Veszprém-külső áll., Csányi László főint. Keszthely, Kossuth u. 93. Bacsó János főellenőr Miskolc, Tiszai pu.

Debreceni színjátszók sikere

A *Debrecen állomás* dolgozóiból alakult öntevékeny színjátszó csoport *Romhányi Jenő* kultúrfelelős vezetésével tavaly kezdte meg az ének- és táncbetétes színdarabok tanulását. Az egyfelvonásosokból egész estét betöltő műsort állítottak össze.

A próbákat *Véber Ottó* rendező irányította. Megtanulták a *Zűrzavar a rádióban* és a *Nászút* című egyfelvonásos darabokat. *Mezei Erzsébet* és *Dombi Lajos* magyar nótákat tanult, *Mező László* népi táncokkal tette színesebbé az előadást.

A 12 tagú színjátszó csoport színvonalas műsorával sikeres debreceni szereplés után megyejáró körútra indult. November 17-én az *Ebesi* Állami Gazdaságban mutatkoztak be, majd *Hajdúhadházán*, *Püspökladányban* és a *Bödönháti* Állami Gazdaságban szerepeltek. Január 12-én a *Tedelyi* Állami Gazdaságban léptek fel nagy sikerrel.

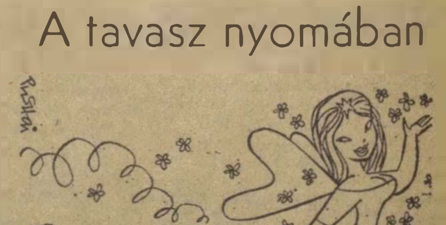
Kultúrcsoportunk elhatározta, hogy tovább folytatja megyejáró körútját. Fellépnek *Hajdúviden*, *Hajdúdorogon* és más községekben. Műsorukat is bővítik, változatosabbá teszik. Most tanulják *Szirmai Albert Mézeskalács* című daljátékát.

Kiss János
Debrecen

Mértéktelen túlórázás

— Hirtelen nem is tudom, hogy lefekvéshez készülődöm-e, vagy szolgálatba kell mennem...

A tavasz nyomában



— Ezzel a mozdonyvezetővel majd csak behozzuk a szállítási lemaradásokat.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM. Ára 40 fillér 1963. ÁPRILIS 2.

Éljen április 4: hazánk felszabadulásának ünnepe!

Szabadságunk 18. születésnapjára

A hideg tél után minden tavasz megkönnyebbülést, egy kicsit felszabadulást is jelent. Ezerszeresen felszabadulást jelentett számunkra a fasizmus hosszú, sötét és embertelen évei után az a 18 évvel ezelõtti tavasz, 1945. tavasza. De nagy ára volt annak a tavasznak: százezernyi szovjet harcos és népünk legjobb fiainak élete. Elsõsorban az õ emlékük elõtt tisztelgünk kegyelettel, amikor április 4-ét ünnepeljük.

Felszabadulásunk napja a magyar nép társadalmi, gazdasági elmaradottságának, szociális nyomorának végére tett pontot. A Horthy-fasizmus népellenes politikájának következményeként országunk földje kis híján nemzetünk sírja lett. Azok a harcosok azonban, akik életüket hazánk függetlenségéért és a nép felemelkedéséért áldozták, nem hullatták vérüket hiába. A Szovjetuniónak a náci fasizmus és magyar csatlósai felett aratott győzelme megteremtette a lehetõségét annak, hogy hazánk végre független, szabad és demokratikus országgá váljék. Ezért felszabadulásunk évfordulója elsõsorban hazánk függetlensége, nemzeti önállósága visszanyerésének ünnepe. Népünk évszázados óhajának beteljesülését hozta meg ez a nap.

A felszabadulás óta eltelt 18 év — túlzás nélkül mondhatjuk —, nagyobb fejlõdést hozott népünk számára, mint korábban egy évszázad. A szocializmus alapjainak lerakását hozták meg ezek az évek, az egykor kizsákmányolt milliók álmai valósultak meg. A munkásosztály szövetségben a dolgozó parasztsággal, marxista—leninista élcsapatától vezetve szívós politikai és gazdasági harcokban meghódította a hatalmat és elkezdte a szocializmus építését.

Elõször a háborús sebeket kellett begyógyítani. Vasutasaink jól tudják, mennyi romot és roncsot kellett eltakarítani a felszabadulás után. Vasutunk járműparkjának java elpusztult vagy nyugatra hurcolták a menekülõ fasiszták. Vasúti hídjaink közül úgyszólván egy sem maradt épségben és a jelentõsebb csomópontok, állomások épületei is romokban voltak. Felszabadítóink segítsége, népünk alkotókészsége mégis lehetõvé tette, hogy viszonylag rövid idõ alatt a vasúton, miként gazdaságunk egyéb területein is, megteremtsük a munka új elõfeltételeit.

Munkásosztályunk alkotó lendülete egyenesvonalú és biztosnak ígérkezõ fejlõdésnek indította országunkat. Ez a fejlõdés azonban az irreális gazdasági tervek, s e tervek teljesítése érdekében szükségtelenül alkalmazott adminisztratív eszközök, az osztályharc éleződése helytelen sztálini koncepciójának túlhajtása, kipróbált elvtársak törvénytelen elnémítása miatt törést szenvedett. Mindezek meggyengítették az épülõ szocializmus hadállásait, megrendítették a dolgozók hitét a szocialista rendszerben, annak legfõbb — „mindent az emberért, mindent az ember javára" — célkitûzésében.

A politikai torzulások, a munkáshatalom gyengüléséhez, a párt és a tömegek kapcsolatainak meglazulásához vezettek és a revizionista térhódításnak, a külsõ- és a belsõ ellenforradalmi erõknek kedveztek. Ez vezetett végül is az 1956-os ellenforradalomhoz. — Ismét a szovjet harcosok siettek népünk segítségére és a Magyar Szocialista Munkáspártban egyesült forradalmi erõkkel karöltve leverték az ellenforradalmat. Sikerült megvédeni népünk szabadságát, haladó vívmányait és a testvéri szocialista országok segítségével, pártunk helyes politikája nyomán ismét megszilárdult hazánkban a szocialista államhatalom. Kijavítottuk a korábbi hibákat, helyreállítottuk a törvényességet és pártunk õszinte, nyílt politikai légkört teremtett az országban. A helyes politika nyomán megerõsödött a párt és a tömegek közötti bizalom. Lényegében ennek a folyamatnak volt szerves része és mindennél jobban bizonyító kifejezése az a nagyszerû és valóban meggyõzõ eredmény, amelyet a mezõgazdaság szocialista átszervezésében elértünk.

Ezt a fejlõdést összegezte pártunk VIII. kongresszusán a Központi Bizottság beszámolója. „Összefoglalva a szocializmus építésében eddig megtett út lényegét — mondotta Kádár János elvtárs a beszámolót ismertetve — megállapíthatjuk, hogy egész népgazdaságunkban osztatlanul uralkodóvá lettek a szocialista termelési viszonyok. Jelenleg a nemzeti jövedelem csaknem 96%-át a szocialista szektorban termelik. Az ipari termékek 89%-át szocialista vállalatok állítják elõ. A mezõgazdaságban a szántóterület mintegy 96%-át termelõszövetkezetek és állami gazdaságok mûvelik. Hazánkban nincsenek kizsákmányoló osztályok, amelyek mások munkáján élõsködnek. Nincs munkanélküliség, nincs létbizonytalanság. Dolgozóink a szocialista elosztás elvének megfelelõen munkájuk szerint részesülnek a termelt javakból."

Elmondhatjuk, hogy népünk a szocializmus nemzetközi erõivel összeforrva és rájuk rendületlenül támaszkodva életének olyan korszakába lépett, amikor a szocializmus építésében elért vívmányai visszavonhatatlanok és örökérvényûek.

Nagy feladatok elõtt állunk. Országunk pártunk vezetésével a szocializmus teljes felépítésének korszakába lépett. A további fejlõdés nagyszerû lehetõségei nyíltak meg számunkra, s népünk élni akar ezekkel a lehetõségekkel. Kifejezésre jutott ez legutóbb az országgyûlési és tanácsválasztások eredményében, a Népfront jelöltjeire leadott szavazatok számában. De talán még ennél is jobban kifejezésre jutott a szocializmus akarása a tettekben megmutatkozó helytállásban. Az idei kemény tél nemcsak a vasutasokat tette próbára, hanem szinte kivétel nélkül valamennyi dolgozót. Emberek tíz- és százezrei harcoltak bányákban, vasutakon és országutakon, gépkocsikon és szerelõmûhelyekben a termelés minden frontján a tervek teljesítésének biztosításáért. Ez a nagyszerû lendület további sikereink zálogát is jelenti.

A szocializmus teljes felépítésének elengedhetetlen feltétele a béke. A Szovjetunió vezette béketábor a békés egymás mellett élés lenini elvét alkalmazva eddig legyõzte a háború kirobbantására törekvõ agresszív erõket. Látnunk kell azonban, hogy az imperialisták nem könnyen nyugszanak bele a vereségbe, újra és újra megkísérlik, hogy rést üssenek, gyengítsék a béke erõit. E veszélyek elhárítása megköveteli a szocialista országok szoros egységét, szocialista rendünk állandó erõsítését. Ezért fogadunk felszabadulásunk 18. évfordulóján rendíthetetlen hûséget szocialista hazánknak és hûséget a béke legfõbb védelmezõjének, örök szövetségesünknek, a Szovjetuniónak.

Nemzetközi konferenciákra készülnek a világ asszonyai

Az idén két jelentõs nemzetközi konferencián vesznek részt a világ asszonyai. Júniusban Moszkvában ül össze a nõk világkongresszusa. Az év második felében pedig Bukarestben tanácskozik a szakszervezetek nemzetközi konferenciája a dolgozó nõkért.

A moszkvai kongresszus legfõbb célja, hogy meghatározza a nõk feladatait korunkban az egyenjogúságért, a békéért, az emberi haladásért, a gyermekek boldogulásáért folytatott harcban.

A bukaresti konferencia értékeli majd a dolgozó nõk helyzetét mind a szocialista, mind a kapitalista országokban. Felméri, hogy a szakszervezetek mit tettek a fenti célok eléréséért, és melyek a további tennivalók a dolgozó nõk érdekében.

Az SZVSZ V. kongresszusán elfogadott akcióprogram fontos feladatként jelölte meg a nõk részvételét a békeharcban és a szakszervezeti munkában.

A bukaresti konferencia elõkészítésének idõszakában szakszervezeti bizottságaink használják fel a taggyûléseket, nõgyûléseket, az aktívaértekezleteket, és csoportos beszélgetéseket a békeharc fontosságának tudatosítására és a külpolitikai események ismertetésére. Mozgósítsák a dolgozókat a békéért, a leszerelésért, a gyarmati és félgyarmati népek megsegítéséért irányuló akciókban való részvételre.

Helyes módszere a nemzetközi kapcsolatok fokozásának a levelezés. Nõbizottságaink a konferencia elõkészítésének idõszakában vegyék fel a levelezési kapcsolatot a szocialista államok, a gyarmati és félgyarmati, valamint a kapitalista országok asszonyaival. A levelezési kapcsolat révén lehetõség nyílik arra, hogy ismertessék hogyan veszik ki részüket a szocializmus építésébõl.

A bukaresti konferencián a magyar szervezett dolgozókat nyolctagú delegáció képviseli.

Nyugdíjasok kitüntetése

Nyugállományba vonulásuk alkalmából, kiváló munkájuk elismeréséül a Népköztársaság Elnöki Tanácsa MUNKA ÉRDEMÉREM kitüntetésben részesítette az alábbi volt vasutas dolgozókat:

Sólyom Ferenc v. fõmunkamester, Bodrogkeresztúr; Szabóki Ferenc m. v. fõellenõr, Marosdi István v. fõellenõr, Turi András v. fõellenõr, Északi Járműjavító; Fenyvesi István v. fõellenõr, Debreceni Járműjavító; Szentesi Béla v. fõellenõr, Debrecen Déli Pft. Fõnökség; Feketits András v. fõellenõr, Debrecen Igazgatóság.

A Landler Járműjavítóban a jó idõ beálltával meggyorsult a kocsik javítása. Márciusban nemcsak a januári és februári lemaradás pótlását, hanem terven felül 100 kocsi javítását is vállalták a dolgozók. A képen felújított hûtõvagonok festését végzik az egyik szerelõcsarnokban.
(MTI Foto — Lajos György felv.)

Tervszerûen halad az árvíz rongálta vasútvonalak helyreállítása

A március elsõ napjaiban hirtelen bekövetkezett olvadás nyomán a vasútvonalak menti mélyebb terephajlatokban, öblözetekben olyan nagy mennyiségû belvíz gyûlt össze, hogy azokat a vasúti átereszek nem tudták átbocsátani. A megduzzadt patakok és belvizek sok helyen okoztak kárt a vasúti pályában. Különösen veszélyes helyzet alakult ki a *Zagyva*, a *Tarna*, az *Ipoly* és a *Zala* folyók mentén.

A vasútvonalak védelmét számos helyen gátolta, hogy a több évtizedes tapasztalatok alapján nem használt és a háború idején néhány megrongált áteresz a vízügyi hatóságok hozzájárulásával az elmúlt években megszüntettek. Ilyen helyzet állt elõ például a *Budapest—Szob* közötti nemzetközi fõvonalon, *Dunakeszi* és *Felsõgöd* térségében.

A legkritikusabb helyzet március 10-e és 20-a között állt be. Ebben az idõben több fõvonalon és mellékvonalon került sor forgalomkorlátozásra, illetve rövidebb, hosszabb idõre teljesen szüneteltetni kellett a forgalmat. A fõvonalak közül hat, a mellékvonalak közül pedig tizenhét vasútvonalon okozott idõleges zavart az árvíz. Egy vágányra kellett korlátozni a forgalmat a *budapest—hegyeshalmi* vonalon *Györszentiván* és *Gyõr*, valamint a *budapest—székesfehérvári* vonalon *Kápolnásnyék* és *Agárd* között.

Ebben az idõben kilenc fõvonalon és 18 mellékvonalon került sor sebességkorlátozásra. A sebességkorlátozásokat, ahogy az átázott és megrongálódott pályarészek lehetõvé teszik, folyamatosan felszámolják a pályafenntartási szolgálat dolgozói.

A pályafenntartási és pályaépítési szakosztálynál szerzett értesülések szerint a vonalak rendbehozása erõteljesen folyik.

Közlekedési dolgozók szolidaritása a sztrájkoló francia bányászokkal

A *Szállítási, Kikötõi és Halás. zati Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége* március 8-án a sztrájkoló francia bányászok iránti szolidaritásra hívta fel a szövetséghez tartozó szakszervezetek dolgozóit. A felhívás széles visszhangra talált. A március 1 óta töretlen egységben sztrájkoló francia bányászok támogatására Európa-szerte megmozdultak a dolgozók.

Szakmánk dolgozói *Franciaországban* részt vettek a március 5-i országos munkabeszüntetésben, amellyel kinyilatkoztatták eltökéltségüket, hogy támogatják a bányászok harcát. *Dunquerkben* a dokkmunkások szolidaritási munkabeszüntetéseket tartottak és megtagadták a szénszállító hajók kirakását. *La Rochelle-ben* a szénkirakás megtagadásán túl egynapi alapfizetésüket adták a dolgozók a bányászoknak. A vasutasok március 12-én kétórás országos sztrájkot tartottak. Március 27-én pedig megkezdték a mozgósztrájkot, ami azt jelenti, hogy minden mûszak kezdetén két órát sztrájkolnak.

A *Szovjetunióban Klaipeda, Vennspils, Riga, Lijepaja, Ogyessza* dokkmunkásai szintén úgy határoztak, hogy egyetlen szénszállító hajót sem raknak meg franciaországi rendeltetéssel.

Olaszországban a CGIL-hez csatlakozott szakszervezetek szintén szolidaritásukról biztosították a francia bányászokat. Szolidaritási gyûlést tartottak többek között *Genovában, Savonában, Firenzében, Bolognában, Rómában.*

A *Német Demokratikus Köztársaságban* a vasutasok szakszervezetének elnöke rádióbeszédben hívta fel a vasutasokat a francia bányászok támogatására.

A magyar vasutasok a táviratok százait küldték a francia kormányhoz, a francia bányászokhoz, amelyben egyrészt követelik a bányászok bérkövetelésének teljesítését, másrészt szolidaritásukról biztosítják a sztrájkolókat.

KÉT ÉV ALATT KÉTMILLIÓ FORINT ÉRTÉKŰ ÚJÍTÁS

Néhány héttel ezelőtt a *Dunakeszi Járműjavító* szakszervezeti bizottsága, a főmérnök és a főtechnológus felülvizsgálta az újítási mozgalom helyzetét.

Több között megállapították, hogy az újítások köre kiterjed az üzem minden területére, s szinte valamennyi dolgozó ügyévé vált. Az újítók, feltalálók ügyes-bajos dolgainak, panaszainak intézését, azok orvoslását segítik a szakemberek szakvéleményük lelkiismeretes kialakításával, a bevezetésig történő támogatással).

Hosszú utat tesznek meg a benyújtott javaslatok. Jellegüktől függően megjárják a szerkesztési, a technológiai osztályt, az érintett üzemrészeket, az előkalkulációt, az elbírálást stb. Jellemző a körültekintő munkára, hogy alig van a vállalatnak olyan műszaki embere, aki ne folyt volna bele a szakvéleményezés felelősségteljes munkájába.

Az eredmények biztatóak. Az elmúlt két esztendő alatt

a járműjavító közel kétmillió forint értékű megtakarítást ért el újításokkal.

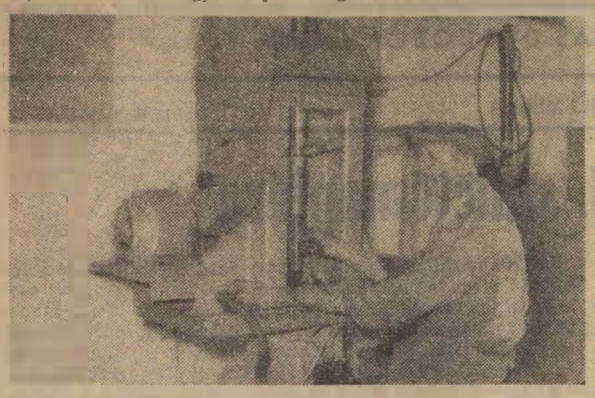
De nemcsak gazdasági kérdésről van szó. Az újítók törekvéseit úgy kell tekinteni, mint a dolgozók tudatos alkotó tevékenységét, a szocializmus anyagi, műszaki alapjai lerakásának meggyorsítására. Vagyis a szocialista munkaverseny és az újító- és feltalálói mozgalom egységéről van szó, amely a szocialista építés tudatos voltát jelzi. Mit sem von le ennek igazából az, hogy

az újért munkálkodóknak ez a tevékenység 140 00 forint egyéni hasznot hozott.

Jól indult az 1963-as év is. Már az év első két hónapjában 66 újítással jelentkeztek a munkások, műszakiak. Kár, hogy az utóbbi időkben többször cserélt gazdát az újítási iroda. A gyakori személycsere visszahat az újítások intézésére, az újítókedvre.

Mit mond *Bátorfi József* műszaki főtiszt, újítási megbízott ezzel kapcsolatban?

— Az ügymenet sokaknak kedvét szegi. A szakvélemények nem mindig pontosak, egyértelműek. Gyakran szükséges személyes eszmecsere némelyik szakvéleményezővel, míg a szabatos, félre nem érthető szakvéleményig eljutunk. Kétszeresen jelentkeznek ezek a személycserék idején. Lassítják az újítással összefüggő, elengedhetetlen adminisztrációs munkát, s veszélyeztetik azt a 30 napos terminust, mely idő alatt egy-egy javaslatot az elbírálásig el kell készíteni.



A Stimecz, Foth, Kovács, Szakács újítónégyes hulladékanyagból szerkesztette a képen látható belső menetvágó gépet.

Sok gondot okozott az is — folytatta —, hogy az újítási iroda dolgozóinak munkáját nem tudtuk időzíteni, periódusokra bontani. Szakvéleményezés, az elbírált ügyek adminisztrációja, pénzügyi intézkedések megtétele sok időt emészt fel, egy hónap kevés rájuk. A szakszervezeti bizottság sietett segítségünkre. Javaslatára

egy szakvéleményező csak abban az esetben foglalkozhat egy üggyel négy napnál tovább, ha kifogását a technológiai osztály vezetője elfogadhatónak tartja.

Ezenkívül minden hónap első és harmadik hetében elbírálásra ülünk össze. Ezeknek megtartásáért maga a főtechnológus vállalt felelősséget. Ugyanakkor az szb mellett működő újítási csoport társadalmi aktívái szúrópróbákkal ellenőrzik, hogy az elfogadott újításokat alkalmazzák-e a műhelyekben.

Végül arra kértünk választ, hogy milyen propagandával népszerűsítik az újítási munkát.

— Nagy gondot fordítunk erre — felelte. — A termelési tanácskozásokon állandó és beható vita tárgya a technikai forradalmárok ügye. Itt, nemegyszer kell a törvények és rendeletek megmagyarázása árán téves nézeteket eloszlatnunk.

500 példányban kiadtuk a járműjavító feladattervét.

De nem elégedtünk meg enyyivel. Plakátokkal, röplapokkal, színes fali feliratokkal, szemléltető fotómontázsokkal, ötletes grafikonokkal is igyekszünk felkelteni a még szunnyadó érdeklődést az újítások iránt.

Szeretnénk ezzel elérni — mondotta befejezésül *Bátorfi József* —, hogy sok olyan szakvéleményezőnk legyen, mint *Holényi János, Gallina Ferenc, Szabó János, Stoll Ede* technológusok; *Kardos Tibor, Kalmár János, Mogyorássy József* és *Kocsis Ferenc* mérnökök; olyan újítóink, mint *Huszár József* tekercselő és *Anda Tivadar* művezető, akiknek javaslatai mindig jól kidolgozottak, pontosak, s akik cselekvőkészséggel és szívesen vesznek részt a kivitelezésben.

2 000 000 forint nem kis összeg... A Dunakeszi Járműjavító dolgozóinak töprengése, újítótevékenysége aránylag rövid idő alatt ért el ilyen szép eredményt.

Arra kell ebben az esztendőben is törekedniük, hogy az alkotás ízét, örömét még több munkással, műszaki dolgozóval ismertessék meg, kapjanak szárnyakat azáltal, hogy az alkotás iránti vágy testet öltve, újabb eredményekben jelentkezzen a dolgozó ember és népgazdaságunk javára.

Sz. I.

ÚJABB MUNKÁSAKADÉMIÁK SZEGEDEN

Újabb két szakmai munkásakadémiát szerveztek *Szeged* állomáson.

A forgalmi munkásakadémia első előadását *Jancsi Imre* főelőgyelő, a Vasúti Főosztály előadója tartotta *Vonatközlekedési terv és a 12 órás vonatforgalmi terv szerepe és jelentősége* címmel. A kereskedelmi tárgyú munkásakadémián elhangzott első előadás címe: *A díjszabások hatása a vasút pénzügyi helyzetének alakulására* volt. Ezt az előadást *dr. Szabó Tibor* főtanácsos tartotta.

Az előadások után a dolgozók kérdéseket tehetnek fel és a szakproblémák legjobb ismerőitől kapnak útbaigazítást. A *Csongrád megyei bizottság* a munkásakadémiákkal jelentős segítséget ad a dolgozók munkájához.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

Bizalmiak Foruma

„Úgy élünk mint egy nagy család"

Pécs állomáson a legjobb szakszervezeti bizalmiak között emlegetik özv. *Cserép Györgyné*, aki mint rakszerszámadó dolgozik.

Ez a sok nehézséget, megpróbáltatást kiállt asszony, aki 11 éve egyedül neveli két gyermekét, a munkában derekasan megállja a helyét.

Jellemző munkájára az egyik ellenőr megjegyzése:

— *Nem is tudom, minek jövök én ide ellenőrizni, hiszen itt mindig rendben van minden.*

De Cserép Györgyné nemcsak szolgálati helyén dolgozik dicséretesen. Szerteágazó munkája, családi gondjai mellett a közügyek intézésére is rendszeresen időt szakít.

— *Bizalmicsoportomhoz 23 dolgozó tartozik* — mondja. — *Sokan vagyunk, mégis úgy élünk itt a raktárban, mint egy nagy család. Az emberek szeretnek, megbecsülnek. Ha valakinek problémája van, bizalommal fordul hozzám.*

— Hogyan, mivel vívta ki ezt a bizalmat?

— *Talán azzal, hogy én is nagyon szeretem az embereket és szívesen segítek nekik ügyes-bajos dolgaikban.*

— *Tudja, az élet sok mindenre megtanítja az embert* — folytatta kis szünet után. — *Amikor elvesztettem a férjemet és magamra maradtam a két gyerekkel, nekem is jólesett, hogy segítettek az emberek, segített a szakszervezeti bizottság. Nagyon jól jött akkor a segítség.*

Igen, a gondok, bajok orvoslásához mindig jól jön a baráti, elvtársi segítség. Cseréppné is ez a tudat készítette arra, hogy a maga módján, erejéhez mérten ő is segítsen másoknak. Az eltelt tíz esztendő alatt — mióta bizalmi — erre nagyon sok lehetőség kínálkozott.

— *1952-ben biztak meg a rakszerszámadói feladat ellátásával* — emlékszik vissza. — *Alig ismerkedtem meg új beosztásommal, a raktár dolgozói máris bizalminak választottak.*

Jó munkája elismeréseül 1956-ban kormánykitüntetésre javasolták: *Munka Érdemérem* kitüntetést kapott és még ugyanabban az évben tagja lett a szakszervezet központi vezetőségének. Az ellenforradalom utáni években a nőtanácsban is aktívan tevékenykedett.

Most ismét szakszervezeti bizalmi. Népes csoportjában évek óta igen jó közösségi szellem uralkodik. Ebben kétségtelen nagy része van annak, hogy sokat foglalkozik a dolgozók problémáival. Amikor a bizalmi munkáról beszélgettünk, a tagdíjbeszedés is szóba került. Ezzel kapcsolatban elmondta, hogy neki sohasem kell menni a tagdíj után. A csoportjába tartozó dolgozók minden hónap 14-én a déli órákban helyébe viszik a tagdíjat. Elmaradás nincs. A rendet — ahogy ő mondta — mindenkinek be kell tartani.

Nem rossz módszer!

V. F.

MILYEN LEGYEN A BIZALMIAK IRÁNYÍTÁSA?

Véleményem szerint a bizalmihálózat helyes kiépítése alapvető feltétele annak, hogy teljes mértékben megvalósíthassuk szakszervezetünk VI. kongresszusa határozatának a bizalmiak munkájára vonatkozó részét. A létszámtól függetlenül

jó, ha minden munkacsoportban bizalmi működik.

Ha ugyanis egy bizalmihoz több munkacsoport tartozik, nehezebb a bizalmi dolga. Nem tudja rendszeresen megtartani a csoportértekezletet, nem tud a tagok ügyes-bajos dolgaival megfelelően foglalkozni és még kevésbé tud végrehajtani határidős feladatokat.

Fontos a bizalmiak rendszeres oktatása, aktivizálása.

Téved az a szakszervezeti bizottság, amelyik úgy gondolkodik, hogy a bizalmitanfolyam megtartásával már eleget tett az oktatás követelményének. A bizalmiakat feladatról feladatra ki kell oktatni. Helytelen az a módszer, hogy csak felsorolják a tennivalókat.

Az a helyes, ha a feladatok meghatározásakor a végrehajtás módszereiről is eligazítást kapnak a bizalmiak.

Nem lehet egyetérteni azzal a módszerrel, hogy a bizalmiakkal való foglalkozás a legtöbb helyen a havonta egyszer megtartott bizalmiértekezletre korlátozzák. A bizalmiakkal állandóan kell foglalkozniok a szakszervezeti bizottság tagjainak. Helyes, ha ebből a szempontból a vezetőség tagjai magukra vállalják a bizalmiak egy-egy csoportjával való foglalkozást. Véleményem szerint

a bizalmiakat olyan időközönként kell összehívni, ahogy azt a feladatok megkívánják.

Természetesen havonta legalább egyszer tájékoztatni kell őket az alapszervezet előtt álló legfontosabb feladatokról. Ez a tájékoztatás se legyen sablonos, hanem igyekezzen jó módszereket adni.

Kocsárdi Tibor
Bp. Déli Műszak.

Köszönet és bírálat

Bensőséges ünnepség keretében búcsúztatták Murakeresztúr állomáson Palotás József, Béli József és Imre Sándor vasutasokat, akik közel négy évtizedes szolgálat után nyugdíjba vonultak. Láthatóan jólesett nekik az a szeretet, amellyel munkatársaik, vezetőik körülvették őket ezen a napon.

Külön köszönet illeti Murakeresztúr állomás szakszervezeti bizottságát, amiért nem feledkezett meg a nyugdíjba vonulók megjutalmazásáról és díjmentes, kétheti üdülésre szóló beutalót adott nekik.

Bírálni kell viszont a Gyékényes állomási szakszervezeti bizottságot. A közelmúltban Gyékényesen is nyugdíjba ment néhány vasutas, akik szintén lelkiismeretes, odaadó munkát végeztek évtizedeken át. A szakszervezeti bizottság megfeledkezett a búcsúztató megrendezéséről, pedig erre lett volna lehetősége.

Várfalvi Gyula,
Gyékényes

Száztíz teherkocsi terven felül

Anyaghiány gátolja a folyamatos termelést a miskolci járműjavítóban

A kemény tél, a fagyos, hófúvásos időjárás nemcsak a forgalomban okozott fennakadást, hanem a járműjavítókban is akadályozta a mozdonyok és kocsik javítását.

Hogyan alakult a termelés az év első két hónapjában a 103 esztendős miskolci járműjavítóban?

— A zord időjárás nálunk is sok nehézséget okozott — mondotta *Gedeon Béla*, a vállalat főmérnöke. — Évi tervünket 99,92. termelékenységi tervünket pedig 99.08 százalékra teljesítettük. Az idei tél sok borsot tört az orrunk alá. Különösen sok bajjal járt a kocsik beállítása. Szerelőcsarnokaink kicsik és korszerűtlenek. Emiatt a teherkocsi-javítások tekintelyes részét kénytelenek vagyunk a szabad ég alatt végezni.

— *Hány teherkocsi javításával maradt adós a vállalat?*

— Sajnos 66 kocsi javítását nem teljesítettük. Viszont 4 gép középjavítását kiszabáson felül elvégeztük.

— *Mikorra várható a lemaradás pótlása?*

— Ha valami rendkívüli esemény közbe nem jön, március végéig sikerül törleszteni az adósságot. Előbb szerettük volna, de február közepén felettes szerveink 110 teherkocsi középjavítását írták elő terven felül. Ezt a feladatot a megszabott határidőre, március 15-re teljesítettük.

A márciusra kiszabott gőzmozdonyjavítási tervünkkel nem tudunk határidőre elkészülni — folytatta a főmérnök, — 4—5 mozdony javításával átcsúszunk áprilisra. Ettől függetlenül a mozdonyosztályon április 1-től megkezdjük az átállást a teherkocsik átalakítására, illetve gyártására. Vállalatunk a jövőben nem foglalkozik gőzmozdonyjavítással.

Kocsikra várnak

A nehézségek a téllel nem értek véget. A dolgozók hozzáállásával nincs baj. Annál több problémát okoz az anyaghiány és a javításra kerülő kocsik terszerűtlen beadása. A 411-es sorozatú gőzmozdonyokhoz sokáig nem volt kerékabroncsunk, a 342-es gépek javítása pedig gőzhenger hiánya miatt utközik nehézségbe. *Most legtöbb gondot a hengerelt áru, a csapágy kenőkészülék és a szegecs hiánya okozza.* Az anyaghiánynál is nagyobb baj, hogy jelenleg nincs az üzem területén fővizsgára váró teherkocsi. Középjavításra váró is csak néhány áll.

Ilyen körülmények között valóban nem lehet tervszerűen dolgozni. Ha közelebbről is megnézzük a problémát, kiderül, hogy a forgalom nem mindig tudja tervszerűen javításra adni a kocsikat. A *Miskolc tiszai pályaudvaron* ugyanis megfelelő tároló vágány és kocsimosó hiányában hosszú időt vesz igénybe a piszkosan befutó kocsik tisztítása. Egy-egy önürítős kocsiból nemegyszer több mázsára való vasércet, szenet kell kitakarítani. Amíg a kocsikat ki nem tisztítják a járműjavító nem veszi át javításra.

900 tonna helyett 386

Elmondotta a vállalat főmérnöke azt is, hogy a teherkocsi gyártására és átalakítására történő átállással alaposan megnövekszik az anyagfelhasználás. Hengerelt áruból például a harmadik negyedévre a termelési terv szerint 900 tonna a várható szükséglet. Az anyagterv ugyanakkor csak 386 tonnát ír elő.

Ezen feltétlenül változtatni kell, mert így eleve kizárt dolog hogy a miskolci járműjavító teljesíteni tudja éves tervét.

A vállalat 1962-ben egész éves viszonylatban élüzem szint fölött teljesítette a tervet. Négy gőzmozdony nagyjavítását, 62 teherkocsi fővizsgáját és 18 teherkocsi középjavítását végezték el terven felül. Az üzem dolgozói az idén sem akarnak szégyent vallani.

(visi)

Művészek vallomása — munkásoknak

Közel két éve történt, hogy két szobrászművész, *Kamotsay István* Munkácsy-díjas és *Pándi Kiss János* tagja lett a *Landler Járműjavító* két legjobb szocialista brigádjának. Kamotsay István, *Bánhegyi József* esztergályos szocialista brigádjával, Pándi Kiss János pedig *Lencsés Károly* kocsijavító brigádjával kötött szoros barátságot, s lett tiszteletbeli brigádtag.

Nem céltalan barátkozás volt ez. A művészek és a munkások egyaránt tudták, hogy mert közelednek egymáshoz. A két szocialista brigád tagjai érdeklődnek a művészetek iránt — ez ma már nálunk természetes — és a művészek is fokozott figyelemmel fordulnak a munkások mindennapi élete, erőfeszítései felé. Kamotsay István és Pándi Kiss János azok közé a szocialista gondolkodású haladó művészek közé tartozik, akik életük céljának tekintik a nép szolgálatát a képzőművészet területén.

A kiállítás megnyitása után Kamotsay István Munkácsy-díjas szobrászművész Bánhegyi József és Lencsés Károly szocialista brigádvezető beszélget.

A szocialista brigádok és a művészek már eddig is gyakran találkoztak. A művészek felkeresték a műhelyt, a munkások műteremlátogatást tettek. Mindkét fél sokat tanult egymástól. Kapcsolatuk további erősödését jelentette a március 21-én megnyitott képzőművészeti kiállítás a Landler Járműjavító művelődési otthonában. Ez alkalommal újra találkoztak a művészek és a szocialista brigádok tagjai.

— *Nagyon tetszik a kiállítás* — mondotta Bánhegyi József brigádvezető. — *Reméljük, ez még jobban felkelti üzemünk dolgozóiban a képzőművészet iránti érdeklődést. Szeretnénk most már megvalósítani régi tervünket az üzemi munkás—művészi klub létrehozását.*

— *Alkotásainkkal a dolgozó emberekhez kívánunk szólni. Ehhez olyan eszközöket alkalmazunk, amelyek művésziek és kifejező erejük is van, s ezt megértik a dolgozó emberek. Nagyon örülünk annak, hogy a vasutasszakszervezet és az üzem vezetősége segítette e kiállítás megrendezését, mert érezzük, hogy ezzel sikerül közelebb hozni művészetünket a munkásokhoz.* — mondta Pándi Kiss János.

A kiállításon bemutatott 24 szobor és dombormű nagyon tetszett a látogatóknak a járműjavító dolgozóinak, akik elismeréssel nyilatkoztak a két művész eddigi munkásságáról. Reméljük, legközelebbi kiállításukon már olyan alkotásokat is bemutatnak, amelyek egy kicsit közelebbről fejezik ki kapcsolataikat a két szocialista brigáddal.

„Pótoljuk a tél okozta szállítási lemaradást"

— igérik Mohács állomáson

Mohács fejállomás, de nevezhetnénk végállomásnak is. Végeszakad itt a vasútnak, útját állja a *Duna*. Különös állomás ez. Csonka vagányai úgy távolodnak egymástól, mint a szétnyitott legyező lapjai. S ezek a vágányok a víz partjáig futnak, hogy az uszályokról könnyebb legyen átrakni az árut.

Hortobágyi Lajos állomásfőnökkel a munkáról, a feladatokról beszélgettünk.

— Nagyon kell igyekeznünk a rakodással, mert 6400 tonnás lemaradása van az igazgatóságunknak. Minden lehetőt megteszünk, hogy pótoljuk a tél okozta szállítási lemaradást — kezdte az állomásfőnök.

— Melyek a legfontosabb feladatok?

— Jelezték, hogy a napokban vízúton több, mint 4 ezer tonna műtrágya érkezik Mohácsra. Ennek átrakására már megtettük a szükséges előkészületeket. A hajótól 40 méterre elhelyezhető vagonokba szállítószalag segítségével juttatjuk el a műtrágyás zsákokat. Naponta legalább 25 vagont kell megrakunk műtrágyával. Rendkívüli sürgős ez a munka. Az építkezésekhez naponta 40—50 vagon dunai kavicsot kell szállítanunk.

— Lesz-e elegendő kocsi a szállításokhoz?

— A rakva rakott módszerrel igyekszünk megoldani ezt a problémát. A dunai kavics szállításához azokat a vagonokat fogjuk felhasználni, amelyekben a szén és a kő érkezik Mohácsra.

— Milyen a kapcsolat a szállítható felekkel?

— Általában jónak mondható, de nem vagyunk elégedettek. A napokban tartunk komplexbrigád értekezletet, amelyen képviseltetni magát a megyei tanács és a pártbizottság is. Megbeszéljük szállítható feleinkkel a TEEM-vonatok indításával és egyéb rakodásokkal kapcsolatos problémáinkat. A legtöbb termelőszövetkezet még nem szokott a gyors rakodáshoz. Az éjjeli és a vasárnapi rakodástól a vállalatok húzódoznak. Szívesebben fizetik a kocsiálláspénzt, mint a vasárnapi rakodással kapcsolatos többletköltséget. Ilyen szempontból nagy szükség van a felvilágosításra.

Elmondotta az állomásfőnök, hogy a jó eredményekben nagy része van az AKÖV, a hajózás, a *Terményraktározási Vállalat* és a *Mohácsi Farostlemezgyár* segítségének. Eddig minden vasárnap indítottak egy-egy ezer tonnás *dombóvári* irányvonatot. Tavaly sajnos előfordult néhány keresztszállítás is. A *Mohácsszigeti ÁG* részére érkezett árut például *Nagybaracskára* szállították vasúton. 166 kilométert tett meg vasúton az áru, holott közúton csak 22 km a távolság. Az idén elejét akarják venni az ilyen esetnek.

Mindennapos vendégek az állomáson az üzemek szállítási előadói. Mi is találkoztunk velük. *Fenyves Ferenc* nemcsak szállítási előadó a *Mohácsi Farostlemezgyárban*, hanem mivel önálló vasútüzemuk van, a vasútüzem vezetője is. Elmondotta, hogy tavaly április óta szocialista szerződésük van az állomással. Az állomás vállalta a farostlemezgyári küldemények gyors átadását, a gyár pedig az időben való rakodást.

— Az idei télen is nagyon sok segítséget kaptunk a mohácsi állomástól — mondotta. *— Szénhiány miatt a leállás veszélye fenyegette gyárunkat. A vasút, ha más vonat nem volt, személyvonattal továbbította a szenet Mohácsra. A farostlemez berakására alkalmas volt Gh és Gzk kocsikat is minden esetben biztosították részünkre.*

A *Mohácsi Téglagyár* is a legjobb szállítófelek közé tartozik. Szállítási előadója, *Eckert József* nyolc éve látja el munkakörét.

— Igyekszünk segíteni a vasutasok munkáját, hiszen közösek az érdekeink. Téglagyárunk tavaly egyetlen órai kocsiálláspénzt nem fizetett. Vasárnaponként 8—10 kocsit rakunk meg téglával — hallottuk Eckert Józseftől.

Az állomásfőnöktől tudtuk meg, hogy a szállítási előadók múlt évi versenyét *Eckert József* nyerte — nem érdemtelenül.

(L—cz)

Ahol már rendszeres a vasárnapi rakodás

LÁTOGATÁS SALGÓTARJÁN-KÜLSŐ PÁLYAUDVARON

Jó eredményt értek el tavaly *Salgótarján-külső* pályaudvar dolgozói. Bizonyítsuk ezt néhány számadattal.

A tehervonatok menetrendszerűsége 90.18 százalékos volt, a személyvonatoké 99,81 százalék. A vonatközlekedési tervet 99,1 százalékra teljesítették.

A vállalt napi egy irányvonat helyett 467 irányvonatot indítottak a múlt évben.

Műszaki normájukat a kocsikihasználásban 98,27 százalékra, a kocsitartózkodásban 82,49 százalékra teljesítették.

— Hogyan állnak most, az első negyedév végén és hogyan javítják a szállítási eredményeket? — Erről beszélgettünk *Czikora István* állomásfőnökhelyettessel, *Orosz István* szb titkárral és *Hámori Károly* intézővel, az állomás II. szakcsoportos tartalékosával.

Sok a felhalmozott áru

— Az idei nehéz tél, a forgalmi korlátozások a mi munkánkat is visszavetették — kezdte *Czikora István*. A salgótarjáni ipari üzemekben rengeteg elszállításra váró áru halmozódott fel. Az *üveggyárban* nemcsak a raktárakat, hanem a kultúrtermet is megtöltötte már a téli hónapokban gyártott hárommillió darab palack. A *Zománcipari Művek* raktárai ugyancsak megteltek. Sok szállítani valója van az *Acélárugyárnak* is. Az *építőiparnak* még úgyszólván semmi anyaga nem jött.

Az állomásfőnök-helyettes a továbbiakban elmondotta, hogy szállítások meggyorsítása céljából a nagyüzemek vasárnap is rakodnak.

A múlt vasárnap a szénbánya 23, az acélgyár 39, az üveggyár 15 kocsit rakott meg.

Az állomás dolgozói az iparvágányok grafikonos kiszolgálásával és a rakva-rakott mozgalom szorgalmazásával igyekeznek gyorsítani a szállítást.

Nagyon megnehezíti a kocsirendezők dolgát a szűkös vágányhelyzet. A felszabadulás előtt 19 vágányunk volt, most öttel kevesebb, de a forgalom háromszorosa az akkorinak. Emiatt a legtöbb kocsit négyszer-ötször kell megmozgatni, mire a vonatba, a helyére kerülhet.

— Most kaptuk meg *„Az állomásfőnök kézikönyve"* című könyvet — mondta *Czikora* elvtárs az előtte fekvő nyitott könyvre mutatva. — Ebben is az áll, hogy a síktolatással rendelkező pályaudvarok gazdaságos kocsifeldolgozó képessége napi 3—400 kocsi. Mi

naponta 700—800 kocsit rendezünk síktolatással.

Dolgozóink minden elismerést megérdemelnek a jó eredményekért.

Három szocialista brigád

— Eredményeinket csak úgy tudtuk elérni — vette át a szót *Orosz István* szb titkár —, hogy mindhárom tur a szocialista címért versenyzett. A március 6-án megtartott termelési tanácskozás jóváhagyta az értékelést és ezzel *Kovács Pál, Kemény Sándor és Sándor Pál* brigádjai elsőízben nyerték el ezt a kitüntető címet. A versenyt folytatják és a kereskedelmi, valamint a szállítmányozási dolgozókból alakult három brigád csatlakozott hozzájuk.

A pályaudvar intézkedési terve részletesen tartalmazza az állomás idei tervével kapcsolatos feladatokat. A kocsikihasználási eredmény javítása céljából a kocsik gondosabb válogatását, hordképességük jobb kihasználását írja elő a terv.

A kocsiforduló gyorsítása céljából javítják a vállalatokkal való együttműködést.

A pályaudvar zavartalan munkájának nélkülözhetelen előfeltétele, hogy a három tartalék gép minden időben rendelkezésre álljon a tolatásokra és az iparvágányok kiszolgálására.

Kis segítséggel

A beszélgetés során szóba kerültek a pályaudvar munkáját nehezítő problémák is. Elmondották, hogy nagy gond az irányvonati kocsik összegyűjtése, mert kevés a vágány. Megoldódna ez a problema, ha a 14-es számú csonkavágányt bekötnék a lirába és a felszabadulás óta üres vágányhelyekre egy-két tárolóvágányt fektetnének. Ezt használt sinek és váltók felhasználásával olcsón meg lehetne oldani. — A raktár szűk és korszerűtlen. A rakodótér szintje jóval alacsonyabb, mint a teherautók rakfelületének magassága. Ivóvíz és mosdó nem áll a raktári dolgozók rendelkezésére.

Salgótarján-külső pályaudvar dolgozói nehéz körülmények között végzik munkájukat, s a szó legszorosabb értelmében

napról napra megküzdenek a jó eredményekért.

Megérdemelnék — a népgazdasági érdek is ezt diktálja —, ha a vasút felsőbb vezetése mielőbb gondolna a pályaudvar fejlesztésére.

(Lőrincz)

Hajnali utazás egy döcögő irányvonaton

Hajnali 4 órakor a forgalmi irodában találkoztam *Erdélyi János* felügyelővel, a *Miskolc tiszai pályaudvar* főnökével. Éppen a közlekedő vonatok helyzetéről tájékozódott a rendelkező forgalmi szolgálattevőnél, majd beírt a naplóba, és együtt indultunk a rendezőpályaudvarra.

— Ma megint lassan mozog az elegy — szólalt meg. — *Pesti vonat például csak a kora reggeli órákban lesz. Mindössze egy szolnoki rendeltetésű irányvonat van készülőben. Hatvanig villamosmozdony továbbítja a szerelvényt. Egyre gyakoribb a gépre várás is.*

A rendezőpályaudvar forgalmi irodájában megtudjuk, hogy a szolnoki vonatnak 130 perc késése van. A Leo már rájárt a szerelvényre, amikor a kocsivizsgáló elrendelte a huszadik kocsi kisorozását.

Ez a nap sem jól kezdődik

— No, tessék, ez is több mint kétórás késéssel hagyja el a rendezőt — mérgelődik a főnök. — *Hiába állítjuk össze időre a szerelvényt, valami mindig közbeszól. Vagy gépreváras, vagy a kocsilakatosok lassú munkája miatt verődnek el a vonatok. Távol áll tőlem, hogy beleavatkozzam a kocsivizsgálók munkájába, de az a tény: mire egy ember gondosan végigvizsgál egy szerelvényt, különösen éjszaka, az időbe telik. Arról nem is beszélek, ha akkor fedezik fel a hibát, amikor a gép is rájárt a szerelvényre.*

— Állomásfőnök elvtárs a 6153-asnak áll a jelző! — jelentette a szolgálattevő.

Felkapaszkodom a W. 41—518-as számú villamosmozdony vezetőállására.

A forgalmi szolgálattevő kezében magasra lendül az indítótárcsa, a szolnoki irányvonat 1500 tonnával, 126 tengellyel méltóságteljesen kigördül a rendezőből.

Négyen vagyunk a mozdonyon. A vezér, *Turcsányi Kornél*, *Váradi András* gépkezelő, *Pintér András* vonatvezető és a riporter. *Turcsányi* a gépet irányítja, *Váradi* a baloldali ablakon át figyeli a pályát és a jelzők állását. A vonatvezető okmányait rendezgeti, aztán ő is figyel.

A menetrend szerinti indulástól eltérően, 3,50 óra helyett 5.25-kor indultunk. A késés tehát 9.5 perc! Miután feljegyeztem, magam is az ablakon át figyelem a pályát.

A nap tüzes korongja mind feljebb kúszik a horizonton. A látási viszonyok kitűnőek, az út is szabad, mi mégis döcögve haladunk. Csodálkozva nézek körül, se emelkedő, se lassújel, a gép csak nem akar felgyorsulni. Elhagyjuk Nyékládházát, s változatlanul döcögünk. Nem állhattam tovább, a vezérhez fordultam.

— Miért megyünk ilyen lassan?

— Mert így írja elő a menetrend — válaszolta kurtán. — *Miskolc és Füzesabony között csak 35 kilométeres sebességgel közlekedhetünk. Írásos rendelkezést nem kaptunk, hát kénytelenek vagyunk harmincöttel menni. Füzesabony és Hatvan között már 50 kilométeres sebességgel mehetünk.*

— Miért van, hogy ezen a 66 kilométeres vonalszakaszon ilyen alacsony a villamosmozdonyok vontatta teherszerelvények utazási sebessége?

— Ezt mi sem tudjuk. A pálya végig jó. A Leónak sem okoz problémát egy 1500 tonnás szerelvény. Mi is csak bosszankodunk emiatt — így a gépkezelő.

Füzesabonyban megálltunk. Bár a menetrend az irányvonatok számára nem ír elő tartózkodási időt, a megállás azonban kötelező. Az utóbbi időben ugyanis sok a hőnfutás, s hogy elejét vegyék egy esetleges balesetnek, elrendelték a szerelvények átvizsgálását.

A kocsivizsgálók nem találtak rendellenességet. Így 27 perc tartózkodás után tovább indulhattunk *Hatvan* felé. A sebesség 50 kilométer. *Kál-Kápolna* után sorra átrobogunk a kisebb állomásokon. *Vámosgyörkön* is szabad a bejárat. Alig haladunk azonban át a felvételi épület előtt, a mozdonyvezető felugrik helyéről, a légfékre tekint és megáll.

— Meghúzták a vészféket — közölte velünk kissé meglepődve. *— Vajon mi történt?*

— No, még ez hiányzott — toldotta meg *Váradi*. *— Ma megint este érünk haza. Váltótársaink a 407-sel jönnek utánunk. Ha most félretesznek bennünket, alaposan elverődünk.*

Amíg így tanakodnak, az egyik vámosgyörki kocsivizsgáló utolérte a szerelvényt és közölte, hogy egy hőnfutásos kocsit ki kell sorozni.

Vissza Vámosgyörkre

Nem volt mit tenni, visszatolattunk *Vámosgyörkre*. A hőnfutott Kz 225 201-es számú kocsira, amely nemrég volt fővizsgán — március 20-án járt le a szavatossága — bárca került. A hőnfutást a szolgálattevő és a kocsivizsgáló szinte egyszerre vette észre. Ők ketten adtak megállj jelzést *Vitány István* zárfékezőnek, aki nyomban a vészfékhez nyúlt.

A szerelvénynyel az történt, amitől Váradi nagyon félt, félretették. Ők azonban estére előbb hazaértek, mert amint a 407-es bejárt, a hangosbemondó a W 41—518-as Ward—Leonard váltószemélyzetét leszállította a vonatról, és *Hatvan* helyett *Vámosgyörkön* történt meg a váltás.

A riporternek is volt ideje az átszállásra, és a gyorssal tovább utazhatott Budapestre. A döcögő irányvonat után kellemes érzés volt a 424-es gőzmozdony vontatta gyorsvonaton megtenni a fővárosig hátralevő utat.

Visi Ferenc

Vasutasok és bányászok összefogása

Az *Unyi* patak áradása annyira megrongálta a *Tokod—Annavölgybánya—Sárisáp* vonalat, hogy március 9-től 15-ig szünetelt a forgalom. Az ágyazatot 60 méter hosszban elmosta a víz és mintegy 800 méteren átcsapott a sínek felett.

Az árvíz elvonultával a tokodi pályamesteri szakasz dolgozói *Ujvári István* vezetésével azonnal megkezdték a helyreállítást. Az *annavölgyi* bányaszok nagy segítséget adtak a vasutasoknak. Közúti járműveikkel segítették az anyagszállítást. *Tokod* állomás dolgozói *Gyimesi Rezső* főintéző vezetésével lehetővé tették, hogy az *ebszőnybányai* szénrakodó fennakadás nélkül dolgozhatott.

A *Dorogi Szénbányászati Tröszt* igazgatósága elismerését fejezte ki a vasutasok segítségéért. Mi viszont ezúton köszönjük a bányászok támogatását.

Szekeres Mátyás, Esztergom.

Várpalota állomáson élénk vetélkedés folyik az egyes turok között. 1962-ben Bokor István főtiszt és Herczeg Ottó főállomás-elöljáró brigádja volt a legjobb. Az előző évben Marton János és Háklár József főállomás-elöljáró brigádja végzett az első helyen. Képünkön Bokorék átadják a szolgálatot Martonéknak. Jobbra Sallai István ügyeletes tiszt.

(Hemző Károly felv.)

HÍRADÁS AZ ORSZÁG DÉLI KAPUJÁBÓL

Országunk déli kapuja *Kelebia* állomás. Nem az egyetlen vasúti átjáró a jugoszláv—magyar határon, de talán ez a legfontosabb a balkáni államok felé irányuló tranzitforgalom szempontjából. A kelebiai vasutasokról azt hallottuk, hogy jól megálljak helyüket nehéz posztjukon. A náluk tett látogatás alkalmával igyekeztünk megismerkedni szép, de igazán nem könnyű munkájukkal.

Éppen két jugoszláv mozdony pöfékelt az állomáson amikor oda érkeztünk.

— Tehervonatokat hoztak, nemsokára indulnak vissza a nemzetközi gyors szerelvényével, meg egy tehervonattal, melyet már összeállítottunk részükre, — tájékoztatott *Dikán Lajos*, az állomásfőnök helyettese.

— Milyen a forgalom? — érdeklődtünk.

Szinte egymást érik a vonatok

— A zord idő miatt nálunk is van némi visszaesés, de azért most is szinte egymást érik a vonatok — válaszolta. *— A múlt negyedévben 100 000 darab exportbirkát, több száz vagon Lengyelországban feladott szarvasmarhát és mintegy 1000 vagon sertést továbbítottunk. A megnövekedett élőforgalom sok munkát ad. Néha már úgy érezzük magunkat, mintha nem is állomáson, hanem valamelyik állami gazdaságban dolgoznánk . . .*

Valóban, hiszen Kelebia állomás etetőhely. *Vámos Béla* négytagú brigádja végzi az állatok gondozását.

Az irodában *Domonkos István* állomásfőnökkel és *Vámos János* szb-titkárral folytattuk a beszélgetést, ismerkedve Kelebia speciális problémáival.

— A legjobb vasutasokra van itt szükség ahhoz, hogy kifogástalan munkát végezhessünk — mondta az állomásfőnök. *— Állomásunk vágányhálózata szűk. A kocsikat gyorsan kell továbbítani, nehogy fennakadás legyen. Népgazdaságunk számára valutát takarítunk meg, ha a szerelvényeket időben átadjuk jugoszláv partnereinknek.*

Azt is alaposan meg kell vizsgálnunk, hogy mit adnak át. Nem mehet ki például 7,5 tonnánál kisebb önsúlyú kocsi, és Kelebia nem küldhet vissza olyan bolgár kocsit, amelyik Lökösházán át érkezett hozzánk. Mindez fokozott anyagi felelősséget is jelent. Gondoskodniuk kell arról is, hogy a rakományok kifogástalan állapotban hagyják el az országot, csakúgy, mint a kocsik, amelyekben viszik.

Az élüzem címért

Eredményes munkaverseny folyt a múlt évben Kelebia állomáson. A három túr versenyében a *Selmeczi* túr megelőzte az *Asztalos* és a *Gyóni* túrt. Az állomás személyvonati menetrendszerűsége 97,3, tehervonati menetrendszerűsége 90,7 százalékos volt. Kocsikihasználásuk a sok papírfa-rakomány miatt csak 97.7 százalékos volt. A kocsitartózkodást 88,4 százalékra teljesítették.

— Idei tervük?

— Úgy akarunk dolgozni, hogy elnyerjük az élüzem címet, — mondta Domonkos István.

A szakszervezeti bizottság titkára, *Vámos* elvtárs arról beszélt, hogy nem megfelelő a Kelebián dolgozók szociális helyzete. Az állomásépületet tavaly szépen kitatarozták, de nem gondoskodtak megfelelő öltözőről és fürdőről. A legnagyobb probléma, hogy kevés a lakás. *Balázs János* a 15 kilométerre lévő *Tompáról* gyalog járt be szolgálatba egész télen. A lakáshiány és a helység kultúrális elmaradottsága távoltartja ettől a fontos szolgálati helytől a fiatalokat.

Az árupénztárban az átmeneti pénztárosoktól hallottunk egy problémát, amely feltétlenül figyelmet érdemel:

A *Szovjetunióból* érkező és *Jugoszlávia* felé továbbított tranzitszállítmányok SZMGSZ rendszerű fuvarleveleit ők írják át CIM fuvarlevélre. Tavaly áprilisig 1,50 forint jutalékot kaptak minden átírt fuvarlevélért. Ez gyorsabb, pontosabb munkára ösztönözte az átmeneti pénztárosokat. Nem értenek egyet a jutalékok megszüntetésével. Annál is inkább nem, mert a belföldi fuvarlevél kiállításáért ma is jár a jutalék, s az mégis könnyebb munka, mint az idegen nyelvű okmány kiállítása.

L. J.

Kormányrendelet a vasúti szabálysértésekről

A Magyar Közlöny március 26-i száma közli a magyar forradalmi munkás-paraszt kormány rendeletét a szabálysértésekről. A rendeletet teljes terjedelmében közöljük.

1. §.

(1) Amennyiben a cselekmény nem bűntett, szabálysértést követ el és ötszáz forintig terjedő pénzbírsággal sújtható az, aki

a) vasúti pályaudvarnak a közönség használatára meg nem nyitott részébe engedély nélkül belép, vasúti pályaudvaron a vágányokon átjár, kivéve, ha ezt a vonat megközelítése, vagy elhagyása teszi szükségessé,

b) a vasút területének közúti járműforgalomra meg nem nyitott részén kerékpárral vagy egyéb járművel közlekedik,

c) a vasúti kocsiba nem a felszállásra szolgáló helyen száll be, vagy onnan nem a leszállásra szolgáló helyen távozik,

d) mozgó vonatra fel-, illetőleg mozgó vonatról leugrik,

e) vasúti kocsinak nem az utazásra kijelölt részében utazik,

f) a vasúti terület kerítésén átmászik,

g) nyílt vasúti pályán engedély nélkül vagy az átjárásra ki nem jelölt helyen a pályatestre lép,

h) a vasúti pálya közvetlen szomszédságában engedély nélkül vagy meg nem engedett módon (az állatokat őrizetlenül vagy szabadon hagyva) legeltet,

i) a pályatestre vagy a sínekre bármilyen tárgyat helyez.

(2) Az előző bekezdésben meghatározott szabálysértések miatt az eljárás az elkövető lakóhelye szerint illetékes járási (városi, Budapesten a kerületi) rendőrkapitányság hatáskörébe tartozik.

(3) Az (1) bekezdésben felsorolt szabálysértések elkövetőit 10 forinttól 50 forintig terjedő helyszíni bírsággal lehet sújtani.

2. §.

(1) A helyszíni pénzbírság kiszabásának mellőzésével a szabálysértési eljárás megindítása céljából feljelentést kell tenni a tettenért személy ellen, ha

a) a helyszíni bírságot nem fizeti meg,

b) szabálysértésének baleseti veszélyessége nagyfokú,

c) fiatalkorú,

d) területen kívüliségi vagy személyes mentességi jogára hivatkozik.

(2) A katonai büntető eljárás hatálya alá tartozó személy ügyét, amennyiben a helyszíni pénzbírságot nem fizeti meg, a fegyelmi eljárás lefolytatása végett az illetékes előljáró parancsnoksághoz kell áttenni.

3. §.

Ez a rendelet 1963. április 1. napján lép hatályba; hatálybalépésével az 1879. évi XL. törvény (Kbtk.) 111—112. §-ában foglalt rendelkezések hatályukat vesztik.

Hol tartunk az utasáramlás felmérésével?

Lapunk 1962. december 3-i számában megírtuk, hogy a kulturált utazás megjavítása érdekében utasáramlási térkép készítéséhez fogtak hozzá a budapesti igazgatóság területén.

Az utasáramlás felmérését, figyelembe véve a leggazdaságosabb megoldást, három fokozatban hajtják végre. Az első fokozatban a budapesti igazgatóság területén, a naponta bejáró, kedvezményes igazolvánnyal rendelkező, dolgozókat és tanulókat vették számba. A statisztikai adatgyűjtés időpontja egybeesett a dolgozók napi bejárására szolgáló, 1963. évi új igazolványok nyilvántartásba vételének idejével. A felmérés valamennyi bejáró dolgozóra, a vasutasokra is vonatkozott.

— Milyen tapasztalatokkal zárult a statisztikai adatgyűjtés? — érdeklődtünk a napokban a 8. szakosztályban.

— *Bár a kitöltött és összegyűjtött adatszolgáltató lapok teljes feldolgozása még nem történt meg, a tapasztalatok kedvezőek. Az adatgyűjtés az utasok mintegy 70 százalékát ölelte fel. S mivel erre a munkára az év egyik legforgalmasabb hónapjában került sor, nagy gondot kellett fordítani az utasok megfelelő tájékoztatására. Ezt a feladatot az adatgyűjtésben részvevők jól oldották meg.*

— Mikor kerül sor a nyilvántartásban még nem szereplő, egyéb utasok számlálására?

— *A nyilvántartásba nem vett egyéb utasokat, ugyancsak a budapesti igazgatóság területén levő állomásokon és megállóhelyeken, a közeli napokban jegyváltás alkalmával számlálják meg* — hangzott a válasz. — *Ennél a felmérésnél is teljes körű számlálást kell végrehajtani. A nagyobb forgalmat lebonyolító jegypénztáraknál a pontos felmérés biztosítása érdekében külön számláló közegek végzik az adatgyűjtést, míg a kisebb forgalmú helyeken maga a jegypénztáros, vagy ezzel a feladattal megbízott személy. A felmérés csak az utazási viszonylat és az indulási idő megállapítására terjed ki.*

A harmadik fokozatban, amely előreláthatólag a második fokozattal egy időben kerül végrehajtásra, a budapesti igazgatóság körzethatára előtt megerősített jegyvizsgáló személyzettel a távolsági vonatok utasait mérik fel. Ennél a felmérésnél meg kell állapítani azt az állomást, amelyen az utas a budapesti igazgatóság területére belépett, továbbá a célállomást, valamint a használt menetjegy alapján azt a körülményt, hogy rendszeresen ismétlődő vagy esetenkénti utazásról van-e szó. A budapesti igazgatóság területén túl fekvő célállomásra történő utazásnál célállomásként az igazgatóság körzethatárának azt az állomást kell megjelölni, amelyen az utas az igazgatóság területéről kilépett.

Végső soron így az utasforgalom felmérésének együttes anyaga biztos alapot szolgáltat majd az utasáramlási térkép elkészítéséhez, amely alapján valóban gyorsabbá, kulturáltabbá lehet tenni az utazást. A felmérés befejezése, illetve az értékelés után a tapasztalatokat a szerelvényfordulók átdolgozásánál már ez év második felében, a menetrendben pedig 1964-ben tudjuk hasznosítani — fejeződött be a tájékoztatás.

(vf)

Munkásvédelmi aktivisták oktatása Záhonyban

Zahony csomópont munkásvédelmi aktivistái részére szakszervezetünk *Szabolcs-Szatmár* megyei bizottságának munkásvédelmi bizottsága március 13-án egésznapos oktatást tartott. Számunkra nagyon érdekesek voltak *Orgovan* és *Eszenyi* elvtársak előadásai. Az előadások után konzultáció volt, amelyen sok részletkérdést alkalmunk volt megbeszélni.

Csomópontunkról *22 aktivista vett részt ezen az oktatáson.* Hiányoljuk, hogy a fűtőház szakszervezeti bizottsága nem küldte el erre az oktatásra valamennyi munkásvédelmi felügyelőjét. Számukra is hasznos lett volna, hogy jobban megismerjék a munkásvédelemmel és a balesetelhárítással kapcsolatos törvényes rendelkezéseket, az óvórendszabályokat.

Az oktatás legfőbb tanulsága számunkra, hogy fokoznunk kell a balesetmegelőző munkát. A megtörtént esetek többsége elkerülhető lenne, ha dolgozótársaink nem feledkeznének meg az utasításszerű munkavégzésről. Reméljük, az oktatáson részt vett elvtársak ezentúl jobban segítik a munkásvédelmi őrségek tagjait is. Közös feladatunk, hogy csomópontunkon lényegesen csökkentsük a balesetek számát.

Sziklai Sándor
Záhony állomás

Munkásvédelmi őrjárat

Követendő példa

Nem nagy dologról van szó, mégis említést érdemel. *Kertész Ottó*, a győri pályafenntartási főnökség vezetőmérnöke vonalbeutazásai során rendszeresen ellenőrzi, hogy a vonalon dolgozó munkáscsapatok, vonalgondozók idejében és megfelelő helyre állnak-e félre a közeledő vonatok elől. Figyelemmel kíséri azt is, hogy előírásszerűen hajtják-e végre a munkáscsapatok fedezését, helyükön tartózkodnak-e a csapatvezető előmunkások.

Az elmúlt években számtalanszor szóvá tettük, hogy az ellenőrzést végző felügyeleti, illetve főfelügyeleti közegek elnézik, ha a dolgozók nem tartják be az óvórendszabályokat. Nagyon sokszor megállapítottuk, hogy a balesetek — különösen a súlyos kimenetelű balesetek — nagy része az ellenőrzés és a felügyelet hiányos ellátásának a következménye.

Pályafenntartási dolgozóink többsége olyan munkát végez, amely teljes figyelmet követel. Éppen ezért a dolgozók biztonságáról való gondoskodás kijelölt személyekre, az előmunkásokra van bízva. A pályamunkások nagyon sokszor forgalom alatt levő állomási és nyíltvonali vágányokon, kitérőkön és gurítódombokon végzik munkájukat, olyan helyen, ahol adott esetben néhány másodperces késedelem is végzetes balesetet okozhat.

Kertész Ottó, ha ellenőrzései során rendellenességet tapasztal, sohasem mulasztja el a vétkesek, a szolgálati kötelmeiket felületlenül ellátó előmunkások és vonalgondozók felelősségre vonását.

A pályatesteken dolgozó pályamunkások testi épségének megóvása minden ellenőrzést végző felügyeleti közegtől megkívánja, hogy nyitott szemmel járjon. S ahol óvórendszabály-ellenes munkát lát, nyomban hívja fel a dolgozók figyelmét. Az időben megtett észrevételekkel, ahol erre szükség volt, felelősségre vonással Kertész elvtárs eredményes balesetmegelőző tevékenységet végez. Példája követésre méltó.

H. K.

A DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ FIATALJAI NYERTÉK A VERSENYT

A MÁV üzemi vállalatok KISZ-szervezetei 1962-ben is részt vettek a már hagyományos takarékossági és tisztasági versenymozgalomban.

A verseny értékeléséről készített jelentés alapján szakszervezetünk elnöksége, a MÁV vezérigazgatója és a KISZ Központi Bizottsága. a felügyeletet ellátó szakosztályokkal az alábbi helyezéseket fogadta el:

1. *Debreceni Járműjavító.*
2. *Szombathelyi Járműjavító.*
3. *Székesfehérvári Járműjavító.*
4. *Miskolci Járműjavító.*
5. *Északi Járműjavító.*
6. *MÁV Gépjavító.*
7. *Dunakeszi Járműjavító.*
8. *Landler Jenő Járműjavító.*
9. *Szolnoki Járműjavító.*
10. *MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üv.*

A szakszervezet elnökségének vándorzászlaját. a 10 000 forint értékű sportfelszerelést és a KISZ KB elismerő oklevelét a *debreceni* járműjavító fiataljai nyerték. A második helyezett 6000, a harmadik 4000, a negyedik 3000, az ötödik 2000 forint pénzjutalomban részesült. Ezenkívül megkapták a KISZ KB elismerő oklevelét.

A jutalmakat március első felében adták át.

Milyen összegű táppénzre jogosultak a dolgozók üzemi baleset esetén?

A szakszervezethez érkező nagyszámú levélből arra lehet következtetni, hogy dolgozóink nem ismerik eléggé a táppénz mértékét szabályozó rendeleteket. nem tudják, hogy baleset, foglalkozási megbetegedés, illetve nem vasút által okozott keresőképtelenség esetén követelhető kártérítési igénnyel kapcsolatban mikor, hogyan és hol kell eljárni.

Az alábbiakban ezekről adunk tájékoztatást:

Törvény szerint a keresőképtelen beteg dolgozót munkabérveszteségének pótlására táppénzben kell részesíteni. A táppénzsegélyezés ideje függ a betegségtől, a munkaviszony időtartamától. Törvény szerint általában egy évig, gümőkóros betegség esetén két évig adható táppénz.

Akit üzemi baleset ért, vagy foglalkozási betegségben szenved, táppénzsegélyezési idejét a munkaviszony időtartama nem befolyásolja. Táppénzes idejük nem jár le, amíg baleset. vagy foglalkozási betegség miatt megszakítás nélkül táppénzes állományban vannak, vagy munkaképessé válás után ebből fakadóan ismét keresőképtelen állapotba kerülnek.

A táppénz mértékét törvény szabályozza. A táppénz a munkabér 65 százaléka. Az a dolgozó azonban, aki ugyanannál a vállalatnál két éven át megszakítás nélkül dolgozik, munkabérének 75 százalékát kapja táppénz címén.

Üzemi baleset, vagy foglalkozási betegség miatt keresőképtelen beteg dolgozónak is a kereset 65, illetve 75 százaléka jár táppénz címén.

A fennálló törvényes rendelkezés szerint tehát a munkabér 75 százalékánál nagyobb összegű táppénzt senki sem kaphat. Még az üzemi balesetes (foglalkozási betegségben szenvedő) dolgozók sem.

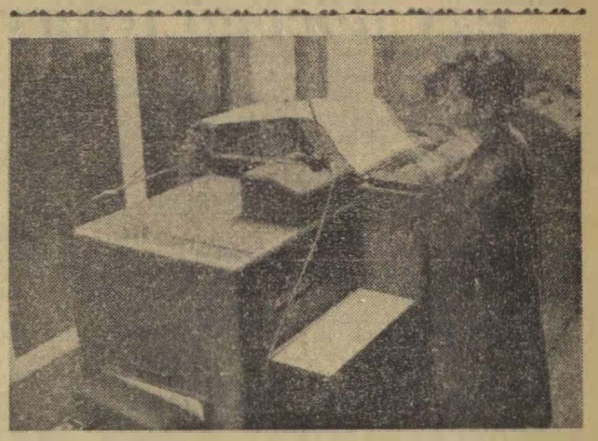
Az a dolgozó, akinek üzemi balesetét, vagy foglalkozási megbetegedését a MÁV, vagy annak alkalmazottja idézte elő, akár az előírt balesetelhárító, illetőleg egészségvédő óvórendszabály megszegésével, vagy óvintézkedések elmulasztásával, kártérítést kérhet a MÁV-tól.

A kártérítést a MÁV Nyugdíj Hivatal útján kell kérni. Amennyiben a MÁV Nyugdíj Hivatal a dolgozó kártérítési igényét nem ismeri el, jogát polgári bíróí úton érvényesítheti.

A kártérítési követelés a táppénz és az elvesztett kereset közötti összeg nagyságáig terjedhet.

A kártérítést visszamenőleg legfeljebb hat hónapra lehet megállapítatni. A megbetegedéstől számított hat hónapon belül kell tehát kérni a kártérítést, hogy ezt a keresőképtelenség első napjától kezdődően kaphassa a dolgozó.

Ha a vasutas dolgozó balesetét, vagy keresőképtelenségét egy vasúton kívülálló harmadik személy okozta, a balesetét, vagy betegségét okozó személlyel szemben bíróí úton magának a vasutas dolgozónak kell a kártérítést érvényesíttetni.



Naponta mintegy 14 000 fuvarlevél számfejtését és számlázását végzi el a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség Bull Gamma ET elektronikus számítóberendezése. Ezen a gépen végzik a belföldi hitelezett kocsirakományú küldemények számfejtését, számlázását és statisztikai feldolgozását. Ezenkívül kísérletek folynak a gépen az üres kocsielosztás, illetve a rakott elegyáramlás géppel történő irányítására. A képen Várbíró Ágota gépkezelő munka közben

(Hemző Károly felv.)

Nyáron szerezzük be a háztartási tüzelőt

Évről évre felhívjuk a vasutas dolgozók és nyugdíjasok figyelmét, hogy tüzelőanyag szükségletüket a nyári hónapokban vételezzék ki. Intézkedéseinket az igényjogosultak nagy része megértette, amit bizonyít, hogy a nyáron kivételezett tüzelőanyag mennyisége évről évre emelkedik.

Az igényjogosultak egy része azonban még mindig tartózkodik a nyári hazaszállítástól. Az elmúlt tél bebizonyította, hogy felhívásainkat nemcsak népgazdasági, hanem az igényjogosultak egyéni érdekében is tesszük.

Az 1963 64. tüzelési év zavartalan ellátásához elegendő tüzelőanyag áll rendelkezésünkre. De amennyiben az igényjogosultak a tüzelőanyagot nem vételezik ki, a fennmaradó tüzelőanyagot az elporlás megakadályozása végett kénytelenek vagyunk visszaadni. Az így lemondott szenet később nem kapjuk vissza. Ez a körülmény okozza, hogy télen több esetben panasz merül fel ellátásunk ellen.

Az új tüzelési évad április 1-én megkezdődött. Az utalványokra a tüzelőanyag ettől az időtől kiszolgáltatható.

A részletfizetési kedvezménnyel is az igényjogosultak helyzetén kívánunk segíteni. A nyári vételezések fokozása érdekében a jövőben is — a mindenkori készlettől függően — 5 mázsa hulladékfát szolgáltatunk ki elsősorban azoknak. akik a teljes tüzelőmennyiséget augusztus 31-ig kivételezik. Akik ezt nem teszik meg, azok csak 3 mázsa hulladékfa vételezésére jogosultak.

A nyugdíjasoktól a részletes tüzelő árát az eddigi 10 helyett, 12 havi részletben vonjuk le.

Reméljük, hogy az igényjogosultak — okulva az elmúlt tél tapasztalataiból — felhívásunkat megértéssel fogadják és tüzelőanyag járandóságukat a nyári hónapokban kivételezik.

Anyagellátási Igazgatóság

Pályázati hirdetmény

A SZOT felsőfokú munkavédelmi tanfolyama felvételi pályázatot hirdet az 1963/64-es tanévre a munkavédelem vamely ágában dolgozók, továbbá műszaki vezetők, műszaki és természettudományi tanárok és más, műszaki képzettséggel rendelkező érdeklődők részére.

Tagozatok és felvételi feltételek:

1. *Szakmérnöki tagozat:* Jelentkezhetnek okleveles mérnökök, valamint tudományegyetemet végzett vegyészek.
2. *Tanári tagozat:* Jelentkezhetnek természettudományi szakos okleveles tanárok, valamint műszaki tanárok.
3. *Szaktechnikusi tagozat:* Jelentkezhetnek mindazok, akik technikusi képesítő oklevéllel rendelkeznek.

Minden tagozaton budapesti és vidéki ágazat is indul.

Tanulmányi idő:

a budapesti ágazatoknál 2 év.
a vidéki ágazatoknál 2 és fél év.

Az oktatás az egyetemi levelező rendszer szerint folyik.

A tanulmányok elvégzése után a jelöltek diplomatervet, illetve szakdolgozatot nyújtanak be, amelyek sikeres megvédése esetén munkavédelmi szakmérnök, illetve szaktechnikusi oklevelet nyernek.

Tandíj évi 100 forint. Az első évben elért kitűnő vagy jeles eredmény a második évben tandíjmentességre jogosít.

A tanfolyam hallgatóit megilletik a főiskolai levelező hallgatókra vonatkozó kedvezmények.

A jelentkezéseket az erre a célra szolgáló formanyomtatványon kell beküldeni az alábbi címre:

SZOT felsőfokú munkavédelmi tanfolyama, Budapest 5, postafiók 55.

Jelentkezési nyomtatványok igényelhetők:

Budapesten: a szakszervezeti központok munkavédelmi osztályain, illetve a felettes minisztériumoknál.

Vidéken: A szakszervezetek megyei tanácsának munkavédelmi csoportjánál.

Jelentkezési határidő: 1963. április 25.

SZOT Felsőfokú Munkavédelmi Tanfolyam Igazgatósága

Budapestről Aggtelekre – 3,5 óra alatt

Menetrendi értekezletet tartottak a MÁV, az ÁKÖV, a Borsod megyei Idegenforgalmi Hivatal és a miskolci IBUSZ képviselői a jósvafői Tengerszem szállóban. Az értekezleten a Budapest és Jósvafő—Aggtelek közötti közlekedés fejlesztéséről tárgyaltak a május 26-án érvénybe lepő új menetrenddel kapcsolatban.

A Borsod-expresszel Jósvafő—Aggtelekre közvetlen kocsi fog közlekedni, amelyet Miskolcról a nyári üdülőszezonban gyorsvonat továbbit majd Szin állomásra (leendő új nevén, Jósvafő—Aggtelek állomásra). Így Budapestről az aggteleki barlangig gyorsvonattal és a csatlakozó autóbusszal 3 és fél óra alatt lehet eljutni. Miskolc és Szin között a személyvonati közlekedést is jelentősen meggyorsítják, az eddigi menetidőket felére csökkentik.

Tavaly 110 ezer látogatója volt a világhírű cseppkőbarlangnak. A javuló vonatközlekedés révén a turistaforgalom további növekedésére lehet számítani. A cseppkőbarlangot felkereső utasok részére 33 százalékos menetdijkedvezményt ad a MÁV.

Vezetőségválasztás a szegedi Petőfi Sándor Művelődési Otthonban

Jelentős esemény volt a szegedi *Petőfi Sándor Művelődési Otthon* életében a legutóbb megtartott vezetőségválasztás. Ezen az értekezleten számos tenyleg vasutas, az ifjúság és nyugdíjas is részt vett. Az alsóvárosi lakosság is képviselve volt.

Az utóbbi két esztendő munkájáról *Lacsán Ferenc* elvtárs, igazgató számolt be. Szólt az ismeretterjesztő előadásokról, a munkásakadémiákról, a gyermekelőadásokról, amelyek kedveltté váltak a környékbeli ifjúság körében. Elmondotta, hogy a vezetőség nemcsak a vasutasoktól kapott támogatást, hanem *Szeged III. kerületének*, az *Alsóvárosnak* tanácsától is. A területi pártszervezet, a Hazafias Népfront és több oktatási intézmény is segítette a kultúrotthon eredményes működését.

Megemlékezett a beszámoló a nagy múlttal rendelkező énekkar eredményeiről, a fúvós- és szimfonikus zenekarról, az ujjáéledt színjátszó csoportról és az eredményes képzőművészeti kor munkájáról is. A művelődési otthon könyvtárának ma már 800 rendszeres olvasója van, a környék kedvelt könyvtára ez.

A vitában felszólaló kultúraktivisták további támogatásukról biztosítottak a vezetőséget és javaslatot tettek az ismeretterjesztő rendezvények és művészeti csoportok munkájának fejlesztésére.

Sziládi Sándor

Miért késik egy hasznos újítás átvétele?

A pécsi igazgatóság több mint két éve elfogadta *Hortobágyi Lajos* mohácsi állomásfőnök újítását, amelyet 70 014 1960 Ps. folyószám alatt *„Farostlemez-hulladék felhasználása a kocsik réslécezéséhez"* címmel jegyeztek be az újítási naplóba.

Az igazgatóság rendelkezése alapján *Pécs, Dombóvár, Nagykanizsa* és *Kaposvár* kocsijavító műhelyeiben sikeresen alkalmazzák a Mohácsi Farostlemezgyárból származó hulladékanyagot. Negyedévenként most is 200—250 mázsa farostlemez-hulladékot vesz át a pécsi igazgatóság. A jól szögelhető és tartós farostlemez-hulladék felhasználásával egy év alatt 78 300 forint megtakarítást értek el az említett négy kocsijavító műhelyben.

Az újító javaslata országos alkalmaztatása céljából a Vasúti Főosztályhoz fordult. Először elutasították, mert felületes volt az újításról készült szakvélemény. Hortobágyi elvtárs fellebbezett. Eredmény: Tölgyes Lajos elvtárs, a 7. szakosztály vezetője 1962. szeptember 12-én a következő szövegű levelet küldte részére: *„Újabb próbák alapján megállapitottuk, hogy újitása megvalósitásra alkalmas. Értesitettük az igazgatóságokat, amennyiben az újitás gazdaságosnak mutatkozik, saját hatáskörükben vegyék alkalmazásba."*

Már hogyne volna gazdaságos? — Szerény becsles alapján is azt mondhatjuk, hogy legalább 400 000 forintot takaríthatna meg ezzel a vasút országos viszonylatban. Mégis késik az igazgatóságok érdeklődése. Talán olyan jól állnak anyagilag, hogy nekik nem kell a pénz, a megtakarítás, amit ez az újítás felkínál? — Valamennyi igazgatóság tud a javaslatról, csak intézkedniök kellene. Hányat „alszanak" még erre?

(L—cz)

Harmadik éve mintaüzem a pécsi Utasellátó

Közismert dolog, hogy az Utasellátó üzemegységei között élénk verseny folyik a mintaüzem címért. Ebben a vetélkedésben nagyszerűen helytállt a pécsi Utasellátó, amely már harmadik éve mintaüzem. Teljes forgalmuk tavaly 14%-kal haladta meg a tervezett szintet és a saját készítésű ételek forgalmában 124 %-ot értek el. Nagy részük van abban, hogy az idén ismét jelentős üzemi jutalékot várnak az Utasellátó dolgozói.

A pécsi Utasellátó egyben a Baranya és Tolna megyei kirendeltség központja is. Vezetőjével, *Szabó Antal* elvtárssal arról beszélgettünk, hogyan fejlődött a kirendeltség munkája tavaly és mit terveznek az idén.

— Pécs állomáson rendkívüli eredményt értünk el a III. osztályú söntés korszerűsítésével. A bisztróvá átalakított söntést 10 meter hosszú, modern kiszolgálópulttal szereltük fel. A sok szék és asztal ülve fogyasztásra nyújt lehetőséget.

Népszerű a bisztró

A bisztró népszerűségére jellemző, hogy tavaly a negyedik negyedévben 97 ezer pár debrecenit és 137 ezer darab lángost adtak el. A hajnali munkásvonatokkal érkező dolgozók többsége már hozzászokott ahhoz, hogy a bisztróban olcsón és jól reggelizhet. A bisztró legjobb eladói: *Radivojevics Milánné* és *Pesti Jánosné*.

Jól bevált a felvételi épület bejárata mellett elhelyezett kék pavilon is. Az állomás étterme — melynek korszerűsítése áprilisban kezdődik — ugyancsak szép eredményeket ért el. *Sipos Béla* konyhafőnök vezetésével elismerésre méltó munkát végeztek a konyha dolgozói. *Huszár János* és *Horváth Elemér* cukrászmesterek, valamint *Mojzes Jánosné* szakácsnő külön is dicséretet érdemelnek. Évek óta nem volt panasz a *Nagy János* kiváló pincér vezetésével dolgozó kiszolgáló személyzet munkájára.

Bővítési tervek

Azt is megtudtuk Szabó elvtárstól, hogy *Mohács* és *Harkány* állomásokon modern kisvendégloket rendeztek be. Felújították a *szigetvári* és a *szentlőrinci* üzemegységet, jövőre a *bátaszéki*, a *szekszárdi* és a *dombóvári* üzemegységeket korszerűsítik. A mozgóárus-kiszolgálást kiterjesztik azokra a nagyobb forgalmú állomásokra, ahol még nincs állandó jellegű Utasellátó. Ez piackutatást is jelent a kirendeltség számára.

Új árusítási módot is bevezettek a tél kellős közepén. A polietilén tasakba csomagolt üdítő italokat, melyekhez szívószálat adnak, szívesen fogadta az utazó közönség. Ezért most nagy mennyiségű tasakos üdítőitalt rendeltek a mohácsi szikvízüzemtől.

L. J.

Súlyos balesetet hárítottak el

Bán Sándor mozdonyvezető munkatársaival, *Németh III. István* és *Bertalan Kálmán* fűtőkkel a *szombathely—hegyeshalmi* vonalon továbbította március 14-én a 7975/II. számú vonatot. Amikor az 1374 tonnás szerelvény *Csornára* ért, a forgalmi szolgálattevő és a váltókezelő is áthaladásra adott jelzést nekik.

Alig hogy tudomásul vették a jelzést, meglátták az állomás kijárati oldalán a váltónál mozgó tartalékot és észrevették azt a tartálykocsit, amelyik éppen az ő vágányukon volt. A vonatot gyorsfékkel sikerült megállítaniuk. Ekkor már csak 50 méter választotta el szerelvényüket a tartálykocsitól.

Figyelmességükkel súlyos balesetet hárítottak el Bán Sándorék, akiket ezért jutalomra javasolt a szakszolgálat.

Danc József,
Tapolca

Szocialista brigádok a szegedi géptelepen

A szegedi igazgatóság területén valamennyi pályaépítési gép javítását és karbantartását a szegedi géptelep dolgozói végzik. A géptelep földszintes épületei *Szeged-Rókus* állomás vágányain túl találhatók.

A géptelepen három brigád dolgozik. Közülük a *Zója* és a *Makarenkó*-brigád elnyerte már a szocialista brigád címet, sőt két izben oklevelet is kaptak. Nemcsak a termelésben tűnnek ki ezek a brigádok, hanem az újításban, tanulásban is példát mutatnak. A Zója lakatosbrigád januárban három újítási javaslatot nyújtott be. Egyet, a hidraulikus emelőt már használatba is vették. Ez az emelőszerkezet a vágánygépkocsik pótkocsijának keréklehúzására szolgál. Ezt azelőtt keserves kézi munkákával tudták csak elvégezni. *Lázár János*, a Zója-brigád vezetője jeles eredménnyel végezte el a dolgozók általános iskoláját és most a gépipari technikum hallgatója.

A Makarenkó motorjavító brigád tagjai is szorgalmas emberek. *Gajdán István* brigádvezető egyben a műhelybizottság újítási felelőse is. A brigád tapasztalt tagjai patronálják a többi szerelőt. A tél folyamán terven felül hét agregátor fővizsgáját végezték el, hogy rendben legyenek mire megkezdődnek a tavaszi munkálatok.

A két szocialista brigád tagjai elhatározták, hogy tapasztalatcsere céljából meglátogatják a szegedi nagyüzemek szocialista brigádjait. Van egy távolabbi tervük is: szeretnének megismerkedni *Szeged* szovjet testvérvárosának, *Ogyesszának* egy hasonló szakmában dolgozó vasutas kommunista brigádjával.

Tótka Károly
Szeged-Rókus

Ajkai eredmények és tervek

Tavaly a kongresszusi verseny *Ajka* állomás vasutasainak munkájához is nagy lendületet adott. Teljesítettük az élüzem szinteket a munka minden területén.

Az állomás munkaversenyében *Horváth János* intéző turja lett az első. Ugyancsak jó eredményt értek el *Horváth Jenő* tolatásvezető, *Kulmann Károly* és *Németh Gyula* váltókezelők brigádjai. A verseny irányításában bevált az a módszer, hogy *Csejteki Lajos* állomásfőnökhelyettes az eligazításokon mindennap tájékoztatta a dolgozókat a mindennapi munkáról, az eredményekről.

Azt a vállalásunkat, hogy 1962-ben 1026 irányvonatot továbbítunk, 60 vonattal és vonatonként jó néhány tonnával túlteljesítettük. Anyagtakarékossággal 26 000 forintot takarítottunk meg.

Szeretnénk megtartani a jó eredményeket. Vállaltuk, hogy az idén a tehervonatok terhelését átlag 1115 tonára emeljük, menetrendszerűségük 88,5%-os lesz. A személyvonatok menetrendszerűségét 99,4%-ra teljesítjük. A kocsitartózkodásban 90, a vonatközlekedési terv teljesítésében legalább 82,5%-os eredmény elérése a célunk. A kocsikihasználást átlagosan 22,7 tonnára kívánjuk teljesíteni. Ebben az évben 1100 irányvonat indítását tervezzük. A felszabadulás ünnepéig 100 irányvonatot továbbítunk.

Németh Gyula,
Ajka

Dombóvári vasutasok a szállítási tervek teljesítéséért

— Potoljuk a lemaradást! — mondták a dombóvári csomópont dolgozói, amikor elolvasták felsőbb szerveink erre szóló felhívását. *— Nem engedhetjük, hogy a vállalatok, termelőszövetkezetek munkáját gátolja a szállítási lemaradás.*

Nagy mennyiségű áru elszállítása vár Dombóvár csomópont dolgozóira is, akik felajánlották, hogy április 4. és május 1. tiszteletére ünnepi műszakot tartanak.

A fűtőház utazószemélyzete a vonatok menetrend szerinti, balesetmentes továbbítását fogadta meg. A kocsimúszak gondosabb munkával segíti, hogy a szállítmányok műszaki hiba miatt ne szenvedjenek késést. Ha csak lehet, a vágányok között elvégzik a javításokat. A kocsivizsgáló brigád a honfutások számának csökkentésére tett felajánlást.

Az állomási dolgozók vállalták, hogy a tavalyi első félév eredményéhez képest a tehervonatok menetrendszerű indítását 2, a személyvonatok menetrendszerűségét 1 százalékkal javítják. A terhelést a kocsik jobb kihasználásával átlag 900 tonnára emelik. A kereskedelmi dolgozók fokozzák a gyűjtőkocsik kihasználását és 12 tonnára növelik az egy dolgozóra eső egyórai teljesítményt. A vonatkísérők, a szertár dolgozói, a pályafenntartás és a többi szolgálati ágak is csatlakoztak a csomópont vállalásához.

Bódogh Mihály
Dombóvár

A kisterenyei fűtőház példája

Kevés olyan fűtőház van az országban, ahol olyan nagy javulást mutatnak a teljesítmények és a gazdasági eredmények, mint *Kisterenyén*.

1959-hez viszonyítva tavaly másfélszeresére nőtt az egy mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény, 70 dekával csökkent a fajlagos szénfogyasztás. Az élüzem címkitűzések egymás után hétszeri teljesítése jól szervezett, céltudatos verseny eredménye. A mozgósítást a pártszervezet, a szakszervezet és a szakvonal szorosan együttműködve végzi.

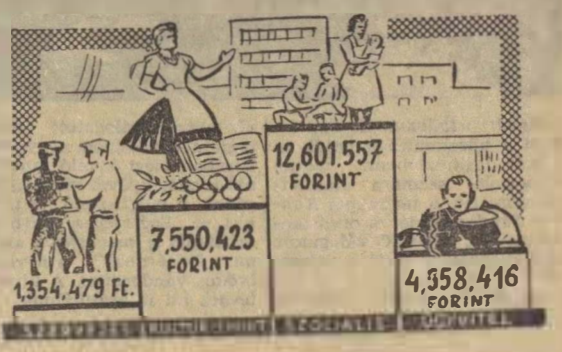
A fűtőház dolgozóinak 40%-a brigádokban dolgozik. Öt brigád 30 dolgozóval már szocialista oklevelet is kapott. Most újabb két brigád alakult. Eddig *Bazsó József* és *Fodor Lajos* mozdonyvezetők érték el a legjobb eredményt. A fűtőház karbantartói olyan gonddal végzik a mozdonyok javítását, hogy nagyon ritkán fordul elő visszatérő munka.

A fűtőház dolgozói elhatározták, hogy az idén is teljesítik az élüzem feltételeket.

Fekete László,
Miskolc

SZÁMOK A VI. KONGRESSZUS BESZÁMOLÓJÁBÓL

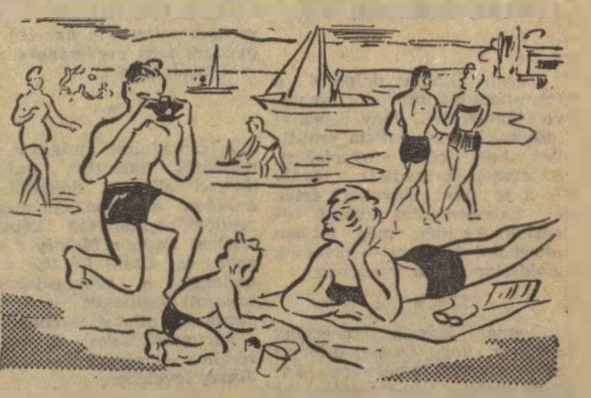
1962 végén a szocialista brigád címért 1708 brigád 12 700 fővel versenyzett.



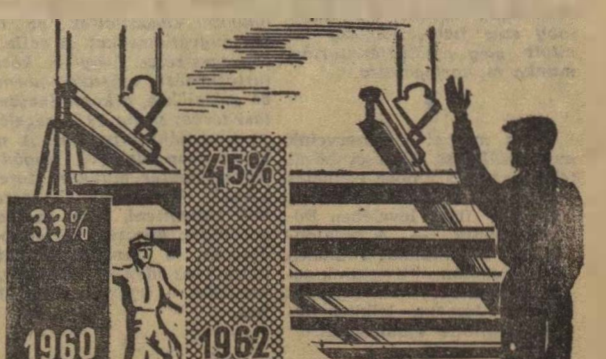
Az 1961. évi kiadások alakulása

A könyvtári kötetek száma 1962 végén 260 771 volt

3000 dolgozó részesült kislakásépítési kölcsönben



Évente több mint 20 000 dolgozó és családtag vesz részt üdülésben



A pályaépítés gépesítése 1962-ben elérte a 45%-ot.

Sport

Kiváló sportoló — kiváló tanuló

Az *Orvostudományi Egyetemen* a közelmúltban adták át a kar legkiválóbban tanuló élsportolói számára alapított vándordíjat. A férfiaknál *Konrád Sándor* ötödéves orvostanhallgatóra, a BVSC válogatott vízilabdázójára esett a választás.

Az Európa-bajnok magyar vízilabda válogatott csapat tagja nehéz időben, negyedéves korában elért kiváló tanulmányi eredményével vívta ki magának a megtisztelő kitüntetést, az *„Egészséges, edzett test az alapja a magasfokú szellemi kultúrának"* elnevezésű örökös vándordíjat. A kitüntetéshez mi is gratulálunk.

Jól szerepelnek a vasutas birkózók

A márciusban megrendezett birkózóversenyeken mindenütt ott voltak a szőnyegen a vasutasbirkózók. Különösen örvendetes, hogy a felnőttek, a serdülők és ifjúságiak egyaránt megállták a helyüket. Március 3-án *Budapest* kerületi bajnokságán, a BVSC fiataljai közül *Flaschner, Erős A., Dávid* és *Major* az első helyen végzett. Ezenkívül még négy második helyezést szereztek a csapat tagjai. Csapatban is a BVSC végzett az első helyen.

Március 17-én és 18-án a BTST 1963. évi szabadfogású ifjúsági bajnokságán a 10 súlycsoportból hétben vasutasbirkózók végeztek az első helyen. Négy bajnokságot a *BVSC*, kettőt a *Törekvés*, egyet pedig a *Testvériség* nyert. *Csapatban 26 ponttal a BVSC lett az első.*

Budapest 1963. évi III. osztályú egyéni és csapatbajnokságán a könnyűsúlyban *Varga*, a BVSC versenyzője végzett az első helyen.

Március 23-án és 24-én a *Debreceni VSC* országos felnőtt kötöttfogású versenyén is jól szerepeltek a vasutasbirkózók. *Légsúlyban Völgyi BVSC*, pehelysúlyban *Kátai BVSC*, középsúlyban pedig *Kovács DVSC* az első helyen végzett. Ezenkívül több második és harmadik helyezést szereztek a *DVSC*, a *Szegedi VSE* és a *Szolnoki MÁV* versenyzői.

LEKÜZDÖTTÉK A BELVÍZVESZÉLYT

Március 12-én a délutáni órákban a hirtelen felgyülemlett belvíz elöntéssel fenyegette *Tapolca* állomás északi végét. *Kiss József* vezénylőtiszt amikor értesült a veszélyről, a kalauzi tanfolyam 15 hallgatójával és másokkal a helyszínre sietett, hogy segítse a pályamunkásokat a veszély elhárításában. Vasbetonaljakkal és salakkal torlaszolták el a víz útját úgy, hogy csak kevés víz tudott átszivárogni a vágányokra.

Gogánfa és Nyirlak között ugyancsak elöntéssel fenyegette a belvíz a vasútvonalat. A közelben levő *Zalagyömrön* lakó vasutasok, közöttük *Sass Vilmos* pályamester, *Klenner Ferenc* forgalmista, szb-titkár, *Lőrincz József* és *Pulai János* térközőrök, valamint *Lampert Ferenc* és *Szilágyi József* pályamunkások állandóan tisztították a hidak alját és a szűk átereszeket, hogy szabad utat biztosítsanak a víz elfolyásának. Közben e vasutasok zalagyömrői otthonát is elöntéssel fenyegette a víz. Áldozatkész munkájukért valamennyien dicséretet érdemelnek.

Bognár Károly
Tapolca

Újítási ankét Nyékládházán

Szakszervezetünk *Borsod megyei* bizottságának rendezésében legutóbb *Nyékládházán* került sor a szokásos újítási ankétra. Az ankét, amelyen szolgálati vezetők, szb-tagok, újítási felelősök és újítók vettek részt, igen hasznos volt.

Elmondották az ankéton, hogy bár fejlődés mutatkozik az újítómozgalomban, az eredményesebb újítómunkát még sokszor gátolja a bürokrácia. Bírálták az újítások átfutási idejének hosszú tartamát.

Perlaki István mezőkövesdi állomásfőnök elmondotta, hogy javaslatára egy hónap elteltével sem kapott választ, pedig az jelentősen gyorsítaná a kocsifordulót. Egy *tiszaszederkényi* újítást, amely több százezer forint megtakarítást igér, egy év óta csak most kezdenek alkalmazni. Kérték az újítók, hogy az illetékesek gondosabban ellenőrizzék az újítások sorsát. Ilyen szempontból is szükséges javítani a miskolci igazgatóság munkáját.

Többen hiányolták azt is, hogy a szolgálati helyek még mindig nem kapták meg az idei évre szóló újítási feladattervet. Ez a késedelem kedvezőtlenül hat a mozgalomra.

Póka Miklós
Tiszaszederkény

NEMZETKÖZI *élet*

Az ausztráliai vasutasok helyzete

Az ausztrál vasútak teherforgalma tíz év alatt — 1951-től 1961-ig — 11,5 millió tonnával emelkedett és jelenleg 47,4 millió tonnát tesz ki. Ugyanezen idő alatt a vasutasok száma 13 ezer fővel csökkent. A dolgozók munkaerejének nagyobb kihasználását nem követte béremelés. A tőkések kielégíthetetlen kapzsisága, amellyel a munka termelékenysége növekedésének minden gyümölcsét maguknak akarják kisajátítani, az ausztrál vasutasok életszínvonalát fenyegeti.

A *Railway Review* című, *Adelaide-ben* megjelenő lap szerint az sem segít a vasutasokon, ha döntőbírósági eljárást vesznek igénybe. A bíróságok Ausztráliában már régóta politikai intézményekké váltak, amelyek mindig az uralkodó osztály érdekeit védik. Az ausztrál vasutas lap közli *O'Brian*-nek, az ausztráliai vasutas szakszervezeti szövetség főtitkárának egy cikkét, amely az európai *„Közös Piac"* éles kritikáját tartalmazza és rámutat arra, milyen hátrányokkal járna az ausztrál dolgozókra Angliának a Közös Piachoz való csatlakozása.

O'Brian szerint a Közös Piac nem egyéb, mint egy politikai egyesülés, amely a nyugatnémet imperialista-revansisták érdekeit szolgálja. *Anglia* csatlakozása a szerző szerint, erősen sújtani az ausztrál érdekeket, mert az ausztrál gazdasági élet számos ága, főképpen a mezőgazdaság, az Angliába irányuló kiviteltől függ. Szerző a megoldást a szocialista országokkal, elsősorban a *Szovjetunióval* való kereskedelem fokozásában látja. Ez a piac sokkal stabilabb, mint például az *Egyesült Államoké*, amely az utóbbi években beszüntette Ausztrália egyik legfontosabb exporttermékének, a gyapjúnak vásárlását.

Az ausztrál újság szót emel a vasutasok követelései mellett és támadja a tőkés kizsákmányolás különböző jelenségeit. A lap több cikkben állást foglal a béke megszilárdítása és az általános leszerelés mellett és szembeszáll az antikommunizmus hirdetőivel.

Levelezőink írják

Az érdi pályamesteri szakasz 18 dolgozójának helytállásáról számol be levelében Jamniczky Ferenc. „A szakaszt az árvíz által veszélyeztetett Vecsés állomásra küldték. A pályamunkások Fenyvesi Márton vezetésével éjt nappallá téve, esőben, vízben dolgoztak. Homokzsákokkal, terméskövekkel erősítették a vasúti töltést. Fáradságos munkájuk eredményes volt."

★

„Gyula állomás dolgozói a felszabadulás ünnepére készülve elhatározták, hogy versenyt indítanak a szocialista szolgálati hely cím elnyeréséért. Szocialista brigádjaik tavaly igen jó eredményeket értek el, balesetmentes munkát végeztek. Az idén még jobban akarnak dolgozni — olvastuk *Boldizsár Gyula* levelében.

★

Bognár Károly levelezőnk arról ír, hogy Sümeg állomás szakszervezeti bizottsága ünnepélyesen búcsúztatta a nyugdíjba vonuló Tobak József előmunkást, aki több mint 40 évet dolgozott a vasúton. Munkában töltött évei alatt több száz fiatal dolgozót tanított meg a pályafenntartási munka mesterfogásaira.

★

Tolna megyei alapszerveink munkásellátási felelősei közül február végén többen egyhetes bentlakásos iskolán vettek részt — írja levelében *Bódogh Mihály.* — A balatonboglári Fémmunkás-üdülőben tartott iskolán aktivistáink sokat tanultak, vitavezetőjük *Schmidt Józsefné* lelkiismeretesen segítette tanulásukat.

★

Munkafelajánlások teljesítésével készülnek a felszabadulás ünnepére a Dunakeszi Járműjavító dolgozói — számol be levelében Pintér Lajos. — *Az egyes gyárrészleg dolgozói például a tervezett munkán felül vállalták egy vezetőállásos, toltmeneti szerelvénybe való kocsi elkészítését. A 2-es gyárrészleg dolgozói 10 kocsi futójavításával túlteljesítik tervüket. A járműjavító szocialista brigádjai külön is felajánlásokat tettek, melyek teljesítése az első negyedévi terv eredményes végrehajtását segíti.*

★

A társadalmi tulajdon védelméről tartottak ankétot Szeged állomás dolgozói. Az ankéton a Csongrád megyei rendőrfőkapitányság képviseletében *Panyor Mihály* r.-százados és *Csáki László* r.-főhadnagy a vasutasdolgozók fokozott segítségét kérték a gazdasági bűncselekmények és a kártokozó balesetek megelőzéséhez — olvastuk *Cserháti József* levelében.

★

Miskolc tiszai pályaudvar dolgozói elkészítették ez évi versenyvállalásukat. A vállalás lényeges része, hogy a kocsitartózkodási műszaki normát 88 százalékra, a kocsikihasználási tervet pedig 99,5 százalékra kívánják teljesíteni. A pályaudvaron dolgozó brigádok balesetmentes munkára törekszenek. Versenyükkel szeretnék elősegíteni, hogy az igazgatóságok közötti versenyben Miskolc a tavalyi második helyről az idén az első helyre kerüljön — írja Kisvárdai János.

★

A harkányfürdői vasutas gyógyházban töltött kellemes hetekről számol be levelében *Cseh Zoltán* Szolnokról. *Markovics Gizella* orvosnő, *Tóth István* gondnok és a gyógyház többi dolgozója gondoskodott a beutaltak kifogástalan ellátásáról, étkeztetéséről, pihenésükről.

★

Pécs állomás eredményeiről számol be levelében *Leiti Ferenc*. A pécsi vasutasok a múlt évben teljesítették az élüzemfeltételeket. Eredményeikben nagy része van annak, hogy igen jó együttműködés valósult meg az állomás és a fűtőház dolgozói között. Az állomáson tavaly 27 brigád versenyzett a szocialista cím elnyeréséért.

★

Február 1 óta Nyíregyháza állomáson is megvalósult a közbeváltó szolgálat — olvastuk *Faragó Sándor* levelében. — *A dolgozók nagy örömmel fogadták ezt az intézkedést, amely a jól szervezett munka eredménye. A munkafegyelem továbbjavításával és a tavalyinál is jobb eredmények elérésével szeretnék viszonozni ezt a dolgozók javát szolgáló intézkedést.*

★

Készülnek a nyárra a ferencvárosi pályafenntartási főnökség Soroksári úti kertészetében — írta levelében, melyhez több fényképet is mellékelt *Molnár Árpád. Zsuzsandor Jánosné, Juhász Miklósné, Szalai Erzsébet* és a többi kertész a majd kiültetésre kerülő muskátlikat neveli. A kertészet üvegházaiban rengeteg dísznövény várja a melegebb időt, hogy majd a vasúti szolgálati helyekre kerüljön és szebbé varázsolja azokat.

HÍREK

— Megháromszorozódott geo-lemezek gyártása a Gyöngyösi Kitérőgyártó Ü. V. geo-üzemében. Az üzem két évvel ezelőtt 600 000, az idén már mintegy 2 millió forint értékben állít elő geo-lemezt.

— A Szovjetunió vasúti teherforgalma kétszeresen felülmúlja az Egyesült Államokét. A Szovjetunió vasúti teherforgalma több mint 40 százalékát alkotja a világ összes vasúton lebonyolított teherforgalmának.

— Több mint 3 millió forintos költséggel korszerű üzemi konyhát és étkezdét létesítenek Kaposvár állomáson.

— 249 újítási javaslatot adtak be a dolgozók a múlt évben a Debreceni Járműjavítóban. Ebből 99 újítást már megvalósítottak. Az újításokból származó megtakarítás összege 874 400 forint.

— Kijevben tanácskoztak a napokban a vasúti együttműködési szervezethez tartozó szocialista országok képviselői. A tanácskozáson a műszaki továbbképzés fejlesztésével, a közlekedés további gépesítésének és automatizálásának kérdéseivel foglalkoztak.

— Hat új, keskeny-nyomközű Diesel-mozdonyt gyártott a MÁV részére a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár. Ebből négyet a budapesti Úttörővasút, kettőt a kecskeméti kisvasút kapott. Még ebben az évben 12 személykocsi is készül az üzemben az Úttörővasút részére.

— Vasúti aluljárót építenek Balatonalmádi állomáson 1 millió 150 ezer forintos költséggel.

Cikkünk nyomán

A Magyar Vasutas 1963. január 1-i számában *Mit tudnak az okos gépek?* címmel riportot közöltünk a MÁV Adatfeldolgozó Főnökségről. A többi között azt is megírtuk, hogy a főnökség dolgozói sérelmezik, hogy a gépek kezeléséhez szükséges szakvizsgájukat nem ismerik el vasúti szakképzettségnek és a negyedik szakcsoportba sorolták őket.

A problémára a vezérigazgatóság gyorsan reagált. *Elrendelték, hogy a nyolc általános iskolával, illetve középiskolai érettségivel, valamint a Központi Statisztikai Hivatal által előírt gépkezelői szakvizsgával rendelkező dolgozók szaktudását el kell ismerni vasúti szakképzettségnek és a negyedik szakcsoportból a harmadikba kell besorolni az érintett gépkezelőket.* Az intézkedés, nagyon helyesen kitér arra is, hogy ha a jövőben egy gépkezelő megszerzi a szükséges szakvizsgát, atuomatikusan besorolható a harmadik szakcsoportba.

A február végén kiadott intézkedés után, a nemzetközi nőnap alkalmából *az Adatfeldolgozó Főnökség 71 nődolgozója kapta kézhez az átminősítést.*

A gyors intézkedést nagy örömmel fogadták a főnökség dolgozói. Hatására máris fellendült a tanulási kedv. Számos olyan fiatal lány, aki még nem rendelkezik a szükséges szakvizsgával, határozta el a továbbtanulást.

— Korszerűsítik a Keleti pályaudvar hangerősítő hálózatát. Az eddigieknél kisebb erejű hangszórókat szerelnek fel, sűrűbb és egyenletesebb elosztásban, hogy a közléseket az utazóközönség mindenütt jól hallja.

— Korszerű, kényelmes párnácskocsik gyártását kezdték meg a Szovjetunióban. Az új kocsik a távolsági vonalakon közlekednek majd 160 kilométer/óra sebességgel.

— Működvelő vasutasok. Balatonakali állomás szakszervezeti bizottságának támogatásával az állomás kultúrgárdája nagy sikerrel adta elő a Nem olyan világot élünk című háromfelvonásos színművet.

— Ujabb vállalások születtek a debreceni járműjavítóban április 4-e tiszteletére. 100 teherkocsi középjavítását és négy gőzmozdony futójavítását terven felül vállalták.

— Április 4-e tiszteletére tett vállalás eredményeként a tervezett határidő előtt 13 nappal befejezték az érdi 3-as számú barakk szertárvezetői lakástervezési és költségvetési munkáit a krisztinavárosi pályafenntartási főnökség Ybl Miklós komplexbrigádjának dolgozói. A megtakarítás 5000 forint.

— Sugárhajtóművel a hó és a jég ellen. A lengyel vasutakon érdekes új módszert vezettek be a havas, eljegesedett váltók, sínek megtisztítására. Egy gőzmozdony elé megfelelő módon repülőgép-sugárhajtóművet szereltek, a hajtóműből kiáramló, mintegy 250 C fok hőmérsékletű égéstermékek pillanatok alatt megolvasztják a sínekre, váltókra fagyott havat, jeget.

— A Lélektani tényezők szerepe a munkabrigádok vezetésében c. cikkünk folytatása mai számunkból anyagtorlódás miatt kimaradt.

A szerkesztőség üzeni

Pintér Lajos Vácrátót, Bódogh Mihály Dombóvár, Bognár Károly, Dancs József Tapolca, dr. Bánkfalvy Gyula, Cserháti József, Sziládi Sándor Szeged, Szelle Ferenc Szob, Kocsárdi Tibor, Molnár Árpád, Jamniczky Ferenc Budapest, Fekete László, Kisvárdai János Miskolc, Murai Gáborné Hatvan, Várfalvi Gyula Gyékényes, Németh Gyula Ajka, Sziládi Sándor Záhony, Póka Miklós Tiszaszederkény, Faragó Sándor Nyíregyháza, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Cseh Zoltán Szolnok: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

11. számból:

105 731/1963. I/3. C. Hastífusz elleni védőoltások az 1963. évben a vasutas dolgozóknál.

12. számból: 107 749/1963. I/3. A. A VSZT ügyintézés központosítása az építési szolgálatnál.

126 072/1962. I/B. A MÁV területén levő föld- és fűterületek, valamint gyümölcsfák használatba adásának 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

Tavaszi nagytakarítás

— Kénytelen vagyok részt venni az állomási takarításban, a feleségem takarítás miatt kidobott otthonról.

Pályamunka-kijelölés

— Ennek a zökkenőnek a szelvényszámát is írja be.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

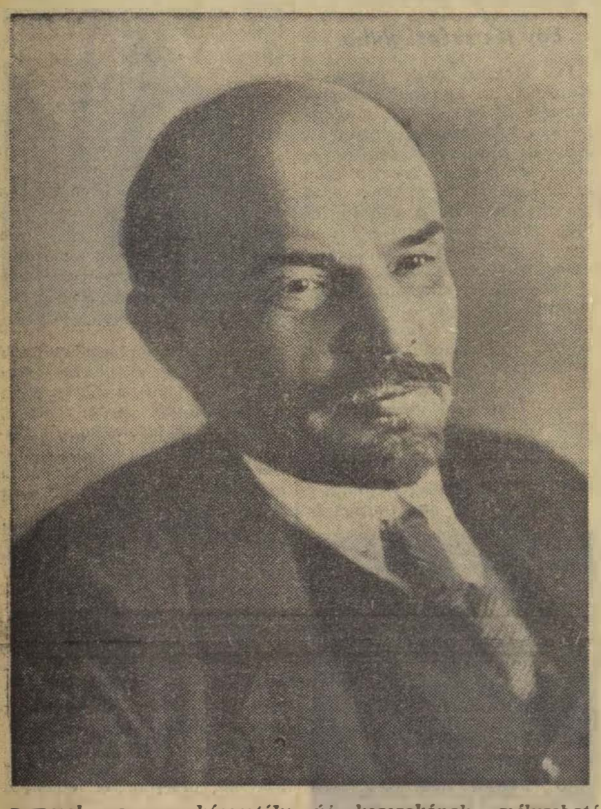
MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM Ára 40 fillér 1963. ÁPRILIS 18.

LENIN TANÍTÁSA

A kommunisták milliói, a haladó emberek százmilliói április 22-én ünneplik Lenin születésének 93. évfordulóját. Kevés olyan ember akad, aki ne tudná, hogy



nemcsak a munkásosztály, hanem az egész emberiség rendkívül sokat köszönhet Leninnek. S az ünneplők száma csak növekszik az idő múlásával. Nincs ma már a földkerekségnek egyetlen pontja sem, ahová el ne jutott volna Lenin neve és tanítása. A leninizmus új korszakot nyitó jelentősége ma világosabban kibontakozik előttünk, mint bármikor.

A szocializmus országainak egyre szélesedő táborában Lenin eszméi valósulnak meg. Lenin neve és eszméi lelkesítik a világ dolgozóit a békéért és az emberiség szebb életéért vívott harcban. Lenin sokoldalú elméleti és gyakorlati tevékenységéből — mint kiapadhatatlan forrásból — tanul és merít új meg új erőt a nemzetközi munkásmozgalom.

Nemcsak abban van Lenin nagysága, hogy megvédte Marx és Engels tanításait, a tudományos szocializmust, a marxizmus forradalmi lényegét meghamisító különféle reformista és revizionista nézetekkel szemben, hanem abban is, hogy az imperializmus és a proletárforradalom új korszakának mélyreható és sokoldalú vizsgálata alapján tovább fejlesztette a forradalom eszméit. Ezzel a munkásosztályt a társadalom átformálására irányuló harc döntő szakaszában legyőzhetetlen eszmei fegyverekkel ruházta fel és világra szóló új ismeretekkel gazdagította. Az új problémák elemzéséből és megoldásából fejlődött ki a mai marxista—leninista világnézet.

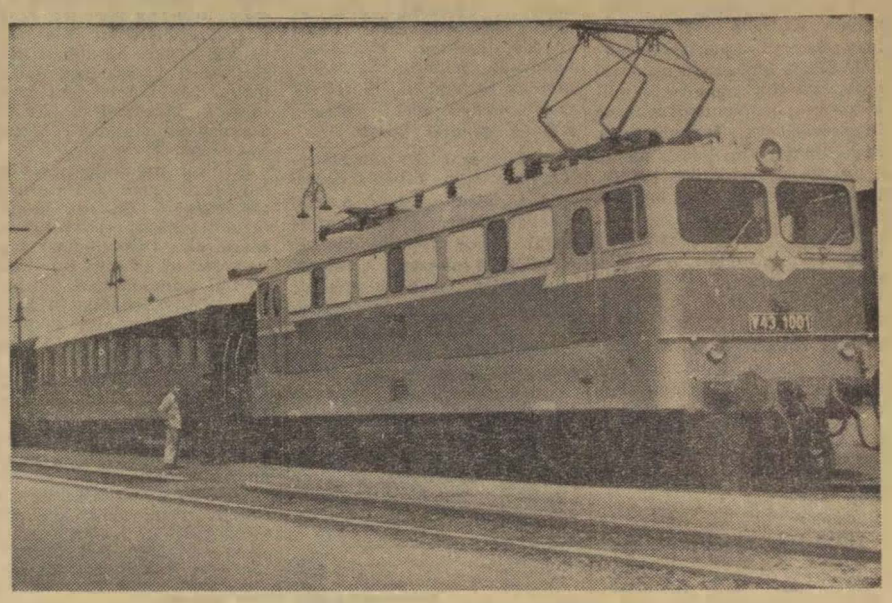
Lenin elméleti megállapításait nemcsak az igazolja, hogy a Szovjetunióban teljes és végleges győzelmet aratott a szocializmus és kezdetét vette a kommunista társadalom építése, hanem igazolja a szocialista világrendszer kialakulása és gyorsütemű fejlődése is. A kapitalista és a szocialista rendszer békés egymás mellett élésének leninni politikája ma is rendkívüli jelentőséggel bir és a szocializmus erősödésének jegyében érvényesül. Lenin életművének ma is érvényes hagyatéka az elmélet és a gyakorlat egysége. Ez a kommunista és munkáspártok tevékenységének vezérfonala. A magyar és a nemzetközi munkásmozgalom tapasztalatai bizonyítják, hogy nehézségek, kudarcok akkor érik a forradalmi mozgalmat, ha eltérés tapasztalható a marxi—leninni elmélet és a forradalmi gyakorlat egységének követelményeitől.

Nagy változások mennek végbe a világban. A szocialista világrendszer megerősödése nyomán a haladó demokratikus és szocialista erők mozgalma az imperializmus gyarmati rendszerének szétéséséhez, a kapitalizmus általános válságának továbbmélyüléséhez vezetett. A nemzetközi kommunista mozgalom ma kedvezőbb feltételekkel vívja küzdelmét. Azonban a kapitalizmus végleges felszámolása, a kommunizmus győzelmének Lenin által előre látott útja mindig újabb problémákat, megoldandó feladatokat állít a munkásmozgalom elé. Ezeket a problémákat a leninizmus szellemében, Lenin tanításaira támaszkodva kell megoldani. Elsősorban a kommunista és munkáspártok nemzetközi tanácskozásai, valamint a kipróbált és legtapasztaltabb élcsapat, az SZKP kongresszusai végzik el e nagy feladatokat, fejlesztik tovább a lenini tanításokat a mi korunkban.

Olyan körülmények között, amikor Lenin eszméi világszerte mind nagyobb tömegeket hódítanak meg, a szocialista világrendszer pedig a föld lakosságának több mint egyharmadát foglalja magában, a szocialista forradalom megvalósítása, a kapitalizmusból a szocializmusba való átmenet a népek többsége számára aktuális feladattá válik. Lenin eszméinek és tevékenységének hatása az emberiségre szinte felmérhetetlen. A dolgozó tömegek, az egyszerű munkások és a szellemi élet képviselői Leninben látják mozgalmuk megtestesülését. A proletariátus békétörekvéseit, eszméit Lenin tanításai fejezik ki a legragyogóbban.

Lenin eszméinek hatása állandóan növekszik, mert tanítása oda is eljut, ahol a széles tömegek csak most kezdik lerázni bilincseiket. Számukra is a lenini tanítások mutatják meg a felszabadulás legbiztosabb útját. Lenin tanításai erőt adnak mindazoknak, akik az emberiség jövőjéért, haladásáért harcolnak.

Megérkezett az első szilícium egyenirányítós villanymozdony



Próbaúton az új villanymozdony

A napokban megérkezett *Budapestre* a nyugati piacközösségtől: az *Arbeitsgemeinschaft*-tól vásárolt 7 darab 3000 lóerős szilicium egyenirányítós villamosmozdony első példánya. A felépítésében és külső kivitelében egyaránt korszerű villamosmozdonyt — a szakemberek szerint a világ legkorszerűbb szilicium egyenirányítós villamosmozdonyai közé tartozik — a MÁV most a nyúzópróbának veti alá.

A próbára a *Budapest—Miskolc* közötti villamosított vonalon kerül sor. Az új mozdonnyal személy- és tehervonatokat továbbítanak, majd közben sebességi próbát is végeznek. A szakemberek kíváncsian várják, hogy a mi pályaviszonyaink mellett a gép közlekedhet-e a maximális 130 km/óra sebességgel.

Köztudomású — annak idején mi is megírtuk —, hogy az új szilíciumos mozdonyoknak már a múlt év végére meg kellett volna érkezniök. Mi az oka a féléves késésnek? S mikorra várható a többi gép érkezése?

— *A gépeket valóban a múlt év végéig kellett volna leszállítania az Arbeitsgemeinschaft-nak* — mondotta érdeklődésünkre *Tölgyes Lajos* főigazgató, a gépészeti szakosztály vezetője. — *A gyártó cégek azonban a trakciós motorok gyártásának elhúzódása miatt nem tudták az eredeti határidőt betartani. A motorokon ugyanis a gyártás megkezdése előtt némi módosításokat kellett eszközölni. A mozdonyokba két, egyenként 1500 lóerős motor kerül. Ezeknek a nagy motoroknak nemcsak a gyártása, hanem beépítése is nagy gondot okoz. Az új mozdony egyébként két munkavezetékes feszültségre, 25 000 és 16 000 Volt 50 Hz-re készült. Szerkezeti részeit a legkorszerűbb elemekből választották ki. Hét ezrelékes emelkedőn 1500 tonna súlyú teher- és 600 tonnás személyvonatok továbbítására tervezték.*

Ami pedig a többi gép sorsát illeti, májusban megérkezik a következő, augusztusig pedig valamennyinek meg kell érkezni. Itt szeretném megjegyezni, hogy a megvásárolt licenc alapján a magyar ipar megkezdte már a gyártási előkészületeket. Minden jel arra mutat, hogy az új 3000 lóerős szilícium egyenirányítós villamosmozdonyok hazai gyártása az év második felében megkezdődik a Klement Gottwaldban, illetve a Ganz-MÁVAG-ban.

Megtudtuk a gépészeti szakosztály vezetőjétől azt is, hogy a svéd NOHAB-cégtől vásárolt 20 darab 2000 lóerős Dieselelektromos mozdony első példányának érkezését is május közepére várják. Amennyiben a gép a jelzett időre megérkezik Budapestre, az *Ipari Vásár* időszaka alatt kiállítják a *Nyugati pályaudvar* posta-csonka vágányára, majd utána pedig a forgalomba. Ezekből a gépekből az év végéig még 17 darabot leszállít a cég. Az utolsó két darab érkezése 1964 januárjában várható.

(vf)

Eredményes felszabadulási műszak a debreceni fűtőháznál

Ünnepi műszakkal készültek hazánk felszabadulásának évfordulójára a debreceni fűtőház dolgozói. Vállalásaikat túlteljesítették.

A fiókműhely dolgozói például a 424—219-es és a 377—120-as mozdonyok időszakos javítását a tervezettnél két nappal előbb elvégezték.

A kocsiszolgálatnál 6 személy és 6 teherkocsi forgalmi vágányon való kijavítását vállalták. Az eredmény: 9 személy- és 8 teherkocsi kijavítása. Ezzel 1190 forintot takarítottak meg. Ennyibe került volna ugyanis, ha ezeket a kocsikat lebárcázva a kocsijavító-műhelybe küldik.

A vontatás- és a villamosműhely dolgozói is teljesítették feladataikat.

Marosán Pál
Debrecen

Pécs csomópont kitüntetése

Hazánk felszabadulásának 18. évfordulóján Pécsett a fűtőházi kultúrteremben gyűltek össze ünnepségre az állomás és a fűtőház dolgozói. A pécsi vasutasok ezen a napon nemcsak a felszabadulás évfordulóját ünnepelték, hanem a *Baranya megyei* üzemek kongresszusi versenyében kivívott első hely jutalmának elnyerését is.

Jókai János fűtőházi KISZ-titkár ünnepi beszédének elhangzása után a megyei pártbizottság kiküldötte *Csendes Lajos* elvtárs emelkedett szólásra és a csomópont eredményeit méltatva gyönyörű ezüstserleget adott át a pécsi vasutasoknak. *„Az első helyezettnek adományozott ezüstserleg véglegesen Pécs csomópont dolgozóié. Ösztönözze ez a kitüntetés a pécsi vasutasokat további jó munkára, terveik teljesítésére. A feladott árukat pontosan és biztonságosan juttassák el rendeltetési helyükre, segítsék a személyforgalom kulturáltabbá tételét."*

A pécsi igazgatóság nevében *Fülöp Ferenc*, a III. osztály vezetője üdvözölte a csomópont dolgozóit és jutalmakat adott át a legjobbaknak.

Leiti Ferenc
Pécs

Példamutató szocialista brigád

Egy éve, 1962. április 17-én alakult a *Hámán Kató* szocialista brigád a szegedi igazgatóság I. osztályán. Ezt az adminisztratív brigádot *Peták István* vezeti, helyettese *Horváth Mátyás*, s a brigádnak hét tagja van. Valamennyien a szocialista szerződés szerint dolgoznak és élnek.

Ez a szocialista brigád az ügyiratok négynapos, vagy annál hosszabb átfutási idejét két nap alá szorította le. Közösen vesznek részt a rendezvényeken, a kulturális élet minden területén. Jó munkájuk elismeréseként tavaly ősszel 2000 forint jutalmat kaptak.

Cserháti József
Szeged

Vasárnapi rakodással gyorsítjuk a szállítást

Április 9-én komplexbrigádértekezletet tartottunk Szob állomáson. Az értekezleten azt tárgyaltuk meg a szállítófelekkel, hogyan pótoljuk a zord időjárás következtében előállott első negyedévi lemaradást. Állomásunk főleg a kőszállításokkal maradt el. Az első negyedévben 51 500 tonna követ kellett volna elszállítani Szobról.

Az állomás tervhivatalnoka örömmel számolt be arról, hogy a kőbányánál már megszervezték a vasárnapi rakodást. Április 7-én például a tervezett 2000 tonna helyett 2530 tonna követ raktak vagonokba. A kőbányászok példája nyomán a többi vállalat szállítási intézője is ígéretet tett a vasárnapi rakodás fokozására, hogy ezzel is gyorsítsák az áruszállítást.

Szob állomás egyébként április 7-ig a globális havi áruszállítási terv 40 százalékát már teljesítette és ha a kocsiellátással továbbra sem lesz fennakadás, áprilisban már az első negyedévi lemaradás 35—40 százalékát pótolni fogjuk. Szocialista brigádjaink azon fáradoznak, hogy az ipartelepek kiszolgálása zavartalan legyen.

Szelle Ferenc
Szob

Az uzsai „Petőfi" szocialista brigád kitüntetése

Szép ünnepségben volt részük a napokban az uzsai VII. számú pályamesteri szakasz dolgozóinak, akik három éve alakították meg a „Petőfi" szocialista brigádot. Eredményes munkájukért már korábban is többször kaptak oklevelet. Ezúttal jelvénnyel tüntették ki e példamutató szakasz dolgozóit.

Az ünnepségen a szombathelyi igazgatóság képviseletében megjelent *Bázár Elemér* és *Horváth Lajos* osztályvezető. A tapolcai pályafenntartási főnökséget *Hanzmann Károly, Szabó István* és *Szarka István* képviselték.

Beszédében Bázár elvtárs méltatta a brigádot. Kitért arra, hogy a rendkívüli időjárás körülményei között, majd az árvíz idején is helytálltak a brigád tagjai. Utasítást sem várva mindig tudták, hol a helyük, elősegítették a zavartalan vasúti forgalom biztosítását.

A jelvényeken kívül oklevelet, pénzjutalmat és brigádzászlót kapott a „Petőfi" brigád. A dolgozók örömtől meghatottan vették át az elismerés jelképeit és megígérték, hogy ezután még nagyobb szorgalommal teljesítik kötelességüket.

Bognár Károly
Tapolca

A KÖZPONTI NYOMTATVÁNYTÁRBAN

A MÁV-ot 1936-ig az *Athenaeum Nyomda* egyik részlege látta el nyomtatványokkal. Ekkor alakult meg önálló szolgálati főnökségként a mai *Központi Nyomtatványtár*. Jelentősége a felszabadulás óta különösen megnőtt. A személy- és áruforgalom szédületesen emelkedő tempója, a szocialista tervgazdálkodás, a statisztikai adatszolgáltatás döntő szerepe újabb nyomtatványok tömegeinek igénybevételével jár együtt. A Vasúti Főosztályt, a BVKH-t, valamennyi igazgatóságot, a MÁV Adatfeldolgozó Főnökséget és mintegy 2200 szolgálati helyet, üzemi vállalatot látnak el innen nyomtatványokkal, díjszabásokkal, utasításokkal, menetrendekkel, irodaszerekkel stb.

1300 féle nyomtatvány

Közel 1300 féle nyomtatványt raktároznak és küldenek tovább a rendelőknek. Évente 1 millió 800 ezer menetlevelet, 1 millió 100 ezer mozdonyteljesítményi lapot, 7 millió 400 ezer átadási jegyzéket, 28 millió lyukkártyát, 368 ezer különféle menetrendkönyvet stb. igényelnek a főnökségtől. Ez csak ötfajta nyomtatvány, hol van még 1295. De ezeken a számokon is túlteszek a vasút kereskedelmi tevékenységével összefüggő nyomtatványok, például a fuvarlevelek stb. száma.

Ha már a számoknál tartunk, kérdezzük meg *Selmeczi Edet*, a nyomtatványtár főnökét az itt folyó munkáról.

— Nyolc nagy budapesti és sok vidéki nyomda szállít részünkre — mondta. — *A szolgálati helyek nyomtatványigénylésüket az igazgatóságok jóvahagyásával küldik nekünk. A Tár ellenőrző csoportja a takarékosság figyelembevételével megadja, vagy csökkenti a kért mennyiséget. Kiszálásaink alkalmával a helyszínen ellenőrizzük a nyomtatványok tárolását, felhasználását stb.*

Évi 32 000 csomag

Évente átlag 46 000 esetben tételeznek tőlünk nyomtatványt — folytatta. — Ez jelentős adminisztrációt, s évi 324 000 csomag elküldését, feladását jelenti. Ezenkívül minden esztendőben közel 400 ezer menetrendet osztunk szét az igénylők között.

A Központi Nyomtatványtár mintegy ötven dolgozója birkózik ezekkel a számokkal, a számokat megtestesítő nyomtatványtömeggel. A bálák, a csomagok tárolása, raktározása, rendelésenkénti összeállítása, csomagolása, szállítása és megóvása — a sokunk előtt ismeretlen főnökségen jól szervezett munkával történik. Kár, hogy az összehangolt munkát zavarják a tárolási gondok. A készlet kétharmadát kénytelenek távoleső, szükségraktárakban elhelyezni. Reméljük, hogy ez a problémájuk idővel megoldódik.

Sz. I.

A legifjabb bizalmi

Csinos, barna kislány, *Lőrincz Mária*, mindössze 17 éves. 1960-ban került a vasúthoz, *Szeged-Rókus* állomásra és két évvel később a szakszervezeti választások alkalmával 25 tagú csoport bizalmijává választották. Azt hiszem, nála fiatalabb bizalmi kevés van a vasútnál.

Bizalmi munkája azonban egyáltalán nem mutat kezdő vonásokat. Sőt, sok idősebb bizalmi példát vehet Lőrincz Máriától. Úgy tartja, hogy nemcsak az szb-nek kell szűntelenül kapcsolatban állnia a bizalmiakkal, hanem a bizalminak is a szakszervezeti bizottsággal. Gyakran felkeresi a szakszervezeti bizottságot a különböző problémákkal, tanácsot kér, intézi csoportja tagjainak ügyeit.

A szerény és szorgalmas fiatal a tanulásban is példát mutat, nemrég tette le az ügyviteli vizsgát jó eredménnyel. A közös rendezvényeken pontosan megjelenik és mozgósítja ezekre csoportja tagjait is.

Tótka Károly

Bizalmiak teendője társadalombiztosítási szolgáltatások esetén

A társadalombiztosítás egyes szolgáltatásainak kiadása csak a dolgozó szociális és egyéb körülményeinek pontos ismerete alapján eszközölhető időben és megfelelő mértékben.

A dolgozók életkörülményeit legjobban a bizalmiak ismerik. Ők a legilletékesebbek arra, hogy véleményt adjanak abból a szempontból, hogy a dolgozók kérelmének elintézése miként történjen. A társadalombiztosítási tanácsaink mégis gyakran elkövetik azt a hibát, hogy környezettanulmányozásra nem a bizalmit kérik fel.

Társadalombiztosítási vonalon az alábbi szolgáltatások igénylése csak akkor terjeszthető fel, ha ahhoz a bizalmi részletes környezettanulmánya és véleménye is csatolva van:

a) tbc-s dolgozók rendkívüli anyagi támogatás iránti kérelme,

b) ½%-os ÖTA-alapból igényelt segélykérés táppénz kimerítés után,

c) különleges gyógyintézetekben való beutalásra adott orvosi javaslatok alapján beutalás kérés.

Ezekre a kérelmekre a társadalombiztosítási tanács (szakszervezeti bizottság) csak akkor vezetheti rá a javaslatát, ha a bizalmi környezettanulmánya és véleménye már mellékelve van.

Az egyes kérelemfajtáknál az általános megállapításokon felül az alábbiakra kell kiterjeszteni a környezettanulmányozásnak, véleménynek és azok alapján a javaslatnak:

a) Tbc-s segélynél: milyen a kérelmező lakásviszonya, egy szobában hányan laknak, a beteg otthon van, vagy kórházban (gyógyintézetben) van elhelyezve, van-e a családban más kereső és azok mennyit keresnek, van-e egyéb jövedelme a családnak, milyen volt a beteg munkához, munkatársaihoz való viszonya, érdemesnek tartják-e kivételes elbánásra, javasolják-e a segély megadását.

b) A ½%-os, ÖTA terhére adható segélynél a fentieken kívül azt, hogy megítélésük szerint a dolgozó valamilyen szolgálatot ej tudna-e latni.

c) A különleges gyógyintézeti beutalásoknál az általános szociális és egyéb körülményről adott véleményen kívül, hogy a beutalást soronkívül javasolják-e és milyen indokolással.

Iparitanuló-versenyt rendezett az Utasellátó

Kontratovics János cukrásztanuló somlói galuskát készít
(MTI Fotó Lajos György felv.)

A MÁV Utasellátó ÜV minden év tavaszán megrendezi a harmadéves felszolgáló, szakács- és cukrászipari tanulók országos versenyét. Az immár hagyományos versenyen, amelyet a Keleti pályaudvar kultúrtermében és a Keleti 18-as üzem konyhájában rendeztek meg, csak azok a fiatalok indulhattak, akiknek szakmai és tanulmányi előmenetele egyaránt kifogástalan. Az idei versenyen a vállalat mintegy *23 felszolgáló, 15 szakács és 3 cukrász tanuló mérte össze tudását.*

Ez a verseny is megmutatta, hogy az utasellátónál biztosítva van az utánpótlás. A részvevők ügyesen, szakszerűen oldották meg a versenyfeladatot.

A felszolgálók közül a megosztott első díjat *Czuczai Ferenc* (Veszprém), *Kovács István* és *Áfra László* kapta. A szakácsok közül *Kovács István*, a Keleti 18-as üzem tanulója végzett az első helyen, a második díjat *Bán János*, a Nyugati 19-es üzem fiatalja nyerte. A cukrászokat oklevéllel jutalmazták.

TÁRGY:

a bizalmiak munkájának értékelése

A *Hámán Kató fűtőház* szakszervezeti bizottságának munkatervében ezt olvastuk: *„Március 20-án hat bizalmi munkáját tárgyaljuk. Felelős: Spala József szb-titkár."* Elmentünk, meghallgattuk az érdekes kérdés vitáját.

Lakatosok, mozdonyvezetők, fűtők, adminisztratív dolgozók bizalmijai foglaltak helyet az asztal körül, s izgatottan figyeltek, mit mondanak munkájukról. Hetekig készülődtek erre a napra az szb-tagok, akik patronálás végett felosztották maguk között a műhelybizottságokat, bizalmiakat. A vita írásos jelentés alapján folyt.

Korrepetáló bizalmi

De nézzük a tényeket. *Kovács Andrásné*, a vegyes alapszervezet bizalmija eredményes munkát végez. Ahogy

mondani szokás: nem csupán tagdíjbeszedő. *Indacsek Frigyes* például hálásan gondol Kovácsnéra, aki sokat segített neki a szakmai tanfolyam ideje alatt és így kitűnően vizsgázott. A bizalmi elérte azt is, hogy csoportjának szinte minden tagja lelkes látogatója a könyvtárnak. Az egészséges, kollektív szellemet bizonyítja, hogy a csoport tagjai vállalták: *ha valamelyikük megbetegszik, elvégzik munkáját.* Ennek el is jött az ideje *Hajós Emilné* esetében...

Ha már az asszonyoknál tartunk, hallgassuk meg *Csányi Bélánét*, a laboratórium bizalmiját is. Hozzá 35 széntéri dolgozó tartozik. Nem csoda, hogy sokallja a népes

családot. Az szb megértette problémáját, hamarosan még egy bizalmit választanak. Ő is sokat talpal, vitatkozik az emberekkel, annál is inkább, mert ebben a munkakörben sok az úgynevezett *„vándormadár"* — s hozzáteszi —, elsősorban azért, mert rosszak a munkakörülmények. A jelenlevők kénytelenek ezzel egyetérteni.

Csányiné nem restelli egy-egy ügyben végigjárni a „rögös" utakat. *Darabos Andrásnak* például évek óta húzódott jogos ruhailletményének kiadatása. Ő elintézte. Az viszont nagy gondot jelent neki és sokat hallgat miatta — hogy a jutalomelosztásnál nem kérdezik meg véleményét. S ez nemcsak az ő panasza...

(A jelentés kézről-kézre jár. Keresik a bizalmiak a róluk szóló véleményt. Bizony nemigen találják. Mindenről beszél az, csak éppen a bizalmiról nem. Bizonyára legközelebb másként készítik elő hasonló témák vitáját.)

Egy kis szépséghiba

De térjünk csak vissza a bizalmiakra. *Lendvai Jánosról* szintén kevés szó esik a jelentésben. A vita során azonban kiderül: bizony a tagdíjbeszedésen és a segélyjavaslatokon kívül mást nemigen tesz. Senki nem világosította fel még arról, hogy egy-egy termelési tanácskozás előtt bőven lenne neki is feladata.

Azt viszont elmondta, hogy a munkakörülmények náluk is igen mostohák. Használhatatlanok a salakos kocsik. A transzportőröket többet javítják, mint működtetik. Azt elismeri Lendvai János is, hogy nem volt hiábavaló ismételten szóvátenni az öltöző-fürdő hiányt. Az idén korszerű öltöző-fürdőépületet kapnak.

Steer József a motorszín

bizalmija. Ő a jól dolgozó aktivák közé tartozik. Három éve tevékenyedik, eredményesen. Csoportjának szinte minden tagja tanul, többen egyetemre járnak. Kollektív kirándulásokat szerveznek. Voltak *Aggteleken, Visegrádon*, a *Balatonon*. Legutóbb részt vett az üzemszemlén is. Észrevételei nyomán kicserélték a gödrös padlót, megoldást keresnek az olajoshordók tárolására, kijavítják a létrákat.

A karbantartó lakatosok nemrégiben választottak még egy bizalmit: *Sípos Sándor* fiatal lakatost. Ő bizony beleszól a bérrendezésbe is. S javaslatát általában el is fogadják. A jutalomelosztásnál viszont náluk sem kérik ki a bizalmi véleményét.

Kollektív házépítés

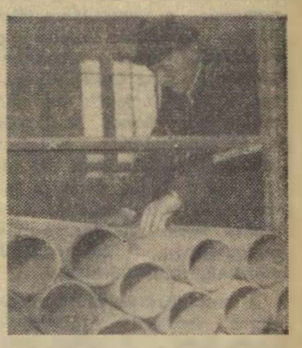
Kedves esetet tudtunk meg a karbantartó csoportból. Egyikük házat épített, s egy vasárnap minden bejelentés nélkül néhányan megjelentek az építkezésen — munkaruhában. Segítettek az alapozásnál, a téglahordásnál.

— Elég régen vagyok már bizalmi, sok mindent látok, hallok. Itt van például a fűtőházunk. A fasiszták felrobbantották 1944-ben. Sajnos, még ma sem építették újjá. Vagy itt vannak a lakatosok. Akit tegnap felvettek, azt ma mozdonyjavításra osztják be. Nekem kell útbaigazítanom őket. Nem jól van ez így — mondja kissé dühösen *Imre István* mozdonyvezető, bizal-

mi. — *A jutalmazás? Csak akkor tudok róla, ha már osztják. Alkatrészhiányról is panaszkodnak, mint hallom, ugyanakkor látom, hogy ócskavasba kerülnek használható csavarok, csapágyak, egyéb alkatrészek. Mi ez, ha nem lelkiismeretlenség?*

A szertárból *Pelsőczi József* bizalmi is felszólalt. Kitűnt, hogy a bélyegeladáson kívül mást nemigen tesz. Erről a jelentés egy szót sem említ.

Mégsem volt eredménytelen a vita. Az ülés határozatot hozott: a bizalmiak véleményezése nélkül nem jutalmazhatnak, nem léptethetnek előre senkit. Hangoztatták, hogy vegyenek példát a jól dolgozó bizalmiakról a kevésbé aktívak, mert hálás feladat a



dolgozók érdekében tevékenykedni.

Bizonyosak vagyunk, hogy a határozat polgárjogot nyer. S az előkészítés hibái ellenére a kezdeményezésért gratulálunk a Hámán Kató fűtőház szakszervezeti bizottságának.

B. Gy.

Lélektani tényezők szerepe a munkabrigádok vezetésében

II.

A brigádöntudat feltétele a jó teljesítménynek, de csak bizonyos határig. Egy brigád eredményességét ugyanis nemcsak a tagok közötti jó kapcsolat és a teljesítmény határozza meg, hanem az üzemhez való viszony is.

A brigádöntudat könnyen brigádgőggé fajulhat. Saját brigádjukat túlértékelve lenéznek másokat. Ez a brigádok közötti viszony megromlásához vezet, ami kihatással lehet az egész üzem teljesítményére.

A brigádkollektíva nemcsak egyszerűen emberek csoportja, hanem szervezett egész kell hogy legyen,

amelyet az összetartozás szelleme hat át. Persze az sem közömbös, hogy ez milyen. Csak az a csoportszellem hathat eredményesen a munkára, amely össze tudja egyeztetni az egyén, a brigád és a közösség érdekeit. A brigádok kialakításánál, szervezésénél feltétlenül szem előtt kell tartani, hogy olyan közösség jöjjön létre, amelynek keretén belül biztosítva látszik a szocialista típusú kapcsolat kifejlődése.

Ahhoz, hogy a brigádba kerülő új tagot a csoport teljesen magába zárja, időre van szükség. Épp úgy időbe telik az is, hogy az újonnan bekerülő dolgozó részévé váljon a brigádnak. Ez annál előbb következik, minél jobb a brigádban uralkodó szellem, minél rátermettebb a vezető, minél több olyan ember található a csoportban, aki hajlandó segítségére lenni a brigád új tagjának.

Ügyelni kell arra,

ne cserélgessék gyakorta a brigádok tagjait,

mert csak hosszas együttlét, közös munka segítségével lehet elérni az összhangot, az egymás iránti bizalmat, a jó közösségi szellemet.

A brigádvezető legyen példamutató dolgozó, akit a kollektíva maga választ soraiból. A brigádvezető személye nagyon fontos a kollektíva életében. Nem biztos, hogy egy kiváló dolgozó képes brigádot összefogni, irányítani. Erre csak olyan ember alkalmas, aki határozottan tud intézkedni, igazságosan dönteni, irányító, vezetőkészséggel rendelkezik, s pedagógiai érzéke is van. A brigádvezető megválasztását a csoport összetétele is befolyásolja.

A jó brigádvezetőnek tudnia kell, hogy az embereknél gyakran olyan problémáik adódnak, amelyet magukkal visznek a munkahelyre is. A nyomasztó lelki problémák természetszerűleg csökkentik a munkakedvet, befolyásolják az egész brigád teljesítményét, hangulatát. A jó brigádvezetőnek észre kell vennie ezt, segítenie kell a probléma megoldásában, hiszen a brigád olyan kell hogy legyen, mint egy nagy család. Mindenkinek munkálkodnia kell az összetartozás szorosabbá tételén,

jellemeznie kell a kollektívát az egymás iránti jóakaratnak, a kölcsönös segítésnek és megértésnek.

Mindez olyan erős kapcsolatot kell hogy jelentsen, amely szorosan összefogja a kollektíva tagjait, nemcsak a munkahelyen, hanem az egyéni életben is. Ilyenre már számos példa adódik az egyre szaporodó szocialista brigádok körében.

Dr. Szabó Irén,
Patkó Mihály

Fellendült az újítómozgalom a Gépjavító Üzemi Vállalatnál

Angyalföldön a Gépjavító ÜV irodájában beszélgetünk *Fodor Imre* újítási felelossel. Nyilik az ajtó. *Major Miklós* ezüst fokozattal kitüntetett újító az év huszonnyolcadik újítását teszi le az asztalra.

— Mióta foglalkozik ujításokkal? — kérdeztem.

— *Nyolc éve. A legnagyobb örömet az első 600 forintos újítási díj okozta. Ettől kaptam kedvet. Persze azon sem szomorodtam el, amikor 1961-ben egy társas újításért 16 ezer forint újítási díjat vettem fel.*

Schüller József lakatos egy balesetvédelmi ujítását mutatja.

— *Nem nagy dolog* — mondja —, *de vedelmet nyujt a munkánál.* — Úgy mondta ezt, mintha az erkölcsi sikerrel már kielégítettnek érezné magát.

Megint nyílik az ajtó! *Lovas Imre* és *Scheffer József* „ikerújítók" léptek be.

— Mi a véleményük az ujítási ügyek intézéséről? — kockáztattam meg a kerdést. Major válaszolt:

— *Ami itt helyben nyer elintézést, az megy. A többi nem. Tessek megnézni a naplót!*

A naplóból kitünik, hogy a Gépjavító ÜV-nél 1961-ben 94 újítást adtak be. Ebből elfogadtak és bevezettek 43-at 2 976 523 forint értékben. Újítási díjként kifizettek 77 555 forintot. 1962-ben beadtak 104 újítást, ebből elfogadtak és bevezettek 49-et 550 ezer forint értékben. Újítási díjként kifizettek 38 055 forintot.

— *1959. január 26-án a guritószolgálatnál használatos feksaruk titközőfejével kapcsolatban újítast adtunk be* — mondja Major Miklós. — *1961. június 6-án elutasították. Közben beadtunk egy módositást. A mi újításunk szerint fele költségbe kerülne az ütközőfej előállítasa, azaz 80 helyett csak 40 forintba. Ami az évente gyártott 20 ezer feksarunál bizony jelentős összeg. Azóta másfél év telt el. A kísérleti határidő 1962. év október 15-én lejárt. De még sehol semmi.*

Régen emlegetett panasza az újítóknak, hogy nincs megfelelő fellebbezési fórum. A szakszervezet jó szívvel fogadja a fellebbezést és elküldi ugyanahhoz a fórumhoz, ahol korabban elutasították.

— *Az az előadó, aki néhány hónap alatt keservesen megszülte az elutasító valaszt, az néhány hét alatt nem fogja összelapkodni az elfogadó határozatot* — mondja Scheffer József.

Azzal a meggyőződéssel búcsúztunk el és kívántunk sok sikert a további ujításokhoz a Gépjavító ÜV dolgozóinak, hogy a nehézségek, a sok kudarc ellenére se hagyják lanyhulni a szépen fellendült újítómozgalmat.

— gergely —

Hogyan pótolhatjuk a zord tél okozta lemaradásokat?

A téli zord időjárás rendkívül sok kárt okozott a népgazdaságnak. Az ipari üzemek nagy része nem tudta teljesíteni a tervét. Ezért a tervezettnél jóval kevesebb árut adtak fel vasúti szállításra, s természetesen kevesebb nyersanyag érkezett számukra is. A téli hónapokban a vasúti szállítás jelentős részét a szén képezte.

A vasút arra törekedett, hogy a lehetőségekhez mérten elszállítson minden energiahordozót és élelmiszert.

A terv szerint az első negyedévben *23 millió* tonna árut kellett volna elszállítani. Az említett okok miatt azonban 3 millió 305 ezer tonna áru elszállításával adósak maradtunk.

— *Vajon az év vegéig behozható-e a zord tél okozta lemaradás?* — Erre a kérdésre kértünk választ *Berke Bélától*, a 8. szakosztály vezetőjétől.

— *A hosszú, zord tél valóban nagy lemaradásokat okozott a vasútnak* — mondotta. — *Az év végéig azonban még hosszú idő áll rendelkezésünkre, igy ha jól dolgozunk, behozhato a lemaradás.*

Az egy vonatra eső átlagos terhelés a bázishoz viszonyítva például 22 tonnával, az idei tervhez viszonyítva pedig 34 tonnával maradt el. Éves tervünk — 893 tonna — teljesítése érdekében

a naponta közlekedő vonatok terhelését a tervezettnél 11 tonnával kell növelnünk ahhoz, hogy ennél a tényezőnél az év végéig behozzuk a lemaradást.

A tehervonatok menetrend szerinti közlekedésénél 75 százalék az éves célkitűzés. Jelenleg *60 százaleknál tartunk.* Ha az ev hátralevő részében tovább javulnak eredményeink, sikerül tartani a célkitűzést, reményekedhetünk, hogy a múlt évi 68,7 százalékos teljesítményt sikerül elérnünk.

— *A teherkocsik gazdaságos kihasználása érdekében sem tettünk meg mindent.* — folytatta a szakosztályvezető.

— *Bár a bázishoz viszonyítva 0,42 tonna a növekedes, a 18,38 tonnás tervet ennek ellenére sem sikerült teljesiteni. Ennek egyik oka az is, hogy az első negyedévben nem jelentkezett a múlt évben oly jól bevált és alkalmazott módszer, a nagyraksúlyú kocsik nagy távolságra történo felhasználásának eredménye sem, mivel a statikus terhelés 2,4 százalékos növekedésével szemben a dinamikus terhelésnél mindössze 1 szazalekos a növekedés.*

Ugyancsak akadnak tennivalók *a kocsik állomási tartózkodásánal.* Az elso negyedévben a tavalyi 14,95 órás tényszámmal szemben 17,79 órás eredményt értünk el. A műszaki norma teljesitése 71,40 százalékos. A tehervonatok utazási sebességének csökkenése a vonalon töltott idő hosszabbodása es az állomasi kocsitartózkodási idők növekedése miatt

a kocsiforduló a bázis időszak 4,22 napjáról 5,04 napra emelkedett.

A személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésében is *nagyfokú a visszaesés.* A múlt évben elért 94,70 százalékos eredmény 88.55 százalékra esett vissza. Az év hátralevő részében a személyszállító vonatoknál

feltétlen biztositani kell a 97,5 százalékos menetrendszerűséget.

A forgalmi és kereskedelmi, a vontatási, a távközlő és biztosítóberendezési, valamint a pályafenntartási szakszolgálat dolgozói *fogjanak össze és tekintsék szivügyüknek a kés és nélküli közlekedést.*

Szállítási feladataink megkövetelik, hogy a vasút dolgozói már a tavaszi időszakban olyan teljesítményeket érjenek el, mint az *őszi forgalom* legnehezebb napjaiban. Az év hátralevő részében

minden nap 16 624 kocsit kell ahhoz megrakni, hogy a szállítási tervet teljesíteni tudjuk.

Ehhez arra van szükség, hogy *pályaudvaraink* és *állomásaink* tovább fokozzak teljesítményüket, *jobban együttműködjenek a szállittató felekkel,* fokozottan érvényesítsék a *vasárnapokon,* és egyéb *ünnepeken* történő rakodásokat, végül, de nem utolsósorban törekedjenek arra, hogy *az előttünk álló nagy feladatokat balesetmentesen, vonatveszélyeztetés nélkül oldják meg* — fejezte be tájékoztatását *Berke Béla*, a szakosztályvezető.

V. F.

A megnövekedett forgalomban is helytálltak a gyékényesi vasutasok

A múlt év májusában nyílt meg *Gyékényesen* a *magyar—jugoszláv közös határállomás.* Azóta 11 honap telt el. S mint azt az eredmények bizonyítják, a gyékényesi vasutasok megállták helyüket a megnövekedett forgalomban. A tehervonatok átlagos terhelését például 105, a teherkocsik statikus terhelését 108,28 százalékra teljesítették. A személyvonatok menetrend szerinti indításában 98,89, a tehervonatoknál pedig 88.21 százalékos eredményt értek el.

Gyékényes állomás dolgozói a korabbi években is jó munkát végeztek. Munkajuk eredményeként több izben részesültek vezérigazgatói elismerésben és élüzem kitüntetésben.

— *Mi a gyékényesi vasutasok sikereinek a titka?* — Erről beszelgettünk a napokban az állomás vezetoivel.

— *Az eredményes munkának több előfeltétele van* — mondotta *Szolnoki János* állomásfonökhelyettes. — *Állomásunkon igen jó a kollektiv szellem. Dolgozóink fegyelmezettek, kötelességtudók. Nagyon jól megértjük egymást a mozgalmi szervekkel is. A szakszervezeti bizottsagtól különösen sok segitseget kapunk.*

— *Milyen a viszony a jugoszláv vasutasokkal?*

— *Nagyon jó az együttmüködés. Mindenben kölcsönösen segitünk egymásnak. Ha a szerelvények továbbitasánal valami problema merül fel, megbeszéljük.*

Ezután a belföldi forgalomra terelődött a szó. Annál is inkább, mert a problémák jobbára itt mutatkoznak.

— *A legtöbb gondot a kavicsbánya és állomásunk szűk keresztmetszete okozza* — folytatta a helyettes főnök. — *A vonatok fogadasara, a tolatásokra mindössze hét vágany all rendelkezesünkre. Emiatt sok nehézséggel kell megbirkózni. Ha bejár egy vonat, a tolatással le kell állni. A legkritikusabb a helyzet délután 16 órától reggelig. A kavicsbányában naponta 150 kocsi kerül megrakásra. Később ennél is több. A naponta ki- és belépő kocsik száma 200—300. Ahogy megindulnak a nagyobb szallitások, 1000—1200 kocsival kell számolnunk.*

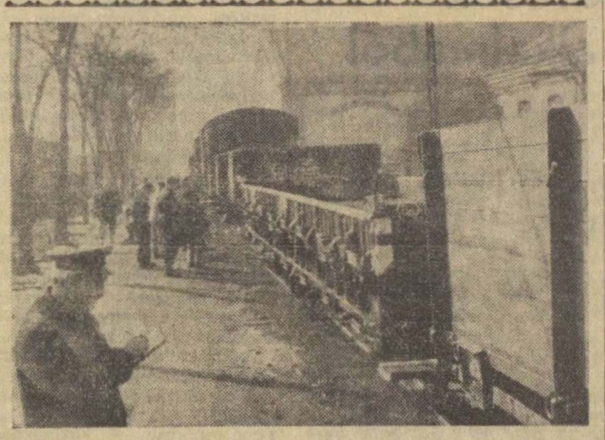
— *Nagyon elkelne meg 4—5 vágány* — vette át a szót *Toronyi László* szb-titkár. — *Azelőtt Gyekényes állomasnak 15 vagánya volt. A vágányok helye most is megvan. Igy az állomás vágányhálózatának bővítése nem kerülne olyan nagy összegbe, mintha földmunkát is végezni kellene. Ezt a problémát nem lehet sokáig halogatni, mert a forgalom szinte napról napra nő. Ilyen körülmények között mi a legnagyobb akarat és szorgalom ellenére sem tudunk sokáig megbirkózni a feladatokkal.* Majd beszélve a baleseti veszélyről.

Mint a beszélgetésből kitünt, nagyobb baleset hosszú évek óta nem volt az állomáson. A tolatásoknál és az áru mozgatasánál kisebb kézsérülések azonban elég gyakran előfordulnak. A szakszervezeti bizottság éppen ezért állandóan napirenden tartja a *balesetek elleni* harcot. Legutóbb szb-ülésen, a szolgalati vezetők jelenlétében foglalkoztak az állomás munkásvédelmi helyzetével.

A szakszervezeti bizottság a munkaverseny ébrentartására is nagy gondot fordít. A zord tél okozta lemaradások bepotlására például *április 4-e a május elseje tiszteletére ünnepi műszakot szerveztek.* A dolgozók a személy- és tehervonatok menetrend szerinti indítása mellett a *teherkocsik* és a *tehervonatok átlagos terhelésének növeléset* vállalták.

Mint a példakból kitünik, a gyékényesi vasutasok igyekezetével nincs baj. Ők továbbra is hírnevükhöz méltóan szeretnének dolgozni. Ha a szolgálati felsőbbség segit *az objektiv akadályok elhárításaban,* a jövőben is mindent megtesznek azért, hogy jó eredményeket erjenek el, mind a *személy-,* mind pedig az *áruszállításban.*

Visi Ferenc



A jó idő beálltával meggyorsult a teherkocsi javítás a Landler Járműjavítóban. A képen kijavított kocsik átadása folyik (MTI Foto Lajos György felv.)

Növekvő forgalom – kiváló eredmények

A felszabadulas előtt az ország legnagyobb faluja volt *Orosháza.* A mintegy 30 ezer lakosú község 1947-ben nyilvanitották várossa. A városi ipar ezután is váratott magára. Ilyen tekintetben csak az utóbbi évek hoztak lényeges változást az orosháziak életében. A vasútállomás szomszédságában modern magtisztítóüzem létesült, ahonnan a világ minden tájára exportálják a vetőmagot. A város szélén tavaly kezdték meg Közép-Európa legnagyobb és legkorszerűbb üveggyárának építését.

Ez a hatalmas munka 1962-ben egyszeriben háromszorosara novelte az állomás kocsileadási forgalmat. A kocsifeladast *Orosháza* közelében, *Kardoskúton* feltárt kőolaj szállítmányok tovább növelték. Ma már naponta 4—500 tonna kőolajat továbbítanak a feldolgozó helyekre. A téglagyar is jelentos szállító.

Hogyan hatott ez a fejlődés az oroshazai vasutasokra? — Erről érdeklődtünk az állomáson tett latogatásunk alkalmával.

— *Örömmel tapasztaltuk városunk iparosodását es arra törekedtünk, hogy a magunk erejével a lehető legnagyobb segitséget adjuk ehhez* — mondotta *Varnai Rupert* állomásfonök, aki már 36 éve dolgozik a vasutnál. — *Igyekeztünk javitani munkaszervezésünket és az volt a célunk, hogy a megnövekedett forgalmat balesetmentesen bonyolitsuk le.*

A múlt évben siker koronázta az orosházai vasutasok erőfeszítéseit. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint hogy a szegedi igazgatosaghoz tartozó állomások közül egyedül Orosháza nyerte el az élüzem kitüntetést és április végén sor kerül annak ünnepélyes átadására.

A verseny motorjai

Az eredmények elérésében nagy resze van a dolgozók lelkes munkaversenyének és az állomas pártszervezete, szakszervezete és szakvonali vezetése közötti gyümölcsöző együttmuködésnek. Tavaly öt brigád versenyzett a szocialista cím elnyeréséért, munkájuk nagy lendületet adott az egész kollektívának. A versenyt *Bodnár László* forgalmi szolgálattevő és brigádja kezdeményezte. A három tur közül ok értek el a legjobb eredményt. A kereskedelmi szolgálatnál *Dani Mihály* raktárnok rakodó-brigádja, a szállítmanyozásnál *Dimág Ferenc* brigadja volt a legjobb. A kocsirendezoknél *Kovacs András* es brigádja tünt ki gyors és pontos munkájával. A múlt év folyamán számottevő balesetük nem volt mindössze két üres kocsi lépett ki

— *Jó kocsikihasználási eredményünket úgy értük el* — hallottuk *Makra István* kereskedelmi állomásfőnök helyettestől —, *hogy kiadasi raktárnokaink gondosan kijelölték, melyik árut milyen kocsiba kell berakni és az erről szóló kiirast mindig időben átadták a kocsirendezőknek. Ez a szoros együttmüködés lehetővé tette a kocsik statikus és dinamikus terhelésének fokozását, annak ellenére, hogy Orosháza környékén sok még a gyenge felépitményü vonal.*

Amin segíteni kellene

A szép teljesítmények ellenére sem tartozik a „problema mentes" szolgálati helyek sorába Orosháza állomás. Az iparosodas mar tavaly vonzóerőt gyakorolt az állomáson dolgozó vasutasokra, csakúgy mint a jól feilődő termelőszövetkezetek. Küzdenek néhány technikai probléma val is. A raktár nagyon kicsi, nem felel meg a megnövekedett forgalomnak. Ugyancsak szűk az állomás felvételi épülete is. Ugyszólvan egy gombostűt sem lehetne leejteni az állomás nyitott peronján a reggeli és a délutáni személyvonatok indulásakor. Az állomás szomszédságában van a megye legkorszerűbb malma. Az iparvágány olyan élesen kanyarodik a malomhoz, hogy hat méternél hosszabb kocsit nem vihetnek oda. Ez nagyon megnehezíti a malom szállítási igényeinek kielégítését.

Gondjaik, problémáik ellenére sikeresen oldották meg feladataikat az orosházai vasutasok és most is eredményes munkával segítik a zord tél okozta szállítási lemaradások pótlását. Szilárd elhatározásuk, hogy megvédik élüzem címüket 1963-ban is.

(L—cz)

A „gumi danik" sikere vasutas eredmény

— *Először is szögezzük le, hogy mi vasutasok vagyunk...* — kezdte beszélgetésünk alkalmával *Árvay József* műszaki főelőlyegző, a *MÁV Autófuvarozási Főnökség vezetője — a gumikerék semmit sem változtat a lényegen. A mi járataink is a vasút szerelvényei, még, ha gyorsabban is közlekednek, mint a korábbi darabárus kocsik, melyek után országszerte „gumi dani"-nak becéz bennünket a vasutasság.*

Egy év alatt 13 millió kilométer

Nem is vonja kétségbe ma már senki az *Autófuvarozási Főnökség* egyenruhát viselő gépkocsivezetőinek vasutas nuvoltát. A mintegy 500 szállítóegységet képviselő gépkocsiparkkal jól segítik a vasúti szállítást. Pótkocsis teherautóik, a „szerelvények", menetrend szerint közlekednek és 50—100 km-es körzetben mozogva elvégzik a darabáru fuvarozást. A tehervonatoknak így nem kell megállniok minden állomáson és a darabáru küldemények is gyorsabban jutnak el rendeltetési helyükre. A statisztikai kimutatások szerint évente mintegy 140—150 ezer vasúti kocsi megtakarítását teszi lehetővé az Autófuvarozási Főnökség működése.

— *A múlt évben több mint 13 millió kilométert tettek meg teherautóink* — tájékoztatott Árvay József — *és 977 ezer tonna súlyú darabárut továbbitottak. E nagy forgalom és teljesitmény mellett baleset csak szórványosan fordult elő. Ezzel a balesetmentes közlekedéssel főnökségünk gépkocsivezetői már ötödször nyerték el az első helyezést a harmadik csoportba sorolt autóközlekedési vállalatok „Vezess baleset nélkül!" versenyében.*

Az Autófuvarozási Főnökség tavalyi eredményei alapján ötödször nyerte el az élüzem címet is.

Növeli az eredmények értékét, hogy a Fonökség szinte az ország egész területén, 149 viszonylatban továbbítja a darabáru küldeményeket. Kirendeltségei vannak *Miskolcon, Debrecenben, Székesfehérvárott, Nyiregyházán* és a többi jelentősebb vasúti csomóponton. A kirendeltségek helyzete nem a legkedvezőbb, hiszen műhelyeik alig vannak és a gépkocsik karbantartásáról a szabad ég alatt kell gondoskodni. Az ilyen „csillaggarázs" télen-nyáron sok nehézséggel jár.

Öt új járat

A gépkocsivezető brigádok közül eddig négy nyerte el a szocialista brigád címet: *Vas Mihály, Gombocz János* és *Hodicska Géza* brigadjai budapestiekből, *Egri Sándor* szocialista brigádja miskolci gépkocsivezetőkből áll. A főnökség *Egressy úti* javítóműhelyében *Rohovszky Sándor* vezetésével dolgozó *„Napsugár"*-brigád érdemelte ki munkájával, szorgalmas tanulásával a szocialista címet. Napsugárral ugyan nem foglalkozik ez a brigád, hiszen bognárokat, kárpitosokat, fényezoket és villanyhegesztőket foglal magában, viszont Rohovszky Sándor a szakszervezeti bizottság üdülési felelőse, s aki a műhelyben napsugárra vágyik, az hozzá fordul...

Az Autófuvarozási Főnökség idei terveivel kapcsolatban elmondották, hogy öt új járattal bővítik tevékenységi körüket. Szállítási tervük meghaladja az egymillió tonnát. A nagyobb eredmények elérése céljából az idén nemcsak brigádversenyt szerveznek, hanem kiírják a kirendeltségek versenyét is.

Pontos, fegyelmezett munkával vívták ki a vasutasok és a szállító felek megbecsülését az Autófuvarozási Főnökség dolgozói. A „gumi dani" a vasút megbízható segítőtársa lett — sikere vasutas eredmény, melyre valamennyien büszkék lehettünk.

(Lőrincz)

„Személyvonat indul”

Országos értekezlet a kulturált utazás szolgálatában

Április 9-én országos személyszállító értekezlet színhelye volt a *vasúti főosztály* kultúrterme. Az értekezleten részvevő vasutasok, az igazgatóság forgalmi és kereskedelmi, valamint vontatási osztályainak személyszállítással foglalkozó dolgozói, a budapesti személypályaudvarok és a nagyobb vidéki állomások vezetői, a pártszervezetek és a szakszervezeti bizottságok titkárai előtt *Császár László*, a 8. szakosztály helyettes vezetője számolt be a nyári menetrenddel kapcsolatos változásokról.

Beszámolójában felhívta a figyelmet a személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedésére. Hangsúlyozta: *intézkedési terv írja elő, hogy a nemzetközi gyorsvonatokat, a kormányvonatok kivételével, minden más vonattal szemben előnyben kell részesíteni.* Természetesen a belföldi személyszállító vonatok menetrendszerűségére is nagy gondot kell fordítani.

Hogyan léphetünk előbbre

A kultúrált utazáshoz tartozik a szerelvények tisztántartása. Elmondotta, hogy a budapesti személypályaudvarokon még ma is gyakori eset, hogy a szerelvényeket akkor kezdik el takarítani, amikor azok már indulásra készen állnak a csarnoki vágányokon. Ezen is változtatni kell. A szerelvények takarítását és műszaki előkészítését a tároló vágányokon kell elvégezni.

Szó esett a beszámolóban arról is, hogy az igazgatóságok hozzanak létre egy bizottságot és vizsgálják meg a nemzetközi gyorsvonatokon szolgálatot teljesítő jegyvizsgálók összetételét. A jövőben ezeken a vonatokon elsősorban azok teljesíthetnek szolgálatot, akik idegen nyelven beszélnek, szakmailag képzettek, udvariasak és megjelenésük is kifogástalan.

A kultúrált utazást szolgálják a következő intézkedések is: *Az új menetrend életbelépésétől a két nagy budapesti személypályaudvaron nemzetközi információs irodát létesítenek.* A Keleti és a Nyugati pályaudvar egy korszerűen berendezett helyiségében több nyelven beszélő vasutasok adnak majd felvilágosítást a külföldi utasoknak. Az idegen nyelvű információs szolgálat a pályaudvarokon tartózkodó vonatok mentén is rendelkezésére áll a hazánkba érkező vagy átutazó külföldieknek.

Az utasok kényelméért

Ugyancsak az új menetrend életbelépésével vezetik be a budapesti pályaudvarok között a kézipoggyász átfuvarozását. Az utas a ruhatárban kérheti, hogy kézipoggyászát — megfelelő térítés ellenében — szállítsák át egy másik pályaudvarra.

Új kezdeményezés a taxirendelés bevezetése. A nemzetközi gyorsvonatokon a Budapestre utazók az utaskísérőknél, illetve a jegyvizsgálóknál bizonyos összeg befizetése ellenében taxit rendelhetnek. A taxik külön helyen parkírozva várják a megrendelőket.

A beszámolót élénk vita követte, majd levetítették a *Személyvonat indul* című filmet. A film bemutatta, honnan indultunk el 1945-ben és hol tartunk jelenleg. Látható volt a korszerű menetrendszerkesztés egy-egy példája, a szerelvényfordulók helyes kialakítása, a fordulók betartásának fontossága, figyelemmel a személykocsipark gazdaságos kihasználására, a menetrendszerű közlekedés terén előforduló egyes hiányosságokra.

Végül bemutatott a film az utazóközönséggel érintkező dolgozók munkájával, magatartásával kapcsolatban is egy-egy tanulságos mozzanatot.

(visi)

Kitüntetések április 4-e alkalmából

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa hazánk felszabadulásának 18. évfordulója alkalmából a **Munka Érdemrend** kitüntetést adományozta Ródonyi Károly vezérigazgatóhelyettesnek.

Felszabadulásunk évfordulója alkalmából, valamint a rendkívüli zord időjárásban tanúsított példamutató munkáért a **Szocialista Munkáért Érdemérem** kitüntetést kapta:

Kósa János k.-mester, Miskolc, tiszai pu., Serés II. József. tol. vez., Ferencváros, Csillag II. István k.-mester, Szeged, Fabók János ép. főn. vez., Miskolc, Szőke János mozd. fűtő, Ferencváros, Nagy Dezső von. vez., Püspökladány, Vass Antal kazánkovács csop. vez., Szombathelyi Jj. ÜV., Gy. Szücs Ferenc mozd. vez., Szeged fth., Ecsedi Erő gyárrészleg vez., Északi Jj. ÜV., Farkas Béla mozd. vez., Szombathely fth., Pintér István Anyagell. Ig., Tátrai János műszerész, Szombathely TBFF, Risztics Károly mérnök főelőadót, I/7 szakoszt., Iglódi Ferenc von. kez., Szeged Pft. Főn., Szabó Vilmos szert. főn. h., Landler Jenő Osztószert., Lepsényi Lajos szakaszkez. pmest., Kaposvár Pft. Főn., Horváth Pál von. vez. Szombathely, Nagy V. József váltókez., Ferencváros, Juhász Imre mozd. vez., Debrecen fth., Kucsera Pál szakaszkez pmestert, Szeged Pft. Főn., Nagy Géza ép. vez., Celldömölk Ép. Főn., Zsiros István tmk-csop. vez., Hatvan fth., Vecsernyés Sándor munkást. Távközlő Fennt. Főn., Kislaki Zsigmond áll. vez. Dudarbánya, Nosza Lajos gépkísérőt, Békéscsaba, Buskó András szakaszkez. pmest., Józsefváros Pft. Főn., Szűr Ferenc szakaszkez. pályamest., Pápa Pft. Főn., Gyuk János mozd. vez., Zalaegerszeg fth., Madar János csap. vez. előmunkást. Debrecen Déli Pft. Főn., Hutás János vez. főmérnököt. Székesfehérvár Pft. Főn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter elvtárs első helyettese, a **MÁV vezérigazgatója dicséretében részesültek:**

Lazányi József mozd. vez., Ferencváros fth., Molnár Árpád von. vez., Miskolc tiszai pu., Simon Mihály vonalgondozó Mátészalka Pft. Főn. Kovács Károly forg. szolg. tevő, Dunavecse, Szabó József okt. tiszt, Veszprém-külső, Tolner István mérnök I/7. szakoszt., Dávid Ferenc géplak., Balparti Bizt. Fennt. Főn., Fazekas László forg. szolg. tevő, Pestlőrinc, Fehér László áll. irányító, Miskolc tiszai pu., Keserű István munkás, Magasép. Főn., Mányi Imre kocsivizsg. lakatos Debrecen fth., Tancsik Lajos mozd. rezortos, Pécs fth., Országh Dénes főelőadó I/8. szakoszt., Kovács András főgépész, Pécell Továbbkez. Kórház, Jakab István személygépkocsi vez., Autófuvarozási Főn., Oláh Mihály szolg. vez. váltóőr, Debrecen, Kőszegi László rovancsoló, Pécsi Ig. VI. Oszt., Csapó János csap. vez. előmunkás Józsefvárosi Pft. Főn., Ember Ferencné oszt. kez., Bp. Ig., Veres Kálmán kocsilak., Miskolc fth., Szilágyi II. István rakod. irányító, Nyíregyháza, Gyuricza Sándor árupénztl., Kiskőrös, Gabaly Gyula vízvez. szerelő, Házkez. Főn., Farkas Erzsébet kocsitakarító, Miskolc fth., Sárvári János munkás, Rákos Olajszertár, Rácz László esztergályos csop. vez., Szombathely Jj. ÜV., Mari Kálmán csop. vez., Szeged Ig. II. Oszt., Frey János rakt. kezelő, Gépjavító Osztószertár, Szederkényi János csop. vez., Bp. Igazg. VI. Oszt., Gyimesi József mozd. vez., Celldömölk fth., Detári Istvánné táblaellenőr, Adatfeld. Főn., Glttinger Tibor főelőadó I/8. szako., Pintér József lak. csop. vez., Landler Jenő Jj. ÜV., Böiti Károly mozd. vez., Nyíregyháza fth., Ádám István mérnök I/4. szako., Kelemen András statiszt., Ómiskolci Pft. Főn., Rubik László lak. csop. vez., Dunakeszi Jj. ÜV., Horváth János pályamest., Pécs Pft. Főn., Báger József vez. pmest., Szombathely Pft. Főn., Ótott József mozd. lak., Szeged fth., Gősi Imre váltókez., Hegyeshalom, Kohl József fth. főn., Nyíregyháza Kisvasút fth., Ruzsinszki Mihály mozd. fűtő, Mezőtúr fth., Kovács Imre kábelfektető, Szombathely TBFF., Vati János áll. vez., Zirc, Urbán József szak. kez. pmest., Győr Pft. Főn., Polyóka István szak. kez., BBFF., Soróczki Pál vágánygond., Debrecen Északi Pft. Főn., Borbíró Mihály forg. szolg. tevő, Vésztő, Katona József p.-munkás, Kiskunhalas Pft. Főn., Villes Imre szak. kez. pmester, Szombathely Pft. Főn., Ódor András váltóőr, Dorog, Gólya Mihály szak. kez. pmester, Ferencváros Pft. Főn., Nagy Sándor mozd. vez., Mezőtúr fth. Miko Imre blokklakatos, Szeged TBFF., Sebestyén Ernő szakaszkez. pmester, Pápa Pft. Főn., Jakab Boldizsár előmunk., Angyalföld Pft. Főn., Mezei Jenő mozd. vez., Pápa fth.

Első helyen a nemzetközi munkaversenyben

A népi demokratikus államok vasutai közül a *bolgár, csehszlovák, lengyel, német és magyar államvasutak* képviselői 1961. július 1 óta nemzetközi munkaversenyben állnak. A verseny célja a nemzetközi személyszállító- és tehervonatok menetrendszerű közlekedtetésének javítása, a vonatösszeállítási előírások betartása.

A verseny értékelését a Prágában létesített Ellenőrző Iroda végzi.

A közel két esztendő azt igazolja, hogy a verseny beindítása helyes volt. A kezdeti eredmények ugyan nem voltak kielégítőek. Nem történt egységesen az értékelés sem. Azóta a hiányosságok lényegében megszűntek, gyakorlattá vált az egységes értékelési szabályzat is. Az ellenőrző iroda havonta értékelte, nyilvánosságra is hozta az eredményeket, így lehetőség nyílt egymás munkájának figyelemmel kísérésére.

A MÁV eredményei kezdetben gyengék voltak. Az egy nemzetközi vonatra eső késett perc vasútunk hibájából átlagosan 40—50 között ingadozott. A CFR vasúttal sok esetben rendesen átvett LIM-vonatokat is jelentős késéssel adtuk át Szobon. Sok vontatási nehézmény is előfordult nemzetközi vonatoknál.

1961 második félévében a harmadik helyet értük el a versenyben. Az egy vonatra eső késett perc 43,81 volt. 1962 első félévében bár negyedik helyen végeztünk, de az egy vonatra eső késett perc 16,91-re csökkent. A két félév eredménye már mutatja azt a számottevő fejlődést, amelyet a nemzetközi forgalomban a munkaverseny segítségével elértünk.

1962 második felében a MÁV az első helyen végzett. A vándorserleg és vándorzászló Varsóból Budapestre került, hirdetve a magyar vasutasok eredményes munkáját. A nemzetközi munkaverseny ünnepélyes értékelése a vándorserleg és vándorzászló átadására május 8-án kerül sor Budapesten.

Hogyan kerültünk az első helyre

Megszüntettük a nemzetközi személyszállító vonatok késlelte tését. A késve átvett vonatok késését rendszeresen csökkentettük. Különösen jó munkát végeznek ilyen tekintetben a határállomások, a budapesti pályaudvarok és a vonatokat továbbító vonatkísérő dolgozók. A versenyben részes vasutak közül a személyszállító vonatoknál ilyen jó eredményt más vasút ez ideig nem tudott elérni.

Jelentősen javult a TEEM- és a LIM-vonatok közlekedtetése. Ezeknél a vonatoknál megszűnt az összeállítási nehézmény is.

A vándorserleg és vándorzászló átadásával egyidejűleg a legjobb eredményt elért határállomások, pályaudvarok és fűtőházak dolgozóinak jutalmazása is megtörténik.

További feladataink

A személyszállító vonatoknál még lehetőség van az átvett késések további csökkentésére. A Keleti és a Nyugati pályaudvar az átsorozási idők rövidítésével, a gépcserék és fékpróbák szervezettebb végrehajtásával értékes percekkel csökkentheti a késéseket. Határállomásaink az illetékes egyéb szervekkel együttműködve az átadási, illetve átvételi időket rövidíthetik le.

A LIM- és TEEM-vonatok közlekedtetésénél eddigi eredményeink — első helyezésünk ellenére sem — kielégítőek. Egy nemzetközi tehervonat 1962 második félévében átlag 48,91 percet késett vonalainkon. Első helyezésünk elsősorban a személyszállító vonatoknál elért igen kedvező eredményeinkből adódott. Mindezekből következik, hogy csökkenteni kell a nemzetközi tehervonatok átfutási idejét úgy, hogy az ne menjen a belföldi vonatok rovására, de legkevésbé a nemzetközi személyszállító vonatokéra.

A vándorserleg és vándorzászló birtoklása mindannyiunkat további jó munkára kötelez. Nem volt könnyű megszerezni, de még nehezebb lesz megtartani. Az eddigi eredmények, dolgozóink hozzáállása reményt keltőek arra nézve, hogy a jövőben is sikerül megtartani első helyünket.

Tóth János,
I/2. szakosztály

Megkezdték a Miskolc—tiszai pályaudvar átépítését

A borsodi iparvidék rohamos fejlődése nagy feladatok elé állítja a miskolci vasutasokat. Annál is inkább, mivel a Miskolc tiszai pályaudvar jelenlegi állapota nem felel meg a megnövekedett forgalomnak. A pályaudvarnak ugyanis mindössze öt peronvágánya van. Ez nem elegendő a személyforgalom lebonyolítására. Így a többi vágányokat is személyvonatok fogadására kell használni, ami nem egy esetben megnehezíti, sőt nemegyszer teljesen kizárja a tehervonatok közlekedtetését.

Ezek a problémák és Miskolc város rohamos fejlődése tette indokolttá a tiszai pályaudvar és környékének korszerűsítését. A tervezők abból az elvből indultak ki, hogy

elsősorban személypályaudvar jellegét domborítsák ki.

A terv készítését reprezentatív utasszámlálás előzte meg, amely egyrészt választ adott az utasforgalom sűrűségére, a csúcsok alakulására, az utasmennyiségre, másrészt arra, hogy milyen hosszú szerelvények közlekedtetése lenne a legcélszerűbb az egyes napszakokban.

Az utasszámlálás, valamint a helyszínen szerzett tapasztalatok alapján kerül sor a pályaudvar személyvonati fogadócsoportjának kialakítására. Ez megfelelő kapcsolatok beépítésével hét peronvágányból áll majd. Az első vágány a felvételi épület előtti főperon mellett húzódik, míg a többi hat 8,775 méter széles szigetperon mellett helyezkedik el. A hét peronvágány mellett két közlekedő vágány is épül a tehervonatok, valamint a gépek áthaladására.

A tervek szerint a korszerűsítést 1964 végére fejezik be.

A munkálatok során 40 ezer köbméter földet mozgatnak meg és 106 ezer köbméter töltést építenek. A földmunkák már elkezdődtek.

A felújítási munka természetesen nem biztosíthatja a korszerű vonatforgalmi igények kielégítését. Az integrációs rendszerű biztosítóberendezést, amelynek segítségével egy központból irányítják majd az egész csomópont forgalmát, csak a felépítményi munkák befejezése után építik meg.

Az elbontandó üzemi épületek helyett a biztosítóberendezési helyi kapcsolók, valamint a tolató személyzet részére új, korszerű, a szociális követelményeknek megfelelő épületet létesítenek.

A pályaudvar felújítási munkáival egy időben — megfelelő ütemezéssel — építik meg az új peron-aluljárót, amely az utasforgalom zavartalan lebonyolítását fogja szolgálni.

A 8 méter széles aluljáró minden peronról lépcsőkön lehet elérni.

Az aluljáró és perontető megépítését 1964 végéig kell befejezni, hogy 1965-től sor kerülhessen a felvételi épület teljes külső és belső korszerűsítésére.

A peronok és a felvételi épület korszerűsítésével egy időben megoldódik a térvilágítás, valamint a jobb utastájékoztatás is.

Hivatalból intézkedjünk a táppénzkiegészítésről

A *Magyar Vasutas* április 2-i száma arról tájékoztat, hogy *milyen összegű táppénz illeti meg a balesetet szenvedett dolgozót.* Időszerű volt ez a tájékoztatás, mert a dolgozók többsége nem ismeri pontosan az ezzel kapcsolatos intézkedéseket.

Sokan nem tudják, hogy a MÁV 1961. január 1-től *összes dolgozóit baleset ellen hivatalból biztosította az Állami Biztosítónál.* Ezzel kapcsolatban nem értjük, miért kell az üzemi balesetesnek magának a *nyugdíjhivatalhoz* fordulnia kártérítésért? *Sokkal egyszerűbb volna, ha hivatalból a szolgálati főnökség terjesztené elő a táppénzkiegészítésre való igényt és az folyamatosan, a táppénz kifizetésével egyidőben jutna a dolgozóhoz.*

A dolgozók ugyanis, akik nem ismerik az ide vonatkozó rendelkezéseket, *rendszerint nem kérik* a kártérítést. Ezáltal a mi szolgálati helyünkön is több dolgozó megrövidült. A jobb tájékoztatás érdekében feltétlenül helyes lenne, ha a dolgozókat *a havi baleseti oktatásokon* arról is tájékoztatnák, hogy üzemi baleset alkalmával milyen igényekkel léphetnek fel.

K. T.

Balesetet előztek meg

Balatonfüred állomáson március 26-án az 1124. számú vonat kijárásakor *Katona Tibor* forgalmi szolgálattevő észrevette, hogy egy helyen eltörött a sín. Azonnal szólt *Prohászka András* pályamesternek, hogy intézkedjen a törött sín kicseréléséről.

A pályamester ezt meg is tette volna, de a pályamunkások egy távolabbi munkahelyen dolgoztak. Így azokat kérték segítségül, akik a közelben tartózkodtak. A pályamester irányításával *Katona Tibor* forgalmista, *Sárfi Géza* raktárnok, *Kotroczó János* technikus és *Kelemen Sándor* vasúti rendőr főtörzsőrmester hajtotta végre a síncserét.

Példás munkájukért valamennyien dicséretet érdemelnek, hiszen a gyors intézkedéssel balesetet előztek meg.

Kiss Lajos
Alsóörs

A BVKH nőbizottsága a Ruházati Bolt Kiskereskedelmi Vállalattal karöltve divat bemutatót rendezett. Képünkön a gyermekruha bemutató egyik részvevője. A rendezvény bevételét a gyermeknap ünnepségeire fordítják
(Várkonyi József felv.)

„Végrehajtottuk csomóponti szocialista szerződésünket...”

KIVÁLÓ EREDMÉNYEK ZALAEGERSZEGEN

A tavalyi eredmények értékelése során kitűnt, hogy vasúti csomópontjaink egy részénél nem volt elég jó a szolgálati ágak közötti összhang, nem tudták kellően segíteni egymás munkáját. Az ilyen csomópontokon hamar „kifogtak” a nehézségek, s ez a tervezett eredmények elmaradásában mutatkozik meg. Zalaegerszegen az állomás, a fűtőház és a többi szolgálati hely ugyancsak számos nehézséggel küzdött a múlt évben, mégis sikerrel helytálltak. Eredményük, munkamódszerük — nem titok — inkább követésre méltó példa.

Először *Zalaegerszeg* állomáson érdeklődtünk arról, hogyan teljesítették az élüzem-feltételeket.

— *Végrehajtottuk csomóponti szocialista szerződésünket* — tájékoztatott *Szabó László* állomásfőnök —, *melynek az volt a célja, hogy fejlesszük a szolgálati ágak közötti együttmukodest. Minden erőnkkel segítettük a fűtőházat, ők pedig bennünket támogattak.*

Kölcsönös segítés

Hacsak lehetett, az állomás *túlsúlyos tehervonatokat* állított össze. Ezzel elősegítette a mozdonyok gazdaságos kihasználását. A beérkezett mozdonyokat 10 percen belül igyekeztek beadni a fűtőházba, hogy gyorsan kezelhessenek és készen álljanak újabb vonatok továbbítására. Ez a gyors beadás elősegítette a gazdaságos *mozdonyfordulók* kialakítását. — A fűtőház is segített az állomásnak *a menetrend betartásában*. Az induló vonatokhoz *pontos időben* adták a gépeket. S ha volt raerő gépük, a 8. vágányra előkészített szenesvagonokat bevontatták a szertárhoz. Ezzel is könnyítették az állomási tartalék dolgát.

Az állomás *nyolc* szocialista brigádjának döntő része van abban, hogy a tavalyi eredmények minden vonatkozásban jobbak az élüzemszintnél. A tehervonatok átlagos terhelésében 102,7 százalékos. kocsikihasználásban 98 százalékos, kocsitartózkodásban a műszaki norma alapján 95,2 százalékos eredményt értek el. A vonatkísérők az egy szolgálati órára eső km-teljesítményt 104 százalékra valósították meg. *A kongresszusi verseny során az állomás szakszervezeti bizottsága különös gondot fordított a versenynyilvánosságra is.* Valamennyi szolgálati helyen rendszeresen kiírták az újabb és újabb eredményeket. A szocialista brigádok versenyét *Zubonyai József* forgalmi szolgálattevő 22 tagú brigádja nyerte. A vonatkísérőknél *Sebők Gyula* szocialista brigádja volt a legjobb.

Kevesebb volt a baleset

Az állomás dolgozói nagy gondot fordítottak a balesetmentes munkára. 1961-ben hat baleset volt az állomáson, melyek 210 nap kieséset okozták. Tavaly mindössze két balesetük volt 32 munkanap veszteséggel. Ez arra mutat, hogy a héttagú munkásvédelmi őrség jó látta el feladatát. A gépkísérőket már sikerült „leszoktatniuk” arról, hogy a gép oldalán lógjanak, s a kocsirendezőket arról, hogy a csapágytokra állva „utazzanak”. A felesleges tisztítógödröket betemették, mert tavaly előtt két lábtörés fordult elő miattuk az állomáson.

Az első negyedév folyamán tovább javultak *Zalaegerszeg állomás* eredményei. A szállítási lemaradások pótlása céljából a tervezett 54 százalek helyett 66 százalékra teljesítették az irányvonatképzési tervet. *52 000 tonnával több helyi feladásuk volt, mint a tavalyi első negyedévben.* A tehervonatok terhelését 24 tonnával növelték.

Motorjavítás csökkentett állásidővel

A zalaegerszegi fűtoház méltó segítőtársa az állomásnak. Tavaly a *fajlagos szénfogyasztási* tervet 106,8 százalékra teljesítették. Az *egy 100 etkm-re* jutó teljesítmény 8 százalékkal javult. A motorok teljesítményét 12 százalékkal növelték. A motorok kihasználásában igen nagy segítség volt, hogy kaptak egy *cseremotort*, s így egy-egy motorjavítás 14 nap helyett mindössze 2—3 nap állásidőt jelent.

— *Fűtőházunkban tavaly 17 brigád versenyzett a szocialista címért* — hallottuk *Mészáros Gyula* szb-titkártól. — *Dolgozóink jól ismerték feladataikat, és nagyon sok segítséget nyújtottak a fűtőház vezetőségének. A gyűléseken és a termelési tanácskozáson tavaly is igen sok javaslat hangzott el, amelyek elősegítették a problémák gyors megoldását, a bajok megelőzését.*

Dicsérettel szólt az szb-titkár *Ferenczi István* és *Simon József* mozdonyvezetők szocialista brigádjáról, akik főjavítás nélkül fővizsgától fővizsgáig üzemeltetik mozdonyukat. *Gyuk János* és brigádja a téli forgalomban ért el kitűnő eredményt. A műhelyben *Horváth József* motorszerelő brigádja a legjobb. Ez a jórészt fiatal szerelőkből álló szocialista brigád 3,5 óra alatt is végrehajtott már motorcserét. *Ez rekordidőnek számít!* Igen jól dolgozott tavaly egész évben *Kovács József kazánkovács szocialista brigádja is.* A munkaeredmények értékét csak növeli, hogy tavaly számottevő baleset nem volt a fűtőházban, és a forgalomban részt vevő gépek is zavartalanul üzemeltek.

A fűtőháziak május elseje tiszteletére felajánlották, hogy segítik az első negyedévi lemaradások pótlását, és a második negyedévet már adósság nélkul zárják.

L. J.

Jobb kocsikihasználást — de hogyan?

Mezőberény állomás 21 dolgozója három szocialista brigádban versenyez a tervek teljesítéséért. *Kálazi Lajos, Papp Zoltán* és *Ladányi István* brigádjai vállalták, hogy balesetmentesen dolgozva teljesítik az élüzem szinteket.

A téli forgalmi korlátozások idején visszamaradt áruk elszállításáról már gondoskodtak. Örömmel újságolták, hogy a múlt hónapban a kocsitartózkodást 97,3 százalékra teljesítették a műszaki norma alapján.

Mezőberény állomás kocsikihasználási teljesítménye most sem megfelelő. Ennek oka — amint *Pomázi András* állomásvezető elmondta —, hogy a mezőberényi téglagyár kőszivacs lapot gyárt, amelyből raksúlyig nem tudják megterhelni a kocsikat, már pedig a Mezőberényben feladott áruk 75 százalékát a kőszivacs alkotja. Több termelési tanácskozáson kérték a dolgozók, hogy az állomás eredményeit elbíráló felsőbb szervek vegyék figyelembe ezt az objektív körülményt.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Teljesítettük az élüzem feltételeket

Tiszaszederkény állomás dolgozói 1962-ben is — immár negyedszer — teljesítették az élüzem feltételeket.

Túlzás nélkül állíthatjuk, ez soha nem kívánt olyan nagy erőfeszítéseket, mint tavaly. Hiszen a kocsitartózkodási idő például a korábbi 12—13 helyett 9 óra volt, ezt kellett még csökkenteni. Ezért szakszervezetünk vezetősége részletesen megbeszélte a tennivalókat a szocialista brigádokkal. A dolgozók javaslatai hozzásegítették állomásunkat a helyes megoldáshoz és a tavalyi kongresszusi verseny új lendületet adott a munkának.

Az áprilisi termelési tanácskozáson valószínűleg mindhárom brigádunk újra megkapja a szocialista címet.

Póka Miklós

NEMZETKÖZI *élet*

A norvég kormány vasúti reformtervei

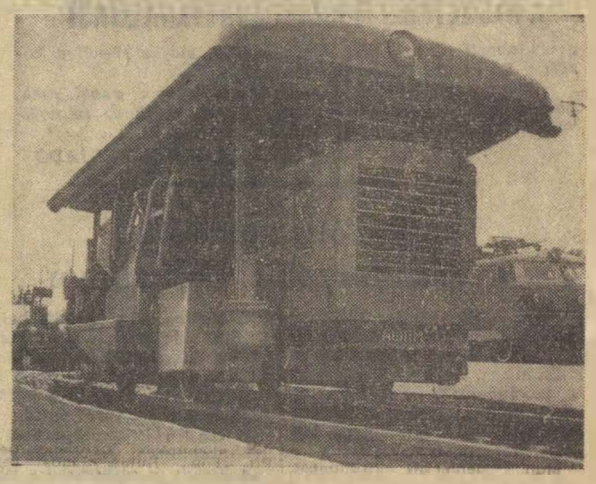
A norvég kormány a közelmúltban egy bizottságot hozott létre a norvég vasúti rendszer szervezetének felülvizsgálatára. A bizottság többsége a norvég államvasutaknak részvénytársasággá való átalakítása mellett foglalt állást. Szerintük ugyanis a jövőben a különböző közlekedési ágak között az eddigieknél lényegesen nagyobb lesz a versengés. Ebből vonták le azt a következtetést, hogy a vasutak meg akarják tartani pozícióikat, minden kérdésben olyan gyorsan, rugalmasan kell intézkedniök, mint a magánvállalatok vezetőségének. Mivel ebben a küzdelemben az államvasutakat gyengének, esélytelennek tartják, a részvénytársaság mellett foglaltak állást.

A bizottság tehát megtette a javaslatát. A döntés azonban még nem született meg. Norvégia kormányán múlik, hogy az államvasutak tőkés vállalkozók kezébe kerüljön-e, ahogy ezt egyesek szeretnék, vagy továbbra is a kormány kezelésébe marad.

Rekordforgalom a francia vasutakon

A francia államvasutak mind a személy, mind a teherszállításban rekordforgalmat bonyolított le a múlt esztendőben. A személyszállító vonatok 577 millió utast szállítottak. Ebből 317 millió Párizs elővárosaira vonatkozik. Utaskilométerben kifejezve a forgalom 5,4 százalékkal emelkedett.

A teherszállításban is növekedett az államvasutak teljesítménye. 1962-ben 231 millió tonna. 1 millió tonnával több árut szállítottak el az előző évinél. A szénfogyasztás 9,7 százalékkal volt kisebb az 1961. évinél. Ezzel szemben az elektromos energiafogyasztás 12,3 százalékkal emelkedett.



Óránként 500 talpfa aláverését végzi el ez az automatikusan működő szovjet aláverő gép.

Egy példamutató vonalgondozó

Dicséretre méltó munkaszeretettel dolgozik *Kiss Simon István* vonalbejáróőr, aki az angyalföldi pályafenntartási főnökség IX. pályamesteri szakaszának létszámába tartozik. A gondjaira bízott 10 km hosszú vonal *Vácrátót* állomástól *Vac-alsó* megálloig terjed.

Vonalszakaszát 11 útátjáró keresztezi. Ezeket mindig különös gonddal tisztogatja. A lekent és gondosan meghúzott csavarok jó munkáját dícsérik. A papírhulladékot, vagy egyéb szemetet nem tűri meg a vonalon.

A leghidegebb téli napokon is szorgalmasan dolgozott. A hófúvások dején különös gonddal tisztogatta a Vácrátót állomáson levő utátjárót, ahol egyébkent gyorsan képződik hóakadály. Az egyik hófúvásos éjszakán egy órakor kijött dolgozni és 18 óráig egyfolytában tisztogatta a havat. Felesége kétségbeesetten kereste, mert attól félt, hogy valami baja történt. Kiss Simon István szerény hangon így nyugtatta meg feleségét: *„Látod, nehéz a helyzet, segíteni kell...”*

Pintér Lajos
Vacratót

Kiváló újítók kitüntetése

A közelmúltban osztották ki a kitüntetéseket a legkiválóbb vasutas újítóknak. A kitüntetések átadásánál *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes hangsúlyozta, hogy 1962-ben hazánkban az újító mozgalom eredményeként 1.5 milliárd forintot takarítottak meg az újítók. Szép eredménynek számít, hogy ebből a vasutas újítók megtakarítása 42 millió forint.

A kiváló vasutas újítók között 12 arany-, 4 ezüst- és 18 bronzérmet osztottak szét.

Arany fokozatot kaptak:

Dabóczi Ödön. Heller György, Kassai Dénes I 7. szakosztály, Torma István nyugdíjas, Jánosdeák Egon Járműfejlesztési Intézet, Füle András Anyagvizsgáló Intézet, Horváth József I. 7. D. osztály, Harmathy Lajos I. 6. A. osztály. Bisztrai Dénes Távközlő- es Biztosítóberendezési Építési Főnökség, Putnoki István Furnir Lemezművek, Kocsis János, Gyarmati Jenő Miskolci Építési Főnökség.

Ezüst fokozatot kaptak:

Gara István Északi Jj. ÜV, Tarján Jenő Szombathelyi Igazgatóság III. osztály, Buczkó Péter Sárospatak. fűtőház, Pintér István Miskolci Építési Főnökség.

Bronz fokozatot kaptak:

Herczeg István Kitérőgyártó ÜV. Varga József Landler Jj. ÜV, Hegedüs Balázs Kecskemét, pft., Kondorosi Jozsef Szeged, pft., Molnár Pál Budapesti Ig. II. osztály. Ács András budapest—ferencvárosi pft., Jéger József. Füstös István Budapesti Magasépítési Főnökség, Megyeri István, Monostori Gábor Budapesti Építési Főnökség, Hargitai László. Kormányos László. Korényi Gyula. Kotsis Pál, Riediger Béla, Szöllosi János Hídépítési Főnökség. Várkonyi László Miskolci Építési Főnökség, Hegedüs Zoltán Sárospatak, fűtőház.

Tavaszi munka az állomáson. Simon József és Bodor Imre a VIII-as pályamesteri szakasz dolgozói a biztonsági határjelek festését végzik Szolnok állomáson

(Hemző Károly felv.)

Újra élüzem az Építési Géptelep Főnökség

A vasút növekvő szállítási feladatai sürgetoen követelik az elavult vonalak felújítását, átépítését. Építési főnökségeinknél viszont országosan komoly probléma a munkaerő hiány. A feladatok megoldása csak a gépi munka arányának szűntelen növelésével érhető el. Az építési munkák gépesitésének központi gazdája a *MÁV Építési Géptelep Főnökség.* Országosan ez a főnökség látja el nagy gépekkel — dömperekkel, önürítős teherautókkal, kotrókkal. földtolókkal és földnyesőkkel — az építési főnökségeket. Nagy teljesítményű ágyazatrostáló és aláverő gépeik ma már ugyancsak nélkülözhetetlen segítőtársai a pályamunkásoknak.

Az Építési Géptelep

1962-ben 9705 lóerőt képviselő gépparkkal vett részt a pályaépítési munkálatokban.

Az üzemi teljesítményekről a főnökség vezetője, *Surányi József* elvtárs tájékoztatott.

Javult a gépkihasználás

— A múlt év folyamán üzemben levő gépeink 86 százaléka vett részt átlagosan a termelőmunkában. Ezzel együtt lényegesen javult a gépkihasználás aránya is — mondotta Surányi elvtárs. — Termelési tervünket 110,9 százalékra teljesítettük és egy év alatt 8,9 százalékkal növeltük a termelékenységet. Önköltségi eredményünk 98,8 százalékos volt.

— *Milyen új gépekkel bővült tavaly a főnökség gépparkja?* — kérdeztük.

— Nagy segítséget jelentettek számunkra a MÁV Gépjavító ÜV által készített hidraulikus aláverő gépek és az a nagy teljesítményű ágyazatrostáló gép, amelyet ugyancsak ők készítettek. Külföldről. Ausztriából kaptunk egy úgynevezett fejfeletti rostáló gépet, amely óránként — kedvező körülmények között — 30 folyóméter ágyazat rostálását végzi el. Állomások átépítésénél különösen jól használható ez a gép.

A korszerű, nagy teljesítményű pályaépítő gépek nemcsak a nehéz fizikai munkától mentesítik a pályamunkásokat, hanem fokozzák a munka gazdaságosságát is. Csak példaként említjük, hogy egy darab vasbetonalj ágyazattömörítési költsége kézi erővel 5,90 forint, hidraulikus aláverő géppel 2,53 forint. Egy-egy ilyen korszerű aláverő gép két éven belül „visszafizeti” az árát. Az Építési Géptelep maga végzi a gépek javítását is.

Tavaly 1961-hez viszonyítva több mint másfél millió forinttal növekedett a gépjavításokkal produkált termelési érték.

1961 második félévében végzett munkájáért élüzem kitüntetést kapott a főnökség. Tavalyi eredményeikkel ismét túlszárnyalták az élüzem szinteket és a főnökség dolgozói május 1 előtt újra megünnepelhetik az élüzem kitüntetés átvételét.

Arról már szóltunk, mi volt a gépek szerepe a kiváló eredmények elérésében, ám a döntő itt is az ember. Hogyan dolgoztak tavaly a főnökség szerelői, gépkezelői, hogyan álltak meg helyüket a dömperek és a többi szállító jármű vezetői?

Az élenjárók

— Főnökségünk valamennyi dolgozója részt vett a pártkongresszus tiszteletére szervezett munkaversenyben — mondta *Stecz*ák *Bertalan* párttitkár. — Szakszervezeti bizottságunk jól segítette a verseny kibontakozását. A főnökségnél dolgozó brigádok részletesen felbontott tervet kaptak és annak alapján tették meg vállalásaikat. Különös gondot fordítottunk a balesetek megelőzésére a munkásvédelemre, melynek legfőbb előfeltétele a fegyelmezett munka volt.

Amint megtudtuk, az Építési Géptelep Főnökségnél is eredményes volt a szocialista brigád-mozgalom. Különösen jól segítette a főnökség munkáját *Saska Ferenc* mozdonyvezető szocialista brigádja, *Illés Ferenc* motorvezető komplexbrigádja és *Csutora István* asztalos és festő szocialista brigádja, hogy csak a legjobbakat említsük. A gépjavításban elért eredmények titka az, hogy a szakmunkások specializálódtak az egyes géptípusok kijavítására. *Szabó Bertalan* például a kotró gépek alapos ismerője. Az aláverő gépek javításának „specialistája” az *Illés*-brigád.

A főnökség dolgozói általában szeretik munkahelyüket, szívesen dolgoznak itt. Erre mutat, hogy

munkaerővándorlás alig volt az Építési Géptelepen.

Tavaly 75 dolgozót vettek fel és 43 került el a főnökségről. Ezek többsége is csak azért. hogy ne szakadjon el a vidéki gépállomásokra kiadott gépektől. Sok pályamunkás jelentkezik a főnökségen, aki gépkezelést akar tanulni, hogy a csákányt a bonyolultabb termelőeszközre cserélhesse. A gépek ma már a pályaépítés vonalán is teljes győzelmet arattak.

Lőrincz János

Sport

Ötezer óra társadalmi munka

A múlt év nyarán avatták fel a Váci VSE vizitelepét. Az elhanyagolt, romos, szemetes épület helyén most korszerű, barátságos vizitelep áll a Duna partján. A viziszakosztály tagjai több mint ötezer óra társadalmi munkát áldoztak a vizitelepre. A társadalmi munka ebben az évben is folytatódik. A szakosztály tagjai egy zuhanyozó és nyolc kabin építését, valamint néhány, a dolgozók szórakozását szolgáló létesítmény építését is szeretnék a nyárra elvégezni.

A vízi-szakosztály tagjai már a hó olvadása után munkához láttak. A zord tél, a zajló Duna jégtáblái ugyanis megrongálták a telep kapuját és kerítését. S így most van munka bőven a váci vasutasok vizitelepén.

G. L.

Újjáépül a Szegedi VSE sportpályája

Még 1962-ben megkezdték a *Szegedi VSE* sportpályájának korszerűsítését. A hosszú, zord tél kissé megkésleltette a munkát. A *víztelenítő* rendszer azonban így is elkészült. Még ebben a hónapban megkezdődnek a *földmunkálatok*, ami már az újjáépítés utolsó fázisát jelenti. A földmunkálatok elvégzésére a sportkör vezetői *társadalmi munkát* szerveztek. Bíznak abban, hogy nemcsak a sportolók, hanem a *sportszerető vasutasok* is segítenek a munkában.

Benedek Tibor

Meghalt Sárvári Mihály MÁV igazgatóhelyettes

Tragikus hirtelenséggel, 42 éves korában, április 13-án meghalt *Sárvári Mihály*, a MÁV budapesti igazgatóságának helyettes vezetője.

Sárvári Mihály elvtárs középiskolai tanulmányai elvégzése után 1939-ben, mint *pályamunkás* kezdett dolgozni a vasútnál. A felszabadulás után tagja lett a *Kommunista Pártnak* és a *Vasutasok Szakszervezetének*. Tanulmányai továbbfolytatása után különböző párt-, társadalmi, vasútigazgatósági és minisztériumi funkciókat töltött be, majd 1959-ben a MÁV budapesti igazgatóságának helyettes vezetője lett.

Helytállásáért két alkalommal *kiváló dolgozó, kiváló vasutas* címet és a *Szocialista Munkáért Érdemérmet* kapta. *Sárvári Mihály elvtárs személyében kiváló vezetőt, harcos kommunistát, melegszívű embert veszített el a vasutasság. A Magyar Államvasutak saját halottjának tekinti.*

Sárvári Mihályt a Farkasréti temetőben helyezték örök nyugalomra.

A „Szakma ifjú mestere" mozgalom helyzete a Déli csomóponton

Hogyan fejlődik a *„Szakma ifjú mestere"*-mozgalom a Budapest Déli csomóponton? Erről kérdeztem *Molnár László* elvtársat, csomópontunk KISZ bizottságának titkárát.

Molnár elvtárs elmondta, hogy csomópontunk fiataljai 1959-ben csatlakoztak a csepeli fiatalok felhívásához. A csomópont KISZ bizottsága által kidolgozott feltételeket a KISZ központ és a MÁV vezérigazgatósága és a szakszervezet egyaránt jóváhagyta. A feltételek között szerepelt, hogy az értékelés és a jutalmazás minden évben a vasutasnap alkalmából történik. Eddig így is volt.

— A „Szakma ifjú mestere"-mozgalom a helyi pártszervezetek és a szakszervezeti bizottságok támogatásával, a szakvonali vezetők segítségével évről évre szélesedett. Az első évben 16, a másodikban 28, a harmadik évben pedig 37 fiatal vett részt a szaktudását növelő mozgalomban. Ahhoz, hogy ezt a mozgalmat még tovább fejleszthessük, néhány akadályt kell elháritani — mondotta Molnár László.

— Milyen akadályokról van szó?

— Tavaly 18 fiatal azért nem tudott levizsgázni, mert a budapesti igazgatóság illetékes osztálya nem küldött vizsgabiztost az állomásra és a pályafenntartáshoz. Nem volt helyes tavaly, hogy az igazgatóság IV. osztályáról jött vizsgabiztosok már a vizsga előtt megszabták, hogy hány fiatal érhet el arany, ezüst vagy bronz fokozatot. Emiatt az eredményes vizsgázottak egy része — ha szabad így kifejeznem magam — hoppon maradt. Nem volt minden rendben tavaly a jutalmazás anyagi alapjának biztositásával sem.

— Az idén is érdeklődnek a fiatalok a mozgalom vizsgái iránt? — kérdeztük.

— A fiatalok érdeklődésével az idén sincs hiba — válaszolta a titkár. — *Mégis helyes volna, ha a felsorolt akadályok elhárításán túl az illetékesek olyan ösztönző jutalmazási rendszert vezetnének be a vasutas fiataloknál, mint amilyent más üzemekben eredményesen alkalmaznak. Aki például arany jelvényt szerez a „Szakma ifjú mestere"-mozgalomban, az 40 fillér, az ezüst jelvényes 30 fillér, a bronz jelvényes 20 fillér órabérjavitást kap.*

A fiatalok mozgalma eddig szép eredményeket hozott, s ha segítjük tovább fejlesztését, ezután még több haszonnal járhat a vasút szakmunkás gárdájának utánpótlása szempontjából.

Kocsárdi Tibor
Bp. Déli műszak

A HIVATALOS LAPBÓL

A szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

13. számból: 108 575/1963. I/2. Vasutigazgatóságok munkaversenye.

104 920/1963. I/3. A. A MÁV igazgatói alap központi jóléti keretének felhasználása.

135 135/1962. I/2. B. Vállalati alkalmazottak prémiumrendszere 1963. évre.

107 470/1963. AI. C. A 20 forintos tüzelőegyekre kiszolgáltatható tüzelési faanyagok mennyisége.

14. számból: 108 977/1963. I/2. B. Kiváló dolgozó kitüntetések 1963. évi adományozásának szabályozása.

Lakáscsere

— **Debreceni kétszobás főbérleti** lakást cserélnék budapestiért, esetleg szolgálatlért is. Cím: Szilágyi István. Debrecen. Timár u. 52. Érdeklődni: Debrecen áll. szem. pénzt. 45—22 lehet.

— **Elcserélném Gyáli úton 2** szobás, I. emeleti utcai szolgálati lakásom tanácsi rendelkezésű szép I szobásra, csak Budapesten. Tel.: 467—723. 8—16 óráig, Fasching.

HIREK

FERI HÚSVÉTI AJÁNDÉKA

Csikre Ferencnek hívják. Beosztása táblázó. A nemzetközi kocsi irány, gyermekkocsi, tanulókocsi és egyéb táblák kezelője. Nem a legfontosabb munka a vasúton, de lelkiismeretesen, nagy igyekezettel, körültekintéssel végzi.

Feri tökéletesen megszemélyesíti a fegyelmet, a függelmet, az éber munkát. Feljebbvalói így nyilatkoznak róla: jó volna néhány ezer hű „kópia" belőle.

Vele kapcsolatban és hozzá illő aprócska történeteket lestem el az ünnepi forgalomban. Elmondom.

Pénteken este történt. Feketéllett, hullámzott az utastömeg. Egy fiatal anya, kezében két nagy bőröndnél küszködve haladt a vonat felé. A bőröndökbe egy-egy aprócska ember is csimpaszkodott.

Feri, mint annyiszor, éppen a gyermekkocsikat ellenőrizte, amikor észrevette a verejtékező anyát. Egy szempillantás alatt rakta le az iránytáblákat, aztán valósággal kikapta a táskákat az anya kezéből.

Az asszony, a gyerekek és a csomagok pillanatok alatt fenn voltak a debreceni személyvonat gyermekkocsijában.

Az anya a retikülben kutatott . . .

Feri elhárította az asszony mozdulatát. Aztán, olyan gyorsan — mint ahogyan a csomagok felkerültek — szállt le a kocsiból.

A kijárati jelző fénye zöldre változott.

Az egyik gyermek, mintha megértette volna, ami történt: Bácsi . . .! Bácsi . . .! — kiáltott Feri után és Rubens ámorkáit is megható bájjal egy papírzacskót nyújtott le.

Már mozdult a vonat . . .

De egy nagy húsvéti pirostojás, cukorka, a gyermek őszinte ajándéka ott maradt Feri ujjai között.

— lyf —

— 400 ezer forint költséggel új hangosító berendezést szerel fel a MÁV az idén Székesfehérvár, Selyp és Szajol állomáson.

— *Fogszakorvosi rendelőt kapott a kőszegi és répcevidéki szentgyörgyi nevelőintézet. A helyszíni fogászati ellátást a jövőben folyamatosan kiterjesztik a többi nevelőintézetre is.*

— A szenesvagonok kézi kirakásáról áttérnek a gépesített vagon ürítésre a fűzfői nitrokémiai ipartelepeken. A gyár udvarán már épül a széntároló és a hidraulikus vagonbuktató.

— A szakma ifjú mestere arany-, ezüst- és bronzjelvénnyel kitüntetett fiatalokat 30, 20, illetve 10 filléres órabér emelésben részesítik a szombathelyi járműjavitóban.

— *Az Egyesült Államok legfelsőbb bírósága súlyos csapást mért az amerikai vasutasokra. Megállapította, hogy a vasúttársaságoknak joguk van bármiféle változást eszközölni a vasutak munkájában. Ez annyit jelent, hogy bármikor tömegesen is elbocsáthatják a vasutasokat.*

— Március közepén tanácskozásra hívta össze a szocialista brigádvezetőket a debreceni járműjavító szakszervezeti bizottsága. A tanácskozáson számos brigádvezető mondta el véleményét, tapasztalatát a mozgalomról.

— 1965-ig 6900 új teherkocsival és 150 személykocsival gyarapszik a bolgár vasutak kocsiparkja.

— *Népszerűek a szakmai továbbképzések a debreceni fűtőházban. A vasút dieselesítési programjának elősegítése és a dolgozók továbbképzése céljából egy diesel lakatos tanfolyamot indítanak. Ugyanakkor a mozdonyvezetőket motorvezetőkké, a mozdonylakatosokat pedig a Dieselmozdony javítására tanítják meg.*

— Megkezdték a szegedi fiúnevelőintézet központi fűtésének építését. Ezzel egyidőben a szükséges személyzeti lakás is megépül.

— A hétéves terv végéig 60 ezer hidat, alagutat és más közlekedés-technikai felépitményt hoznak létre a Szovjetunióban.

— *A váci járási vérellátó szolgálat önkéntes véradási akciójában 240 dolgozó több mint 50 liter vért adott a Dunakeszi Járműjavitóban. Az önkéntes véradáson nagyszámban jelentek meg fiatalok.*

— Tisztasági és anyagtakarékossági napokat szerveztek március 25-e és április 4-e között a Debreceni Járműjavitóban. Az üzem mind a 9 KISZ-alapszervezete részt vett a munkában.

— Bővítik Mindszent állomás várótermét. Az építkezést áprilisban kezdik és az év végéig befejezik.

— *Komplexbrigád-értekezletet rendeztek április 10-én Komárom állomáson a vállalatok képviselőinek részvételével. Az értekezleten a soron következő szállítási feladatokat vitatták meg.*

— Az Úttörővasút is felkészült a tavaszi forgalomra. A napokban 4 darab új 270 lóerős Diesel-mozdonyt kapott az Úttörővasút.

A szerkesztőség üzeni

Marosán Pál Debrecen, Szelle Ferenc, Szob, Benedek Tibor, Tótka Károly, Sziládi Sándor, Cserháti József, Szeged, Boldizsár Gyula, Békéscsaba, Bognár Károly, Tapolca, Kiss Lajos, Alsóőrs, Aranyossy József, Komárom, Póka Miklós, Tiszaszederkény, Pintér Lajos, Vácrátót, Leiti Ferenc, Pécs, Kocsárdi Tibor, Budapest: leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Halmai Antal, Budapest, Lengyel Imre, Mezőtúr, Szomszéd Ádám, Kisterenye, Nagy István, Balassagyarmat: leveleiket illetékeshez továbbítottuk.

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

KERESSE FEL A NEMZETKÖZI MŰSZAKI KÖNYVKIÁLLÍTÁST

a Budapesti Nemzetközi Vásáron 1963. május 17—27-e között a Fő úton a 10. sz. pavilonban.

A magyar műszaki könyveken kívül orosz, angol, cseh, bolgár, holland, német, lengyel, román, szerb és szlovák nyelvű kiadványokat, folyóiratokat állitunk ki.

MŰSZAKI KÖNYVKIADÓ

Tíz éve működik a Vasútforgalmi Technikum

Tíz évvel ezelőtt, 1953-ban kezdődött a szakemberképzés a szegedi Vasútforgalmi Technikumban. Az volt a cél, hogy a szocialista nevelés elveinek megfelelően kellő általános műveltséggel is rendelkező középkádereket neveljenek a vasút forgalmi és kereskedelmi szakszolgálata részére. Mint minden kezdet, ez is nehéz volt.

A technikumnak először hiányos volt a tanári testülete, megoldatlan volt az igazgatás. Az iskola elhelyezése már egy lépést jelentett előre. Mellette csak egy főhivatású tanár, *Rózsa Lajos* dolgozott kezdetben. A 179 első osztályos tanuló oktatását jórészt meghívott előadók végezték. A vasúti szaktárgyakat a szegedi igazgatóság legjobb szakemberei tanították a technikumban. Már az első évben megalakult az iskola ifjúsági szervezete 78 taggal és létrejött a levelező tagozat is 110 hallgatóval.

A következő években gyorsan nőtt a tanulók létszáma, több osztály felállítása vált szükségessé. Az iskola helyproblémája mellett nagy gond volt a diákotthon létesítése is, hiszen a tanulók többsége az ország távoli vidékéről került Szegedre. Az 1956/57-es tanévben már 743 tanulója volt a technikumnak. Az iskola ekkor került új otthonába a volt laktanya épületbe. Ez minden szempontból megfelel a követelményeknek.

Jól mutatja a fejlődést a technikum költségvetésének alakulása. 1953-ban még csak 80 000 forint volt az iskola költségvetése, ma pedig 2,5 millió forint, az iskolához tartozó kollégiumé pedig 3,5 millió forint. Az iskola közel 1,5 milliós, a kollégium mintegy 3,5 millió forint értékű vagyona mutatja, hogy államunk jelentős anyagi áldozatokat hoz a vasutas utánpótlás neveléséért. Társadalmunk viszonzásul azt várja az iskolából kikerült fiataloktól, hogy szorgalmasan dolgozzanak, becsülettel állják meg helyüket az életben, a munkában.

Sziládi Sándor
Szeged

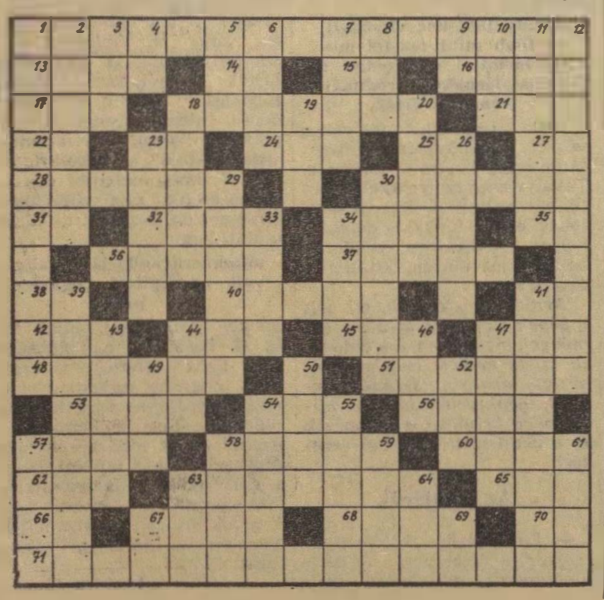
KERESZTREJTVÉNY

Vizszintes: 1. Az ismeretterjesztés magasabb formái. 13. Pest megyei község. 14. Európai nemzet. 15. Kimondott betű. 16. Növendék marha. 17. Munkás fele 18. Carlo 1707—1793.) az olasz jellemvígjáték megteremtője. 21. Tanulmány. 22. Kimondott betű. 23. Iránymutató. 24. Idegen olaj. 25. Házilállat. 27. Kettős betű. 28. Közvetlen módon. 30. Kisegítő átkelőhely. 31. Varga András. 32. Kettős. 34. Nem tolt. 35. Kátél 36. Ókori erőditmény Kis-Ázsiában. 37. Híres holland sajt. 40. Giovanni (1435—1494.) umbriai olasz festő. Rafael apja. 41. O. R. 42. Gyilkolja. 44. Buborék, tajték. 45. Földet ás. 47. Határozószó. 48. Kisipari Szövetkezetek. 51. A tudományok és művészetek istennői a görög mitológiában. 53. Angol kisasszony. 54. Dalai a végén. 56. Magyar Országos Olimpiai Bizottság. 57. Hiszékeny. 58. Remegő. 60. Vagonban van. 62. Zúdít. 63. A Türkmén SZSZK fővárosa. 65. Edény. 66. Hová fele. 67. Az emberiség leghőbb vágya. 68. Szomjat oltó folyadék. 70. Lúg a szélein. 71. **A közoktatás alapvető formája.**

Függőleges: 1. Nem hivatásosak. 2. A csillagászat múzsája. 3. Felesége van. 4. Kiss Mihály. 5. Dunántúli csatorna. 6. Község Borsodban. 7. Állati lakhely. 8. Európai nép. 9. Alkotás. 10. Van, németül. 11. Egyesítő véglény. 12. **A művelődés tárházai.** 18. Olyan gyikféle, amelynek gégéje hangadásra alkalmas. 19. A fizika erőegysége. 20. Női név. 23. A költészet egyik fajtája. 26. A mai napon, azon a helyen. 29. A tej erjedésekor keletkezik. 30. Emelvény. 33. Volt osztrák kancellár. 34. Vásárolt. 39. Kiküszöböl, eltávolít. 41. Elsomfordál. 43. Egyiptomi istennőt. 44. Bátor. 46. Szeszes ital. 47. Elinalt. 49. Zs. Z. 50. Pénzintézet. 52. Berlini állatkert. 54. Vadász állásban. 55. Nemcsak főnév. 57. Kérdőszó. 58. Rakta vala. 59. Zúdítja. 61. Moszat. 63. Évszak. 64. Német névelő. 67. Rag. 69. Lék szélei.

Beküldendő: vizszintes 1, 71. függőleges 12. Beküldési határidő: május 10. Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Kilián-mozgalom. Csomóponti élüzem.

Könyvet nyertek: Sass Imre főtiszt Püspökladány, áll. Orgován László Debrecen, Késes utca 84., Sleiner Lajos kalauz Győr, Bacsó B. u. 28/c., II. 1., Körmendi Ferenc Szentes, Marx tér 24/a, Molnár Imre forg. szolgálattevő, Sárvár-Bajti (Vas megye).



GYÁRBAN

— Hátha sikerül megidézni olyan szellemeket, akik hajlandók éjszakai rakodást vállalni.

LEÁNYKÉRŐ

— Nehogy félreértse a papámat Pista! Nem haragszik ő, csak egy kicsit ideges, mert megkéstek a gyorstehervonatok.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM | Ára 40 fillér | 1963. MÁJUS 1.

A magyar szakszervezetek XX. kongresszusa elé

Május 9—11 között ülésezik a magyar szakszervezetek XX. kongresszusa, amely a még tavaly kezdődött szakszervezeti választások befejező aktusa lesz. A küldöttek 2 700 000 szervezett dolgozó — éppen a választások során alaposabban megismert — álláspontját, véleményét, javaslatait tolmácsolják majd és megjelölik tennivalóinkat.

A kongresszus feladata lesz, hogy felmérje a XIX. kongresszus óta a szocializmus építésében elért eredményeinket, mérlegre tegye a szakszervezeti munkában elért fejlődést. Tegyük mindjárt hozzá: lesz miről beszámolni. Szakszervezeti mozgalmunk az egész dolgozó népet átfogó hatalmas erejű tömegszervezetté növekedett, pártunk iránymutatása alapján egész népünk javára fejti ki tevékenységét.

A két kongresszus közötti időszakban, 1958-tól 1962-ig 51 százalékkal növekedett a magyar ipar termelése. Mezőgazdaságunkban döntő győzelmet aratott a megszilárdult a kollektív gazdálkodás. A mezőgazdaság fejlődésére jellemző, hogy a beszámolási időszakban 26 ezerről 44 ezerre emelkedett a traktorok száma, az egy katasztrális holdra jutó műtrágya-felhasználás pedig 49,3 kg-ról 103,3 kg-ra növekedett. Az életszínvonal növekedését jellemzi a húsfogyasztás 20,5 százalékos, az édességáru-fogyasztás 60,5 százalékos, a férfiruha-vásárlás 64,5 százalékos növekedése. A beszámolási időszak alatt 55,8 százalékkal növekedett a nagyobb értékű háztartási gépek vásárlása.

Rendkívül nagyarányú fejlődést értünk el a társadalombiztosítás területén. Amig 1957-ben 6,1 millió ember, addig tavaly már az ország csaknem valamennyi lakosa biztosított volt. A társadalombiztosítási szolgáltatások értéke és színvonala egyaránt növekedett. Öt esztendő alatt több mint kétszeresére növekedtek a dolgozók nyugellátására fordított kiadások.

A technika fejlődésével párhuzamosan jelentős haladást értünk el a dolgozók munkakörülményeinek javításában, a baleseti veszélyforrások felszámolásában. Elismerésre méltó eredményekhez vezetett a munkásvédelmi őrsegek életre hívása, tevékenysége. Elsősorban a szakszervezetek munkájának eredménye az a szemléletbeni változás, amely a balesetek elleni küzdelem nélkülözhetetlen alapja: az elsődleges tényező — az ember!

A XX. kongresszuson ott lesznek majd a vasutasok szakszervezetének kiküldöttei is. Mit vár tőlük tagságunk széles tábora?

Adjanak hangot a vasutas dolgozók eredményeinek, annak a nem kevés nehézséggel küzdő, de áldozatkész munkának, amellyel a vasutas dolgozók élt nappallá téve, segítik szocialista hazánk építését. Szóljanak gondjainkról, problémáinkról is, melyek megoldásához nem nélkülözhetjük a szervezett magyar dolgozók nagy családjának támogatását.

MÁJUSI ZÁSZLÓ

Az I. Internacionálé megalakulásának negyedszázados évfordulójára gyűltek össze 1889. július 14-én Párizsban az európai szociáldemokrata pártok küldöttei, hogy létrehozzák a II. Internacionálét. Ez az összejövetel a nemzetközi munkásmozgalom nagy eseménye volt.

A kongresszus részvevői a tanácskozás utolsó napján határozták el, hogy minden országban és városban egy bizonyos napon munkaszünettel kell harcos demonstrációt szervezni a nyolcórás munkanapért, a törvényes munkásvédelemért. A francia küldöttek javaslatára a kongresszus úgy döntött, hogy május elseje legyen a munkások harcos ünnepe.

A világ munkásainak szivébe azóta mélyen bevésődött ez a nap. Bevésődött, mert a májusi lobogók selymén ott fénylenek az egész emberiség legforróbb vágyának, a békének a jelszavai.

Munka és béke! — kiáltják szerte a világon száz és százezrek. Régi harcok és közeli küzdelmek emlékei kisérik most is a májusi seregszemlét. A szocializmust épitő országokban zengő dal — mintegy hatalmas kórus — üzen azoknak, akik most vívnak elkeseredett harcot a szabadságért, a függetlenségért.

Nagy utat tett meg a munkásosztály 1889 júliusa óta, a nyolcórás munkanap követelésétől a proletárhatalomig, a szocialista világrendszer kialakulásáig. A fejlődés rohamos volt. A szocialista eszméket követve rövid idő alatt százmilliók rázták le a kapitalista rabigát, s megkezdődött a szabadság útján haladó népek életének igazi történelme. Ma már elmondhatjuk: nincsen messze az idő, amikor a szocializmust épitő országok példáját követve, minden nép kivívja magának szabadságát és függetlenségét.

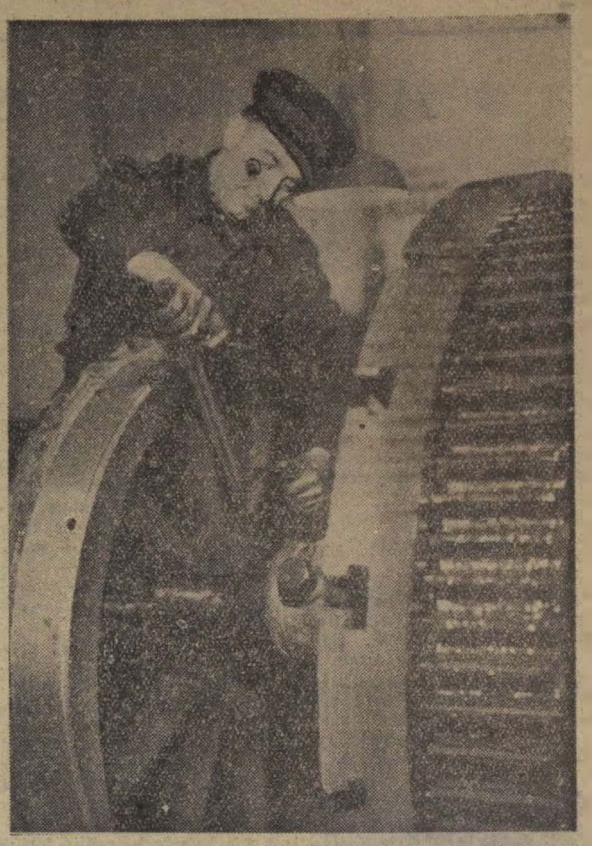
A szocializmus eszméjének megvalósításával a szocialista tábor minden országában a történelemben korábban nem ismert, gyors ütemű fejlődés megy végbe.

A magyar nép harca is szorosan összefonódik a szocialista világrendszer győzelméért folyó küzdelemmel. Az elmúlt évek egyik legkiemelkedőbb eredménye: befejeztük a mezőgazdaság szocialista átszervezését és ezzel leraktuk hazánkban a szocializmus alapjait. Örvendetes dolog az is, hogy az utóbbi években szorosabbá vált a nép és a párt kapcsolata. Teljesebb és gazdagabb lett a népi és nemzeti egység. Ennek talaján tovább nőtt a dolgozók alkotó kezdeményezése, politikai egyetértése. A dolgozókat ma már nemcsak saját munkájuk, megélhetésük, sorsuknak alakulása érdekli, hanem az egész nép élete.

Pártunk VIII. kongresszusa kijelölte számunkra a szocializmus teljes felépitéséhez vezető utat. Nem lesz sima ez az út! A feladatok állandóan nőnek, mind sokrétűbbé, bonyolultabbá válnak. Ezekkel megbirkózni csakis összefogással, a vezetés színvonalának állandó emelésével lehet. Az élet minden területén jobban fel kell ismerni és a legmesszebbmenőkig támogatni a társadalom fejlődését szolgáló kezdeményezéseket, új módszereket.

A termelékenység további növelése, a zord tél okozta lemaradások pótlása érdekében a vasút területén is jobban kell hasznositani a dolgozók alkotó kezdeményezését. Számtalan műszaki és gazdasági feladatatot kell megoldanunk, hogy az év végéig pótolhassuk elmaradásunkat. Az első negyedévben a vasút 3 millió 305 ezer tonna áru elszállításával maradt adós. Ha figyelembe vesszük, hogy szállitási feladataink állandóan nőnek, nem lesz könnyű felszámolni a lemaradást. Gondoljunk mindig arra, hogy a termelésben elért sikereinkkel nemcsak hazánk, hanem az egész szocialista világrendszer fejlődését meggyorsítjuk.

A május fényében új, csodálatos világ körvonalai bontakoznak ki előttünk. A szabadság tiszta légköre, a felszabadult emberek boldogsága és a béke óhajtása tölti be ezt az új világot, amelynek formálásában mi is részt veszünk. Részt veszünk és büszkék vagyunk rá, hogy a mi hazánk is beletartozik a szocialista világrendszerbe, hogy a marxizmus—leninizmus fényes útját követhetjük. De büszkék vagyunk arra is, hogy a mi munkásosztályunk és parasztságunk az elsők között vonult a 73 esztendővel ezelőtti, első nemzetközi májusi ünnepen.



Polgár István, a Kelebi Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség esztergályosa nagy hozzáértéssel ellenőrzi az esztergált kerék átmérőjét.

A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek

A Minisztertanács és a SZOT Elnöksége az 1962. évi eredmények alapján az alábbi vasúti szolgálati helyek dolgozóinak adott vörös vándorzászlót és pénzjutalmat:

1. **Dombóvári csomópont,**
2. **Szolnoki csomópont,**
3. **Pécsi Pályafenntartási Főnökség.**
4. **MÁV Dunakeszi Járműjavító ÜV.**

A dombóvári csomópont elnyerte az MSZMP Központi Bizottságának kongresszusi zászlaját

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága a VIII. pártkongresszus tiszteletére indított munkaversenyben legjobb eredményt elért üzemek kollektíváinak odaitélte a kongresszusi versenyzászlókat és az oklevéleket.

Zászlóval 12, oklevéllel pedig 39 üzemet jutalmaztak. A vasutas szolgálati helyek közül a dombóvári csomópont dolgozói elnyerték az MSZMP Központi Bizottságának versenyzászlaját.

A pécsi igazgatóság kapta a szakszervezet elnöksége és a Vasúti Főosztály kongresszusi zászlaját

A Magyar Szocialista Munkáspárt VIII. kongresszusa tiszteletére folyt munkaverseny beindulása előtt a vasutasok szakszervezetének elnöksége és a MÁV vezérigazgatója zászlót és 200 000 forint jutalmat tűzött ki a kongresszusi versenyben legjobb eredményt elérő igazgatóság dolgozóinak.

Az értékelés alapján a kongresszusi zászlót és a pénzjutalmat a pécsi igazgatóság dolgozói nyerték el, akik az igazgatóságok versenyében 1962. évben és az utolsó negyedévben egyaránt első helyen végeztek.

Vezérigazgatói elismerésben részesült szolgálati helyek

Az 1962. évi eredmények alapján az alábbi szolgálati helyek részesültek vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban:

Budapesti igazgatóság

Budapest-Déli, Tatabánya-felső, Pusztaszabolcs, Budapest-Józsefváros, Kőbánya-felső, Kisterenye állomás, Dorog, Vác fűtőház, Budapest-Déli Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, Landler Jenő Villamos Vonalfelügyelőség, Szolnoki, Budapest-Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség, Épületelemgyártó Főnökség, Távközlő Fenntartási Főnökség, Budapest Balparti Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség, Épületfenntartási Főnökség.

Miskolci igazgatóság

Eger, Sárospatak, Gyöngyös, Bánréve állomás, Szerencs, Diósgyőr, Sárospatak, Kisterenye Fűtőház, Miskolci TBKFF, Ujmiskolci Pályafenntartási Főnökség.

Debreceni igazgatóság

Püspökladány fűtőház.

Szegedi igazgatóság

Baja, Mezőhegyes, Lökösháza állomás.

Pécsi igazgatóság

Nagykanizsa, Komló, Balatonszentgyörgy, Pécsbányarendező, Bátaszék állomás.

Szombathelyi igazgatóság

Szombathely, Várpalota, Ajka állomás, Pápai, Szombathelyi Pályafenntartási Főnökség, Szombathelyi Szertárfőnökség.

Egyéb szolgálati helyek

Székesfehérvári Járműjavító ÜV., Házkezelő Főnökség, Építési Géptelep, Landler Jenő Osztószertár Főnökség.

Valamennyi szolgálati hely dolgozóinak további jó munkát kívánunk!

A svédországi NOHAB cégtől 20 darab 2000 lóerős Diesel-elektromos mozdonyt vásárolt a MÁV. Az első mozdony érkezése május közepére várható. A képen egy, a MÁV részére készülő mozdony látható a cég trollhätteni mozdonygyárában

A VASÚT ÚJ ÉLÜZEMEI

Az 1962. évi eredmények alapján az alábbi szolgálati helyek nyerték el az élüzem címet, és az ezzel járó pénzjutalmat:

Nyíregyháza, Pécs, Tapolca, Zalaegerszeg, Hatvan, Budapest-Ferencváros vasúti csomópont, Rákosrendező, Budapest-Dunapart, Diósgyőr-Vasgyár, Orosháza, Gyékényes állomás, Debreceni Építési Főnökség, Kiskunhalasi Pályafenntartási Főnökség, Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség, Autófuvarozási Főnökség, Villamos Felsővezeték Építésvezetőség, Miskolci Járműjavító ÜV., Utasellátó ÜV., Vasúttervező ÜV.

Az élüzem címet elnyert szolgálati helyek dolgozóinak további eredményes munkát kívánunk.

A nemzetközi munkaversenyben jó munkát végzett szolgálati helyek kitüntetése

A nemzetközi baráti szocialista munkaversenyben a MÁV 1962. II. félévében elért első helyezésének elismeréséül a nemzetközi személy- és tehervonatok forgalmában legjobban érdekelt és jó munkát végzett alábbi szolgálati helyek vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesültek:

Budapest-Keleti, Budapest-Nyugati, Békéscsaba, Komárom, Szob, Kelebia, Biharkeresztes állomás, Budapest-Keleti, Hámán Kató, Békéscsabai fűtőház, Budapest-Keleti, Budapest-Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség.

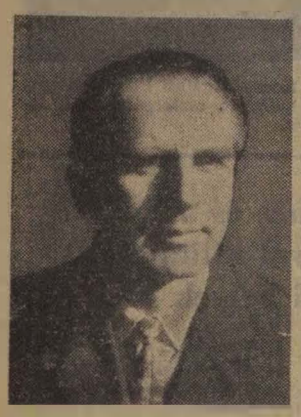
A kitüntetettek munkájához további sikereket kívánunk!

Aranyérmes újítók

Immár hagyományossá válik, hogy évről évre kitüntetik a legjobb újítókat. Aranyérmet kapnak azok, akiknek újításai egymillió forintos, vagy annál nagyobb összegű megtakarítást eredményeznek a népgazdaságnak. Elmondhatjuk, a kitüntetés nemcsak azoknak szól, akik átveszik az arany-, az ezüst- és a bronzérmeket, hanem az újítómozgalom valamennyi lelkes harcosának is. A dolgozók alkotó kezdeményezésének elismerését, az erre buzdító ösztönzést jelentik ezek a kitüntetések.

Évente két milliós megtakarítás

A *Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség* műszaki előadója, *Bisztray Dénes* villamosmérnök. Sokszoros újító, hiszen csak az utóbbi két évben 21 újítást készített. Legjelentősebb újítási javaslatát több mint 10 évvel ezelőtt dolgozta ki *Putnoki Istvánnal* közösen.



— Abban az időben külföldről hoztuk be a sínszigetelő hevedereket — mondotta beszélgetésünk alkalmával. — *Devizahiány nehezítette ezt az importot. Ezért egykori iskolatársammal, Putnoki Istvánnal, aki a Furnir és Lemezművek laboratóriumának a vezetője, nekiláttunk a sínszigetelő heveder hazai előállításának.*

— Könnyű volt a megoldás?

— *Dehogy. Csaknem két évig kísérleteztünk a különböző anyagokkal, amíg a legjobb eredményre jutottunk.*

Ismeretes, hogy a modern vasúti biztosító berendezések szigetelt sínek nélkül nem működtethetők. Ha például egy meghatározott sínszakasz szigetelése elromlik, a sín zárlatos lesz, a vele összekapcsolt jelzőlámpa állandóan tilos jelzést mutat. A forgalom zavartalansága szempontjából tehát rendkívül fontos az időtálló, üzembiztos sínszigetelés.

— Milyen anyagból készül a sínszigetelő heveder?

— *Újításunkat bükk furnírlemezekből készítettük, melyeket a nedvszívás meggátlása céljából fenol gyantával itatunk át. Kellő hőmérsékleten, magas nyomás alatt ragasztjuk egymáshoz ezeket a 0,5 mm-es lemezeket* — mondotta Bisztray Dénes. — *Műfahevederrel felszerelt sínkötéseink 72 tonna tengelynyomást bírnak el.*

A kísérletek, az üzemi próbák és a nem kevésbé bonyolult gazdasági számítások rengeteg időbe kerültek, míg végre az idén megkapta a két újító a teljes újítási díjat, 180 ezer forintot. Ujításuk ma már nemcsak hazai szükségleteket szolgál, hanem exportra is gyártja a Furnír és Lemezművek. Évente kétmillió forint megtakarítást hoz ez az újítás a népgazdaságnak, s ezért méltán tüntették ki a két újítót aranyéremmel.

Kovácsból lett műszaki vezető

Tizennégy megvalósított újítása alapján kapott aranyérmet *Horváth József* technikus, a központi technológia irodavezetője. Ujításai évente több mint egymilliő forint megtakarítást eredményeznek a népgazdaságnak.

Horváth József 24 évvel ezelőtt kovács szakmunkásként kezdett dolgozni a Landler Járműjavítóban. A felszabadulás után számára is megnyílt a lehetőség a továbbtanulásra. Technikumot végzett és műszaki beosztásba került. Jó szakember és vérbeli újító vált belőle: Számára az újítás nem üzlet, hanem ügy, amelyért érdemes küzdeni. Társadalmi szinten is jól látja az újító mozgalom jelentőségét.

Amikor kitüntetése után beszélgettünk vele, mégis lehangoltan nyilatkozott.

— *Nem sima út nálunk az újítóké* — mondotta. — *Igen sok értetlenség, rosszakarat és bürokrácia gátolja az eredményes újítást. Ugy érzem, most elfáradtam egy kissé. Utóbbi négy javaslatom sorsa nagyon elkeserített. Hiába, az embernek idegei is vannak...*

Elmondotta, hogy eddigi legeredményesebb újítása a 70-es jellegű útközőrudak javításának megoldása volt. Évente sok ezer útközőrúd ment veszendőbe a vasútnál kopás, berágódás következtében. A *Miskolci Járműjavítóban* már őt megelőzően kísérleteket végeztek a megkopott útközőrudak

felrakó hegesztéssel való javításával. A kísérlet nem sikerült.

Horváth József új utat választott a probléma megoldására. Az útközőrúdba kovácsolt különleges alakú ékkel pótolta a kopás által okozott anyaghiányt. Igy az útközőrúd átkovácsolással visszanyeri eredeti alakját, tartósságát és forgácsolási műveletek nélkül újra felszerelhetővé válik. Csak ez az egy újítás évente 900 ezer forint megtakarítást hoz a népgazdaságnak.

A szép erkölcsi elismerés, melyet a kitüntetés jelent, még nem tudta begyógyítani azokat a sebeket, melyeket az újítómozgalom lelkes harcosaként szerzett Horváth József, a munkásból lett műszaki vezető. Példája szigorú bírálat a gáncsoskodók, a maradiak ellenében. Arra int, hogy jobban segítsük az újítókat és állítsuk félre az útból azokat, akik nem akarják, vagy nem tudják megérteni az újítómozgalom jelentőségét.

(Lőrincz)

Bizalmiak Foruma

Egy könyvecske tartalmából

A kék borítású könyvecske *Tóth János* szb-titkár tulajdona. A lapokon *Nagykanizsa állomás* 65 bizalmijának ügyes-bajos dolgait olvashatjuk. Tóth János a negyedévenként tartott összbizalmi tanácskozásokról részletes jegyzetet készít. De a füzet lapjaira kerülnek a havi műhelybizalmi összejöveteleken, s a munka közben hallott panaszok, kérelmek is.

Fenyvesi Istvánné például arról panaszkodott, hogy az akkumulátor helyiségből egészségre ártalmas kénsavgáz szűrődik ki. A bejelentés a füzetbe került. A tisztiorvos megvizsgálta az esetet és jogosnak tartotta a bejelentést. Hamarosan a megoldás is megszületett. Ma már korszerű elszívó berendezés vezeti el a kénsavgázt.

Aradi László bizalmi arra hívta fel a figyelmet, hogy a váltótorony közelében nincs mosdó és illemhely. A panaszt orvosolták.

Az ember védelmében

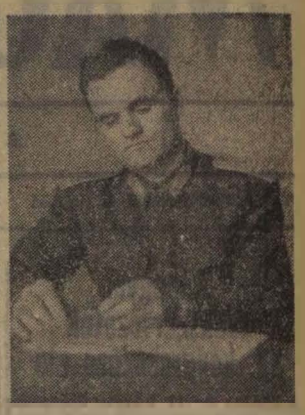
A szakszervezeti bizalmiak a munkásvédelmi hiányosságokra is fényt derítenek. *Borsos Zoltán* például említést tett arról, hogy a látást korlátozza a pályatest közelében felállított villanyoszlop. A szakértők megvizsgálták, s úgy döntöttek, hogy az oszlopot sürgősen át kell helyezni.

Ugyancsak a kék füzetecske lapjaira került *Zábó József* bizalmi észrevétele. Zábó elvtárs gyakran végigjárja a raktár helyiségeit, irodáit. *„Orjárata"* során feltűnt neki, hogy a raktár beton padozata erősen megrongálódott. A rakodóhidak is rossz állapotban vannak. Észrevételét közölte Tóth elvtárssal, aki rövid időn belül intézkedett. Újítás született a rakodóhidak gyors, olcsó javítására. Hamarosan bitumen réteggel vonják be a raktárhelyiségek padozatát.

A bizalmiak figyelme más állomásokon észlelt hiányosságokra is kiterjed. *Várszegi Jánosnak* feltűnt, hogy *Lepsény* állomáson a tolatási határon belül olyan magas a gaz, hogy baleseti veszélyt rejt. A jó szándékú figyelmeztetést a szakszervezeti bizottság megküldte az illetékeseknek.

Nyitott szemmel járnak

Ható Lajos vonatkísérő bizalmi a társadalombiztosítás munkáját segíti, amikor szolgálat után fáradságot nem ismerve, felkeresi beteg társait. Sajnos, olyan esetet is jelenteni kényszerült, amikor a „beteg" pihenés helyett mással foglalatoskodott. Hat ilyen esetben vontak meg táppénzt a szabálysértőktől.



Nem kis része van a bizalmiak lelkiismeretességében annak, hogy valamennyien eljárnak a szakszervezeti politikai iskola előadásaira és az élet eseményeit figyelemmel követik. Ezért kerül egyre több bejegyzés *Tóth János* naplójába. S ezért jellemzi pezsgő szakszervezeti élet a nagykanizsaiak munkáját.

Ehhez, persze, az is hozzájárul, hogy a bejegyzések mellé rövid időn belül oda kerül: *„Elintézve!"*

— I — s.

Kiváló dolgozó, kiváló bizalmi

A *hatvani fűtőháznál* példás munkát végez *Szakács János* mozdonylakatos, szakszervezeti bizalmi. A műhelyben ügyel a biztonsági intézkedések betartására, vigyáz dolgozótársai testi épségére.

Segíti a dolgozók ügyeinek elintézését is. Vitás bérkérdésekben hallatja a szavát. Két öntő van a mozdonyműhelyben. Közülük csak az egyik kapott védőételt. A szakszervezet segítségével a bizalmi elintézte, hogy a másik öntő is megkapja a neki jogosan járó tejet. Intézkedett akkor is, amikor a kazánkovácsok nem kapták meg idejében a meleg védőruhát. Elősegítette a fürdővíz ellátásának megjavítását. Brigádjával társadalmi munkában csövet fektettek a fűtőháztól a fürdőig.

Szakács János bizalmi tíz éve dolgozik a fűtőháznál. Dolgozótársai szeretik és megbecsülik, mert a munkában példát mutat és jól ellátja a bizalmi teendőket. Jó munkájáért kiváló dolgozó jelvényt kapott. Kívánunk további, sok sikert szakmai és szakszervezeti munkájához egyaránt.

Murai Gáborné
Hatvan

A bizalmiak javaslata alapján...

Érdemes megvitatni a következő két kérdést: 1. *Hogyan kell helyesen előkészíteni a taggyűlést és a termelési tanácskozást. 2. Jutalomra való felterjesztés esetén hogyan tegyék meg javaslataikat a bizalmiak?*

A taggyűléseket és a termelési tanácskozásokat rendszerint a szolgálati helyek hirdető tábláin kifüggesztett felhívás hozza a dolgozók tudomására. Ahol a bizalmiak aktívan dolgoznak, nem sok szükség van az ilyen hirdetményre, hiszen a gyakorlat azt mutatja, hogy a dolgozók egy része ezeket úgy sem olvassa el.

Sokkal többet ér a bizalmiak által továbbított személyes tájékoztatás. A csoportértekezlet keretében a bizalmi nemcsak a tanácskozás helyét és idejét közölheti a tagokkal, hanem arról is beszélhet, hogy mit tartalmaz majd a beszámoló, milyen hozzászólásra készüljenek. Ha a csoportértekezleten előre megbeszélik a dolgozók, hogy ki, miről beszél majd hozzászólásában, a tanácskozás eredményesebb lesz, mert elkerülik a felesleges ismétléseket és nem marad ki a számukra fontos mondanivaló.

Eredményesebb a munka, ha a bizalmi csoportok ilyen alapossággal készülnek a taggyűlésekre és a termelési tanácskozásokra és ezt a felkészülést ellenőrzik, segítik is az szb tagjai.

Nem helyes az a gyakorlat, hogy a dolgozók rendszerint csak a termelési tanácskozáson szereznek tudomást arról, hogy kiket javasolnak „Kiváló dolgozó" kitüntetésre vagy ki kapjon egyéb jutalmat. A jelölések a rövid határidőre való hivatkozással rendszerint a bizalmiak tudtán kívül történnek. Ez a helytelen gyakorlat akkor is bosszúságot okozhat a dolgozóknak, ha a javaslatokkal egyébként egyetértenek.

A legjobb módszer az, ha a jutalomra való előterjesztést a bizalmiak beszélik meg először a csoportok tagjaival és a csoportok véleményét a szakszervezeti bizottsághoz továbbítják. Ezek a vélemények megkönnyítik a vezetőség dolgát s rendszerint a gazdasági vezetés is szívesen veszi ezt a segítséget.

A fentiek megvalósítása közelebb visz bennünket ahhoz, hogy minden részletében gyakorlattá váljon szakszervezetünk VI. kongresszusának határozata, amely a I. fejezet 7. pontjában kimondja: *„Biztosítani kell, hogy a bizalmi csoport tagjait érintő valamennyi kérdésben érvényesüljön a csoport tagjainak és a bizalmiak véleménye".*

Kocsárdi Tibor
Bp. Déli műszak

Egy este a vasutas képzőművészek között

Alkotásba merült vasutas szobrászokat és festőket szerettem volna látni, s egy kedves, családias hangulatú ünnepség kellős közepébe csöppentem, amikor április 24-én este bekopogtattam a Népszínház utcai képzőművészeti iskola ajtaján. Amidőn hirtelenjében velem is felhajtattak egy pohár bort és elcsitult a harsány köszöntés, megtudtam, hogy *Kling György* festőművész, a festők tanárának egészségére ürítettük poharainkat. — György nap volt.

Nem vész kárba a fáradozás

Ezen az estén ünnepelt az iskola. A nagy kerek asztal körül legalább harminc nő és férfi ült, jórészt fiatalok. A névnapi jókívánságok után *Kirchmayer Károly* szobrászművész, az iskola igazgatója szólt az egybegyűltekhez.

— *Engedjék meg, hogy ezt az alkalmat használjam fel annak ismertetésére, hogyan szerepeltünk a felszabadulás évfordulója alkalmából a Ganz-MÁVAG-ban rendezett képzőművészeti kiállításon* — mondotta a többi között. — *A VIII. kerületi képzőművészeti körök között mi nyertük a legjobb értékelést és nekünk ítélték a köri első díjat. Ezenkívül még három díjat nyertünk. A festők megosztott I—III. díját kapta Nagy János „Útjavítók" című képéért. A legjobb emberábrázolás díját Alexa Ferenc szobor portréja, a legjobb munkaábrázolás díjit Szikszai Gyula „Vonalőr" című szobra nyerte.*

Arról is szólt az igazgató, hogy *Kecskeméti Istvánnak*, a Ferencvárosi pályaudvar dolgozójának, az iskola tagjának festményeiből kiállítást rendeztek a *ceglédi múzeumban*. Képeit most *Komlón* a művelődési házban mutatják be. Arról is beszélt, hogy most készülnek a vasutasnapi és a Népművelési Intézet által megrendezésre kerülő országos köri kiállításra.

Végül ő is Kling György festőművészt köszöntötte, aki már 13 éve oktatja nagy szeretettel a vasutas festőket a művészet szépségeire.

A baráti beszélgetés során alkalmam volt néhány szót váltani *Alexa Ferenccel*, az egyik díj nyertesével. Elmondta, hogy négy éve foglalkozik szobrászattal. Kértem, mutassa meg néhány régebbi alkotását.

„Várakozó nő"

— *Nem lesz könnyű, mert a szobraimat általában ritkán hagyom meg. Tudja, még sok hibát látok bennük, s nem akarom, hogy a hibák eluralkodjanak rajtam. Talán, amit most készítek, érdemes megnézni* — mondta, s az egyik állványhoz lépve lebontotta a védőburkolatot az agyagszoborról. — *Várakozó nő. Ez lesz a címe. Ezt a hangulatot fejezi ki az álló nőalak. Néhány órát még dolgoznom kell rajta.*

A fiatal *Nagy János* a vásznait mutatta, s arról magyarázott, hogy őt a festészetben is az emberek ábrázolása érdekli a legjobban. Szeretne még nagyon sokat tanulni, hogy igazán úgy fessen, ahogy elképzeli, ahogy belülről látja...

Nagy János éppen a mai képzőművészeti irányzatokról kezdett elmefuttatást, amikor az egyik sarokból megszólalt a magnetofon. A friss táncznére táncoltak egyet a fiatalok, aztán vidám hangulatban, a kellemes este emlékével indultak haza.

Holnap újra itt lesznek, de akkor csönd lesz, komoly munka. A formálódó agyagban alig sercen a szobrászkés...

(L—cz)

Májusi emlékek

A virágos május beköszöntésének napja néhány évtizede nemcsak tavaszi ünnep. Erősödő forradalmi harcai során, e harcok kezdeti időszakában avatta ünneppé ezt a napot a nemzetközi munkásosztály. S május elsejének jelképe túllépett az országhatárokon, a helyi érdekeken, és hirdetője lett a munkásság összefogásának, a közös célokért való együttes harc szükségességének.

A felszabadult, szocialista országokban hivatalos ünnep, a dolgozók örömünnepe május elseje. A kapitalista országokban ma is az osztályharc erőviszonyai döntik el, hogy ünnepelhetik-e, és hogyan ünnepelhetik a munkások ezt a napot. Harcok hagyománya május elseje. Nálunk is emlékeznek ezekre a harcokra az idősebb munkások, akik küzdöttek a jövőért a Horthy-fasizmus sötét éveiben. A remény fénysugara volt akkor május elseje...

Igy emlékeznek a régi május elsejékre az Északi Járműjavító idősebb dolgozói is.

— A felszabadulás előtt szigorúan tiltották május elseje megünneplését — emlékezett Hegyesi József, aki már 1926 óta dolgozik az Északi Járműjavítóban. — Erre a napra senkinek sem adtak szabadságot, aki mégsem jött be, gyanúba került, és az első adandó alkalommal kitették az üzemből. Az üzem előtt, a Kőbányai úton lovas rendőrök cirkáltak, mert az urak féltek a munkások megmozdulásaitól.

Dombrádi Károly lakatos 1931 óta vesz részt a munkásmozgalomban. Sok harcos, szép élménye fűződik május elsejéhez. A harmincas években még nem a vasútnál dolgozott, hanem az egyik angyalföldi gépgyárban, a Márkus cégnél.

— Világkiállításra készült a gyáros 1936-ban. Sürgős volt a munka. Jött a művezető, és kért, beszéljek a csoportommal, hogy május elsején is jöjjünk be, és dolgozzunk. Megmondtam, hogy erről szó sem lehet. Máskor elvégezzük a munkát, de május elseje a miénk! A Városligetben találkoztunk a többi gyár dolgozóival, és együtt ünnepeltük ezt a napot.

A rendőrség gyűlést nem engedélyezett, a felvonulást is betiltották. 1931. május elsején a Millenáris-pályán gyűltünk össze — folytatta visszaemlékezését Dombrádi elvtárs. — Az ünnepi beszédet hallgattuk, amikor a rendőrség riadóautókkal rontott be a pályára. Feszült volt a hangulat. „Fúj, Horthy-pribékek!" — zúgott a sok ezer munkás, fenyegetően. S a rendőrök meghátrálásra kényszerültek. A gyűlés folytatódott.

Magas Imréné, a XIV. osztály kezelőnője hatéves kislány volt 1919-ben, amikor a magyar dolgozók először ünnepelték szabadon május elsejét.

— Bizony, nagyon régen volt már, de jól emlékszem, amikor édesanyám vörös drapériával díszítette szobánk ablakát — mondta. — Édesapám abban az időben itt dolgozott, az Északiban, és több száz társával együtt bevonult vörös katonának. Ő, sajnos, már nem érte meg a felszabadulást, azt a napot, amikor, 1945-ben, újra szabadon köszönthettük május elsejét.

Könny csillog az emlékezők szemében, amikor visszagondolnak a régi, küzdelmes évek munkásünnepeire. Fiatalok voltak, lelkesek, álltak a harcot, ahogy lehetett. Május elseje előtt éjszaka akkor is feldíszítették a gyárkaput, ha tilos volt az ünnep. Ezzel emlékeztettek minden becsületes dolgozót a nemzetközi munkásszolidaritás napjára.

L. J.

Az új menetrendben tovább bővülnek a MÁV nemzetközi kapcsolatai

Új belföldi expresszvonatok — Ingajáratok az elővárosi forgalomban — Május 26-án lép életbe az új menetrend

Május 26-án lép életbe a MÁV új menetrendje, amelyben a korszerű közlekedéspolitika eddig elért eredményeinek továbbfejlesztése mellett nagy gondot fordítottak a személy- és áruszállítás meggyorsítására, valamint a személyszállító vonatok zsúfoltságának csökkentésére.

Az új menetrend elkészítését a forgalmi, a vontatási és a pályafenntartási szolgálat sokoldalú előkészítő munkája előzte meg. A gondos munka eredményeként május 26-tól jelentősen javul a vasúti közlekedés.

Külföldi kapcsolatok

Az új menetrendben tovább bővülnek a vasút nemzetközi kapcsolatai. A nyugati országokba irányuló egyre jelentősebb utasforgalom megjavítására a *Wiener Walzer* gyorsvonattal *Budapest Keleti pu.—Wien—Achen* között MÁV Ba-sorozatú kocsival új, közvetlen összeköttetést létesítünk az *Ostende—Wien expresszel*. Ezenkívül egész éven át változatlanul naponta közlekedik a *Wiener Walzer* baseli vonatresz és az *Orient expresszhez* csatlakozó *Budapest—Wien expressz* motorvonat.

A baráti államok személyforgalmában legerősebb a *Szovjetunió, Csehszlovákia*, valamint *Románia* felé és viszont jelentkező utasforgalom. A fokozódó igények jobb kielégítésére *Budapest Keleti pu.—Csap—Moszkva* között az új menetrendben a jelenleg közlekedő két hálókocsi helyett öt közlekedik. A *budapest—moszkvai* közvetlen kocsikat továbbító 2502—2507. számú gyorsvonatokat belföldi utasok nem vehetik igénybe.

A nyári főidényben a *Panónia expressz* várható nagy utasforgalmának mentesítésére június 25-től szeptember 10-ig a *Budapest Keleti pu.—Komárom—Prága—Drezda—Lipcse* között az új 806—807. számú gyorsvonatpár naponta közlekedik.

Románia felé a *Balt-Orient expressz* nyári főidényben közlekedő 508/A és 509/A számú menetesítő vonata *Budapest Nyugati pályaudvar* és *Marosvásárhely* között közvetlen kocsikat továbbít. *Budapest—Arad*, valamint *Budapest—Kassa—Poprád—Tatry* között is megrövidül a vonatok menetidő.

Rövidebb menetidők

Jelentős változások lesznek a belföldi távolsági személyforgalomban.

Az új menetrendben *Budapest* és *Miskolc* között valamennyi gyors- és távolsági személyvonat továbbítását villamosmozdonnyal tervezik. Ezáltal jelentősen megrövidül a vonatok menetideje. A *Borsod* és *Lillafüred expressz* menetrend szerint 100 kilométer/óra alapsebességgel közlekedik. Menetidejük az eddigi 2 óra 18 percről 1 óra 57 percre csökken. A *Borsod expresszel* muhkaszünetes napokon *Jósvafő—Aggtelekre* közvetlen kocsi közlekedik. *Budapest* és *Miskolc* között a gyorsvonatok menetideje mintegy 45 perccel rövidül. Hasonló mértékben várható a távolsági személyvonatok menetidejének csökkenése is.

Budapest Nyugati pu.—Debrecen—Nyíregyháza és *Záhony* között is tovább javul a vasúti közlekedés. Az eddig gőzvontatású 1701. és 1710. számú gyorsvonatokat az új menetrendben két Bb-sorozatú motorkocsi továbbítja. Ezek a gyorsvonatok *Budapest* és *Nyíregyháza* között menetrend szerint csak *Hajdúszoboszló* és *Debrecen* állomáson állnak meg.

A városközi gyorsmotorvonat jellegének kidomborítására az 1705. és 1704. számú vonatok *Hajdú expressz*, az 1701. és 1710. számú vonatok pedig *Szabolcs expressz* néven közlekednek. Természetesen, ezen a vonalon is lényegesen megrövidül mind a gyors-, mind pedig a távolsági személyvonatok menetideje.

Új gyorsvonatpár közlekedik *Budapest Déli pu.—Dombóvár Pécs*, valamint *Budapest—Dombóvár—Kaposvár* között, a nyári idényben naponta, később csak a hét végén.

A *Balaton* északi partjának is kedvezőbb összeköttetést biztosít az új menetrend a fővárossal. Ugyancsak megrövidül a vonatok menetideje *Budapest és Salgótarján*, valamint *Győr* és *Celldömölk* között. Az új menetrend életbelépéséig mindkét vonalon megszűnnek a sebességkorlátozások.

Ingajáratok

Az úgynevezett elővárosi forgalomban az ingajáratok bevezetése jelent új színfoltot. Ezek elsősorban a *budapest—szobi*, a *budapest—ceglédi* és a *budapest—lajosmizsei* vonalon javítják a forgalmat.

Az új menetrendben az áruszállítás meggyorsítására is nagy gondot fordítottak a menetrendszerkesztők. Az eddigiek mellett a főidényben *Cegléd—Sturovo—Bad-Schandau* között új TEEM-vonat közlekedik. Az átmenő teherforgalom szempontjából nagy jelentősége lesz a *Sturovon* megnyíló közös csehszlovák—magyar határállomásnak. Sturovóban a CSD vasút a tervek szerint zárt, *Curtici* rendeltetésű irányvonatokat képez. Így mindkét irányban meggyorsul az átmenő forgalom. Ennek az intézkedésnek *Rákosrendező pályaudvarra* néhány is kedvező hatása lesz.

A tolatós tehervonatok menettartama is rövidebb lesz az új menetrendben. Említést érdemel, hogy a *ferencvárosi rendezőpályaudvar* tehermentesítésére a 8. szakosztály több intézkedést léptet életbe.

(vf)

Az üzemi jutalék átlaga: 12,5 nap

A vasút 1962. évi teljesítményei alapján kifizetésre került az üzemi jutalék. Az üzemi jutalék átlaga igazgatóságonként a következőképpen alakult:

1. Pécs	13,5 nap	3. Budapest	12,5 nap
2. Miskolc	13,0 nap	4. Szombathely	12.0 nap
		5. Szeged	11.5 nap
		6. Debrecen	11.0 nap
		Vasúti Főosztály	12.5 nap
		BVKH	12,5 nap

Az üzemi vállalatok üzemi jutaléka

Az 1962. évi teljesítmények alapján a MÁV üzemi vállalatok üzemi jutaléka a következőképpen alakult:

Északi Járműjavító	13,8 nap
Landler Járműjavító	9,5 "
Dunakeszi Járműjavító	17,2 "
Szolnoki Járműjavító	6,8 "
Debreceni Járműjavító	12.7 "
Miskolci Járműjavító	19,5 "
Szombathelyi Járműjavító	14,1 "
Székesfehérvári Járműjavító	22,8 "
Gépjavító ÜV.	6 6 "
Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV.	7,6 "
Utasellátó ÜV.	10.7 "

*

A Győr—Sopron Ebenfurti Vasutak dolgozói 25 nap üzemi jutalékban részesülnek.

„Szakszervezeti munkáért" jelvény adományozása

A Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöksége az eredményes szakszervezeti munka elismeréséül *„Szakszervezeti munkáért"* kitüntető jelvényt adományozott az alábbiaknak:

Aranyfokozat

Krekó Ferenc, a szakszervezet társadalombiztosítási osztályának vezetője, *Gróf József*, a szakszervezet üzemszervezési, műszaki és újítási bizottsága vezetője, *Végh Ferenc*, a Fejér megyei bizottság titkára, *Orgován László*, a Hajdú-Bihar megyei bizottság munkatársa, *Tasi István*, a Zala megyei bizottság titkára, *Krutilla József* Ujszász szb-titkára, Szabó Károly, Józsefváros Pft. szb-titkára.

Ezüstfokozat

Munkácsi József, a Miskolci Építési Főnökség szb-termelési felelőse, *Bódogh Mihály*, a Tolna megyei bizottság mb-titkára, *Kovács Lajos*, a Szombathelyi Járműjavító ÜV. szb-titkára, *Fehér Sándor* Nagykanizsa fűtőház szb-titkára, *Müller János*, a Hídépítési Főnökség szb-titkára, *Gáspár István* Nyugati pu. műhelybizottsági titkára, *Révész József*, a Heves megyei bizottság munkatársa, *Balla Sándor* Tapolca állomás szb-titkára, *Lukonits József* Aszód állomás szb-titkára.

Bronzfokozat

Németh Károly, a Komárom megyei bizottság számvizsgáló bizottságának elnöke, *Hortobágyi Ádám*, a Békés megyei bizottság munkatársa, *Biri Márton*, Debrecen II. Ép vez. szb-titkára. *B. Nagy Lajos* Sátoraljaújhelyi Pft. szb. tagja, *Bartos Géza*, Sopron fűtőház szb-titkára, *Balázs Gyula*, a Somogy megyei bizottság munkatársa, *Vámos János* Kelebia állomás szb-titkára, *Kiss Imre*, Szeged állomás szb-tagja, *Csiba József*, Gödöllő állomás szb-titkára.

A kitüntetéseket *Szabó Antal* főtitkár adta át április 26-án, a szakszervezet központjában.

Másodszor is élüzem lett Budapest Duna-part teherpályaudvar

Április 27-én ünnepi díszbe öltözött *Budapest Duna-part teherpályaudvar* kultúrterme. Csaknem 150 dolgozó ünnepelte, hogy az 1962. évi eredményeik alapján a pályaudvar másodszor is élüzem lett.

Az ünnepségen megjelent és felszólalt *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter elvtárs. Tolmácsolta az MSZMP Központi Bizottságának és a kormány elismerését a „szocialista üzem" címért küzdő és a tél folyamán nagyszerűen helytállt pályaudvar dolgozóinak.

A budapesti igazgatóság a lemaradások pótlásáért

Talán egyetlen év tavaszán sem követelt annyi helyet a sajtó hasábjain a vasúti áruszállítás, mint az idén. A zord időjárás miatt elmaradt szállítások túl nőtt a vasúton: az egész népgazdaságot érzékenyen érinti.

Valahányszor szóba kerülnek áruszállítási adósságaink, mindannyiszor elsősorban a szállítókra gondolunk, mint ha kizárólag csak rajtunk múlna a tavaszi „csúcsforgalom" sikere. Pedig ez esetben is kettőn áll a vásár. Szükséges nekünk, vasutasoknak is szüntelenül napirenden tartanunk azokat a feladatokat, amelyek előttünk állnak.

Ez alkalommal a budapesti igazgatóságon *dr. Géringer Ferencet*, a forgalmi és kereskedelmi osztály vezetőjét kerestük fel néhány kérdésünkkel.

A kocsihiány oka

— Jelenleg 80 ezer tonnára tehető a budapesti igazgatóság kocsiigényes áruszállítási tervének lemaradása — kezdte nyilatkozatát Géringer elvtárs. *Szinte állandóan visszatérő probléma a villamosmozdonyok gyakori meghibásodása. Ezért különösen a hét közepén sok a gépre váró vonat. S ez beleszól egész kocsigazdálkodásunkba. A rakott elegyek továbbításának késése miatt a kirakás késve történik, a kiürült kocsikat is késve tudjuk újabb rendeltetési helyükre továbbítani.*

Rontja a kocsihelyzetünket az a körülmény is, hogy kb. tíz állomásunkon egy-egy ötven kocsiból álló szerelvény várakozik javításra. A műhelyek a már folyamatos munka mellett csak kis tételekben tudják a kocsikat fogadni.

— Milyen intézkedések születtek eddig a budapesti igazgatóságon a lemaradás pótlására?

Még az őszi forgalom előtt

— Igazgatóságunk előadói eddig is rendszeresen vizsgálták a kocsiigény és a rendelkezésre bocsátott kocsimennyiség, illetve kocsitér viszonyát. Állomásfőnökeink legtöbb helyen személyesen keresték fel a szállító felek igazgatóit és pártszervezeteit. Megtárgyalták a lemaradás pótlásának körülményeit, lehetőségeit. Komárom, Fejér, Győr-Sopron, Nógrád és Szolnok megyékben a megyei pártbizottságok közbenjárására a szállító vállalatokkal közösen beszéltük meg a problémákat.

Célul tűztük, hogy a lemaradást még az őszi forgalom előtt pótoljuk. A tennivalókat termelési tanácskozáson megbeszéltük, intézkedési tervet dolgoztunk ki a végrehajtásra.

Az új menetrendi időszakra valamennyi grafikonos rendszerben kiszolgált iparvágány technológiáját felülvizsgáljuk, szükség esetén átereljük a forgalmat az AKÖV központosított pályaudvaraira. Felülvizsgáljuk a tartalékkal rendelkező pályaudvarokon a műveleti és várakozási időket, hogy ezzel is rövidítsük a kocsiforduló időt.

Az intézkedések mellett elengedhetetlen, hogy valamennyi szolgálati helyünk országos érdekű szemlélettel kezelje a szállítást, s a télen tanúsított dicséretes helytálláshoz hasonlóan most is méltó elismerést vívjanak ki az ország közvéleménye előtt — fejezte be nyilatkozatát az osztályvezető.

A Táncsics Könyvkiadó új szakszervezeti kiadványai

A Táncsics Könyvkiadó a II. negyedévben az alábbi könyveket küldi meg kötelező anyagként az érdekelt szakszervezeti bizottságoknak:

Szili—Besenyei: *A SZOT és szakszervezeti üdülésről. A szakszervezetek munkásellátási tevékenysége.* Dr. Kovács Andor: *Tt-beszámoló rendszer.* Takács József: *Anyagok biztonságos tárolása és kezelése.*

Látogatóban egy szocialista brigádnál

A vasúti munka sűrűjében, Rákosrendezőn, kicsit elbújtatva áll a kocsivizsgáló lakatosok körlete. Néhány kisebb épület között a „vezérállás" egy kimustrált személykocsi szekrénye.

Itt beszélgettünk *Horváth Lajos* főintézővel, a részleg vezetőjével. Nem árultuk el, hogy mi járatban vagyunk, inkább szemlélődtünk, tekingettünk jobbra-balra.

Hosszú vonat járt be a fogadóvágány csoportra. A kocsik kígyózva követték a füstöt, kormot hányó gépet. Két oldalról egy-egy lakatos, mint éber katona, állt őrt a bejáró vonat mellett.

— *Szocialista brigádtagok, Fekete és Tiboldi* — adja a felvilágosítást Horváth Lajos. Ahogy megállt a kocsisor, sűrűn koppant a kalapácsuk a kerekeken, majd finoman, érzéssel, szinte megsimogatták a csapágyakat. A mozdulatukban volt valami különös igyekezet, valami többet akarás.

Távolabb egy középkorú ember, ölbe fogva cipelt egy nagy darab vasat. Hát ez? — nem mondtam ki, de a tekintetem elárulta a kérdést.

— *Agárdi János, úgy látom, éppen a szerződés egyik pontjának a vasgyűjtésnek tesz eleget* — felelt a részlegvezető.

A szerződés...! Előkerült a fiókból. Közben a mindig mosolygó *Máthé Péter* művezető, a szocialista brigád egyik lelkes patrónusa lépett be a helyiségbe.

— *1961. év június 1-én alakultunk nyolc jóvel* — mondja. — *Alig egy esztendő múltán, május 1-re már elnyertük a megtisztelő szocialista brigád címet. Ez alkalomból, na meg az ünnep iránti tiszteletből, felvettük a Május 1 brigád elnevezést. 1963 elején másodszor is kitüntettek bennünket. Ez még többre, sokra kötelez, tudtuk valahányan, és úgy döntöttünk, hogy új szerződést kötünk.*

A brigádtagok vállalták *Erdei Sándor* és *Fehér Mihály* tanfolyamra való előkészítését. A szakszervezeti bizottság bizalmi és politikai tanfolyamán valahányan részt vesznek. Csoportosan járnak Operába, színházba, moziba. Az sem mindennapi jelenség, hogy a brigád két tagjának bérlete van az Operába. Állandó kapcsolatot tartanak *Békéscsaba* állomás kocsivizsgálókból álló *„November 7" szocialista brigádjával*. Többször találkoztak már a csabaiakkal. Tapasztalatcseréken barátkoztak, beszélgettek munkáról, életről, szórakozásról, tanulásról.

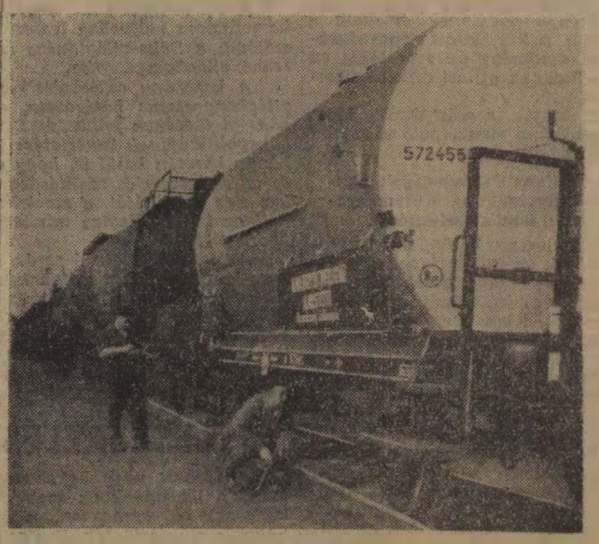
A Budapest XIII. kerületi Jász utcai 12 évfolyamos általános iskolát is patronálják. Az elmúlt télen a gyerekek gyűjtötte vasból, bádogból szeneslapátokat, széntartókat és a politechnikai oktatáshoz szükséges szereket, szerszámokat készítettek az apró emberkék részére. 50 munkaórát ajánlott fel a brigád a terület tisztán tartására, virágosítására, csinosítására.

Meg is látszik a körleten!

— *A többiek?* — kérdezzük *Megyeri Ferenc* brigádvezetőtől.

— *Dolgoznak ők is. Dobó és Schmidt a gurítóban, Török Jánost meg néhány perccel ezelőtt az AB-vágánycsoporton láttam. Mindenki a jedélzeten! Ahogy ez szokott lenni munkaidőben* — mondja derűsen. — És mélyen hajolva, mint az orvos a beteget, vizsgálja a gyanús kocsit.

— gergely —



Munkában a Május 1 szocialista brigád két tagja. Fekete László és Agárdi János

(Horváth Erika felv.)

Vasútüzemi értekezlet a Technika Házában

A *Közlekedéstudományi Egyesület Vasútüzemi Szakosztálya* április 24-én és 25-én vasútüzemi értekezletet rendezett a *Technika Házában*. Az értekezleten a MÁV vezetői, legjobb szakemberei, az igazgatóságok és a nagyobb állomások vezetői és üzemmérnökei, valamint meghívott külföldi vendégek vettek részt.

A tanácskozáson négy előadás hangzott el. *Lindner József* vezérigazgató-helyettes, a Közlekedéstudományi Egyesület Vasútüzemi Szakosztályának elnöke, *A szolgálati ágak együttműködésének jelentősége a vasútüzemben. Berke Béla* a 8. szakosztály vezetője *A vasúti forgalom irányításának és végrehajtásának korszerű módszerei és alkalmazásuk. Gyócsi Jenő*, a 8. szakosztály helyettes vezetője *Korszerű módszerek és felhasználásuk a vasúti kereskedelmi szolgálat feladatainak megoldásánál, dr. Turányi István, a műszaki tudományok kandidátusa*, egyetemi tanár, az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem rektorhelyettese pedig *A vasútüzem lebonyolításának fejlődési irányai* címmel tartott előadást. Az előadások után — egy-egy előadáshoz 4—5 — összesen tizenhét felkért hozzászólás hangzott el.

A Szakszervezeti Világszövetség felhívása a spanyol nép iránti szolidaritásra

Elvtársak!

1962. áprilisától júniusig a spanyol dolgozók százezrei egységesen fordultak szembe a Franco-féle diktatúrával, követeléseikért és jogaikért. A bebörtönzések, kinzások, deportálások ellenére Spanyolország dolgozóit, akik hősi harcának tradicióit a világ összes dolgozója ismeri, hatalmas sztrájkukkal megmutatták elszánt akaratukat, hogy szabadon akarnak élni.

A nagy tömegakció óta a Franco-kormány még fokozza az elnyomást, mégsem tudja megfékezni a tiltakozás és a harc egyre erősödő hullámát.

Az 1962. évi harcok során a Szakszervezeti Világszövetség, amely alapítása óta mindig a spanyol dolgozók oldalán állt, üdvözölte a spanyol munkásosztályt és felhívta a világ dolgozóit, valamint azok szakszervezeteit, hogy aktívan támogassák ezt a harcot. A nemzetközi szolidaritási akció, amelyet a világ dolgozói végrehajtottak, az eddiginél még fokozottabb kell, hogy legyen.

Üdvözöljük azt a határozatot, amelyet Chile dolgozói egységes központjának III. kongresszusa hozott, hogy szervezzünk az egész világra kiterjedő nemzetközi szolidaritási napot.

Az SZVSZ a javaslatot elfogadva felhív valamennyi hozzátartozó szakszervezetbe tömörült dolgozót, hogy június 7-től 15-ig terjedő héten rendezzék meg a spanyol dolgozók és a spanyol nép iránti szolidaritás nemzetközi napját.

Valamennyi szakszervezethez tartozó és nem szervezett elvtársak! Bármilyen szakszervezethez is tartoznak Önök, fogjanak össze és egyesülten cselekedjenek spanyol testvéreik megsegítésére, akik évek óta bátran harcolnak a despotizmus ellen, a legelemibb szabadságjogaikért, az életért. Valamennyi üzemből, gyárból, irodából és minden munkahelyről egységesen emeljék fel szavukat. Egységes és megsokszorozott akciójukkal fejezzék ki aktív szolidaritásukat a spanyol dolgozók és nép harca iránt, amelyet az élethez való jogért, a szabadságjogokért és egy jobb életért folytatnak.

Éljen a spanyol dolgozók és a spanyol nép iránti szolidaritás nemzetközi napja!

A Szakszervezeti Világszövetség titkársága

Mi a „titka" a dombóváriak sikereinek?

Csomópontjaink közül a múlt évben *Dombóvár* érte el a legjobb eredményeket. Nemcsak a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját érdemelték ki, hanem ők nyerték el a párt kongresszusi zászlaját is. *Hogyan érték el eredményeiket? Mi volt sikereik „titka"?*

Az élüzem szintet végeredményben három szolgálati hely teljesítette Dombóvárott: az állomás, a fűtőház és a szertár. A kongresszusi verseny során valamennyien tudásuk legjavát nyújtották.

Legjobb eredmény a menetrendszerűségben

— Nagy örömmel és megelégedéssel fogadták állomásunk dolgozói a kitüntetés hírét — mondotta dombóvári látogatásunk alkalmával *Monori István* állomásfőnök. — *Most sem vagyunk elbizakodottak, hiszen a téli forgalom bennünket is nagyon próbára tett. Szilárd elhatározásunk, hogy a tavalyihoz képest tovább növekedett feladatainkat is teljesítjük.*

A tavalyi eredményekről szólva elmondotta *Monori* elvtárs, hogy a legnagyobb javulást a tehervonatok menetrendszerűségében érték el. Az elegyrendezési tervet 8,4 százalékkal túlteljesítették, bár a rendező nagyon szűk. Az állomás sarusainak, kocsirendezőinek, váltókezelőinek és a forgalmat irányító dolgozóinak jól szervezett munkája, helytállása eredményezte ezt a szép sikert.

Kocsitartózkodásban négy százalékkal túlteljesítették a tervet. A múlt év folyamán 654 vonatot indítottak egységes terheléssel. Ezek átlag 1100—1200 tonnás vonatok voltak. Sok gondot okozott az átmenő vonatok késése, de a bázis időszakhoz képest még így is öt százalékkal javították a személyvonatok menetrendszerűségét. Jól dolgoztak az állomás vonatkiséri is. Teljesítményük átlag 120 százaléknak felel meg.

— Ezúton is köszönjük azt a nagy segítséget, amelyet a fűtőháztól és a csomópont többi szolgálati helyétől kaptunk a múlt év folyamán — mondta az állomásfőnök. — *A pécsi igazgatóság és a területén levő nagyobb állomások is sokat segítettek nekünk a rendezetten küldött tehervonatokkal. Reméljük, a jövőben csak fokozódni fog támogatásuk.*

A dombóvári fűtőház a Dunántúl legnagyobb fűtőháza. Munkáját elsősorban az jellemzi, hogy a gépek számának fokozatos csökkenése ellenére, szállítási teljesítményei évről évre növekszenek. Ez így volt 1962-ben is.

2,8 millió tonna túlsúly

— Tavaly az elegytovábbításban a túlteljesítés arányát a korábbi évek eredményéhez képest, másfélszeresével növeltük — hallottuk *Etterer Sándor* műszaki főfelügyelőtől, a fűtőház főnökétől. — *Gépeink a múlt évben összesen 2,8 millió tonna túlsúlyt továbbítottak. Az állomás a nagy vonatok képzésével rendkívül nagy segítséget adott nekünk. Dolgozóink fegyelmezetten, a lehető legkevesebb hibával teljesítették szolgálatukat a forgalomban és a műhelyekben egyaránt.*

— Milyen eredményt ért el a fűtőház a balesetek csökkentésében? — kérdeztük.

— *Tárgyi baleseteink száma 1961-hez képest a felére csökkent* — folytatta a fűtőházfőnök. — *A személyi balesetek területén is csak az idei első negyedévben volt több problémánk.*

A fűtőházban is tovább erősödött tavaly a szocialista brigádok mozgalma. A brigádok átlagos eredménye igen jó, egyenletes. A nehéz tél folyamán is megmutatták, hogy nem ismernek lehetetlen feladatot. Februárban, amikor szénhiánnyal is küzdöttek, ugyanannyi tehervonatot továbbítottak, mint decemberben. Gépeik lényegesebb elfagyás nélkül, jól bírták a nehéz telet. Sokat segítettek a budapesti igazgatóságnak is, hiszen *Pusztaszabolcs* helyett legtöbbször a fővárosig továbbították az elegyet. A fiókműhely a javítási tervet tavaly is minden hónapban teljesítette.

„Pótoljuk az elmaradást"

A nehéz tél következtében azonban náluk is van még mintegy 12 napi teljesítménynek megfelelő szállítási lemaradás.

— Úgy látom, rövidesen pótoljuk a szállítási lemaradást — állapította meg a fűtőházfőnök. — *A túlsúlyos vonatok szaporításával, a vonatok forduló sebességének növelésével és az ácsorgási idők csökkentésével ez feltétlenül elérhető.*

Dombovár csomóponton a dolgozók és a szakvonali vezetés munkáját egyaránt jól segítette tavaly a párt, a szakszervezet és a KISZ tevékenysége. Lendületes munkaversenyük jórészt a helyes politikai munka eredménye volt.

Amikor sikerükhöz gratulálunk, kívánjuk, hogy az idén is ilyen szép eredményeket érjenek el a csomópont munkájának minden területén.

(A kitüntetések átadásával kapcsolatos ünnepségekről következő számunkban tudósítást adunk.)

(Iőrincz)

Megdicsérjük...

... *Szabó Gáborné* hivatalsegédet, aki Gyula állomáson egyedül végzi a takarítási munkálatokat. Szorgalmas dolgozó. Az utasoktól is sok köszönetet kapott már, hiszen eddig több mint 15 talált tárgyat szolgáltatott be, melyet visszakapott jogos tulajdonosa.

... *Vázsonyi Géza vágánygondozót, aki Balatonalmádi és Alsóörs közötti vonalszakaszon teljesít szolgálatot. Április 15-én az egyik szelvényben sinkorona-törést talált. A hibát nyomban jelentette. Ezzel a baleseti veszély gyors elhárítását tette lehetővé. Dicséretet érdemelnek azok a pályamunkások is, akik szabad idejükben javították ki a hibát.*

... Budapest Déli állomás azon dolgozóit, akik a nagy húsvéti forgalomban szabadidejük feláldozásával társadalmi munkában végezték az utasfelvilágosítási szolgálatot. Ebben a munkában különösen kitűnt *Taba Sándor, U. Kiss Lajos, Szentmihályi József, dr. Soros Imre, Szabó I. János, Kerécz György.*

... *Simonics Máriát, Balatonfüred állomás személypénztárosát. Április 17-én az egyik utas a nagy sietségben a pénztárnál felejtette igazolványát és pénztárcáját, 500 forinttal. Simonics Mária az utasok kiszolgálása után felkereste a feledékeny utast és visszaadta neki értékeit.*

... *Bödör József* szakszervezeti bizalmit, aki Tapolca állomáson teljesít szolgálatot. Jól foglalkozik csoportja tagjaival. Problémájukat rendszeresen továbbítja a szakszervezeti bizottsághoz, tanácsaival segít, s ha valaki beteg, meglátogatja. Önzetlen munkájával méltán érdemelte ki a tagok megbecsülését.

Faültető fiatalok

A békéscsabai pályafenntartási főnökség IV. és XV. szakaszának KISZ-fiataljai *Bökő Károly* pályamester vezetésével derekasan kivették részüket a faültetésből. Munkaidő után három nap alatt 300 darab nyárfacsemetét ültettek el.

A faültetést április 10-re befejezték. A legjobban *Maráczi Imre, Szabó Zoltán, Irimie Mátyás, Gráf János, Bohus László és Szabó Dénes* dolgozott. A fák 80 százaléka számára ők ásták ki a gödröket.

A fiatalok eredetileg több facsemete elültetésére tettek vállalást, de az igért mennyiség nem érkezett meg.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

A lélektelen, bürokratikus ügyintézés gátolja a vasút újítómozgalmának kibontakozását

A vasút újítómozgalmáról tanácskoztak a közelmúltban a vasút vezetői. A tanácskozáson részt vevő szakosztályvezetőket, az igazgatóságok vezetőit, a vállalatok vezetőit és az újítási előadókat *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes tájékoztatta a mozgalom eredményeiről és hiányosságairól.

A beszámoló tükrében nézzük meg,

mit mutat a statisztika.

A múlt évben benyújtott újítási javaslatok száma 7277 darab volt, 606-tal kevesebb az előző évinél. A javaslatok 31 százalékát fogadták el és az elfogadott javaslatok 91,5 százalékát vezették be. *A kimutatott gazdasági haszon félmillió forinttal meghaladja az előző évit.* Ha figyelembe vesszük, hogy a javaslatok száma csökkent, ezt az eredményt pozitívnek értékelhetjük. A kimutatott népgazdasági eredmény 4,5 százalékát az újítóknak újítási díjként fizették ki.

Ennyit a számokról. Most pedig a beszámoló tükrében vizsgáljuk meg,

milyen hiányosságok akadályozzák az újítómozgalom kiszélesítését.

A legszembetűnőbb hiányosságok az újítási javaslatok lélektelen, helyenként bürokratikus elbírálásánál mutatkoznak. *Az egyszemélyi elbírálók az újítási ügyek intézését nem tekintik a szakmai munka szerves részének.* Akadnak olyan vezetők is, akik az újítások elbírálását előszeretettel átruházzák másokra. Arról nem is szólva, hogy a szakvéleményezések nemegyszer megalapozatlanok. Nem nyújtanak megfelelő tájékoztatást a vezetők részére. A kiegészítő szakvéleményeket is inkább aktatologatással igyekeznek megszerezni, ahelyett, hogy személyesen beszélnék meg a problémákat. A javaslatok népgazdasági eredményének megállapításánál

kényelmi szempontból elhagyják a pénzben való értékelést,

vagy a műszaki adatokon alapuló eredmények mérését.

Az egyszemélyi elbírálók és az újítók közötti viták nagy része a százalékos kulcs megállapításánál merül fel. Egyes vezetők nem mérlegelik kellőképpen a javaslatok jelentőségét. Ez számtalan esetben a végső elintézés elhúzódását vonja maga után.

Nem használ az újítómozgalomnak az sem, hogy

az újítási előadók személye gyakran változik,

vagy az előadó egyéb szolgálati elfoglaltsága miatt nem tud elég időt szakítani az újításokkal való foglalkozásra.

Az újítómozgalom tervszerű irányítására az újítási feladattervek hivatottak. Az utóbbi években a feladattervek színvonalát illetően némi fejlődés tapasztalható, az elért eredménnyel azonban nem lehet megelégedni. Az újítási feladattervek egyrészt a meglevő problémák bonyolultsága, másrészt a rendszeres propagandamunka elhanyagolása következtében nem hozták meg a kívánt eredményt. A külszolgálati főnökségek sem nyújtanak megfelelő segítséget az újítóknak, az országos jellegű feladatok megoldásában. A legnagyobb hiányosság abból ered, hogy

a helyi feladatok megoldására sem ösztönzik a dolgozókat.

Ezek után nem lehet azon csodálkozni, hogy az újítómozgalom szekere megreked. Számos példa igazolja, hogy a lélektelen, bürokratikus ügyintézés szegi kedvét azoknak, akik többet adnak az átlagdolgozóknál, akik mindennap keresik az újat, a jobbat.

Ideje lenne megszívlelni: **az újítási ügyek intézése nemcsak gazdasági munka, hanem fontos politikai tevékenység is!**

V. F.

Május: leszerelési hónap

A VI. magyar békekongresszust megelőzően a magyar békemozgalom májusban leszerelési hónapot szervez, ezzel kapcsolódik a Béke-világtanács kezdeményezésére indított leszerelési világkampányhoz.

A kampány célkitűzéseit a moszkvai leszerelési és békevilágkongresszus határozata, a Béke-világtanács malmöi elnökségi ülésének felhívása Európa népeihez és a Szovjetunió békepolitikájának ismertetése képezi. Demonstrálni kívánjuk-e hónap keretén belül is, hogy a magyar nép hisz az általános és teljes leszerelés realitásában, helyesli a békés egymás mellett élés politikáját, a szocialista tábor béketörekvéseit és elítéli az imperializmus mindennemű háborús és haladásellenes lépését.

A leszerelési akció során a nagyobb városokban tudományos konferenciákat tartanak, az Országos Béketanács, a szakszervezetek megyei tanácsaival közös nagygyűléseket rendez. Minden megyében 2—3 járási és 15—20 községi békegyűlést, valamint járási béketalálkozókat tartanak.

A leszerelési akcióval természetesen a békekongresszus előkészítése mellett a magyar békemozgalom 15 éves évfordulójának megemlékezését is szolgáljuk.

LESZERELÉST ÉS BÉKÉT!

A tavaszi nagy békekampány indokait mindenki jól ismeri. A legnagyobbak ezek között a következők: a háborús költségek rekordmagasságot értek el, fokozódnak az aktív háborús előkészületek. Fontos nemzetközi tárgyalásokat utasítanak vissza és halogatnak, miközben az állandó háborús veszély alig elbírható válságokat teremt és teremthet. A többoldalú NATO-atomerők megalakítása, a latin-amerikai feszültség, a közel-keleti válságos események, megoldatlan afrikai problémák, gyarmatok népének súlyos sanyargatása, más országokban a demokratikus erők elnyomatása, éppen elég okot szolgáltatnak arra, hogy a béke erői világszerte összefogjanak és hangot adjanak a népek követelésének: leszerelést és békét.

A legkülönbözőbb országokból tavaszi nagy békehadjáratok híreiről olvashatunk. Hűségesen együttműködve a Béke-világtanáccsal, a magyar békemozgalom felkészült minden lehető segítséget megadni ennek a világra szóló kampánynak kibontakoztatásához.

DEMONSTRÁLJUK AZ EGYSÉGET!

A leszerelési hónapot a II. világháború befejezésének napján, május 9-én nyitják meg tíz városban tartandó békenagygyűléseken. E napnak békemozgalmunkban már hagyományai vannak és ez biztosítja a leszerelési hónap kezdeti sikereit.

A leszerelési hónap eseménysorozatát a Hazafias Népfront, a nőtanács, a SZOT, a KISZ tömegszervezeteivel együtt rendezi az Országos Béketanács. Ezek a tömegszervezetek az egész dolgozó népet átfogják, s minden lehetőség megvan arra, hogy az ország valamennyi vidékét és társadalmi rétegét elérhessük, hogy mind a leszerelési hónappal, mind a békekongresszussal népünk teljes egységét alakítsuk ki és demonstráljuk a békés egymás mellett élés és a leszerelés politikájával kapcsolatban.

A központi áruforgalmi pályaudvari rendszer előnye

A vasút áruszállításának gazdaságossága érdekében az elmúlt években előtérbe került a körzeti áruforgalmi rendszer kialakítása, ami az áruforgalomnak a korábbival szemben kevesebb állomáson történő lebonyolítását jelenti. Ez a rendszer az üzemi feladatok leegyszerűsítése mellett

a beruházások és felújítások nagymérvű koncentrálását is lehetővé teszi.

Országos viszonylatban a körzeti állomási rendszer kialakítása csak fokozatosan oldható meg. Vannak azonban olyan állomások, amelyek a jelenlegi adottságok mellett is alkalmasak központosításra. A több teherpályaudvarral rendelkező városokban vagy egyes vonalak elágazó állomásain, esetleg nagyobb forgalmú vonali állomásokon szó lehet az áruforgalom összevonásáról, központosításáról.

Milyen előnyei vannak a központi vagy körzeti áruforgalmi pályaudvaroknak, állomásoknak?

Első helyen talán azt kell említeni, hogy a kiürülő vasúti kocsik ugyanazon a rakodóhelyen rendelkezésre állnak berakodás céljára.

Az üres kocsikat nem kell sokat mozgatni. A fuvaroztatók igényei gyorsabban kielégíthetők.

A vasúti kocsik forduló ideje jelentősen csökkenthető, ha az áruforgalmat beszüntetik olyan állomásokon, amelyek vasúton csak nagy időráfordítással érhetők el. A közúti járművekkel viszont rövid idő alatt. Vonatforgalmi szempontból is jelentős a kis áruforgalmat lebonyolító megálló rakodóhelyek áruforgalmának beszüntetése.

Az árukezelési helyek számának csökkentése nemcsak az ott mozgatott kocsiknál jelent időmegtakarítást, hanem a közlekedő vonatok menetrendtartamát is javítja. Emellett

csökken a tolatási műveletek száma is,

ami mind költségben, mind vonóerőben érezteti hatását.

A központi vagy körzeti pályaudvar ezenkívül elősegíti a közúti el- és felfuvarozási feladatokat ellátó autóközlekedési vállalatnál a rakodómunkások, a gépkocsik és a vontatók szervezettebb felhasználását.

Vasárnap is rakodnak Szekszárd állomáson

A kedvezőtlen téli időjárás az egész ország területén gátolta az egyenletes munkát. Az első negyedévben Szekszárd állomás is lemaradt a terveteljesítésben. Az áruforgalmi korlátozások megszüntetésével egy időben kiszámítottuk, hogy mennyi árut kell naponta felfuvarozni, és berakni ahhoz, hogy az év végéig pótoljuk a lemaradást. A gyakran jelentkező kocsihiányt és a rendszertelen kocsikiállítást is figyelembe véve, kiderült, hogy állomásunkon a lemaradást csak úgy pótolhatjuk, ha megszervezzük a rendszeres vasárnapi rakodást.

Természetesen, ez nem olyan egyszerű dolog, mint ahogy azt a számítások mutatják. A vasárnapi rakodásokhoz feltétlenül biztosítani kell a küldeményekhez legalkalmasabb kocsikat, gépkocsit és megfelelő munkaerőt. Enélkül nem lehet tervszerű munkát végezni. De arra sincs biztosíték, hogy a rakodást a tehervonatok érkezéséig sikerül befejezni.

Márciusban például három vasárnapra szerveztük meg a rakodást. Március 10-re 20, 17-re 25, 24-re pedig 30 vasúti kocsi megrakását ütemeztük be. Sajnos, a kocsikat nem tudták rendelkezésre bocsátani. Ugyanakkor az AKÖV is késve állította ki a gépkocsikat. Így rajtunk kívül álló okok miatt nem sikerült olyan eredményt elérni, amilyent szerettünk volna.

A kudarc nem keserített el bennünket. Az illetékesekkel újabb tárgyalásokat tartottunk. A pécsi igazgatóságtól ígéretet kaptunk, hogy az igényelt kocsikat rendelkezésünkre bocsátják. Március 24-én valamennyi kocsi megérkezett, 31-én azonban a kért 20 kocsi helyett csak 11. Az AKÖV sem tartotta be ígéretét. A gépkocsik megint több órás késéssel álltak munkába. A gépkocsik késése miatt nőtt a meddő idő, az 1 órára eső mozdított súly sem érte el a tervezett 14,46 mázsát.

Szekszárd állomás dolgozóinak május elseje tiszteletére tett felajánlásai között is szerepel a vasárnapi rakodások megszervezése.

Sólyom János
Szekszárd

Hogyan kell vezetni a kocsiátadó könyveket?

A vasúti teherkocsikat be- és kirakás céljából külön erre a célra rendszeresített kocsiátadó könyvben kell a fuvaroztatók részére átadni és a rakodás után tőlük visszavenni. Az átadást és a visszavételt a fuvaroztató, illetve megbízottja névaláírással eszközli. Az aláírással elismeri a kocsinak a rakodáshoz történt átadását azokkal az adatokkal, amelyek a kocsiátadó könyvben névaláírása előtt szerepelnek, és ezáltal átvállalja a kocsik épségéért, illetve az átadáskor megállapított és a kocsiátadó könyvben leírt esetleges hiányosságokkal a kocsi állapotáért a felelősséget. Ez a felelősség csak a visszaadás idejével és tényével száll vissza a vasútra. A kocsi visszaadásának tényét időadattal a fuvaroztató ugyancsak elismeri aláírásával a kocsiátadó könyvben.

Okirathamisítás

Az elmondottakból látható, mi a jelentősége a kocsiátadó könyvbe tett bejegyzéseknek és a fuvaroztató aláírásának. Ennek ellenére az tapasztalható, hogy az állomások nagy része a kocsiátadó könyvek vezetésére nem sok gondot fordít. Utólagosan vezetik be az adatokat, az aláírásokat nem követelik meg a kocsi helyszíni átadásakor, illetve visszavételekor azonnal, hanem megelégszenek későbbi időpontban történő aláírással. Sőt igen sokszor a vasúti alkalmazottak maguk írják alá az illető fuvaroztatónak (megbízottjának) a nevét. Ez utóbbi nem más, mint okirathamisítás, ami bűncselekmény.

Gyakori az állomások részéről az is, hogy a kocsik rakodását megengedik az átadás elismertetése (aláírása) nélkül. Azzal védekeznek, hogy a kocsi átadásakor nincs jelen a fuvaroztató illetékes alkalmazottja, aki jogosult volna a kocsi átvételének elismerésére. Ez az érvelés semmi esetre sem fogadható el, mert aki jogosult a be- vagy kirakás vezetésére, feltétlenül jogosult az aláírásra is.

A következmény

Ha a kocsi rakodására megjelent fuvaroztatói dolgozó bármilyen rendellenességet tapasztalna az átadáskor, nem kezdi meg a rakodást, hanem kihívja felettesét, aki jogosult a vitát az állomással rendezni. Nem engedhető meg aláírás nélkül a rakodás már csak azért sem, mert aláírás nélkül a felelősség továbbra is a vasúton marad és a rakodás közben keletkezett sérülés helyreállítási költségét nem háríthatja át a fuvaroztatóra. Az aláírás tényével válnak joghatályossá a kocsiátadó könyvbe tett bejegyzések, amelyek alapján az esetleges jogviták eldönthetők (rakodási idő kezdete, kocsiálláspénz jogossága, összege stb.).

Csak egy példát említek meg az elmondottak igazolására. Egyik terményforgalmi vállalat felszólamlással élt, vitatta a kocsiálláspénz és a kocsijavítási költség jogosságát, összegszerűségét. Helyszíni vizsgálatot tartottunk. Bemutattuk a kocsiátadó könyvet, kihangsúlyozva, hogy a beírt adatok helyességét helyi megbízottjuk (telepvezetőjük) elismerte. Erre legnagyobb megrőkönyödésünkre határozottan kijelentette a telepvezető, hogy ő a bemutatott kocsiátadó könyvet még nem látta, azt még egyetlen esetben sem írta alá, pedig már több éve dolgozik azon az állomáson. A határozott állításra az állomásvezető kénytelen volt beismerni, hogy ő szokta a telepvezető nevét aláírni (aláhamisítani) a kocsiátadó könyvben.

Nem szabad így dolgozni! Ez vétek nemcsak a vasút ellen, hanem önmagunk ellen is. Kiteszi magát az illető a meghurcoltatásnak és a büntetésnek.

Mi tehát a teendő?

A leírtakból önként következik:

1. A kocsira vonatkozó adatok bejegyzése a kocsiátadó könyvbe még a kocsi átadása előtt;

2. Helyszíni kocsiátadás és visszavétel, amikor is meg kell győződni a kocsi és a rakomány állapotáról (az esetleges hiányosságot a kocsiátadó könyvben le kell rögzíteni);

3. A helyszíni átadás azonnali elismertetése a fuvaroztatóval, illetve megbízottjával; ugyanez vonatkozik a visszaadásra is (átvétel elismerése nélkül nincs rakodás).

Fentiek ismertetésével szeretnénk elérni, hogy az állomások megértsék a kocsiátadó könyvek igazi jelentőségét, tudatában legyenek azok előírásszerű vezetésének fontosságával és kifogástalanul végezzék munkájukat.

Dr. Gazdag József
Szombathely.

A kitüntetések további jó munkára ösztönöznek

A pécsi igazgatóság területén is megtörtént a „zárszámadás", az 1962. évi eredmények végleges értékelése. Jóleső érzéssel vettük tudomásul számvetésünket, hiszen mennyiségi és minőségi vonatkozásban egyaránt sikeres volt számunkra a múlt év.

Kocsirakományú árufeladásunk 207 százaléka volt a tíz év előttinek és 10 százalékkal magasabb a tavalyinál. Áruszállítási tervünket 9 százalékkal túlteljesítettük. Személyszállító vonataink 98,3 százaléka menetrend szerint közlekedett. Teherkocsi-kihasználásunk javulása tavaly 26 910 kocsi megrakását tette feleslegessé. Tehervonataink átlagos terhelése a 10 év előtti 543 tonnáról és az előző évi 723 tonnáról tavaly 745 tonnára nőtt.

E számok mögött sok erőfeszítés, lendületes munka van. Nem véletlenül nyerte el a pécsi igazgatóság az igazgatóságok versenyében a vasutasszakszervezet és a vasúti főosztály kongresszusi zászlaját, s a vörös vándorzászlót is.

Most az a legfontosabb dolgunk, hogy pótoljuk a zord tél okozta lemaradást. Ez alapfeltétele annak, hogy igazgatóságunk továbbra is megőrizze első helyét. Nem kis feladatról van szó, mert az első negyedévi szállítási tervhez képest 221 ezer tonnával lemaradtunk és 10 616 kocsival kevesebbet raktunk ki. A minőségi mutatóknál is van lemaradás. A menetrendszerűség, a kocsikihasználás nem volt megfelelő. Nyilván a szállító vállalatok is arra törekszenek, hogy pótolják a kiesett szállításokat, ezért számíthatunk az őszi csúcsforgalmat megközelítő szállítási feladatokra.

Igazgatóságunk, két csomópontunk és több szolgálati helyünk kitüntetése további jó munkára ösztönöz bennünket. Arra kell törekednünk, hogy igazgatóságunk területén minden vasutas részt vegyen a szocialista munkaversenyben, fegyelmezetten, hiba nélkül lássuk el szolgálatunkat. Bízhatunk abban, hogy helytállásunk ismét meghozza az eredményt.

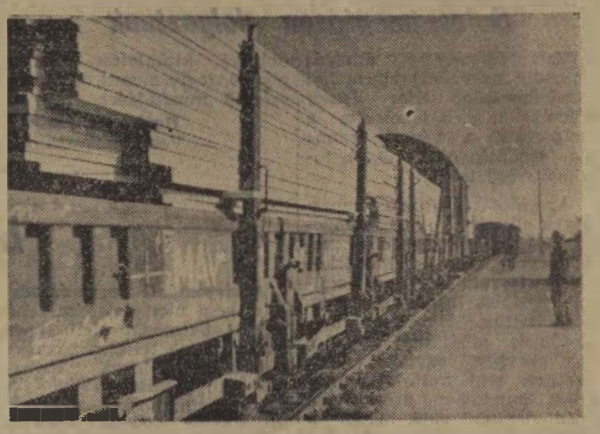
Várnai László, Pécs

A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával kitüntetett szolnoki csomópont életéből

Kiváló munkát végeztek 1962-ben a szolnoki csomópont dolgozói. A gurítódombon — a korszerűtlen berendezések ellenére — 2350—2500 kocsit gurítottak naponta. Bátran alkalmazták a módszeres elegyrendezést is. Az állomás Szajol felőli végében siktolatással állítják össze a szerelvényeket, a Debrecen, Békéscsaba és Szentes felé induló tolatós tehervonatokat.

A fűtőháznál is kimagasló eredmények születtek. A gazdaságos mozdonyfelhasználási tervüket 103,7, kocsijavítási részlegvizsgás tervüket 122,7 százalékra teljesítették. A termelési mutatók alakulása a bázishoz viszonyítva 105,6 százalék, hogy csak néhány példát említsünk.

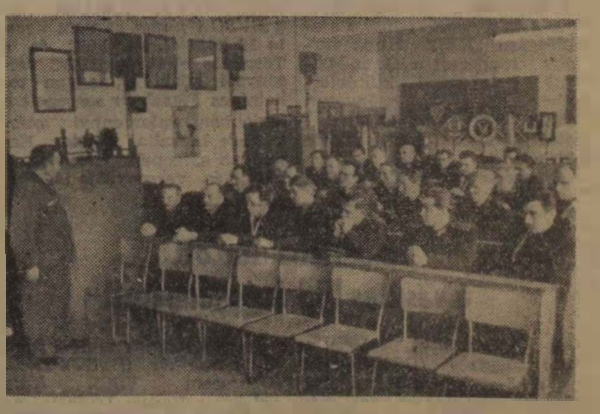
A jó munka elismeréseként a szolnoki csomópont dolgozóit a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlajával tüntették ki. Képriportunkban a kitüntetett szolnoki vasutasok munkájáról számolunk be.



A tartalék egy fogással útban a gurító felé. Néhány perc és megkezdődik az elegy rendezése

Bodnár László sarus nagy gondot fordít a gondjára bízott váltó tisztítására is. Mint a műhelybizottság gazdasági felelőse, mindig példamutató munkát végez.

Házi Imre mozdonyvezetőt a legjobbak között emlegetik a szolnoki fűtőházban. Azok közé a mozdonyvezetők közé tartozik, akikre mindig lehet számítani. 424—281-es gépe mindig ragyog a tisztaságtól



Bozsó András fűtőházfőnök az 1963. évi célkitűzésekről, az első negyedévi lemaradás pótlásáról tart tájékoztatót a mozdonyvezetők részére a fűtőház oktatótermében

(Hemző Károly riportja)

Szocialista módon dolgozó hegesztőbrigádok

A *Szentesi Építési Főnökség* 7. számú hegesztő építésvezetőségének 50 dolgozója közül 36 szocialista brigádban végzi munkáját. Négy szocialista brigádjuk — a *Vörös-*, a *Szabó-* és a *Bogdány-brigád* —, harmadszor nyerte el a szocialista címet. Nehéz lenne a négy brigád közül kiválasztani, melyik a legjobb. Ugy a legkifejezőbb, ha együtt szólunk eredményeikről, mint szocialista üzemrész eredményeiről.

Minőségi kifogás tavaly egész évben nem hangzott el az építésvezetőség munkájával szemben. Baleset miatt tavaly mindössze 8 nap munkaidesésük volt. Tekintve, hogy izzó, folyó vassal és 380 volt feszültségű árammal dolgoznak, ez nagy körültekintésre vall és nem utolsósorban munkavédelmi őreiknek köszönhető.

Tavaly öt újításukat fogadták el. Ezek összesen 180 000 forint megtakarítást eredményeztek. Uj hegesztési módszerek kidolgozásával is jó példát mutatnak. A Miskolci Nehézipari Egyetem szakértői többször ellenőrizték ezirányú munkájukat, s arról elismeréssel nyilatkoztak.

A szocialista brigádok tagjai tudják, hogy csak műveltebb fővel érthetik meg és alkalmazhatják a rohamosan fejlődő technika új módszereit. Ezért csaknem valamennyien tanulnak. 20-an jártak tavaly általános iskolába, 3 dolgozó középiskolában gyarapította tudását. Szakmailag is tovább képezték magukat. Pályamunkás szakvizsgát tettek 19-en, 13-an hegesztő továbbképző tanfolyamot végeztek. Három dolgozó lánghegesztésből vizsgázott, kettő anyagszerkezetési tanfolyamon vett részt.

Gyakran jártak közösen moziba és együtt nézték, közösen, a televízió műsorait. A könyvolvasást is megkedvelték. Ezek a kulturális élmények ma már a beszélgetés tárgyát képezik náluk. Igy alakult ki legutóbb élénk vita a televízió műsorpolitikájáról.

Tavaly a termelési értéktervet a hegesztő építésvezetőség 130 százalékra teljesítette. Ebben nagy része van a négy szocialista brigádnak. Országos viszonylatban ők végezték a vasútnál a legtöbb hegesztést.

A 7-es számú építésvezetőség hegesztőbrigádjai most megújították szocialista szerződéseiket, mert az idén negyedszer is szeretnék elnyerni a szocialista brigád címet. Ugy véljük, ehhez meg is van minden adottságuk.

Felvétel a Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum nappali tagozatára az 1963/64. iskolai évre

A Vasúti Főosztály felügyelete alá tartozó *Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum* (Szeged, Marx tér 14.) nappali tagozatának első osztályába a jelentkezések megkezdődtek.

A nappali tagozatra való felvételre a Tü. 820 R. számú nyomtatványon lehet jelentkezni. *Nyomtatványokat a MÁV-igazgatóságok személyzeti és munkaügyi osztályainál lehet beszerezni.*

A jelentkezők közül azok, akik 1961-ben, 62-ben vagy az idén érettségiztek, jelentkezési lapjaikat az érettségiztető középiskola igazgatójához juttassák el *május 10-ig.*

A többi jelentkező szolgálati főnöksége által megfelelően záradékolt jelentkezési lapját közvetlenül a technikum címére küldje meg *május 25-ig.* A jelentkezési lapon az esetleges szakvizsgákat is fel kell tüntetni.

A Felsőfokú Vasútforgalmi Technikumba való felvételt *felvételi vizsga előzi meg.* A vizsgakövetelményt a Művelődésügyi Minisztérium által *„Tájékoztató a felsőoktatási intézmények felvételi rendjéről"* c., 1963. évben kiadott füzet ismerteti. A füzetet a könyvesboltok árusítják.

A felvételi vizsgák előreláthatólag június 25. és július 5. között lesznek. A felvételi vizsga helyéről és pontos idejéről a jelentkezőt az iskola írásban értesíti.

A Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum hallgatói *tanulmányi eredményeiknek megfelelően, ösztöndíjban részesülhetnek.*

Az iskola hallgatói tandíjat nem fizetnek. Tankönyvekről, jegyzetekről és az egyéb, egyénileg szükséges felszerelésekről a hallgatók maguk gondoskodnak.

B. GY.

Elment a kedvük az újítástól

A *Hámán Kató fűtőházban* az elmúlt évben 62 újítási javaslatból 33-at fogadtak el, 20-at elutasítottak. A bevezetett újítások népgazdasági eredménye 171 000 forint.

Szép ez az eredmény, ha csupán a számot vesszük figyelembe. A szakszervezeti bizottság újítási felelőse, *Rabb Ferenc* ugyanis nem egészen ezt vallja. Mint mondja, sok dolgozónak elment a kedve az újítástól. Hogy miért? Szolgáljon magyarázatul néhány példa.

Tóth László motorvezető újítását 1961 februárjában küldték el a Vasúti Főosztályra. Be is vezették az egyik motorvonaton, eredményesen. Kifizették az újítónak 300 forintot. De az általános bevezetés bizony késik. *Török Béla*, a 324-es sorozatú mozdonyok mozgatórácsának módosítására nyújtott be javaslatot az igazgatósághoz 1961 novemberében. A Főosztályra 1962 júliusában került. A válasz késik, s az újítási naplóban pedig üresen áll az „elintézés" rovat. *Szalontai Tibor*, a gerjesztő gépcsoport zsírzóval való ellátását javasolta, amelyet elutasítottak, nem elfogadható indokkal. Még sorolhatnánk, vagy hat újítást, ésszerűsítést, amelyek hasonló sorsra, magyarán „zátonyra futottak".

Nem kívánunk most azon vitatkozni, hogy melyik újítás milyen hasznos. Csupán egyet: *az újítással kapcsolatos rendelet intézkedik a véleményezés határidejéről.* Ehhez tartsák magukat mindazok, akiket illet...

B. GY.

Munkaszervezési gondok Szob állomáson

Szakszervezeti taggyűlést tartottunk április 22-én *Szob állomás* kultúrtermében. *Szalai Lajos* titkár a vezetőség beszámolóját ismertetve foglalkozott a szakszervezetünk VI. kongresszusán hozott határozatokkal és második negyedévi feladatokkal.

Májusban állomásunk dolgozóinak 70 százaléka áttelepül a szomszédos *Sturovóba*, a csehszlovák—magyar közös határállomásra. A széttagoltság miatt ezután állomásunkon nehezebb lesz a szakszervezeti munka vitele is, ezért gondoskodni kell arról, hogy a visszamaradók közül póttagokat szervezzünk a vezetőségbe. A javaslatot a tagság elfogadta.

A vita során *Győri Béla* azt kérte, hogy a szakszervezet segítse a dolgozók távolléti idejének csökkentését. Várható ugyanis, hogy a sturovói munkakezdéssel az indulást és az érkezést figyelembe véve a nappali szolgálat 14 óra, az éjszakai szolgálat 16—17 óra lesz. A bejáró dolgozóknál még ennél is több. A közbeváltás megszervezéséig javasolta a 24/48 órás szolgálat ideiglenes alkalmazását. *Bánkúti Károly* arról érdeklődött, hogyan oldják meg Sturovóban a dolgozók étkeztetését. Több felszólaló kérte a nemrég megszüntetett fogászati rendelés visszaállítását. A brigádvezetők felszólalásaikban ismertették, milyen munkafelajánlások teljesítésével készülnek május 1-re.

Szele Ferenc
Szob

Dicsérik a kertedet, anyám...

(Anyám köszöntése)

Dicsérik a kertedet, anyám —
Méhekkel van tele a barackfa,
rajzanak a fehér almafán,
virágként csüngnek azok is rajta.

Dicsérik a kertedet, anyám —
A rigónak ízlik a cseresznye,
sajnálnád őt, ha elhajtanám,
hallgatsz, hogy szavunk el ne ijessze.

Dicsérik a kertedet, anyám —
A saláta-fejeken bő harmat...
Nem láttam én szebb kertet — s, anyám,
leintsz, mikor dicsérni akarlak.

Fazekas Lajos

Új értelmük a magyar igéknek...

Levelet kaptunk B. Istvántól Veresegyházról.

„A felszabadulás utáni 18. év elteltével szükségszerű megváltoztatni a kapitalizmusból örökölt régi kifejezéseket — írja. — *A vasutas munkakörökben alkalmazunk egy rossz, maradi kifejezést, amely minduntalan visszaemlékezteti dolgozóinkat a múltra, a szolgaságra. Ez a kifejezés: „forgalmi szolgálattevő", „jelentkezzen szolgálatra." A magyar nyelvben elég sok szép és megfelelő kifejezés van, melyekkel a „szolgálni" igét helyettesíthetnénk. Úgy gondolom, nem ártana, ha ez a kifejezés a vasutas szakkönyvekből is eltűnne és a szocializmus szellemének megfelelő szó kerülne a helyére."*

Eddig a levél lényege. Kár, hogy B. István olvasónk nem írta meg, hogy milyen szót javasol a „szolgálat" helyett. Gyanítjuk, azért nem tett javaslatot, mert ennél ő sem tud jobbat. Ezt a problémát véleményünk szerint más oldalról kell megközelíteni.

Felszabadulásunk döntő változást hozott életünkben, lehetővé tette új életünk kialakítását, a szocializmus építését. A társadalom szempontjából az forradalmat jelentett, de a magyar nyelv, nemzeti kultúránk, műveltségünk hordozója direkt módszerrel ezt nem tükrözheti. Nem is ez a feladata. A múltban használt kifejezéseket akkor sem vethetjük el, ha egyikhez, másikhoz kellemetlen emlék is fűződik. A szavak megmaradtak, de értelmük megváltozott. A vasutas, aki szolgálattételre jelentkezik tudja, hogy ezzel nem lesz szolga a régi értelemben, viszont a nép államának szolgálatát szívesen vállalja, hiszen ez a közösség érdeke és egyéni érdeke is.

HÍREK

Emlékeztető

Néhány sor egy fiatal vasutashoz

Január tájékán történt, hogy ön és egy hasonló korú társa összesúgtak, majd megmosolyogták Karcsi bácsit, az öreg gépkísérőt, amiért nyakában bakancsszíjra fűzve, nagy fekete fasip csüngött.

Mi tagadás, van is valami derűs abban, hogy ide-oda leng az a frányo sip, mint „pap nyakában a kereszt".

Fiatalok, jókedvűek — oda se neki —, derüljenek —, gondoltam.

Ez a kis jelenet csak most, néhány nappal ezelőtt jutott eszembe, amikor ön a kocsik közé lépve, össze akarta azokat akasztani. Ügyesen, szabályosan lépett be. A gép óvatosan tolt, sőt a kocsisor megállt, mielőtt az ütközők összeértek volna.

Láttam, füttyjelzést akart adni, úgy, ahogy kell, mert ilyenkor más mód alig van az információ közlésére. Kereste a sípot... Egyik zsebbe is nyúlt, a másikba is, de az csak nem került elő!

Nyomás! — kiáltott teletorokkal. *Kivételesen meghallotta a mozdonyvezető. Ekkor jutott eszembe Károly bácsi, a bakancsszíj, a síp és maguk ketten, derűs fiatalok.*

Kis dolog, de szóra érdemes! A jelzősíp a vasúti szolgálat egyik nélkülözhetetlen eszköze, sokszor élet- és vagyonbiztonság őre. Nyakban csüngve, vagy máshol, de keze ügyében kell legyen a vasutasnak.

Ugye igaz?

—lyf—

Balesetmentesen dolgoztunk

Veszprémvarsány állomás második negyedévi termelési tanácskozásán *Kiss József* állomásfőnök tájékoztatta a dolgozókat a végzett munka eredményeiről és a további feladatokról.

Az időjárás okozta nehézségek ellenére, jó eredményeket értünk el az első negyedévben. A kocsitartózkodási tervet 93,97, a kocsikihasználást 104,51 százalékra teljesítettük. Állomásunk dolgozóinak hibájából az első negyedévben egyetlen balesetünk sem volt. Az állomási munkában azért van még javítani való, hiszen a márciusban megtartott állomásvizsgálat alkalmával 4-es osztályzatot kaptunk.

Állomásunkon megalakult az első szocialista brigád, *Lencse Zoltán* forgalmi szolgálattevő vezetésével. A termelési tanácskozás elfogadta azt a javaslatot, hogy *Bognár Lajos* málházó kiváló dolgozó kitüntetést kapjon pontos, fegyelmezett és rendszerető munkájáért.

Hoffmann József
Veszprémvarsány

Levelezőink írják

A viszonylati tervezés adatait gépi úton dolgozza fel a BVKH. Ez megköveteli, hogy az állomások teljesen tiszta és pontos tervadatokat készítsenek a szállító vállalatokkal együttműködve. A pécsi igazgatóság forgalmi osztálya ezért követeli meg a tervadat bejelentőktől a lehető legnagyobb pontosságot — olvastuk *Várnai László* levelében.

★

„A Déli pályaudvar rekonstrukciója alkalmával a vágányok között nem építették meg a munkajárdákat. Ez igen sok nehézséget okoz a déli műszak dolgozóinak, mert az ágyazatkövek között bukdácsolva kell közlekedniök — írja levelében Kocsárdi Tibor. — *Rövidesen megkezdődik a nagy nyári forgalom. A műszak dolgozói azt kérik az illetékesektől, hogy betonlapok lefektetésével addig feltétlenül készítsék el a munkajárdákat".*

★

Negyvennégy évi szolgálat után ment nyugdíjba *Fodor József*, a tapolcai pályafenntartási főnökség zalaszentgróti pályamesteri szakaszának dolgozója — olvastuk *Markos József* levelében. — Az idős vasutast szeretettel ünnepelték munkatársai nyugdíjba vonulása alkalmával.

★

„Vác állomáson a téli hónapokban 47—50 órát is elért az idegen kocsik tartózkodási ideje. Nem kell magyarázni, mennyire hátrányos ez a népgazdaság szempontjából — írja Pintér Lajos. — *Az állomás vezetői intézkedtek az idegen kocsik gyorsabb továbbításáról és márciusban már 32,8 órára csökkentették a kocsiállási időt. Ezt az eredményt még jelentősen javítani akarják".*

★

Nagyobb gondot kell fordítani a vonatok takarítására *Balatonfüred állomáson* — írja *Kiss Lajos*. — Április 18-án a Balatonfüredről indított 7229 számú vonat pármás kocsija például nem volt kitakarítva. A fülkék szemetesek, az ülések porosak voltak. A kulturált utazást gondosabb munkával segítsék a balatonfürediek is!

★

Otthonra talált Szegeden a KISZ-alapszervezet. — írja dr. Bánkfalvy Gyula. — *Júniusra elkészül az új üzemi étkezde étterme, amely az állomás régi klubja helyett épül. Nagy István állomásfőnök megígérte a fiataloknak, hogy ebben az épületben a KISZ is helyet kap. Megkapják az állomás televízióját és szocialista megőrzésre veszik át az egész helyiséget.*

★

A tapolcai fűtőház dolgozói második negyedévi termelési tanácskozásukon megtárgyalták a zord tél okozta szállítási lemaradás pótlásával kapcsolatos feladataikat — olvastuk *Danes József* levelében. Elfogadta a tanácskozás hét szocialista brigád oklevéllel való jutalmazását. Kiváló dolgozó oklevelet és jelvényt 13 dolgozó részére szavaztak meg.

★

„Április 16—19 között négynapos tanfolyamon vettek részt Szegeden a szakszervezeti bizottságok termelési felelősei — tudósít *Tótka Károly*. — *A tanfolyam, melynek hallgatósága Bács-Kiskun, Csongrád és Békés megyéből gyűlt össze, bővítette a termelési felelősök látókörét, a tanultakat jól hasznosíthatják majd a munkájukban".*

— **Házag nélküli felépítményt létesítenek Szombathely és Nagykanizsa között. A munkálatokat májusban kezdik meg a vasútépítők.**

— A múlt évben újabb tízezer fővel csökkent a vasutasok létszáma a Német Szövetségi Köztársaságban. Ezzel szemben az idegen munkaerő az előző évi 7590-ről 9420-ra emelkedett. Az idegen munkaerőt a tolatásoknál és a vasúti műhelyekben alkalmazzák.

— *A nagykanizsai vasutas színjátszók a közelmúltban sikerrel mutatták be Timár Ede: Hajnal előtt című színművét.*

— Három évre ítélte a Hungária-expressz összeütközéséért felelős forgalmi szolgálattevőt az NDK cottbusi kerületi bírósága. Mint annakidején közöltük, az összeütközésnek két halálos áldozata volt, 31 utas pedig kisebb-nagyobb sérülést szenvedett.

— **Három újszülött névadó ünnepségét tartották a közelmúltban Debrecen állomáson. A bensőséges ünnepséget az állomás szakszervezeti bizottsága és nőbizottsága szervezte.**

— Gyimesi János főintéző, forgalmi szolgálattevő vezetésével szocialista brigád alakult Balatonfüred állomáson. A szorgalmasan dolgozó brigád máris kiemelkedő eredményeket ért el az április 4-e és május elseje tiszteletére indított ünnepi műszakban.

— *A mártírhalált halt spanyol kommunista vezető, Julian Grimau nevét vette fel a Miskolc tiszai pályaudvaron Zsámba László szocialista brigádja.*

— A nagy magyar jakobinus költő, Batsányi János születésének 200. évfordulójára készülnek szülővárosában, Tapolcán. Az előkészületekből, valamint a május 5-e és 12-e között megrendezésre kerülő jubileumi ünnepségekből a tapolcai csomópont vasutasai is kiveszik részüket.

— *Az NDK wittenbergi javítóműhelyében a vasúti kocsik külső tolóajtóit eddig hegesztették. Egy szocialista brigád javaslatára jövőben az ajtókat ragasztott eljárással készítik.*

— **A váci pályafenntartási főnökség valamennyi pályamesteri szakasza részt vett a május 1. tiszteletére kezdeményezett ünnepi műszakban.**

— Két pályafenntartási dolgozó újszülött gyermeke részére tartottak névadó ünnepséget Tapolcán, a városi tanács egyik ízlésesen dekorált helyiségében. A családi ünnepségen a mozgalmi szervek és a pályafenntartás vezetői is jelen voltak.

— *Eredményes munkát végeztek az első negyedévben Alsóörs állomás dolgozói. A kocsitartózkodásban 100, a kocsikihasználásban pedig 103,29 százalékra teljesítették a tervet.*

A Hivatalos Lapból

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

15. számból: 132/1963. Titkárság. A lakásügyi eljárás szabályozása.

109 005/1963. I/2. C. Felhívás a Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum nappali tagozatára az 1963/64. iskolai évre.

108 610/1963. AI. C. Felhívás a háztartási tüzelőellátásban részt vevő igényjogosultakhoz.

A szerkesztőség üzeni

Hoffmann József Veszprém varsány, Sziládi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula, Tóth Károly Szeged, Várnai László Pécs, Murai Gáborné Hatvan, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Szelle Ferenc Szob, Foki István, Kocsárdi Tibor Budapest, Pintér Lajos Vácrátót, Markos József Zalaegerszeg, Bognár Károly, Dancs József Tapolca: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Urbán József Sátoraljaújhely, Szelle Ferenc Szob, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged, Nagy Antal Törökszentmiklós: **Leveleiket illetékesekhez továbbítottuk.**

F. Barna Debrecen: **Felelőtlen rágalmazással ne foglalkozzék!**

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

Sport

Kétéves a Kilián testnevelési mozgalom

Május 1-én kétéves jubileumához érkezett a tömegsport kiszélesítésének egyik jelentős eszköze, a Kilián testnevelési mozgalom. A még mindig újnak számító jelvényszerző verseny ugyanis 1961-ben, a munka ünnepén indult el azon az úton, amely az ifjúság mellett a felnőtt dolgozók rendszeres sportolásához, testedzéséhez vezet.

Hogyan jutottunk el idáig? Miért van szükség a Kilián testnevelési mozgalomra?

A korábbi mozgalmak hibái

A Magyarországon eddig rendezett jelvényszerző mozgalmak ilyen vagy olyan okok miatt nem tudták teljes mértékig beváltani a hozzájuk fűzött reményeket. A felszabadulás előtt ugyanis csak sportági jelvényszerzésre nyílott lehetőség atlétikában, úszásban és tornában. Csak 1945 után kezdték kialakítani a komplex testnevelési formát. Ennek kezdeti formája az MHK-mozgalom volt. Az MHK-mozgalom, majd később az MHK testnevelési rendszer időszakában VIT és olimpiai jelvényszerző versenyeket is rendeztek.

Az MHK-mozgalomban, amely inkább rendszernek, mint mozgalomnak volt tekinthető, általában hét sportágban kellett különböző szinteket elérni. Ez aránylag nem ütközött nehézségekbe, mert már két-háromszori edzés után is bárki elindulhatott a próbázásokon.

Az MHK kezdetben teljesítette azt a feladatot, amit kellett. Tehát ekkor előrelépést jelentett. Később azonban ellaposodott ez a mozgalom. Egyes sportvezetők a teljesítés érdekében már nem a való cselekményeket, hanem légből kapott számokat írtak be a statisztikai lapokba.

1959-ben megjelentek az MSZMP sporttézisei, amelyek a tömegfoglalkoztatási formák között egy általános jelvényszerző mozgalom bevezetését írták elő. Ennek alapján került kidolgozásra a Kilián testnevelési mozgalom szabályzat-tervezete, amelyet 1960 nyarán háromhónapos nyilvános vita követett. A vita során elhangzott tapasztalatok felhasználásával az MTST elhatározta, hogy 1961. május 1-én bevezeti a Kilián testnevelési mozgalmat.

Széleskörű szervező munka indult a mozgalom jelentőségének és szabályzatának ismertetésére. A gondos szervező munka eredményeként 1961. december 31-ig, tehát a rajt évében 376 ezer jelentkezőből közel 30 ezren szereztek jelvényt. 1962-ben már 120 ezerre emelkedett a Kilián jelvényesek száma.

Nem az MHK folytatása

Sokan még mindig azt vallják, hogy a Kilián testnevelési mozgalom az MHK folytatása. Ez a nézet helytelen, mert egészen más elveken épül fel, mint annak idején az MHK. Nincsenek szintek, rendszeresebb a részvétel, jóval több edzést kíván a sportban, s ugyanakkor biztosítja a fokozatosságot és többoldalúságot is. Ezért tűrelemre, következetes munkára van szükség ahhoz, hogy a Kilián testnevelési mozgalom a felnőtt dolgozók körében is úgy elterjedjen, mint az iskolákban.

1963-ban a sportkörök vezetőinek, az üzemek, vállalatok szakszervezeti bizottságainak, KISZ-szervezeteinek arra kell törekedniük, hogy minél több versenyzési lehetőséget biztosítsanak azoknak a dolgozóknak, akik részt vesznek a Kilián-mozgalomban, akik célul tűzték ki, hogy megszerzik a jelvény valamelyik fokozatát.

A BVSC birkózói nyerték a KISZ Kupát

A Budapesti Birkózó Szövetség és a KISZ ifjúsági szabadfogású KISZ Kupa versenyt rendezett a Ganz-MÁVAG Delej utcai kultúrtermében. A három szőnyegen megrendezett versenyen 157 fiatal birkózó mérte össze tudását.

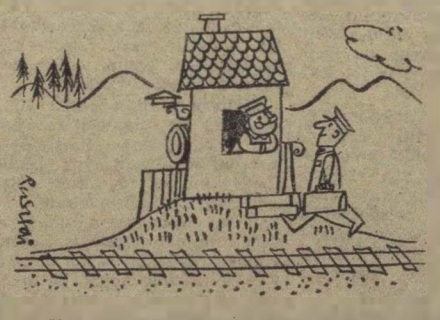
A csapatversenyt és így a KISZ KUPA vándorserleget a BVSC ifjúsági csapata nyerte 16 ponttal, az FTC és a Törekvés előtt. A BVSC versenyzői közül a nagyon tehetséges Flaschner szerepelt a legjobban, valamennyi mérkőzését kétvállal nyerte. Hasonlóan szerepelt Csepela, a Törekvés versenyzője is.

Bulgáriába utazott a vasutas birkózó válogatott

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) május 2-a és 5-e között a bulgáriai Plovdiv városban rendezi meg a vasutas birkózók nemzetközi kötöttfogású bajnokságát. A találkozón a magyar vasutas válogatott is részt vesz. Színeinket az alábbi versenyzők képviselik Plovdivban: *Alker* (BVSC), *Hódos* (Debreceni VSC), *Kátai* (BVSC), *Varga* (DVSC), *Tarr* (BVSC), *Kovács* (DVSC), *Hőhn* (Szegedi VSE) és *Reznák* (Ceglédi VSE).

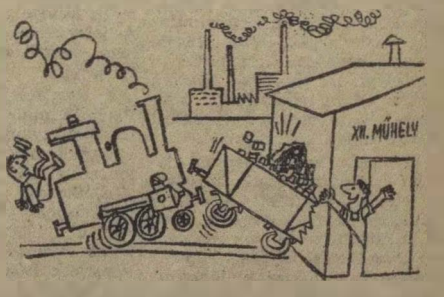
Birkózóink április 30-án utaztak el Bulgáriába.

ŐRHÁZ



— Hová megy a szabad napján János bácsi?
— Dehogy megyek én el. Most végre van kivel sakkoznom.

IPARVÁGÁNY KISZOLGÁLÁS



— Végre megjött a nyersanyag és még a kirakodással sem kell bajlódni.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM — Ára 40 fillér — 1963. MÁJUS 16.

„A szakszervezetek egész tagságukat vigyék harcba a szocializmus teljes felépítéséért!"

Befejezte tanácskozását a szakszervezetek XX. kongresszusa

Négynapos tanácskozás után befejezte munkáját a szakszervezetek XX. kongresszusa. A 2,700 000 szervezett dolgozó nevében összesereglett küldöttek felelősségtől áthatva vontak mérleget a XIX. kongresszus óta megtett útról, az előző kongresszus határozatainak végrehajtásáról.

Mint *Kádár elvtárs* nagy jelentőségű hozzászólásában mondotta: *„Megállapítható, hogy a magyar szakszervezetek XX. kongresszusa hasznos, jelentős hozzájárulás a magyar szakszervezeti mozgalom további fejlődéséhez, a hazánkban folyó szocialista építéshez. Reméljük, hogy ha csak szerény mértékben is, de hozzájárulás lesz a nemzetközi munkásosztály világméretekben folyó harcához."* S ez az alapgondolat kell, hogy programja legyen minden szakszervezeti funkcionáriusnak, minden szakszervezeti tagnak. Azon munkálkodni, hogy mint a kongresszus jelszava hirdette: *„A szakszervezetek egész tagságukat vigyék harcba a szocializmus teljes felépítéséért!"*

A beszámoló, a hozzászólások egyaránt tükrözték azt az eltökéltséget, hogy az eredményeket és a hiokat ismerve, olyan határozatok szülessenek, amelyek a cél elérését eredményesen segíthetik. S a szenvedélyes vitában született határozatok négy évre szabják meg legfontosabb tennivalóinkat. És hogy a határozatban foglaltakat dolgozó népünk javára sikerre vihessük, ahhoz — mint Brutyó elvtárs beszámolójában mondotta — fontos, hogy a szervezeti erőnket hozzuk még jobban összhangba azzal a politikai tömegbefolyással, amellyel a szakszervezeti mozgalom eddig is rendelkezik.

— *A szakszervezeti mozgalomnak szinte nincs olyan megbeszélése* — mondotta a főtitkár elvtárs —, *ahol ne mondanák el, hogy minden, vagy majdnem minden az alapszervezeteken múlik. Az üzemekben, az intézményekben, a munkahelyeken derül ki végeredményben, hogy mennyire helyesek és életrevalóak a felsőbb szervezetek határozatai. Mindezek csak annyiban valósulnak meg, amennyiben az alapszervezetek képesek ezek végrehajtására. Ezért kell a szakszervezeteknek az eddiginél több gondot fordítani az alapszervezetek munkájának segítésére és ellenőrzésére.*

De bármilyen lelkesek és hozzáértők is a szakszervezeti bizottságok tagjai, nem érhetnek el teljes sikert, ha a határozatok végrehajtásában nem támaszkodnak az aktivisták sokaságára. Csakis a társadalmi munka széles körű alkalmazása teszi lehetővé, hogy eleven és hatékony kapcsolat alakuljon ki a szervezett dolgozók és a választott testületek között. Csak az ilyen módszer teszi lehetővé, hogy megismerjük a dolgozók véleményét, hangulatát és gyors segítséget adjunk problémáik megoldásához. Ez a módszer egyedüli útja annak, hogy a szakszervezeti munka a nagy nyilvánosság előtt folyjék, ezáltal a dolgozók még több bizalommal és segítőkészséggel legyenek a szervezetek munkája iránt.

Néhány hónappal szakszervezetünk VI. kongresszusának határozata után tehát meghozta határozatát a szakszervezetek XX. kongresszusa is. Az elkövetkezendő négy évben ezek végrehajtására kell, hogy képezze a vasutasszakszervezet funkcionáriusainak, aktivistáinak, tagságának feladatát. Bizton reméljük, hogy ezek végrehajtásában a szervezett vasutas dolgozók több, mint másfélszázezres tábora, a tisztségviselők tízezrei odaadóan munkálkodni fognak, hogy minél közelebb hozhassuk közös célunkat, a szocializmus teljes felépítését.

Somogyi Miklós, a SZOT elnöke megnyitó beszédét mondja. Mellette, jobbról Kádár János, az MSZMP Központi Bizottságának első titkára, a Minisztertanács elnöke, balról Brutyó János, a SZOT főtitkára

(MTI Foto — Vigovszki Ferenc felv.)

A nemzetközi gyorsvonatokon április 20-a óta új egyenruhájukban teljesítenek szolgálatot az utaskísérők. Képünkön Szőnyi Kati és Brém Éva búcsút intenek a Keleti pályaudvarról induló Wiener—Walzer egyik hálókocsijának ablakából

(MTI Foto — Lajos György felv.)

Bővült a ½%-os Önkéntes Támogatási Alap által nyújtható segélyek száma

A forradalmi munkás-paraszt kormány 1963. január hó 1-től a betegségi biztosítási szolgáltatásokat bővítette. Több, eddig a fél százalékos Önkéntes Támogatási Alapból biztosított segély így betegségi biztosítási szolgáltatássá vált. A szakszervezetek központi vezetősége ezért ezek helyett a fél százalékos Önkéntes Támogatási Alap segélyeit az alábbiakkal bővítette:

1. A gyermekbénulás utáni hűdés és Little-kórban szenvedő családtagok kórházi (gyógyintézeti) túlápolását az eddigi 90 nap helyett időbeni korlátozás nélkül vállalja.

2. A házi ápolásban részesülő tbc-s betegeknek, ha a napi táppénzük a 40 forintot nem éri el, segélyként olyan összeget folyósít, amellyel napi táppénze 40 forintra kiegészül. A kiegészítő segély legkisebb összege napi 1 forint.

3. Egyszeri 500 forint segélyt biztosít minden olyan dolgozónak, aki megszakítás nélkül 180 napig táppénzes állományban van.

4. Egyszeri 500 forint segélyt nyújt a táppénzigényét kimerített dolgozónak, ha legalább 180 napi munkaviszony alapján járó táppénzigénye járt le.

A 180 napi megszakítatlan táppénzes idő és táppénzigény kimerítése után adható egyszeri 500 forintos segélyt kérelem nélkül folyósítják.

Az 500 forintos egyszeri segély annak a beteg dolgozónak, aki már egyszer kapott, újból csak akkor adható, ha az előző segély kiadása óta hat hónap eltelt.

Az 500 forintos egyszeri segélyt csak a szakszervezet társadalombiztosítási tanácsának engedélye alapján lehet kifizetni.

A szakszervezet társadalombiztosítási tanácsa az egyszeri segély kifizetését nem engedélyezi, ha a beteg dolgozó az orvos utasításait nem tartja be, vagy a táppénzét megvonták.

A táppénzkimerítés utáni egyszeri 500 forintos segély is megilleti az üzemi balesetet szenvedett dolgozót, ha legalább egy évig megszakítás nélkül táppénzes állományban volt és munkaképesnek kiírják, vagy az állapota kialakult és betegállományban tovább nem tartják.

Tájékoztatásul közöljük, hogy minden dolgozó, aki ezideig a fél százalékos Önkéntes Támogatási Alapnak nem tagja, az alap tagjává válhat még akkor is, ha a vasúttól illetmény nélküli szabadságon van. Kérelmére fél százalékos ÖTA-tagságát a szakszervezeti bizottság társadalombiztosítási tanácsa — ahol nincs, ott a szakszervezeti bizottság — elfogadhatja. Kérelmével szolgálati főnökségének VSZT ügyintézőjéhez kell fordulni, aki részletes felvilágosítással szolgál.

Új köntösbe öltöznek a Bódva-völgyi állomások

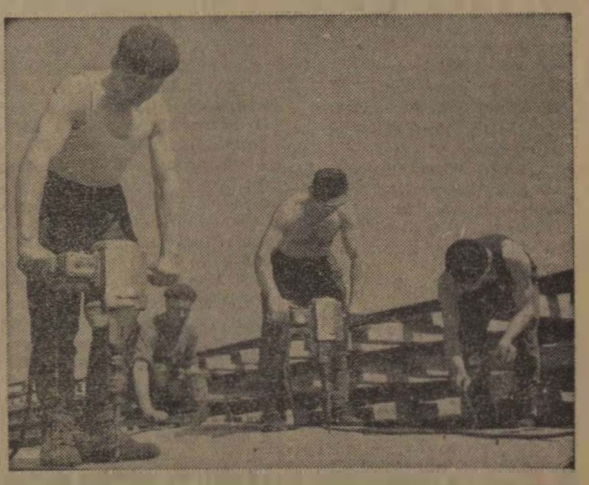
Az 1960 óta folyó *Bóda-völgyi* pályafelújítási munkálatok az idén befejeződnek. A miskolci igazgatóság *Aggtelek* idegenforgalmának fejlesztése érdekében ugyanis meggyorsította az építést. A május 26-án életbe lépő menetrendben már lehetővé válik ezen a vonalon is a menetidő csökkentése, valamint négytengelyes kocsik közlekedtetése.

A *Borsod-expressz* az új menetrend életbelépésétől munkaszüneti napokon *Budapestről* közvetlen kocsit továbbít *Jósvafő-Aggtelekre*. A közvetlen kocsit *Miskolctól* is gyorsvonat viszi a célállomásig. *(Szin állomás új neve: Jósvafő-Aggtelek.)*

A festőien szép vidék megnövekedett idegenforgalma miatt vált szükségessé a névváltoztatás. Ezzel ugyanis egyértelműen meghatározták az aggteleki barlangvidék célforgalmának vasúti irányát. Maga az állomás is új köntösbe öltözik. A peronokat kiszélesítik, az állomás világítását korszerűsítik, a várható nagy forgalom zavartalan lebonyolítására új vágányhálózatot építenek.

Jósvafő-Aggtelek mellett megszépülnek a *Bódva-völgy* többi állomásai is. A miskolci igazgatóság tervei szerint még ez évben minden állomáson nagyszabású virágosításra, fásításra kerül sor.

A megnövekedett idegenforgalom nemcsak a vonal korszerűsítését, az állomások virágosítását követeli meg, hanem a jósvafő-aggteleki felvételi épület átépítését is. Célszerű lenne például egy olyan felvételi épületet létesíteni, amely a vasút és az autóbuszközlekedés utasforgalmát egyaránt kielégítené.



Szin állomáson előre összeszerelik a vágányokat és készen szállítják ki a beépítés helyére

(MTI Foto — Birgés Árpád felv.)

Az állomásra érkező utasok és a környék lakói a továbbutazáshoz a MÁVAUT-járatokat veszik igénybe. A jelenlegi felvételi épület már nem felel meg a kulturált utazás követelményeinek. A kedvező utazási feltételek révén ugyanis várható, hogy már ebben az évben is sokan keresik fel az aggteleki barlangvidéket.

Az új menetrend életbelépésétől az út Budapestről egy nap alatt is megjárható. A *Keleti pályaudvarról* 7,03 órakor induló *Borsod-expressz* már 10 órakor megérkezik *Jósvafő-Aggtelek* állomásra, s 17,07 órakor visszaindulva, 20,06 órakor érkezik a *Keleti pályaudvarra.*

Ankét a korszerű üzemszervezésről

A szegedi igazgatóság ankétot rendezett a vasútállomások üzemi terveinek és szervezésének elvi és gyakorlati kérdéseiről. Részt vett az ankéton *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes, a társigazgatóságok képviselői, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet több munkatársa és a nagyobb állomások vezetői.

A megnyitó előadásban *Borsodi János*, az igazgatóság vezetője a vasút növekvő szállítási feladataival foglalkozott. Többi között elmondotta, hogy a műszaki fejlesztés, a beruházások csak a problémák egy részét oldják meg. A döntő feladatok végrehajtása a dolgozókra vár Igen fontos, hogy emeljék a gazdasági vezetés kulturáltságát, javítsák a munkaszervezést. Az ankét ennek jelentőségére hívta fel a vezetők figyelmét.

A szegedi igazgatóság területén a forgalmi és a kereskedelmi szolgálat olyan új munkamódszereit kell alkalmazni, amelyek lehetővé teszik a szállítási kapacitás lehető legjobb hasznosítását. Ilyen módszer a központi elfuvarozási rendszer bevezetése, a kibernetikus kocsiintézés kísérleteinek folytatása és az állomási üzemi tervek kidolgozása.

E feladatok megoldásához adott segítséget a beszámolók során *dr. Mészáros Pál*, a VATUKI Kossuth-díjas főmunkatársa, aki a vasút üzemszervezésének néhány időszerű problémáját ismertette. *Szappanos Géza* műszaki főtanácsos az állomási üzemi munkaterv készítésének gyakorlati kérdéseivel foglalkozott. *Dr. Jenei Kálmán* az üres és rakott kocsi áramlatok gépi feldolgozásának, elosztásának és továbbításának kérdéseit ismertette.

Az ankéton az elhangzottakat *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes foglalta össze. Rámutatott arra, hogy az ismertetett tudományos eredményeket a gyakorlatban kell hasznosítani. A tervszerűség javítása alapvető követelmény a szállítási kapacitás kihasználása szempontjából.

Ismét találkoztak a versenytársak

Néhány éve párosversenyre kötöttek szerződést *Gödöllő* és *Jászberény* állomás vasutasai. A versengés jó barátsághoz vezetett, s ennek nyomán a jászberényiek tavaly ősszel vendégül látták a gödöllői vasutasokat.

Az akkori látogatást április 28-án viszonozták a jászberényiek. *Gödöllő* állomáson ünnepélyesen fogadták a látogatókat. Bemutatták a vendégeknek a szolgálati helyeket. Az elektrodinamikus berendezés kapcsolóházában *Som János* műszerész tájékoztatta a vendégeket a korszerű berendezés működéséről. Később megtekintették a gödöllői kastélyt és a parkot. Ebéd után résztvettek a gödöllői vasutasok május 1-i ünnepségén, majd az *Agrártudományi Egyetemet látogatták meg.*

A jól sikerült látogatás záróakkordjaként este részt vettek a vonatkísérő laktanyában rendezett táncmulatságon. Búcsúzáskor *Muhari László* jászberényi állomásfőnök mondott köszönetet a vendéglátóknak.

Pintér Lajos

Távközlős tiszteket avattak

A Tisztképző Intézetben 1962 februárjában kezdődött a távközlő és biztosító berendezési tisztképző tanfolyam. A vizsgákat április közepén tartották meg. A tizenöt hónapos tanfolyamon 29 hallgató vizsgázott 3.83 átlaggal. Közülük négyen kitűnő, négyen pedig jeles eredményt értek el.

A tisztavatásra május eleje előestéjén került sor az intézet előadótermében. Bujna Kálmán tanszékvezető tanár megnyitója után Harmati Sándor vezérigazgatóhelyettes mondott beszédet, majd Kun Dezső, az intézet igazgatója olvasta fel a kinevezési rendeletet. A 29 hallgató közül hármat főintézővé, nyolcat főtisztté, tizennyolcat pedig tisztténeveztek ki.

Bizalmiak Foruma

Bizalmiak – a bizalmi munkáról

Látogatás a Keleti műszaki kocsiszolgálatnál

Hatan ülünk az szb parányi irodahelyiségében. Délután van, közeleg a műszak vége.

— *Hogy milyen a jó bizalmi?* — kérdez a kérdésre *Hrusz György* műhelybizottsági titkár. — *Szerintem az a jó bizalmi, aki mindenkor élen jár a munkában, munkatársai ügyes-bajos dolgait nemcsak meghallgatja és szükség esetén a kérést továbbítja, hanem sürgetés nélkül, önként utánanéz, nehogy az ügyintézés elakadjon valahol a bürokrácia tekervényes útvesztőjében... A jó bizalmi kérdezés nélkül is tudja, kinek milyen otthoni, családi problémája van. Harcol a munkakerülők ellen és már a kezdet kezdetén nemet mond minden olyan kívánságra, amely társadalmunk elfogadott szabályaival ellentétes.*

A bizalmiak — *Kuti István, Hajdú Lajos, Nyári Ferenc* — egyetértően bólogatnak.

— *A jó bizalmi a csoportjának a munkában és a politikai kérdésekben egyaránt vezetője* — fűzi hozzá az elmondottakhoz *Baki Károly* szb-titkár. — *Persze ez olyan feltétel, amelyet — mi tagadás — kevesen képesek teljesíteni. Igaz, ez nem kis mértékben a szakszervezeti bizottságoktól függ.*

A bizalmiaké a szó

A szakszervezet VI. kongresszusán is sok szó esett a bizalmiakról. Nem mondhatnám, hogy nálunk a bizalmiakat illetően a legrózsásabbak a tapasztalataink, de az elhallgathatatlan tény, hogy az utóbbi időben észrevehető javulás mutatkozott.

Kuti István szerint a jó bizalminak oroszlánrésze van a munkaverseny szervezésében, a lebonyolításban való részvételben. Ha kell, harcol a dolgozók érdekeiért és soha nem alkuszik meg. *Nyári Ferenc* arról beszél, hogy még a legapróbb teendőt is megvitatja csoportja tagjaival. Szerinte a jó bizalmi minden ügyes-bajos dologba bele tud szólni. *Hajdú Lajos* arról beszél, hogy egy bizalmi jó munkája a munkatársaktól, a csoportól is függ és kertelés nélkül kimondja — ha kevesebb lenne a gond, a probléma, ha a bizalmi nyugodtabb körülmények között dolgozhatna, lényegesen jobb munkát végezhetne.

— Milyen problémák nehezítik meg, vagy éppenséggel akadályozzák a bizalmi munkáját? — kérdezem.

Gondolkodnak a válaszon.

— *Nézze!* — probálja elsőként megszövegezni a választ Hrusz György. — *Egyet nem szabad elfelejteni, hogy a dolgozók a bizalmiban látják a szakszervezetet és ha a bizalmi nem tud valamit elintézni, könnyen általánosítanak és a szakszervezetet szidják, hibáztatják.*

— *A javítóműhelyben hosszú évek óta beesik az eső, közvetlenül a villanydarukra* — panaszolja Kuti. — *Nem kis ügyről van szó, a daru már több embert (köztük engem is) megrázott és hogy súlyosabb baleset eddig nem történt, az kizárólag a szerencsének köszönhető... Az esztergapadokra úgy hullanak vihar idején az esőcseppek, hogy a munkával le kell állni. Kérdem, ez kinek jó?... A bizalmiak a szakszervezet már mindent elkövetett, hogy változtassanak ezen az áldatlan állapoton — mindeddig hiába. És a dolgozó mit lát, vagy mit hisz? Azt, hogy a szakszervezet nem tud odahatni, hogy megfelelő munkakörülményeket biztosítsanak.*

A jogos panaszok orvoslása politikai kérdés

Kézről kézre jár egy cigarettacsomag. Gyufa sercen.

Hajdú Lajos töri meg a csendet.

— *Az alvázasok korábban kaptak bakancsot* — mondja —, *de néhány éve ezt a juttatást elvették tőlünk. Az elmúlt kemény télen sokszor térdig suppedtem a hóban, a cipőm beázott... A váltókezelők egy régi rendelet alapján még ma is megkapják évről évre a csizmát. Azok is, akik fűtött helyiségben, az irányítóházban dolgoznak. Ismerek olyan váltókezelőt, aki a vadonatúj csizmáját kínálta eladásra, nem volt rá szüksége. Ki tudja ma már, hogy a bizalmiak hányszor tették szóvá — helyes lenne felülvizsgálni a munkaruhák és az egyéb juttatások helyes elosztását... Hiába? Úgy tűnik, sajnos igen.*

Eredmények is vannak. Néhány éve az akkumulátortelepen nem kapták meg a dolgozókat jogosan megillető védőételt és italt. De ez a probléma már a múlté, eleget tettek a szakszervezet kérésének...

Látszolag eltértünk a beszélgetés eredeti tárgyától. De ismétlem, ez csak a látszat. Nem az a jó bizalmi, aki csak a szakszervezeti tagdíjat szedi be és juttatja tovább kérdezlem nélkül, hanem aki magáénak tekinti munkatársai gondját, átérzi a panaszokat és ahol lehet, erről hírt is ad. A magyar szakszervezetek XX. kongresszusán is ezt igazolták a különböző beszédek és felszólalások. Ott hangzott el az a mondat is, hogy *„a jogos panaszok orvoslása fontos politikai kérdés!"*

S egy jó bizalmi — aki dolgozótársai bizalmát valóban élvezi — ezt tudja is!...

F. T.

Tisztázzunk egy közérdekű kérdést

A *Magyar Vasutas* 1963. évi április 2-i számában tájékoztattuk olvasóinkat arról, hogy milyen összegű táppénzre jogosultak a dolgozók üzemi baleset esetén.

A lap április 18-i számában *„Hivatalból intézkedjünk a táppénzkiegészítésről"* cím alatt megjelent írás szerint cikkünket helytelenül magyarázzák és az e témakörbe nem tartozó egyéb díjak kifizetésével keverik össze. A cikk írója ugyanis azért akarja a táppénzkiegészítést hivatalból megállapíttatni, mivel a MÁV az Állami Biztosítónál az összes dolgozókat biztosította.

Az Állami Biztosító által adható biztosítási díj és a MÁV kártérítési kötelezettsége között különbséget kell tenni és látni kell, hogy az egyik sem betegségi biztosítási feladat, bár bizonyos vonatkozásban összefüggnek.

Az ingyenes biztosítás, melyet a MÁV kötött az Állami Biztosítóval, kiterjed az államvasutak tényleges szolgálatban álló dolgozóira. Az ingyenes biztosítás alapján az Állami Biztosító üzemi, szolgálati, továbbá a vasút területén bekövetkező halálos baleset, állandó teljes rokkantság és állandó részleges rokkantság esetén ad a megállapodásban meghatározott összegű biztosítási összeget.

Ezt a biztosítási összeget nem kell kérni a dolgozónak. Azt az 1961. évi február 4-én megjelent 5. sz. MÁV Hivatalos Lapban lefektetett szempontok alapján hivatalból intézik és a dolgozó külön kérés nélkül megkapja.

Az 1963. április 2-i Magyar Vasutasban közölt kártérítést a vasút fizeti. Ez nem betegségi biztosítási szolgáltatás és nem minden üzemi balesetesetet illet meg. A társadalombiztosítási nyugdíjtörvény végrehajtási rendelete alapján csak a dolgozó külön kérelmére adható, ha úgy véli, hogy baleseteért a vasút, vagy annak alkalmazottja a felelős. A felelősség megállapítása hosszadalmas, legtöbbször a bíróság dönti el, ezért a táppénzzel egyidőben nem lehet folyósítani.

Társadalombiztosítási osztály

Ingajáratok az új menetrendben

A MÁV legutóbbi felmérései alapján *Budapest* környékéről munkanapokon 110—120 ezerre tehető a fővárosba vasúton utazó dolgozók száma. Ennek mintegy kétharmada a reggeli csúcsforgalmi időszakban utazik.

Ezekután nem nehéz megállapítani, hogy a legnagyobb problémát a reggelenkénti beszállítás okozza. Mivel az üzemek és hivatalok munkakezdése reggel 6 és 9 óra között váltakozik, a dolgozók fővárosba szállítása sűrű vonatforgalmat igényel. Ilyen zsúfolt forgalom mellett a budapesti pályaudvarok, a jelenlegi forgalmi és vontatási módszerek mellett telítettek. Peron- és tárolóvágány-hálózatuk, valamint műszaki berendezésük alig bővülhet tovább. Ezért más módszerhez kellett folyamodni.

Az utasáramlati felmérések eddigi tapasztalatai azt mutatták, hogy a budapesti fejpályaudvarokra érkező és onnan induló személyszállító vonatok többsége elővárosi igényeket elégít ki. Ez a *Nyugati pályaudvaron* jelentkezik legerőteljesebben. Itt a reggeli csúcsforgalmi időszakban átlag 3,6 percenként indulnak, illetve érkeznek a személyszállító vonatok.

A *Nyugati pályaudvar—Cegléd* közötti közlekedés megjavítását illetően, a zónarendszerű közlekedés, majd később az ingajáratok bevezetésével, már a múlt évben történt intézkedés. A mozdonycserés ingaszerű közlekedéssel egy időben kísérletek folynak a személyszállító vonatok tolómenetben történő közlekedtetésére. Az első ilyen szerelvényt 1962. szeptember 17-én állították forgalomba a *Nyugati pályaudvar* és *Monor* között.

A kísérleti szerelvény kedvező forgalmi és vontatási tapasztalatai alapján az 1963/64. évi menetrendben a MÁV a következő vonalakon vezeti be a gőzvontatású ingarendszerű közlekedést: A *Nyugati pályaudvar* és a *Cegléd* közötti vonalon, kisebb mértékben a *szobi* és a *lajosmizsei* vonalon. Videki viszonylatban *Füzesabony* és *Eger* között létesül ingarendszerű közlekedés. A *Budapest* környéki forgalomban négy-, *Füzesabony* és *Eger* között kéttengelyes kocsik közlekednek az ingavonatokban.

A felsoroltakon kívül egy motoros ingaszerelvényt is üzemeltet a MÁV. Ezt a szerelvényt a vonat elején és a végén egy-egy ABB típusú motorkocsi továbbítja. S mivel az ingaforgalomba beállított vezérlőkocsik villamos vezérlésre is alkalmasak, szó van róla, hogy alkalmazásukat a *komáromi* és a *hatvani* villamosított vonalra is kiterjesztik.

Az ingarendszerű közlekedés alkalmazása, az előzetes vizsgálatok szerint a *ceglédi* és a *lajosmizsei* vonal járatsűrűségét az új menetrendben nem befolyásolja. A *szobi* vonal arculatát viszont lényegesen megváltoztatja.

Ennél is jelentősebb, hogy az ingaszerelvények hatékonyabb kihasználásával — a *szobi* vonal járatsűrítését is figyelembe véve — az ingavonati közlekedés kiterjesztésével *Budapesten* öt gőzmozdony és két szerelvény, *Egerben* egy gőzmozdony és egy szerelvény megtakarítása válik lehetővé.

Kiváló szállítási teljesítmény

Eredményre vezetett Szob állomás vasutasainak összefogása a szállítható vállalatokkal, különösen a kőbányákkal. Az áprilisra tervezett 31 ezer tonna helyett 49 254 tonna árut szállítottunk el állomásunkról.

A kiváló szállítási teljesítmény elérésében döntő részük van a már jól működő szocialista brigadoknak. Április utolsó dekádjában, a május 1 tiszteletére szervezett ünnepi műszak során 16 ezer tonna árut továbbítottunk belföldi feladásban. Ezen túlmenően jelentős munkát végeztek a szobi vasutasok a nemzetközi forgalom keretében is.

Szelle Ferenc
Szob

Elkészült a hatszázezredik előfeszített vasbetonalj az ÉM 2. számú Épületelemgyárban

Ritka eseménynek lehettek szemtanúi azok, akik az elmúlt napokban részt vettek az ÉM 2. sz. Épületelemgyár „házi" ünnepségén. A vasúti vasbetonaljat gyártó üzemben elkészítették a 600 ezredik elemet.

Az ünnepélyes alkalommal megjelent a nagy csarnokban *Csuha Pál* iparági főmérnök, valamint Vincze József MÁV műszaki főelőgyelő, *Czauner József*, a vállalat termelési osztályának vezetője fogadta a vendégeket, majd néhány szóban összefoglalta a vasbetonalj-gyártás fontosságát és az elmúlt évben elért nagyszerű sikereket.

— A fánál jóval olcsóbb és gazdaságosabb vasbetonaljakat 1957-ben kezdte el a kísérleti üzem gyártani — mondotta. — Míg régebben egyedi és hagyományos módszerekkel történt az előregyártás, addig ma már a legkorszerűbb eljárásokat alkalmazzák a vasbetonalj készítésénél. Így például a mozgásablonos módszert, mely 50 százalékkal növelte a termelést. Jól bevált az előfeszített elemgyártás is, mely a vasfelhasználást csökkentette.

Az elmúlt évek során 500 kilométer vágányt építettek a MÁV dolgozói az általunk készített vasbetonelemekből. A késztermék elszállítása 50 ezer vasúti kocsit igényelt. Érdemes megemlíteni, hogy 27 és fél milliő folyóméter acélhuzalt használtunk fel a vasbetonaljak elkészítéséhez. Ugyanakkor a népgazdaságunk telített vasúti talpfa „megtakarítása" 60 ezer köbméter volt.

Szórád Demeter brigádvezető emléklapocskát helyez el a hatszázezredik vasbetonaljon

Külön kell szólni arról, hogy testvérvállalatainkkal közösen az idei programban újabb 600 ezer vasbetonalj készítése szerepel. Talán ez a magyarázata annak, hogy a gyár dolgozói éppen a 600 ezredik vasúti alj átadását tartották jubileumi számnak.

Vincze József, MÁV műszaki főfelügyelő arról beszélt, hogy hazánkban 3 millió darab előregyártott vasbetonaljat építettek be ez idáig. Mostanában *Budapest—Pécs, Pusztaszabolcs—Sárbogárd*, valamint *Békéscsaba—Curtici* közötti vasúti szakaszokat korszerűsítették vasbetonaljakkal.

A gyártási feladat jelentős részét az ÉM 2. sz. Épületelemgyár törzsgárdája oldotta meg. *Szórád Demeter* és *Katona István* tizenhat tagú brigádja végezte el ezt a hatalmas mennyiségű munkát. Szórád Demeter értékes újításokkal segítette elő a termelést.

F. J.

Soproni képeslap

Vasutasok között a nyugati végeken

Sopront, ezt a patinás várost, bár sok üzeme van és határát jó termőföldek, szőlőhegyek övezik, még ma is diákvárosként tartják számon. A mai Sopron azonban több mint diákváros. Ebben az ősi fészekben a tiszta művészetet éppúgy megtalálni, mint az élő történelmet a holt kövekbe faragva. A város központjában például minden második házon műemléktábla. Az egyiken ez áll: Épült 1637-ben.

Sopron nemcsak diákváros, nemcsak a műemlékek városa, hanem vasutasváros is. A GYSEV-igazgatóság, az állomás, a fűtőház, a pályafenntartási főnökség és a többi kisebb állomás együttvéve többszáz vasutast foglalkoztat. Az Ausztria felé menő tranzitforgalom zöme a GYSEV vonalán bonyolódik le, s itt Sopronnál lép ki az országból.

A korábbi évekhez viszonyítva többszörösére növekedett forgalom lebonyolítása bizony nem könnyű feladat. A soproni vasutasok azonban jól állják a „sarat". Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az a tény, hogy 1962-ben elért eredményeik után 25 nap üzemi jutalékot fizettek ki a GYSEV dolgozóinak.

De ezúttal hagyjuk a termelési eredményeket. Beszéljünk inkább arról, hogyan élnek itt az ország nyugati végén a vasutasok.

Ágfalván minden csendes

A délutáni órákban személygépkocsin „ugrottunk" ki a városból a határ közelében lévő Ágfalva állomásra. A tiszta, gondozott határállomáson olyan kép fogadott, mintha ezen a vonalon szünetelne a forgalom. A vágányok üresek, a felvételi épület előtti peronon sem találkoztam vonatra váró utasokkal.

— Ha nincs vonatunk, nálunk mindig ilyen csend van — tájékoztat Pajor József állomásvezető. A község felnőtt lakosságának zöme a soproni üzemekben dolgozik. Ők a műszakhoz igazodnak. A helyi személyforgalom lebonyolítására hat vonatpár áll rendelkezésünkre. Ezek jobbára a reggeli és a késő délutáni órákban közlekednek. Ezenkívül Ausztriába öt pár átmenő személy- és 2—3 tehervonatpárunk van.

Az állomásvezető alig fejezte be szavait, a forgalmi irodában élesen felberregett a telefon. Horváth József főtiszt, forgalmi szolgálattevő vette fel a hallgatót.

— Ja, der Zug Nummer neunundvierzig einundneunzig wird angenommen — válaszolt németül, majd egy másik telefonon magyarul rendelkezést adott a váltókezelőnek az Ausztria felől belépő 4991-es számú tehervonat fogadására.

Ágfalva állomáson három forgalmi szolgálattevő, három váltókezelő és az állomásvezető, összesen heten teljesítenek szolgálatot. A szolgálattevők kivétel nélkül beszélnek németül. Ez itt elengedhetetlen feltétele a szolgálat maradéktalan ellátásának.

— Az állomás dolgozói hol és mivel töltik szabad idejüket?

— A községnek nagyon szép kultúrterme van. Moziba és televíziót nézni a családdal együtt odajárunk — válaszolta az állomásvezető. — Ennél több szórakozásra nem is vágyunk. Ellenben a szakszervezet kedvezményes üdülését mi is szeretnénk már egyszer igénybe venni. Valamennyien szakszervezeti tagok vagyunk, üdülőjegyet azonban eddig egyetlen esetben sem kaptunk. Úgy látszik velünk nem nagyon törődik a szakszervezet.

Ezt a panaszt feltétlen orvosolni kell, hiszen az ágfalvai vasutasok sem mostoha gyermekei a szakszervezetnek.

A közösség erejével

Megható történeteket meséltek el a GYSEV igazgatóságán. Triber István hétcsaládos váltókezelőt a télen váltótisztítás közben egy mozdony elütötte. A szerencsétlenül járt dolgozó belehalt sérüléseibe.

Kenyérkereső nélkül maradt a népes család. Egyik gond a másik után szakadt rájuk. A kenyérgond mellett ott volt az OTP-kölcsönnel épülő családi ház, amelynek építéséhez még a múlt esztendőben fogtak hozzá. Segítség nélkül ki tudja mikor került volna tető alá a ház, hiszen a hét gyermek közül hat még kiskorú.

Hogy a kezdeményezést ki indította el, arról senki sem beszélt. De arról annál többen, hogyan segítik az apa nélkül maradt Triber családot.

Lisiczky Lajostól, a GYSEV igazgatójától például a következőket tudtam meg:

— A mi rendszerünkre jellemző társadalmi összefogással itt nálunk Sopronban gyakran találkozik az ember. Ha nagyobb feladatokat kell elvégezni, vagy valaki szorult helyzetbe kerül, a mi vasutasaink is közösen oldják meg a problémát. A Triber család részére először gyűjtést rendeztek. Volt aki gyermeke, kislánya kinőtt ruháját adta oda, mások pénzt ajánlottak fel. Nemrég pedig arról értesültem, hogy a kőműves- és ácsmunkához értő vasutasokból önkéntes brigádok alakultak, hogy társadalmi munkában felépítsék a félbenmaradt házat.

Egy másik történetet az igazgatóság szakszervezeti bizottságának főfelelősétől, Adorján Attilánétól tudtam meg.

— A különféle rendezvények mellett már régóta nagy gondot fordítunk a többcsaládos édesanyák megsegítésére. Varga József ólmozó-bárcázó is népes család számára keresi a kenyeret. Felesége a közelmúltban szülte meg a kilencedik gyermeket. A legnagyobb gyerek 13 éves. A többi? Egyik kicsi, a másik pici. A közelmúltban ezt a családot is felruháztuk.

★

Apró dolgok ezek, de valamennyiből kicsendül az emberiesség. Jóllehet ezeknek az apró, de nemes cselekedeteknek is nagy részük van abban, hogy a soproni vasutasok kiváló eredményeket értek el az elmúlt esztendőben.

Visi Ferenc

„Minden erővel törekedjünk a szállítási lemaradások pótlására!"

Dombóvár csomópont — az állomás, a fűtőház és a szertár — dolgozói a munka ünnepének előestéjén a vasutas kultúrotthon nagytermében tartották élüzemavató ünnepségüket. Az ünnepségen megjelent *Kossa István*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, közlekedés- és postaügyi miniszter. *Szabó Antal*, a SZOT elnökségének tagja, szakszervezetünk főtitkára, *Lindner József* vezérigazgató-helyettes, valamint Tolna megye és a pécsi igazgatóság több vezetője is.

A dombóvári csomóponton megtartott élüzem avató ünnepségen Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter átadja a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját Monori István állomásfőnöknek
(MTI Foto — Lajos György felv.)

A Himnusz elhangzása után *Kinczli József*, a Baranya megyei bizottság titkára nyitotta meg az ünnepséget, majd *Kossa* elvtárs mondott beszédet.

Pártunk Központi Bizottsága és a forradalmi munkáspárt kormány neveben üdvözölte Dombóvár csomópont dolgozóit a párt kongresszusi zászlajának, valamint a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajának elnyerése alkalmából. Méltatta a vasutas dolgozók küzdelmét a nehéz téllel. *„Minden erőnkkel törekedjünk a szállítási lemaradások pótlására, hogy hiánytalanul, a tervek szerint teljesíthessük ez évi feladatainkat."*

Elmondotta, hogy a zord tél és az árvíz mintegy 4 milliárd forint kárt okozott a népgazdaságnak. Nagyon jól kell dolgozni, hogy mielőbb behozzuk ezt a veszteséget. A továbbiakban szólt a szocializmus építésében, valamint a vasút fejlesztésében elért eredményekről és a további tervekről, majd a következő szavak kíséretében adta át a vörös selyemből készült kongresszusi zászlót: *„Legyenek méltók e zászlókhoz, amelynek színe a kommunista mártírok kiontott vérét jelképezi. Őrizzék becsülettel, álljanak meg helyüket továbbra is a munkában!"*

Szabó Antal elvtárs 2,6 millió szervezett magyar dolgozó nevében üdvözölte a dombóvári vasutasokat, amikor átadta képviselőiknek a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját. Ezután kitüntetéseket és pénzjutalmakat osztottak ki számos vasutas dolgozó között, majd színvonalas kultúrműsorral zárult az ünnepség.

Eredményesen dolgoztak a pécsi vasutasok

A pécsi csomóponton április 27-én tartották az élüzemünnepséget. A szépen feldíszített vasutas tornacsarnok zsúfolásig megtelt az ünneplő vasutasokkal. Az elnökségben helyet foglalt *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes, *Krekó Ferenc*, a vasutasszakszervezet elnökségének tagja, *Kárpáti Ferenc*, a Baranya megyei pártbizottság képviselője.

Kinczli Józsefnek, a szakszervezet Baranya megyei bizottsága titkárának megnyitója után előbb *Tóth János*, a pécsi igazgatóság vezetője beszélt, majd *Harmati Sándor* méltatta az igazgatóság múlt évi munkáját. Bevezetőjében elmondotta, ritkán fordul elő, hogy egy igazgatóságon belül ennyi kitüntetést osszanak ki. A pécsi igazgatóság például első helyen végzett a vasútigazgatóságok 1962. évi versenyében. A pécsiek 816 pontot szereztek, s ezzel elnyerték a Vasúti Főosztály és a vasutasszakszervezet elnökségének vörös vándorzászlaját és kongresszusi zászlaját.

Eredményesen dolgoztak a pécsi csomópont vasutasai is. *A pályafenntartási főnökség, a pályafenntartási szolgálati helyek közül elsőnek nyerte el a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját.* Ugyanakkor az állomás és a fűtőház élüzem-kitüntetést kapott és ők nyerték el a Baranya megyei pártbizottság kongresszusi zászlaját is.

— A pécsi vasutasok nem véletlenül részesültek ennyi kitüntetésben — mondotta a többi között Harmati elvtárs. *— Az igazgatóság a jól megszervezett gazdasági munka mellett — nagyon helyesen — nagy gondot fordított a dolgozók képzésére. A pártszervezetek és a szakszervezeti bizottságok pedig időben mozgósították a dolgozókat a legfontosabb munkák elvégzésére.*

Az ünnepi beszédek elhangzása után került sor a vándorzászlók, az élüzem cím elnyerését dokumentáló oklevelek és kitüntetések átadására.

KITÜNTETÉSEK

A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlójának adományozása alkalmából eredményes munkásságukért az alábbi vasutas dolgozók részesültek kitüntetésben:

Szocialista munkáért érdemérem kitüntetést kapott:

Bakó Károly m. tanácsos Dunakeszi Jj. ÜV., Németh Mihály felügy. Szolnok áll.

Munka érdemérem kitüntetésben részesült:

Szeltner János m. ellenőr, Fényes József üzemmérnök Dombóvár Fth., Erényi Géza ellenőr, Márfai Ottó intéző Dombóvár áll., Kalmár János főmérnök Dunakeszi Jj. ÜV., Bozsó András m. felügy., Kolláth II. László m. ellenőr Szolnok Fth., Rab György m. int., Pécs Pft. Főn.

Miniszteri dicséretben részesült:

Varga István v. főmunkamester, Torma Ignác m. főtiszt, Budavári István Géza ellenőr Pécs Pft. Főn., Bíró Ferenc főint., Mondok Sándor int., Kalló József munkamester Szolnok áll., Velkei János m. v. főellenőr, Tóth II. László vez. szakmester, Farkas I. Sándor ellenőr Szolnok Fth., Sáary Géza v. főellenőr, Szalkai István v. kocsirendező, Milánkovics György intéző, Papp Dezső főint., Dombóvár Áll., Szüle Pál m. v. főmunkamester, Várhegyi Antal ellenőr, Horváth III. József intéző, Dallos Lajos mozd. fűtő Dombóvár Fűtőház, Kováts Vendel intéző, Turi János ellenőr, Baji Béla m. int., Markó Róbertné v. szakmester, Sikolai István v. szakmester, Keszeg István ellenőr Dunakeszi Jj. ÜV.

Vezérigazgatói dicséretben részesült:

Kóra Dezső munkás, Varga János cs. előmunkás, Pándorfalvi Tivadar cs. előmunkás, Tar Ferenc ellenőr Pécs Pft. Főn., Stadler Lajos m. főellenőr, Fögel Márton m. v. főmunkamester, Varga II. Sándor v. szakmester, Bede Ferenc mozd. felvigy., Czakó József v. munkás, Szolnok fűtőház, Koródi Sándor állomáskezelő, Tóth György v. főellenőr, Juhász Ottó főintéző Szolnok állomás, Vörös István ellenőr, Nagy III. Sándor munkamester, Keszthelyi László v. főellenőr, Ózdi Edéné cs. előmunkás Dombóvár állomás, Vörös István ellenőr, Szabó V. István mozd. fűtő Dombóvár fűtőház, Kadlicskó Ferenc v. szakmester Gazdasági Vasutak Műhelyfőnöksége, Környék Mihály v. munkás Dombóvár szertár, Rátki Zoltán m. intéző, Klinyecz József m. ellenőr, Kellner Henrikné előmunkás, Mohr Béla m. ellenőr, Krebsz Zoltán v. szakmester Dunakeszi Jj. ÜV.

Dr. Korányi Frigyes emlékezete

Ebben az évben nemcsak hazánkban, hanem az egész világon megemlékeznek dr. Korányi Frigyesnek, a nagy magyar orvosnak, tudósnak, haladó szellemű politikusnak 50 év előtti haláláról.

1828-ban Nagykállón született, és 1913-ban halt meg. Ifjúságától öreg koráig mindig kutatott, dolgozott, nevelt, buzdított, tanított. Alig 17 éves, amikor a pesti egyetemre kerül. Ebben az időben Európában nagy társadalmi és politikai átalakulások kezdődtek el. Korányi Frigyes az elsők között állt a forradalom zászlaja alá. Tagja volt annak a küldöttségnek, amely felelős magyar kormány kinevezését kerte Pozsonyban. A szabadságharc alatt, bár még nem volt kész orvos, csapatorvosként, zászlóalj-orvosként működött. Részt vett a szőregi és temesvári csatákban.

A szabadságharc leverése után újból Pestre jött. Amikor tudomására jutott, hogy mesterét, a nagy magyar sebészt, Balassát fogságba vetették, diákküldöttséget szervezett, azt a rettegett pesti rendőrfőnök elé vezette és követelte Balassa szabadon bocsátását. Tanulmányait befejezvén hamarosan száműzték Pestről forradalmi múltja és császárságra tett megjegyzései miatt. Szülővárosába ment, ahol egy évtizeden át dolgozott. Csakhamar megyei főorvos lett és ebben a minőségében ő kezdeményezte a Szabolcs megyei kórház létesítését, melyhez anyagi támogatással is hozzájárult.

1864-ben Pestre költözhetett, ahol csakhamar tudományos tekintélyként tisztelik. Két évvel később egyetemi tanszéket kap. Ósdi klinikán kezdi el munkáját, de megmutatja, hogy mostoha körülmények között is nagy eredményeket lehet elérni. 14 évvel később a tervei szerint épült korszerű klinikán folytatja tanári működését és lesz belőle az új magyar belgyógyászati iskola megteremtője, amely méltán vehette fel a versenyt Európa többi hasonló intézetével.

Amellett, hogy mint nagyszerű klinikus, előadó, tudományos kutató és irodalmár elévülhetetlen érdemeket szerzett, figyelme kiterjedt közegészségügyi kérdésekre is. Hazánkban ő a gümőkór elleni küzdelem megindítója és vezetője haláláig. Nevéhez fűződik az ország első tüdőszanatóriumának, a budakeszi szanatóriumnak létesítése.

Korányi Frigyes tudós volt a legszigorúbb mértékkel mérve. Tanár volt a szó legnemesebb értelmében és hazájának nagy orvosa, aki a közegészségügy fáradhatatlan fejlesztésével küzdött népének felemelkedéséért. Büszkeséggel, szeretettel és tisztelettel emlékezünk rá.

Dr. Nyirő József

Másodszor nyerte el az MT–SZOT vándorzászlaját a Dunakeszi Járműjavító

A Dunakeszi Járműjavító dolgozói a nemzetközi proletariátus nagy ünnepének előestéjén, április 30-án kettős ünnepre gyűltek össze az üzem szerelőcsarnokában. A vállalat az 1962-ben elért kiváló termelési eredményért ezen a napon kapta meg a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját.

Az ünnepség díszelnökén helyet foglalt *dr. Csanádi György*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója, *Gróf József*, a vasutasszakszervezet elnökségének tagja, a Pest megyei és a váci járási pártbizottság képviselői, valamint az üzem vezetői.

A Himnusz után az üzem dalosai mozgalmi dalokat adtak elő, majd *Bakó Károly*, a vállalat igazgatója mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében méltatta május jelentőségét, majd ismertette a múlt évben elért eredményeiket.

Az elmúlt évben a Dunakeszi Járműjavító végezte el a MÁV négytengelyes személykocsi parkjánál a főjavítások, fővizsgák és futójavítások nagy részét. Egyszóval mindazt, amire a műszaki kocsiszolgálati főnökségek már nincsenek berendezkedve. Ezenkívül 130 darab Bah sorozatú másodosztályú, 18 darab Aah sorozatú első osztályú személykocsit és 10 darab WL típusú, nemzetközi forgalomra is alkalmas új hálókocsit gyártottak a MÁV, illetve az Utasellátó részére.

A vállalat vezetője ezután arról számolt be, hogy a vállalat munkájának üteme — a dekádonkénti teljesítések mérőszámainak tükrében vizsgálva — kedvező képet mutat. A főjavításoknál, fővizsgáknál és futójavításoknál egyaránt csökkent az előírt állítási idő. Jelentősen csökkent az üzemben a balesetek száma.

A jó eredmények elérésében nagy része van annak, hogy az üzemben szervezett munka folyik, élénk a munkaverseny. Jelenleg 43 brigád 523 dolgozóval vesz részt a szocialista brigád-mozgalomban. Ezek közül 17 brigád már megszerezte az oklevelet, egy brigád pedig jelvényes kitüntetésben részesült.

Végül az 1963. évi feladatokról szólt a vállalat vezetője. A többi között örömmel jelentette be, hogy az üzem a zord tél ellenére is túlteljesítette első negyedéves tervét. Ez az eredmény biztató a jövőre nézve.

A vállalatvezető ünnepi beszéde után *dr. Csanádi György* köszöntötte az ünnepség résztvevőit, elsősorban azokat a dolgozókat, akik másodízben vívták ki a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját. A továbbiakban az üzem és a vasút előtt álló feladatokról szólott a vezérigazgató. Beszéde után átadta a vándorzászlót és az élüzem kitüntetésről szóló oklevelet a vállalat vezetőjének, majd kitüntetéseket adott át az arra érdemes dolgozóknak. *(A kitüntettek névsorát lapunk más helyén közöljük.)* **(vf)**

Munkasikerekkel készülnek a nők moszkvai világkongresszusára

A *Magyar Vasutas* április 2-i számában *Nemzetközi konferenciákra készülnek a világ asszonyai* címmel rövid cikket közöltünk. Mint megírtuk, júniusban *Moszkvában* ül össze a nők világkongresszusa, a második félévben pedig *Bukarestben* a szakszervezetek nemzetközi konferenciáján tanácskoznak a nők helyzetéről.

Az asszonyok világszerte készülődnek e két eseményre. Szorgalmasan készülnek a magyar nők, köztük a vasutas nők is. A szakszervezet *Komárom* megyei bizottságához tartozó szolgálati helyeken az elmúlt hetekben

bizalmiértekezleteken, röpgyűléseken beszéltek a moszkvai kongresszusról és a bukaresti konferenciáról.

A megbeszéléseken különösen sok szó esett az imperialista államok és a gyarmati sorban levő országok dolgozóinak helyzetéről. A legtöbb szolgálati helyen ismertették a moszkvai kongresszus napirendi pontjait, majd

megvitatták, hogy milyen módon fejezzék ki szolidaritásukat az elnyomott országok dolgozó női iránt.

A megbeszéléseket és röpgyűléseket követő napokban különböző szolgálati helyek dolgozó női leveleket juttattak el a megyei bizottsághoz. Ezekben is kifejezik szolidaritásukat, és azt írják, hogy munkafelajánlásokkal készülnek a világkongresszusra.

A *komáromi* és a *dorogi* fűtőháznál női szocialista brigádot, a *tokodi* fatelítőben pedig öt, nőkből álló munkabrigádot alakítottak. Ezek a brigádok a napi feladatok elvégzése mellett vállalták, hogy

társadalmi munkában részt vesznek a szolgálati hely csinosításában, virágosításában.

Hasonló vállalások születtek *Tatabánya-felső* állomáson és az *Oroszlányi Gazdasági Vasutak* területén is.

A Komárom megyei nőbizottság és a szolgálati helyek nőfelelősei elhatározták, hogy

levelezési kapcsolatot teremtenek külföldi nődolgozókkal,

a kongresszushoz pedig olyan üdvözlőlapokat juttatnak el, amelyek Komárom megye tájait, a szocialista építő munka eredményeit ábrázolják.

A megyei bizottság kongresszusi előkészítő munkája nagyon helyesen arra irányul, hogy kifejezésre juttassák: *a békéért és a leszerelésért folytatott harcban együtt küzdenek a világ békeszerető asszonyaival.*

A közös érdek felismerése a titka a szolnoki vasutasok mult évi sikereinek

Szolnokon az SZMT-székház kultúrtermében rendezték meg a csomóponti élüzem avató ünnepségét. Az ünnepségen megjelent *dr. Csanádi György*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója, *Végh Lajos*, a szakszervezet elnöke, *Csamangó Henrik* főigazgató, a budapesti igazgatóság vezetője, valamint Szolnok város társadalmi életének számos képviselője.

Az élüzem avató ünnepséget *Biró Ferenc* főintéző, a csomóponti pártbizottság titkára nyitotta meg. Ezután *Németh Mihály* állomásfőnök ismertette az állomás, a fűtőház és a fűtőházi szertár 1962. évi eredményeit.

Hangsúlyozta, hogy nem először nyerték el az élüzem címet a szolnoki szolgálati helyek. A korábbi években végzett jó munka eredményeként már többízben részesültek élüzem kitüntetésben. Az 1962-ben elért sikernek az adott lendületet a továbbiakban is dolgozóit abban, hogy megfeleljenek a vasúti áruszállítás követelményeinek.

Az állomásfőnök megnyitója után *dr. Csanádi György* mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében elismerését fejezte ki a szolnoki csomópont dolgozóinak a múlt évben elért kiváló eredményekért. A továbbiakban a vasut előtt álló szállítási feladatokkal, majd a vasút új arculatának kialakításával foglalkozott.

A szolnoki csomópont élüzemavató ünnepségén dr. Csanádi György, a miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója köszöntötte az ünneplő vasutasokat
(Németh Gyula felv.)

Ünnepi beszéde után a MÁV vezérigazgatója és *Végh Lajos* a szakszervezet elnöke átadta a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját, valamint az élüzem oklevelet a csomópont vezetőinek, majd a legjobb dolgozóknak kormánykitüntetést adtak át.

A szakszervezeti politikai iskolák tapasztalatai

A SZOT elnökségének 1962. április 28-i határozata alapján szakszervezetünk elnöksége 1962. július 6-án határozatot hozott szakszervezeti politikai iskolák szervezésére.

Közép- és alapszervezeteink a határozat megjelenése után érdemleges munkát fejtettek ki a politikai iskolák szervezése érdekében. *Az előirányzott 200 helyett 437 politikai iskolát szerveztek*, melyen 8741 olyan vasutas dolgozó vett részt, akik túlnyomóan eddig rendszeres politikai oktatásban nem részesültek.

A részvétel: 80-85 %-os

Az eredmények elsősorban a következőknek tudhatók be:

1. *A propagandisták kiválogatása és felkészítése a politikai iskolák vezetésére jó volt.* Sikerült a propagandistákkal megértetni az újszerű oktatási forma vitelének jelentőségét, gyakorlati módszereit. A hallgatók és a propagandisták között kialakult kölcsönös bizalmas légkör lehetővé tette, hogy a hallgatók bátran kapcsolódtak be a kötetlen beszélgetésbe, mondták el véleményüket a vitatott kérdésekről, ami a régi kötött szemináriumi formákkal esetleg nem történt volna meg.

2. *Jó volt a tematika összeállítása, mert a politikai iskolák célkitűzésének megvalósítását segítette elő.* Emellett a dolgozók figyelmét, érdeklődési körét lekötötte. Ezért szívesen jártak el a foglalkozásokra és egyre többen kapcsolódtak a vitákba. Egy-egy foglalkozáson — amíg a zord téli időjárás és ezt követően a vonatkorlátozások be nem álltak —, átlag 80—85 százalékos volt a megjelenés. Több helyen a leghidegebb időszakban szüneteltek az iskolák, de a jobb idő beálltával az elmaradt foglalkozásokat pótolták.

3. Szakszervezeti bizottságaink — a kezdeti idegenkedés ellenére — hamar ráébredtek a politikai iskolák szükségszerűségére, felismerték annak jelentőségét és döntő többségük igyekezett állandóan ellenőrizni és segíteni a szakszervezeti iskolákat, segíteni a propagandisták felkészülését.

A szakszervezeti politikai iskolák szervezését, azok rendszeres megtartását *eredményesen segítették a pártszervezetek.* Legtöbb helyen a szakszervezeti bizottság a pártszervezettel közösen készítette el az iskolák szervezésére a tervet. A pártszervezetek azzal is igyekeztek segíteni, hogy igen sok jó felkészültségű pártpropagandistát adtak át a szakszervezeti politikai iskolák vezetésére.

A politikai iskolák foglalkozásain a propagandisták felkészültségük folytán helyesen tudták irányítani a beszélgetést. Vigyáztak arra, hogy a témánál maradjanak. Ha elkalandozások elő is fordultak, mégsem vált üres fecsegéssé a beszélgetés, mert az összefoglalóban elvileg állástfoglaltak a vitatott kérdésekben.

Kevés volt a szemléltető eszköz

A foglalkozások levezetésénél legnagyobb hiányosság az volt, hogy csak kevés helyen alkalmaztak szemléltető eszközöket. Ez abból adódott, hogy szakszervezeti bizottságaink anyagilag nem voltak felkészülve arra, hogy a politikai iskolák részére megfelelő szemléltető eszközöket szerezzenek. Költségvetésükben erre anyagi fedezet nem állt rendelkezésükre. De a propagandisták nagy részénél is szokatlan és újszerű volt a szemléltető eszközök alkalmazása. Éppen ezért nem is igen szorgalmazták azok beszerzését.

A szakszervezeti politikai iskolákat színvonalban és számszerűségben is tovább kell fejleszteni. Ez szükségessé teszi, hogy szakszervezeti bizottságaink megfelelő szemléltető eszközökkel rendelkezzenek, mert ezek nélkül ma már elképzelhetetlen a korszerű oktatási munka. A megyei bizottságoknak fokozottabban ellenőrizni kell a szakszervezeti bizottságok ilyen irányú ténykedését, annál is inkább, mert a szemléltető eszközök nemcsak a politikai iskolákon szükségesek, hanem a szakszervezet nevelőmunkájában szinte állandóan hasznosíthatók.

Meghalt Kalló Imre elvtárs

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya közli, hogy Kalló Imre MÁV igazgatóhelyettes életének 59. évében tragikus hirtelenséggel elhunyt.

Kalló Imre elvtárs 1920-ban kapcsolódott be a munkásmozgalomba. 1948-ban a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzemi Vállalat igazgatója, 1951-től az ország vasúti járműjavító iparának vezetője lett.

Kiemelkedő munkásságáért a Magyar Népköztársaság Érdemrendjének V. fokozatát, több magas kormány- és szakmai kitüntetést kapott.

Kalló Imre elvtársat május 13-án, 15 órakor a rákoskeresztúri temetőben helyezték örök nyugalomra.

munkásvédelmi őrjárat

A munkásvédelmi őrségek támogatása közös ügy

A munkakörülmények javításában elért eredmények ellenére — a balesetet megelőző tevékenység fogyatékosságai miatt — a balesetek száma még ma is igen magas. Ezt látva, szakszervezetünk központi vezetősége 1961. június 23-i határozatában döntő feladatként jelölte meg a helytelen szemlélet megváltoztatására irányuló politikai nevelő- és felvilágosító munka fokozását. Olyan légkör kialakítását, amelyben a dolgozók elítélik a munkafegyelem, az óvórendszabályok és utasítások megsértőit.

Szakszervezetünk VI. kongresszusának határozata is súlyt ad a balesetelhárítás társadalmi üggyé tételének. A határozat kimondja: *„Társadalmi üggyé kell tenni a balesetek elleni harcot, a munkásvédelmi őrségek szervezetének erősítésével."* Az elnökség a munkásvédelmi és munkáselállítási osztály jelentése alapján áprilisban megvitatta a munkásvédelmi őrségek munkájának tapasztalatait, a soron következő feladatokat.

Tarthatatlan nézetek

A munkásvédelmi őrségek létrehozása jelentős állomás a munkásvédelem társadalmi üggyé tételében. Rajtuk keresztül biztosítva van, hogy a dolgozók saját maguk is harcoljanak a hibák felszámolásáért, ellenőrizzék a munkavédelmi előírások betartását, kezdeményezzék és segítsék a munkakörülmények javítását. *A mozgalom azonban csak abban az esetben tud teljes mértékben kibontakozni, ha a szolgálati vezetők és a mozgalmi szervek részéről megfelelő segítésre és támogatásra talál.*

Szemléletbeli hiányosság következtében még vannak olyan nézetek, hogy a munkásvédelmi őrökkel való foglalkozás kizárólag a szakszervezet feladata. Egyesek arra hivatkoznak, hogy a Hivatalos Lap rendelkezései *nem írják elő* a munkásvédelmi őrségekkel való foglalkozást. Ezek figyelmen kívül hagyják a 2080/25/1952. MT—SZOT együttes határozatát, mely egyértelműen előírja, hogy *a balesetelhárítás megszervezése a gazdasági vezetők feladata.* Szakszervezeti bizottságainknak elsődleges feladata, hogy az ilyen helytelen, tarthatatlan álláspontokkal szemben kifejtsék véleményüket.

A munkásvédelmi őri mozgalom még két évre sem tekint vissza. De ezalatt is *számos kezdeményezés, sok hasznos ötlet igazolja létjogosultságukat.* Több helyen termelési tanácskozásokon értékelik a munkásvédelmi őrök munkáját. A szocialista brigádok vállalják a munkásvédelmi őri funkció fokozatos biztosítását. Szorgalmazzák a munkásvédelmi őrök találkozóját, tapasztalatcseréjét. Az eredmények és kezdeményezések mellett azonban látnunk kell azokat a hibákat, amelyek gátolják az elnökség határozatában megjelölt feladatok végrehajtását.

Legelső a nevelés

A munkásvédelmi őrök munkája — egyes esetektől eltekintve — még kezdetleges. *Nem tudtuk elérni, hogy az őrök munkájában az elsődleges a tudatformáló, nevelő tevékenység legyen.* A hibák okát abban kell keresnünk, hogy a munkavédelemmel, a munkásvédelmi őrökkel való foglalkozás nem vált még szakszervezeti mozgalmunk szerves részévé. Nincs mindenütt végrehajtva a SZOT elnökségének 1957. december 21-i határozata, mely a szakszervezeti szervek részére minden szinten egyértelműen leszögezi a balesetmegelőzéssel való foglalkozás mikéntjét. *Az együttműködés szükségességét minden reszortbizottság elismeri, hangsúlyozza, a szavakon és fogadkozásokon túl azonban nemigen jutunk.* Szakszervezeti bizottságaink teendője ezen az álláspontot változtatni.

Gátolja a mozgalom fejlődését, hogy *nem gondoskodnak a munkásvédelmi őrök rendszeres cseréjéről.* Találkozunk több olyan őrrel, aki több mint egy éve van funkcióban. A szakszervezeti bizottságoknak a váltással kapcsolatban különböző elképzeléseik vannak. Vannak olyan helyek, ahol 1—2 hétre akarják megválasztani a munkásvédelmi őröket, de akadnak olyanok is, ahol a munkásvédelmi őröket éveken át kívánják foglalkoztatni.

Legalább három hónaponként válasszanak újakat

A munkásvédelmi őrök foglalkoztatása akkor éri el a célját, ha azokat általában 3 hónapra választják. Így tud a mozgalom valóban társadalmi üggyé fejlődni, s így van meg a lehetősége, hogy a munkásvédelmi őrök megfelelő munkát tudjanak végezni. *A szervezés könnyebb oldalát választják ott, ahol csoportvezetőket, művezetőket, tolatásvezetőket, vasútőröket jelölnek ki munkásvédelmi őrnek,* akiknek egyébként is hivatalbeli kötelessége a balesetmegelőzéssel való foglalkozás.

Az említettek néhány olyan problémára mutatnak rá, amelyek elősegítik avagy hátráltatják a munkásvédelmi őrségek munkáját. Úgy gondoljuk, hogy a hibák megszüntetése hozzájárul a mozgalom fellendítéséhez.

Takács József

„PROFIL"-GONDOK a dombóvári fatelítőben

A közelmúltban szudáni delegáció látogatta meg a MÁV Fatelítő Vállalat dombóvári üzemét. A vendégek nagy érdeklődést tanusítottak a talpfaanyagok telítési technológiája iránt. Csodálkozással szemlélték például az egyik visszyereményű ohtalpfaadagot, amelynek talpfáin világosan látszott a fél évszázados használatot tanusító 1913-as évjelzőszög.

De minden kiváló eredménye ellenére, egyre kevesebb az a faanyag, melyet a vasút talpfaként használ. A pályaépítési tervekben egyre nő a vasbetonaljak szerepe. Az import faanyaggal való takarékosság is döntően befolyásolja a jövőben telítésre kerülő fa mennyiségét.

Az egyszerű szemlélő nyilván meghúzná a vészharangot ezek után a fák telítésével foglalkozó vasúti üzemek jövőjét illetően. Nem így van.

Változik az üzem feladatköre

Nagy Imre műszaki tanácsossal, a faanyagvédelem kiváló hazai szakértőjével beszélgettünk erről a kérdésről.

— *Vitathatatlan tény és ezzel már hosszabb idő óta számolunk* — mondotta, — *hogy a hazai vasútak telített faanyag-szükséglete a fából készült sínaljak felhasználásának korlátozása miatt az utóbbi években lényegesen csökkent. A vasbetonaljak térhódítása jelzi ezt az időszakot. Az államvasutak dombóvári, tokodi és püspökladányi telepeinek sok tízezer köbméternyi telítési kapacitását tehát a vasút nem veszi teljesen igénybe. Más terület, a népgazdaság egyéb ágaival történő kooperációval tesszük lehetővé a teljes foglalkoztatottságot.*

— Bizonyára az átmeneti nehézségekkel függ össze az is, hogy az üzem nagy kiterjedésű tárolóhelyén sok „betonsonka" üresen áll? — kérdeztük.

— *A vasbetonaljgyártás rohamos növekedése sem indokolná ezt* — magyarázta Nagy Imre. — *Egyszerűen arról van szó, hogy a téli anyagszállítás zökkenőit itt, Dombóvárott is érezzük. Nem sok idő telik bele, és ismét tele lesznek a depók: Jugoszláviából megindult a telítésre szánt faanyag szállítása.*

— Mivel pótolják a termeléskiesést?

— *Elsőként említem, hogy a vasbetonalj sem nélkülözheti a telített betéttuskókat. Elengedhetetlen tartozéka ez, és ahogy csökken a talpfák telítése, úgy emelkedik a betéttuskóké. Nemcsak a hazai vasbetonalj-gyárakat látjuk el belőlük, de számottevő mennyiséget exportálunk is. Azt sem szabad számításon kívül hagyni, hogy a MÁV továbbra is a vállalattal tartósíttatja a kocsik építéséhez szükséges faanyagokat, itt konzerváltatja a fenyő és tölgy fűrészárut, a legkülönbözőbb hídanyagokat, gerendákat, pallókat, s egyéb tartozékokat. A győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár exportra gyártott vasúti szerelvényeinek faanyagát itt telítjük ásványolajjal, de a vállalatnál történnek a különleges telítési eljárással, például égésgátló anyaggal kombinált tartósítások is.*

Régiből újat

Úrményi István, a dombóvári üzem vezetője egészítette ki a hallottakat.

— *Az értékes hulladékanyagot magunk dolgozzuk fel. Parkettaüzemünk van, két korszerű szárító berendezéssel. Ez az üzem a MÁV parkettaszükségletét teljesen fedezi, a többletet örömmel igényli az ország építőipara.*

A gazdaságosságra törekvés más vonatkozásairól is megemlékezett.

— *Évek óta folyik nálunk a visszyereményű ócska, használt talpfaanyagok javítása és újratelítése. A pályafenntartási főnökségek által ideszállított ohanyagokat gondosan kiválogatjuk a még javíthatókat csapoljuk, újra kapcsoljuk, hogy azután újratelítés után visszaadjuk vágányba építés céljaira. Csupán ily módon, évente több millió forint népgazdasági hasznot hajtunk. Ezenkívül azokból a talpfákból, amelyeket regenerálni nem érdemes, úgynevezett „kis-talpfákat" gyártunk. Végül az így képződött hulladékanyagot felfűrészeljük és tüzelőként értékesítjük.*

— *Az elmondottakkal kapcsolatos munkát* — folytatta Úrményi István — *lelkes munkásgárda végzi. Öt szocialista brigádunk van az élen, s közöttük nem egy már többszörösen érdemesült a cím viselésére. Parkettaüzemünk például elnyerte a szocialista műhely címet. A dolgozók becsülettel állnak helyt, és felkészültek arra is, hogy a vállalat üzemi tevékenységi körében történő változás esetén is maradéktalanul eleget tesznek a követelményeknek.*

Sz. I.

Szolnok állomáson Barta Ferenc tolatásvezető brigádja kiváló eredményeket ért el a módszeres elegyrendezésben. A képen a tolatásvezető a soron következő feladatokat beszéli meg a brigáddal

(Hemző Károly felv.)

A gépmenet is vonat!

Több tragikus kimenetelű baleset bizonyítja, hogy egész vasúthálózatunkon szinte alig tulajdonítanak jelentőséget a mozdonyvonatok közlekedtetésének.

E tekintetben más alkalommal soha nem tapasztalt megértés van a mozdony- és az állomási személyzet között. Egymást túllicitálva igyekszik mindenki túltenni magát azokon az előírásokon, amelyek szabályozzák a vonatforgalom lebonyolítását.

A *„gépvonat nem vonat"* szemléletből kiindulva, a mozdonyvonatok menetlevél, vagy annak kezelése, menetengedély-kérés vagy adás, vágányút lezárása, kijárati jelzőkezelés, menetjelzés, a forgalmi szolgálattevő menesztése nélkül, legtöbbször a váltóőrök jelzésére indulnak az állomásokról.

Tragikus példák

Tragikus, hogy a vontatási szolgálat dolgozói között az ilyenfajta vonatközlekedtetésből eredően következett be a legtöbb halálos baleset és súlyos sérülés. De

a riasztó példák ellenére sem akar megszűnni a mozdonyvonatok közlekedtetése körül lépten-nyomon tapasztalható felelőtlenség.

Az április 4-én *Angyalföld és Óbuda* állomások között bekövetkezett baleset is megmutatta, milyen következményekkel jár, ha a mozdonyvonatok közlekedtetésénél figyelmen kívül hagyják azok vonatjellegét. *Hogyan jutott el a mozdonyszemélyzet odáig, hogy szolgálati felelősségével, sőt, saját életével és testi épségével nem törődve, magát a véletleneknek kiszolgáltatva látja el a szolgálatát?*

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a dolgozók a szállítási feladatokat gyorsan akarják elvégezni. Igyekeznek a munkát minél rövidebb idő alatt befejezni azért, hogy hamarabb hazakerülhessenek. E kétirányú igyekezet közben nem mindig tudják logikusan összehangolni a munka minőségi és mennyiségi összetevőit. Ilyenkor szokott előfordulni, hogy a vonatforgalom lebonyolításánál,

amikor perceket akarnak nyerni, sokszor órákat fizetnek rá.

S így következik be az is, hogy a tervezett korábbi hazaérkezés helyett a kórházban kötnek ki, vagy soha nem térnek haza.

Mindezek felett akadnak lelkiismeretlen emberek, akik megcsillogtatják a lehetőségek gyors elérését, ha a mozdonyvezető nem ragaszkodik *„mereven"* a szabályokhoz. Elindul menetlevél vagy annak kezelése, sőt, rendelkezés nélkül, *„Megállj"* állású jelző mellett és legtöbbször a forgalmi szolgálattevő indítása híján a váltóőr jelzésére.

Nem lehet büntetlenül hagyni

Ezeknek a felelőtlenségeknek és bizonyos lélektani állapot lelkiismeretlen kihasználási lehetőségének igyekszik gátat vetni az a rendelet, mely szerint

a gépvonatok közlekedtetése körül tapasztalt legkisebb szabálytalanságot fegyelmileg kell tárgyalni és megtorolni.

Reméljük, hogy a bekövetkezett tragikus események után és ezek megakadályozását célzó intézkedések nyomán minden gépvonat vonatként közlekedik, mert így nagyobb az esély, hogy minden dolgozó — sokszor talán egy kicsit megkésve ugyan —, de hazaérkezik családjához.

Fehérvári József

Anyáknapi ünnepség a szakszervezetben

Bensőséges ünnepségre került sor május 2-án a szakszervezet székházában. A szakszervezet elnöksége az anyák napja alkalmából 25 olyan sokgyermekes vasutas édesanyát hívott meg, akik a gyermeknevelés mellett a vasúti munkából is dicséretesen kiveszik a részüket.

Végh Lajos elnök megnyitója után Szabó Antal főtitkár emlékezett meg az édesanyák helytállásáról, szerepéről az új nemzedék nevelésében, küzdelmeikről, amelyet a családért, a béke fenntartásáért folytatnak.

Az ünnepi beszéd után a főtitkár pénzjutalmat és ajándékcsomagot adott át, majd az elnökség vendégül látta a meghívottakat.

Építik a szigetperonokat és az aluljárót a Miskolc-tiszai pályaudvaron

Május 6-án kezdték meg a Miskolc tiszai pályaudvar átépítése keretében az uj szigetperonok és az aluljáró építését. E munkálatok elkészültével a miskolci utasok régi kívánsága teljesül. Megszűnik végre az a baleseti veszély, amelyet e nagyforgalmú és rendezetlen személypályaudvar jelentett.

A felvételi épület és a posta között nyomvonalban épülő aluljáró 8 méter széles lesz. Ezen keresztül nemcsak a szigetperonokat lehet majd megközelíteni, hanem a járműjavítót is. A három széles szigetperont vasbeton tetővel fedik be, hogy a várakozó utasokat védje az időjárás viszontagságaitól.

Megjutalmazták a tisztasági mozgalom legjobbjait

A tapolcai pályafenntartási főnökség területén a napokban értékelték a tisztasági mozgalom eredményeit. Példás munkájáért pénzjutalmat és oklevelet kapott Lesenceistvánd és Bókaháza megállóhely, továbbá a Kővágóörs állomás mellett 46/a. számú őrház. Az utóbbinál nem állnak meg a vonatok, de a vonatból kinézőnek szép látványt nyújt ez a gondozott szolgálati hely is.

A tisztasági mozgalom eredményeiért dicséret illeti Szarka István műszaki főintézőt és Szabó István műszaki felügyelőt, akik a főnökség területén a tisztasági mozgalom szervezői, irányítói.

Bognár Károly
Tapolca

Minden vágya – vasutas kibernetikussá lenni

A közelmúltban a Technika Házában, a fizika tanárok országos tanácskozásán nagy sikert aratott egy kibernetikai gép. A rendkívül bonyolult rendszerű, jelfogókkal működő logikai játékgépet a Mikszáth téri gimnázium kibernetikai szakkörében — Kovács Mihály fizika szakos tanár ellenőrzése mellett — három, szép reményekre jogosító diákember: Vesztergombi György, Káli István és Vesztergombi Ferenc alkották.

A fiúknak tetszik a játék
(MTI Foto — Mikó László felv.)

Káli Pista most érettségizik. Vasutas szülők gyermeke, s ö is, mint sokan mások, ösztönösen a vasúthoz ragaszkodik. De nem akármilyen területére. A gondolkozó gépek világába vágyik. Vasutas kibernetikus műszerész, majd kibernetikus szeretne lenni. Ezért kérte felvételét a MÁV Adatfeldolgozó Főnökséghez, ahol megtalálhatja ma már a legkorszerűbb kibernetikai gépeket is. Minden álma, hogy ezeknek a gépeknek orvosa lehessen.

Mit árul el a maga képezte ifjú kibernetikus Káli Pista a gondolkozó gépről, fiatal életük első nagy művéről:

— Közel 1000 munkaóra alatt építettük fel a 25 elkerített részből álló játékasztalon a falak változtatásával tetszésszerintivé alakítható logikai játékgépet, amely a szakirodalomban „labirintus" vagy „útvesztő" néven ismeretes — mesélte boldog büszkeséggel. Egy tárgyat, a könnyebb érthetőség miatt a mi esetünkben egy sztaniolpapirba göngyölt „sajtot" kell megtalálni egy „műegérnek". A játék lényege, hogy az útvesztő valamelyik pontjára kitett sajtot a műegér önmagától megtalálja. Ha a sajt helyét változatlanul hagyjuk, az egér másodszorra már falbaütközés nélkül, egész kis idő alatt a legrövidebb úton jut el a sajthoz, mert már „megtanulta" a helyes utat.

Megtudtuk még, hogy a gép három egységből áll, s a játékasztalon két kis egyenáramú motor segítségével, a műegér alatt levő elektromágnes bármelyik kockába elvihető. A vezérlőegységbe a fiúk három programot építettek. Az elsőnél a mágnes keresi az egeret. A másik kettővel az egér keresi meg a sajtot. Az emlékező egység, a memória tárolja a helyes utat. A kis kibernetikai „csoda" egyebként 75 jelfogóból álló emlékező egységből, valamint a 3 vonalkeresőből és 30 jelfogóból álló vezérlő egységből tevődik össze. Az elektromotort és az elektromágnest is házilag készítették.

Képünk azt a pillanatot ábrázolja, amikor rövid tapogatódzás után a műegér megtalálja a sajtot. Baloldalon: Káli Pista magyarázza a szakkört látogató diákoknak a nagyszerű teljesítményt, a gondolkozó gép önműködő logikai kapcsolatát, ami odavezetett, hogy a műegér másodpercek leforgása alatt találta meg a sajthoz vezető utat.

(i—n)

Pályázati felhívás

A miskolci igazgatóság társadalmi tanulmányi ösztöndíjpályázatot hirdet műegyetemi hallgatók, illetve műegyetemre beiratkozni szándékozók részére az építési és pályafenntartási szakszolgálat munkaterületén betöltendő alábbi munkakörökben:

Út-vasút, alagútmérnök	*10 fő*
Hídmérnök	*4 fő*
Építészmérnök	*4 fő*
Épületgépészmérnök	*4 fő*
Gépészmérnök	*2 fő*

Az ösztöndíj a tanulmányi eredménytől függően:

kitűnő	*6500,— Ft*	*(évente)*
jeles	*6000,— Ft*	
jó	*5000,— Ft*	
közepes	*4000,— Ft*	

A munkaterület a MÁV Miskolci Igazgatóság építési és pályafenntartási főnökségeinek vonalhálózata.

A főnökség székhelye: *Hatvan, Miskolc, Sátoraljaújhely.* A pályázók a kérvényeket az alábbi címre küldjék. *MÁV Igazgatóság, személyzeti és munkaügyi osztálya, Miskolc, Szemere utca 26. szám.*

A szocialista brigádmozgalom fontos eszköz a szocializmus építésében

A vasutas szocialista brigádvezetők tanácskozásán adták át a nemzetközi munkaverseny díjait

Országos tanácskozáson vettek részt a vasutas szocialista brigádvezetők május 8-án a vasúti főosztály kultúrtermében. A tanácskozáson mintegy 200 brigádvezető és 80 szolgálati vezető volt jelen.

Máté Sándornak, a személyzeti és munkaügyi szakosztály vezetőjének megnyitója után előbb *Rödönyi Károly* vezérigazgatóhelyettes, majd *dr. Soproni József*, a szakszervezet titkára tartott beszámolót.

— A mai tanácskozásnak nem az a célja, hogy a jelenlegi és az elkövetkezendő idők feladatainak végrehajtásához szükséges szakvonal operatív intézkedéseket részletesen elemezzük — mondotta a vezérigazgatóhelyettes. — A meghívott szolgálati vezetők és brigádvezetők ezekkel a kérdésekkel bizonyára gyakran foglalkoznak. Így maguk is jól tudják, hogy saját területükön a vasút sokrétű munkájának ellátása milyen követelményeket támaszt valamennyiük elé.

Kedvezőtlenül alakultak a minőségi mutatók

Ugy gondolom, nagy vonalakban azért szükséges rámutatni, hogy az első negyedévben nemcsak 3 millió 73 ezer tonna árumennyiség szállítása maradt el, hanem a minőségi munkára jellemző műszaki-gazdasági mutatók sem alakultak kielégítően. Ezeknél a mutatóknál jelentkező visszaesések is nagyrészt a rendkívüli időjárási viszonyoknak tulajdoníthatók.

A tárgyilagosság kedvéért azonban meg kell jegyezni, hogy szervezettebb, körültekintőbb munkával különösen márciusban jobb eredményeket is elérhettünk volna. Meg kell mondani, hogy a múlt év márciusában a közel azonos nehézségek mellett minőségi mutatóink általánosságban kedvezőbben alakultak.

Dr. Soproni József, a vasutasszakszervezet titkára és Rödönyi Károly vezérigazgatóhelyettes átveszik a vándordíjakat
(MTI Foto — Tormai Andor felv.)

A vezérigazgatóhelyettes ezután részletesen ismertette, milyen mértékben maradt el a vasút az első negyedévi tervteljesítésben. A személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedésében mindösszesen 89.01, a tehervonatoknál 59.98 százalékos eredményt ért el a vasút. A tehervonatok átlagos terhelése a bázisidőszakhoz viszonyítva 7 tonnával volt kisebb. Az egy dolgozó mozdonyra eső 100 elegytonna-kilométer teljesítmény 3,7 százalékkal esett vissza.

— Ezek a kiragadott példák — folytatta —, valamint a minőségi munkára jellemző műszaki-gazdasági mutatóknál, így a kocsiforduló és a kocsitartózkodási időnél, az utazási sebességnél, az irány- és közvetlen vonatok képzésénél, továbbá az üzemeltetés költségeinél bekövetkezett első negyedévi elmaradások szabják meg az elkövetkezendő időben reánk háruló nagy feladatokat.

A munkaverseny segítse a gazdaságosságot

A feladatok ismerete azonban egymagában nem elegendő. Mindenkinek látni kell, hogy a vasút előtt álló feladatokat csakis a szocialista munkaverseny hatékonyabbá tételével tudjuk megoldani. Éppen ezért az év hátralévő hónapjaiban fokozottan előtérbe kerül a munkaverseny jelentősége. Arra kell törekednünk, hogy a munkaverseny az eddiginél még hatékonyabban mozdítsa elő a vasút gazdaságos üzemeltetését, az elegytovábbítás meggyorsítását.

A dolgozók és vezetők összefogásával törekedni kell berendezéseink minél jobb kihasználására, új technológiai eljárások bevezetésére, a műszaki színvonal saját erőből történő emelésére. Ezeket a lényegbe vágó kérdéseket azért emelem ki, mert megvalósításukat a szocialista brigádok példamutató munkája számottevően elősegítheti.

Közismert, de azért nem árt ismételten hangsúlyozni, hogy a szocialista brigádok nemcsak a munkához való jobb hozzáállással, hanem szaktudással, általános műveltségük gyarapításával, példamutató magatartással igyekeznek a szocializmus építésében élenjárni.

A szocialista brigádmozgalom hűen fejezi ki azt az ismert három jelszót, szocialista módon dolgozni, tanulni és élni.

A beszámoló további részéből az is kitűnt, meddig jutottunk a szocialista brigádmozgalom kiszélesítésében. Eszerint a vasútnál jelenleg 4839 brigádban 36 634 dolgozó versenyez a szocialista brigád címért. Ezek közül 1174 brigád 9162 taggal már elnyerte a szocialista brigád címet, a vele járó oklevelet, 167 brigád 1310 taggal pedig zászló- és jelvény-kitüntetésben részesült.

A szocialista brigádmozgalom — tömegmozgalom

Rödönyi Károly után *dr. Soproni József*, a szakszervezet titkára foglalkozott a szocialista brigádmozgalommal kapcsolatos tapasztalatokkal és a további feladatokkal.

— A vasutas szocialista brigádvezetők első országos tanácskozását szakszervezetünk 1959. szeptember 24-én hívta össze — mondotta bevezetőjében. — Ennek a tanácskozásnak az volt a célja, hogy segítséget nyújtsunk és helyes irányba tereljük a mozgalom fejlődését. Ez a törekvésünk, mint azt az előző beszámolóból hallottuk, eredménnyel járt. A szocialista brigádmozgalom a vasútnál az elmúlt években jelentősen megerősödött, sőt, mint azt a számok bizonyítják, tömegmozgalommá vált. A szocialista brigádok tevékenysége a dolgozók mind szélesebb rétegeinél vált ki elismerést. A mozgalomnak e vonásai azt is bebizonyították, hogy a szocialista brigádok a munkahelyek politikai és gazdasági erősítéséért vívott küzdelemnek is jelentős tényezőivé váltak.

A vasútnál a brigádokban dolgozóknak mintegy 53 százaléka vesz részt a szocialista brigádmozgalomban. Ami a mozgalom számszerűségét illeti, az eddigi eredményekkel elégedettek lehetünk.

A további feladatokkal kapcsolatban dr. Soproni József amellett foglalt állást, hogy a szocialista brigádmozgalmat a vasút sajátosságainak megfelelően kell továbbszélesíteni, úgy, ahogy az az irányelv-tervezetben is szerepel. Ezután nyomatékosan felhívta a figyelmet, hogy ez a mozgalom nem tűr semmiféle sablont. éppen ezért a szolgálati helyeken csak ott szervezzenek szocialista brigádokat, ahol annak megvan az alapja. Ha valahol a gazdasági vezetők és a mozgalmi szervek csak azért szorgalmazzák a szocialista brigádmozgalmat, hogy annak számszerűségével dicsekedhessenek, helytelenül járnak el.

A mozgalom nem cél, hanem eszköz

A szocialista brigádmozgalom értékelése után a szocialista munka műhelye, szolgálati helye címért indult versenymozgalommal foglalkozott.

— E mozgalmat mindenekelőtt azokban a gazdasági és termelési egységekben érdemes beindítani, ahol a vállalat, a szolgálati hely terven belül elkülöníthető és reálisan mérhető gazdasági feladatokkal rendelkezik — hangsúlyozta a többi között. — A magasabb gazdasági egységekben csak akkor indokolt célul tűzni a szocialista munka üzeme cím elnyerését, ha azt az alsóbb egységek többségének odaítélték. Annál is inkább, mivel ez a versenymozgalom a szocialista brigádok szervezetére, célkitűzéseire épül.

Befejezésül a mozgalom eddigi tapasztalatait értékelte. Felhívta a szolgálati vezetők és a mozgalmi szervek figyelmét, hogy a jövőben az eddigieknél többet kell tenni mind a szocialista brigád, mind pedig a szocialista munka műhelye, szolgálati helye címért folyó versenymozgalmakért. Fokozottabb mértékben kell alkalmazni a termelékenység fokozása érdekében az erkölcsi elismerések mellett az anyagi ösztönzőket is. Nagyobb gondot kell fordítani a kiváló dolgozó kitüntetések adományozására.

— Nem szabad szem elől téveszteni, hogy a szocialista brigádmozgalom fontos eszköz a szocializmus építésében. Fontos eszköz és nem cél, mint ahogy ezt egyes szolgálati helyeken eddig értelmezték — hangsúlyozta végezetül.

A nemzetközi vándordíjak átadása

A beszámolók elhangzása után bensőséges ünnepségre került sor a kultúrteremben. Mint ismeretes, a baráti államok vasutai — a csehszlovák, lengyel, NDK, bolgár és magyar vasút — között folyó nemzetközi munkaverseny 1962. második félévében a MÁV végzett az első helyen. Ezzel elnyertük az NDK vasútja által felajánlott vörös vándorzászlót és vándorserleget.

Az ünnepségen jelen voltak az említett vasutak képviselői, valamint a prágai nemzetközi műszaki iroda vezetői. *Szuchocleb Vaclav*, az iroda vezetője ismertette a verseny eredményét. A többi között elmondotta, hogy a múlt év első felében a lengyel vasutak nyerték a versenyt. A második félévben azonban a MÁV került az élre. A jó eredmények elérésében nagy része van annak, hogy a MÁV az egy nemzetközi személyszállító vonatra eső késési percet 44-ről 17 percre csökkentette. A késve belépett nemzetközi vonatok késési ideje összesen 6000 perccel sikerült csökkenteni.

Befejezésül az iroda és maga nevében gratulált a [illegible]hez, majd nagy taps [illegible]te átadta a vándorzászlót [illegible] vándorserleget *Rödönyi Károlynak* és *dr. Soproni Józsefnek*.

Az ünnepség után került sor a két beszámoló feletti vitára. A 48 jelentkező közül 23-en kaptak szót.

(V—i)

Sport

A Vasútépítő Törekvés nyerte az asztalitenisz Európa Kupát

Berczik Zoltán

Rózsás Péter

Holló Tamás

Bíró Imre

Az utóbbi hetekben igazi asztalitenisz-csaták színhelye volt a Sportcsarnok. A prágai VB után előbb a japánok, majd a kínaiak adtak ízelítőt tudásukból. A két sportcsemegét hamarosan újabb követte. *Május 5-én a férfi asztalitenisz Európa Kupa küzdelmére került sor a Sportcsarnokban.* A tavalyi magyar bajnok Vasútépítő Törekvés, a román bajnok CSM Cluj együttesét látta vendégül.

A szakemberek nem sok esélyt adtak a magyar csapatnak a román nagy válogatottal azonos Cluj ellen. Voltak, akik fölényes 5:2, sőt 5:1 arányú román győzelmet tippeltek. Érthető, hiszen Berczikék az utóbbi időben hullámvölgybe kerültek, amiből a prágai VB küzdelmei alatt sem tudtak kilábolni. Még az együttes vezetői is borulátók voltak.

A Vasútépítők versenyzői vasárnap este eloszlatták az aggályokat. Bár, a találkozó elején a román csapat 2:0 arányú vezetésre tett szert. Ezt azonban Berczikéknek sikerült kiegyenlíteniük. Sőt, 3:3-nál Berczik Cobirzan és Giurgiuca után a legjobb román játékost, a többszörös román válogatott Negulescut is legyőzte. A románok újból egyenlítettek. Ezután következett az est legizgalmasabb, az Európa Kupa sorsát eldöntő mérkőzés, a Holló Giurgiuca találkozó.

Az első játszmát Holló nyerte, igen szoros küzdelemben 21:19-re, a másodikban ugyanilyen arányban alulmaradt. A hallatlanul izgalmas harmadik játszmában 13-ig a román fiú vezetett, majd Holló beérte. Néhány perc múlva ismét Giurgiuca szerzett három-pontos vezetést. Holló azonban ragyogóan játszott. Egymás után négy pontot szerzett, és 20:19-re alakította a játszmát. Ezt a román versenyző kiegyenlítette, majd két ragyogó Holló-leütés következett, amely azt jelentette, hogy *a Vasútépítő csapata magas színvonalú, végig izgalmas mérkőzésen megnyerte az asztalitenisz Európa Kupát.*

Ez a találkozó igazi asztalitenisz EK-döntő volt. A találkozón Berczik régi erényeit csillogtatta. Különösen emlékezetes marad a Negulescu elleni mérkőzése. Holló pedig valósággal önmagát múlta felül. Rózsás kissé bátortalanul játszott, és néha akkor is leállt védekezni, amikor támadnia kellett volna.

A találkozó után a Vasútépítők versenyzői és vezetői örömmel vették át az Európa Kupát. *A nehéz küzdelemben kivívott sikerhez mi is gratulálunk.*

— vi —

Birkózó válogatottunk mérsékelten szerepelt az USIC versenyén

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* — mint már előző lapunkban hírt adtunk róla — május 1—5 között a bulgáriai *Plovdivban* rendezte meg a III. nemzetközi vasutas kötöttfogású birkózó-versenyt. Az ötnapos küzdelemsorozaton 12 nemzet — *szovjet, román, csehszlovák, lengyel, bolgár, magyar, NDK, NSZK, svéd, finn, osztrák és iráni* — legjobb vasutas birkózói mérték össze erejüket.

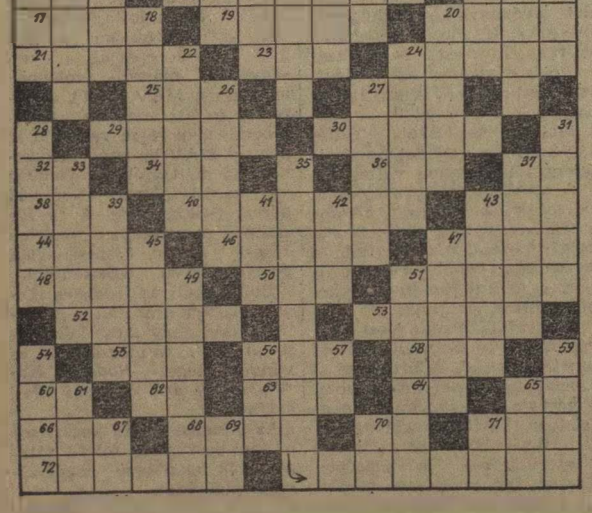
A magyar vasutasválogatott mérsékelt teljesítményt nyújtott a versenyen. Az igen erős mezőny mellett — a szovjet és bolgár csapatban például több nagyválogatott vonult fel — ebben annak is része van, hogy csapatunk fárasztó utazás után, a versenysorozat napján hajnalban érkezett Plovdivba. Néhány versenyzőnek néhány óra alatt kellett leadnia súlyfölöslegét.

Versenyzőink részére sajnos már az első nap rosszul kezdődött. Meglepetésre a pehelysúlyú *Kátai* és a váltósúlyú *Tarr* kétvállas vereséget szenvedett. A következő napokban sem változott a helyzet. Előbb a légsúlyú *Hódos*, majd a középsúlyú *Kovács* esett ki a küzdelemből.

Többi versenyzőnk, akik a döntőig eljutottak — *Reznák* kivételével — egymás után szenvedtek vereséget. A legegyenletesebb teljesítményt a lepkesúlyú *Alker* nyújtotta. Veretlenül jutott a döntőig, ott azonban már alulmaradt a szovjet *Karavajevvel* szemben. Igy meg kellett elégednie a második helyezéssel. Rajta kívül nagyszerűen helyt állt a fiatal *Varga*, aki könnyűsúlyban a válogatott bolgár *Ivanov* és a szovjet *Kolotilov* mögött a harmadik helyen végzett. Pehelysúlyban *Kátai* ötödik, váltósúlyban *Tarr* negyedik, középsúlyban *Kovács* hatodik, félnehézsúlyban *Hőhn* ötödik, nehézsúlyban *Reznák* a harmadik helyen végzett.

Csapatversenyben: 1. Szovjetunió 41, 2. Bulgária 28, 3. Csehszlovákia 20,5, 4. Magyarország 20 ponttal.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A hatodikra június közepén kerül sor. 14. Latin köszöntés. 15. Hátsóindiai folyó. 16. Ausztráliai futómadár. 17. Fejér megyei község. 19. Reménybeli, latinul. 20. Megfelelőbb. 21. Reméli. 23. Ametiszt magánhangzói. 24. Ékezettel csatakiáltás. 25. Dicsőség. 27. A betegség kísérője. 29. Előjelem. 30. A Tisza mellékfolyója. 32. Igekötő. 34. Község Komárom megyében. 36. Hangtalan pofon. 37. Volt burmai miniszterelnök. 38. Gépesített adatfeldolgozó. 40. A Don és az Azovi tenger vidéke a magyar történelemben. 43. Olajoz. 44. Férfinév. 46. Híres magyar zeneszerző. 47. Görögkeleti pap. 48. Sportolók edzőtábora. 50. Mutatószó. 51. Déligyümölcs. 52. Szlovákiai város. 53. Énekel. 55. Dunántúli csatorna. 56. Pusztít. 58. Rés, népiesen. 60. Tiltó szó. 62. Népköztársaság. 63. Minőségellenőrzés. 64. Régi mesefilmek hőse. 65. Szintén. 66. Mint a vízszintes 14. 68. Élelem. 70. Hangtalanul súg. 71. Magasztos hangú költemény. 72. Sértődékeny emberre is mondják.

Függőleges: 1. J. Sebastian (1685—1750) német zeneszerző. 2. Esztendőid. 3. Báj. 4. Kérdőszó. 5. Országos Rendező Iroda. 6. Nem éppen. 7. Véges keverve. 8. Betűpótlással mosópormárka. 9. Férfinév. 10. Téli sporteszköz. 11. Vissza: ez megfelelő. 12. Ásványi anyagból készült gesztenyebarna festék. 13. Régi ruhadarab. 18. Nemesfém. 20. A görög hősmondában az argonauták vezetője. 22. Eszménykép. 24. A legnagyobb húros hangszer. 26. Ilyen díj is van. 27. Meghunyászkodik. 28. Román királyság neve volt. 31. Kínai tartomány. 33. Magyar származású német mozdulatművész. 35. Ez május. 37. Ázsiai állam. 39. Bálvány. 41. Torbágy ikerközsége. 42. DZT. 43. Hajthatatlan. 45. Nyelvcsalád. 47. Becsap, pestiesen 49. Földművelő indián törzs. 51. Gyakori családnév. 54. Vissza, erdei törpe. 56. Lám. 57. Állóvíz. 59. Folyadék áramlásának elzárására szolgál. 61. Becézett női név. 65. Hegy a görög mitológiában. 67. Kimondott betű. 69. Kettőzve bányaváros. 70. Mint 10. függőleges. 71. Könnyűfém.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 35. sorok. Beküldési határidő: június 10. Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Munkásakadémiák. Általános iskola. Könyvtárak.

Könyvet nyertek: Szabó Pál málházó, Battonya áll. Tóth Károly Pécs, Bem u. 2. II. 6. Kiss János ellenőr, Kaposvár. József Attila u. 7. Kovács Józsefné. Pápa. Korvin u. 3. Wéber Mihály ellenőr, Kiskunhalas, Vasút u. 4.

ÚJ KÖNYVSOROZAT

A világirodalom remekei

Az utóbbi években örvendetesen megnőtt a könyvbarátok tábora. Különösen kedveltek a jól összeállított könyvsorozatok. Az új olvasók megnyerése azonban még ma is jelentős feladat, különösen az üzemekben, a szolgálati helyeken. Ezért hívjuk fel a figyelmet egy rövidesen induló és nagyon érdekesnek igérkező könyvsorozatra, amely elsősorban azoknak az igényeit szolgálja, akik most kezdenek hozzá házikönyvtáruk kialakításához.

Az 1963. évi ünnepi könyvhét alkalmából az *Európa Kiadó* megindítja a *Világirodalom remekei* című sorozatot. Az új sorozat — a világirodalom klasszikus műveiből készült 36 kötetes válogatás — egyaránt alkalmas az irodalmi műveltség emelésére és a szórakozási igény kielégítésére.

A világirodalom remekei előfizetéses sorozat. *A 36 kötet megjelenése három esztendő alatt várható.* Havonta átlag egy mű hagyja el a nyomdát, ízléses kivitelben, egészvászon kötésben. *A kötetek egységes ára 26 forint.* Ez az összeg az egyedi kiadások áránál lényegesen kedvezményesebb.

Az előfizetés szervezése május hónapban indul, elsősorban az üzemi könyvesboltok és könyvbizományosok útján. A sorozat mintakötetei már megtekinthetők a könyvesboltokban.

Az 1963/64-ben megjelenő első tizenkét kötet a következő műveket tartalmazza: *L. Tolsztoj: Karenina Anna I—II., Dumas: Monte Christo I—III., Thomas Mann: Buddenbrook-ház, Boccaccio: Dekameron I—II., Dosztojevszkij: Bűn és bűnhődés, R. Rolland: Az elvarázsolt lélek I—III., Hemingway: Akiért a harang szól, Ezeregyéjszaka, S. Lewis: Arrowsmith, J. London: Novellák, Zola: Három város I—III., Maupassant: Novellák.*

A szerkesztőség üzeni

Ugiyai Sándor, Hábel György, Bakó János Miskolc, Koczka János Debrecen, Pintér Lajos Vácrátót, Göndöcs Jenő Barcs, dr. Bánkfalvy Gyula, Tóika Károly, Sziládi Sándor, Cserháti József Szeged, Farkas Dezső Fegyvernek, Kiss Lajos Alsóörs, Markos József Zalaegerszeg, Téri András, Bánsági József Budapest, Szentgáli István Gyöngyös, Boldizsár Gyula Békéscsaba. Szelle Ferenc, Sződ, Bognár Károly Tapolca, Németh Pál Szerencs, Arányosy József Komárom: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

HIREK

— Harminc 2200 lóerős Diesel-mozdonyt vásárolt a bolgár vasút az osztrák Semmering-Graz-Pauker cégtől. Az első Diesel-mozdony már megérkezett Szófiába.

— Társadalmi munkában hozták helyre a Szabadság téri üzemegység kerthelyiségét Gödöllőn az Utasellátó dolgozói.

— Korszerű fényjelzős útátjárót létesítenek a 7-es számú főközlekedési út bicskei vasúti keresztezésénél. A sorompó teljesen automatikusan fog működni. Üzembe helyezését a nyári nagy balatoni forgalomra tervezik.

— Április közepén tartották a gyékényesi vasutas kultúrotthon avatóünnepségét. Az avatóünnepségen a Latinka művelődési ház együttese adott jól sikerült műsort.

— A múlt év második felében megkezdték a Kanadai Államvasutak legészakibb vasútvonalának építését a Peace River és a Nagy-Rabszolga-tó között. Az új vonal a terv szerint 1965-re készül el.

— Tervszerűen halad a Kaposvár—Fonyód közötti vonal korszerűsítése. A pályaépítők az idén 38 kilométeres szakaszon fejezik be az átépítést. Sor kerül az állomások bővítésére is.

— 42 ifjúsági szocialista brigád tevékenykedik a Déli csomópont területén. Közülük 13 brigád már elnyerte a szocialista címet. A brigádvezetők a közelmúltban a mozgalom időszerű kérdéseiről tartottak megbeszélést.

— A legutóbbi termelési tanácskozáson 22 brigádnak ítélték oda a szocialista címet Szeged állomáson. Ezek közül két brigád harmadízben, 9 másodízben, 11 pedig először nyerte el a címet, illetve az oklevelet.

— Határidő előtt teljesítették május 1 tiszteletére tett vállalásukat a Krisztinavárosi Pályafenntartási Főnökség létszámába tartozó Vásárhelyi Pál kétszeres szocialista brigádjának dolgozói. Az ünnepi műszak alatt a többi brigád is eredményes munkát végzett.

— Lánctalpas markoló segíti a vasutasok munkáját a Miskolc-tiszai pályaudvar aluljárójának építésénél. A kiemelt földet dömperekkel szállítják el a vasút területéről.

Kitüntetett felépítményi brigád

A Budapesti Építési Főnökség angyalföldi építésvezetőségénél a május 1-i ünnepség keretében szocialista brigád zászlóval, jelvénnyel és oklevéllel tüntették ki Hajdú Lajos felépítményi brigádját.

A 20 tagú szocialista brigád 10 éve dolgozik együtt. Valamennyien sikeresen végezték el a szakmunkás-tanfolyamot és négy éve vesznek részt a szocialista brigádmozgalomban. A múlt évi tervüket 123 százalékra teljesítették és a főnökség 82 munkabrigádja közül ők érték el a legjobb eredményeket. Vezetőjük *Hajdú Lajos* 35 éves előmunkás érdemes vasutas és kiváló dolgozó. **Bánsági József**

Veszélyes játék!

Hatvanból 5.54 órakor indul a 6327-es számú személyvonat. Ez a szerelvény általában a IV—VII. vágányról indul. A vonat indulása előtt 5—10 perccel az első három vágányon legtöbbször tehervonatok mozognak. Az utasoknak hajmeresztő mutatványok közepette kell eljutniok a személyvonatig. Vannak, akik a mozgó tehervonaton másznak keresztül, mások az álló vonatok alatt bujnak át.

Mi történne, ha a 6327-est az első vágányról indítanák. Ha ez nem célszerű, osszák meg a tehervonatokat és ne végezzenek mozgást a személyvonat indulása előtt, mert ez veszélyes játék, előbbutóbb balesethez vezet.

—ig—

Ifjúsági világcsúcs súlyemelésben

Május 5-én és 6-án a Sportcsarnokban rendezték meg az országos felnőtt súlyemelőbajnokságot. A küzdelemben a *Testvériség* fiatal súlyemelő gárdája is indult. A versenyzők közül *Szarvas Gábor* és *Födelevich* ért el figyelemre méltó eredményt. Födelevich pehelysúlyban 307,5 kg-os összteljesítményével megjavította az általa tartott országos ifjúsági csúcsot. A bajnokságban pedig a válogatott Földi mögött a második helyen végzett.

A 20 esztendős Szarvas Gábor könnyűsúlyban csak a harmadik helyet tudta megszerezni, *szakításban azonban ifjúsági világcsúcsot javított. Teljesítménye: 113 kg.*

A Testvériség két tehetséges fiatal súlyemelőjétől, akik *Orvos András* edző irányításával hétről hétre szorgalmasan edzenek, sokat várnak a szakemberek. A válogatott keretben máris figyelembe vették őket.

A Hivatalos Lapból

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

16. számból: 110 923/1963. I/2. C. Egyetemi levelező, esti és nappali tagozati felvételek az 1963/64. évben.

17. számból: 111 729/1963. I/2. C. Felvétel a vasúti technikumok levelező és esti tagozataira az 1963/64. iskolai évre.

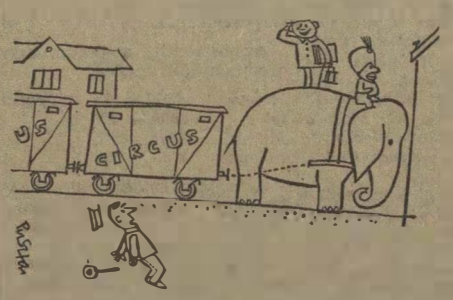
Lakáscsere

Elcserélném X. kerületi 1 szoba, konyha, kertes MÁV-lakásomat bárhol belterületen tanácsi rendelkezésű hasonlóval. Cím: Rákos, MÁV-telep I/3/a. Érdeklődni: Koller 189—820, 157 mellék.

Vasutassal elcserélném Bp. VIII. Kerepesi út 5. sz. alatti 2 szobás, komfortos, földszintes, szép lakásomat egy nagyszobás, hallos komfortosra. Budai lakást megegyezéssel. Érdeklődni: 220—660, 137 mellék.

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

ÖNKISZOLGÁLÁS



— Lehet meneszteni! Nem várunk tovább mozdonyra, mert lekésik az előadást Böszörményben.

IGÉNYES

— Papa! A szomszéd szakasz emberei tévedésből a mi szelvényünkben krampácsolnak.
— Szaladj, nézd meg hogy jól dolgoznak-e. Ha rosszul csinálják, zavard el őket.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM — Ára 40 fillér — 1963. JÚNIUS 1.

Május 26-án életbelépett az új menetrend

Az első napon a személyszállító vonatok 97 százaléka közlekedett menetrend szerint

Május 26-án 0 órakor életbe lépett a MÁV 1963—64. évi menetrendje. Az átállás zökkenő nélkül történt. A gépezet, ahogy a forgalmi szakosztály egyik vezetője megjegyezte, olajozottan működött. Ebben nagy része van a tervszerű, gondos felkészülésnek. Az igazgatóságok forgalmi és vontatási osztályai és a szolgálati főnökségek alaposan felkészültek a feladatokra.

A vasutasok és az utazóközönség sok új színfolttal találkozik az új menetrendben. A Keleti és a Nyugati pályaudvaron például megkezdte működését a MÁV nemzetközi információs szolgálata, megkezdődött az utasok kézipoggyászának elszállítása egyik pályaudvarról a másikra, Sturovón a személyforgalom után a teherforgalom számára is megnyílt a közös csehszlovák—magyar határállomás, hogy csak a jelentősebb eseményeket említsük.

A nemzetközi és belföldi személyforgalomban is gyorsult a közlekedés. Egyes vonatoknak tovább csökkent a menetidejük. A Budapest—Berlin között közlekedő Hungária gyorsmotorvonatot a várható nagy utasforgalom miatt dupla szerelvénnyel közlekedtetik. Jelentősen rövidült a menettartam a főváros és több nagy vidéki város között. Az elővárosi forgalomban a szobi, ceglédi és lajosmizsei vonalon az ingajáratok bevezetése jelenti az újat.

Az új menetrend életbelépésének első napján a 2287 személyszállító vonat 97 százaléka közlekedett menetrend szerint. Ez azt jelenti, hogy akadnak még tennivalók főként a nemzetközi vonatok menetrend szerinti közlekedését illetően. A baráti államok versenyében elnyert vándorzászlót csakis úgy tudjuk megtartani, ha tovább csökkentjük a vonatok késését és javítjuk a menetrendszerűséget.

Felavatták a sturovoi csehszlovák—magyar határállomást

1956 júniusában *Szófia,* alig egy hónapra pedig *Budapest* volt hat ország közlekedési minisztereinek, illetve helyetteseinek részvételével a korszerűbb nemzetközi személy- és áruforgalom lebonyolításának kidolgozására hivatott értekezlet színhelye. Az eltelt hét év alatt megértek a szomszédos baráti államokkal létesített közös határállomások feltételei. Először a csehszlovák vasút területén, *Rusovcen,* majd a román *Curticin* létrejött a *csehszlovák—magyar,* illetve a *román—magyar* határállomás.

Az új menetrend életbelépésétől a MÁV és a CSD megállapodása alapján Sturovo és Rákosrendező között csehszlovák mozdony és személyzet továbbítja a tehervonatokat. Rákosrendező pályaudvar és a Hámán Kató fűtőház dolgozói ünnepélyesen fogadták az első csehszlovák szerelvény személyzetét

(MTI Foto—Lajos György felv.)

Automatikusan működő állomás

Május 26-án 0 órakor, a kitűzött határidő előtt négy hónappal üzembelépett a csehszlovák—magyar vasutak sturovói közös határállomása.

Hosszú éveken át a személyvonatok a két határállomáson; *Szobon* és *Sturovón* egyaránt 1—1 órát, nemritkán ennél is többet tartózkodtak, míg a szükséges útlevélvizsgálatot és a vámkezelést elvégezték. A közös vizsgálatok bevezetésével ez az idő a felére csökkent.

Még rosszabb volt a helyzet a tehervonatok vámkezelésénél. Emellett rendezésük, továbbításuk technológiája is rendkívül körülményes volt a kettős határállomási rendszer miatt. Legtöbb tehervonat a két állomás közötti 15 kilométeres utat 3—4 óra alatt tette meg. A tranzitvonatok tartózkodási ideje egyik vagy másik határállomáson meghaladta a 13 órát. Most ez az idő is csaknem a felére csökkent.

A korszerűbb technológia alkalmazásával május 25-től Sturovóban 24 óra alatt csaknem 24 Curticibe és 10 Rákosrendezőre irányított vonatot rendezhetnek. Az új grafikon szerint 17 MÁV-vonatot tud *fogadni Sturovo, 14-et pedig* kiléptethet.

Aki valaha járt Sturovón, azonnal szemébe tűnik az a hatalmas változás, amelyet az újonnan lefektetett vágányok sokasága, a nemrégen még kopár területen magasló épületek impozáns képe nyújt.

127 milliós beruházás — villamosított csomópont

A 127 millió cseh koronára tervezett sturovói közös határállomás teljes üzembeállítását háromütemű építésre tervezték. Már az első lépcsőben több ezer köbméter földet mozgattak meg, és annyi vágányt raktak le, hogyha egymásba csatolnánk, *Sturovótól Budapestig* elérne. 25 000 négyzetméter területet építettek be, s az eddig ráfordított összeg eléri a 46 és fél millió koronát.

Az építkezés második szakaszában a teljesen automatikus biztosító berendezéseket és a rendezőpályaudvart építik fel. Ezután kerül sor a Diesel-mozdonyszín építésére, ugyanis az egész sturovói szakaszt dieselesítik. Felmerült már a későbbi villamosítás gondolata is. A határállomás átépítésének teljes befejezését 1967-re tervezik.

A közös határállomás avatásakor elhangzott ünnepi szavakat méltón bizonyítja a két ország vasutasainak eddigi áldozatos munkája: *„Két ország vasutasai fogtak össze, hogy képességük és érettségük legjavát adva, tovább mélyítsék a csehszlovák és magyar nép barátságát, növeljék a szocialista vasutak hírnevét."*

Várkuti Miklós

Új színfolt a budapesti pályaudvarokon

A budapesti pályaudvarokon régi probléma, hogy a külföldiekkel miként érintkezzenek a vasutasok. A külföldi utasok kérdéseire bizony nemegyszer kézzel-lábbal magyaráztunk. Most az új menetrend életbelépésével a *Keleti* és a *Nyugati pályaudvaron* nemzetközi információs szolgálat kezdte meg működését.

Az új gárda tagjai négyhetes tanfolyamon ismerkedtek a MÁV-joggal, díjszabásokkal, vasúti földrajzzal, történelemmel, hazai és külföldi nagy városok érdekességeivel, szállodákkal, vendéglőkkel, mulatóhelyekkel, múzeumokkal, napjaink eseményeivel, politikával, nyelvekkel és sok minden mással, ami egy ilyen szolgálattal kapcsolatosan előfordulhat.

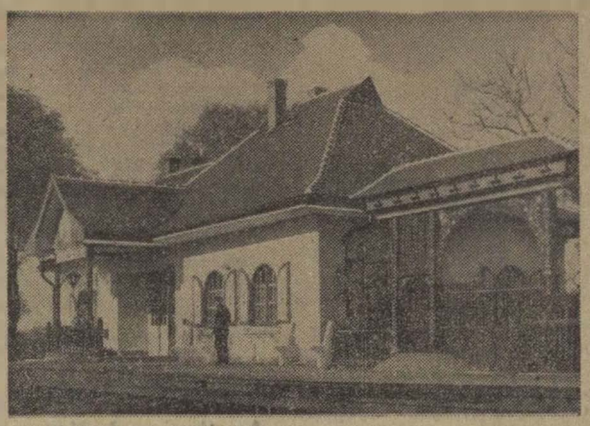
A Keleti pályaudvaron idegenek fogadására alkalmas miliőben kapott helyet az információs szolgálat. Szőnyegek, kényelmes fotelek, és szobanövények várják az érdeklődőket. A falakat hazánk érdekességeit propagáló hirdetmények díszítik. A Nyugati pályaudvaron is új helyiség épül.

Az első nap első óráiban a Keletiben egy angol vendég percek alatt jutott taxihoz, egy franciát az Utasellátó éttermébe kísérték el, egy osztrák megtudta, hogy mikor indul a Wiener Walzer, és mennyi ruhatári díjat fizet a két bőröndjéért.

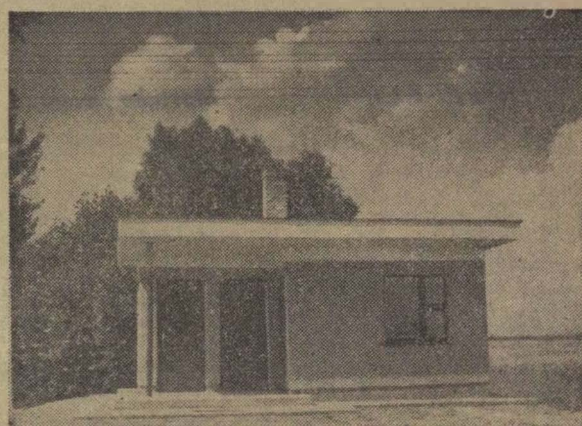
A Nyugati pályaudvaron először németül beszélő lengyeleket segített az információs szolgálat. **(g. j.)**

Megszépülnek a GYSEV állomások

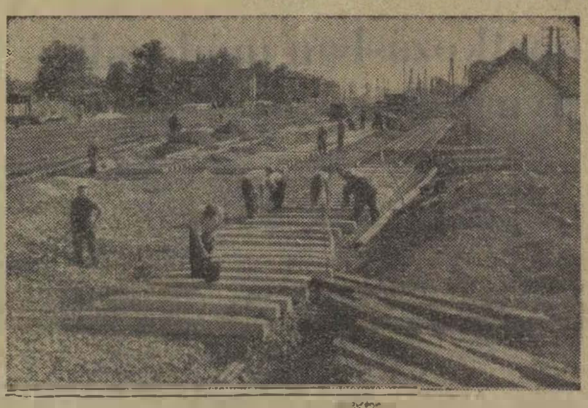
Hosszú ideig nem sok gondot fordítottak a GYSEV vonalára. Nemcsak a pálya volt rossz, hanem az állomások is gondozatlanok, elhanyagoltak voltak. Mindez ma már a múlté. A múlt évben hozzákezdtek a vonal felújításához, az állomások és megállóhelyek korszerűsítéséhez, csinosításához. A GYSEV igazgatóságának vezetői olyanná szeretnék varázsolni a vonal állomásait, mint amilyeneket a Balaton mentén látni



A tavaszi napfényben fürdő Nagycenk—Hidegség megállóhelyet érdekessé teszi a székelykapu és a felvételi épület ablakvédőin látható népi motívumok



A régi bódék sorra eltűnnek az állomások végéből. Helyüket ilyen korszerű váltóőrhelyek váltják fel. Ez az őrhely Kapuvár állomáson készült el néhány héttel ezelőtt



Csorna állomáson még a múlt évben kezdtek hozzá az állomás vágányhálózatának korszerűsítéséhez, valamint a felvételi épület tatarozásához. A munkálatok a befejezéshez közelednek

(Finta Béla felvételei)

Igazgatóságok versenye

1963 április hónapjának eredményei alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje, valamint — a versenyben értékelt mutatók alapján — százalékban kifejezett összteljesítményeik a következők szerint alakultak:

1.	Szombathely	102,63%
2.	Szeged	102,13%
3.	Pécs	101,38%
4.	Budapest	98,—%
5.	Miskolc	97,25%
6.	Debrecen	96,12%

A hálózat április havi összteljesítménye 100,25%.

Áprilisban kereken 1,2 millió tonnával több árut szállítottunk, mint az előző év azonos időszakában. *Kedvezően alakult a teherkocsik statikus, de különösen dinamikus kihasználása, a tehervonatok átlagos terhelése, az egy dolgozó, valamint az egy vonali mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény, a kocsitartózkodási idő és az irányvonatokkal továbbított árusúly százalékos aránya.*

A személyszállító és tehervonatok menetrendszerűségénél előírt 98, illetve 76 százalékos célkitűzés teljesítésénél még mindig jelentkezik némi elmaradás. Április havi eredményeink azonban — mind a közvetlen megelőző, mind a bázisidőszakhoz mérten — ezen a téren is javultak.

Az eredményes munka mellett nehezményként kell megemlíteni, hogy *a tehervonatok átlagos utazási sebessége visszaesett.* Különösen kedvezőtlen a közvetlen és irányvonatok utazási sebességének alakulása. Ezenkívül számottevő a visszaesés a tehervonati gőzmozdonyok napi haszonkilométer-teljesítményénél. Miután ezek a hibák nemcsak április hónapra, hanem május hó első húsz napjára is jellemzőek, megszüntetésükre fokozott gondot kell fordítani.

A debreceni igazgatóság kedvezőtlen eredménye és helyezése elsősorban a dolgozó és vonali mozdonyok gazdaságtalan felhasználásának következménye. Ezen a téren még a minimumként előírt 96 százalékos teljesítményt sem tudták elérni.

A forgalmi és üzemi balesetek elkerülése céljából dolgozóink figyelmét ezúton is felhívjuk az utasítások betartására, a fegyelmezetten végzett munkára. A budapesti igazgatóság április havi 100 százalékon aluli összesített eredménye kizárólag az *Óbuda—Bp. Angyalföld* között történt súlyos baleset következménye. Ezzel szemben a miskolci igazgatóság — bár egyes teljesítményi mutatói körültekintőbb munkával jobban is alakulhattak volna — dicséretet érdemel azért, mert területén még vonatveszélyeztetés sem fordult elő.

JÚNIUS 23:

Vasutas ifjúsági találkozó Balatonalmádiban

A vasutasszakszervezet elnöksége a KISZ központi bizottságával és a Vasúti Főosztállyal karöltve június 23-án Balatonalmádiban rendezi meg a IX. országos vasutas ifjúsági találkozót. A már hagyományossá vált találkozókra az idén is különvonatok viszik a fiatalokat.

A találkozó központi eseménye a béke-nagygyűlés, amelyre délelőtt 10 órakor kerül sor a parkban felállított szabadtéri színpadon. A nagygyűlés után gazdag kultúr- és sportműsor várja a szórakozni vágyó fiatalokat.

75 éves a szegedi igazgatóság

1887. október 16-án kelt 43 469 számú rendeletével intézkedett az akkori közlekedési miniszter a szabadkai vasúti üzletvezetőség Szegedre helyezéséről. Több évig tartó huzavona után került sor erre az intézkedésre, amely nemcsak a szegedi igazgatóság alapjait teremtette meg, hanem Szegednek mint vasúti csomópontnak erősödését is jelentette.

Az igazgatóság elődje, az üzletvezetőség számára 1888. május 1-től kezdve ötévi időtartamra bérelték ki a „Zsotér"-házban az első és a második emelet 46 helyiségét évi ötezer forintért.

75 év telt azóta, hogy a szegedi üzletvezetőség, a későbbiekben az igazgatóság, e Tisza-parti nagyvárosból irányítja a szépen fejlődő, gazdagodó terület munkáját. Az évfordulót szép eredményekkel köszöntötték az igazgatóság dolgozói, akiknek nagy részük van abban, hogy 1962 második felében nemzetközi munkaversenyt is nyert a MÁV.

Sziládi Sándor

A XII. pedagógusnap alkalmával szeretettel köszöntjük a vasutas technikumok, nevelőintézetek, a dolgozók iskolájának nevelőit, tanárait.

Kívánjuk, hogy továbbra is munkálkodjanak erőben, egészségben az ifjúság és a vasutas dolgozók oktatásán, nevelésén.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ELNÖKSÉGE

Miért nem?

A veszprém-külsői vonatkísérők gyakran továbbítanak vonatot Mezőhidvégig. Nemegyszer szóvá tették már, hogy élelmüket itt nem tudják megmelegíteni.

Javasolják, hogy bocsássanak rendelkezésükre villanyrezsót, mint a pécsi igazgatóság azt Lepsényben teszi a dombóvári vonatkísérők részére. Vagy hát a veszprémiek a szombathelyi igazgatósághoz tartoznak?

B. K.

Mostoha kocsik

Bognár Károly tapolcai levelezőnk ismételten szóvátette a kalauzkocsik állapotát. Mint írja, a végállomásokon elmarad ezeknek a kocsiknak a tisztítása. Ablakaik nemegyszer olyan piszkosak, hogy alig látni át rajtuk. A kilincseket gyakran madzaggal pótolják. Nem is beszélve a pislogó világításról.

Egy kis jóakarat, s máris megváltozhat a helyzet.

22 szocialista brigád kitüntetése

Miskolc Tiszai pályaudvar dolgozóinak legutóbbi termelési tanácskozásán 46 dolgozónak kiváló dolgozó oklevelet, 44-nek pedig jelvényes kitüntetést szavaztak meg. 22 szocialista brigádnak ítélték oda a kitüntető címet.

Különösen jó eredményt ért el *Héjj Károly* szocialista brigádja, akik 1959 óta maradéktalanul teljesítik vállalásaikat. Az országos szocialista brigádvezetői értekezleten miniszteri dicseretben és pénzjutalomban részesültek.

1963. évre eddig 45 brigád tett uj vallalást a pályaudvaron.

Kisvárdai János
Miskolc

Az éber szolgálat jutalmazása

Varga Balázs, a debreceni fűtőház létszámába tartozó motorvezető március 23-án Debrecen állomáson éber szolgálatával balesetet háritott el.

Amikor a reflektor fényénél észrevette az útjába álló kocsisort, gyorsan megállította a vonatot. Ennek köszönhető, hogy a motorkocsi kisebb horzsolásán kivül komolyabb baleset nem történt.

A debreceni igazgatóság vezetője Varga Balázst 500 forint jutalomban részesitette.

Marosán Pál
Debrecen

Bizalmiak Fóruma

Ahogy a bizalmi látja . . .

— Higgye el, nem irigylésre méltó bizalminak lenni! — mondja *Jámbor István* bizalmi a Keleti pályaudvar szb-irodájában.

— Mikor lenne irigylésre méltó ez a feladat? — kérdezem.

— Ha minden zökkenőmentesen menne . . . — így a válasz. *— Ha a dolgozók egyik része nemcsak a jogokkal lenne tisztában, hanem a kötelességekkel is. A másik rész nem úgy gondolkodna, hogy „éppen elég baja annak a szerencsétlen bizalminak, minek háborgassam en is? . . .”*

— Állomásunkon még nem fordult elő, hogy egy bizalmit a dolgozók visszahivtak volna — szól közbe *Tóth III. András* szb-titkár. *— Ez talán ezt jelenti, hogy egyik bizalmink kiválóbb, mint a másik, hogy nálunk nincs rossz bizalmi?*

Minden kérdésre választ

Nem, ezt a jelenlevő bizalmiak — *Jámbor István, Csapó János, Hajdú Lajos, Péli Sándor, Varga István* — *Vincze László* műhelybizottsági elnök és *Szabó Károly* műhelybizottsági titkár sem merné állitani. A bizalmiak többsége nem a pozitív hős, nem a példakép — kisebb, nagyobb fogyatékosságokkal rendelkeznek. Feletteseikkel szemben — még ha igazuk is van — gyakran nem állnak kellő erővel a sarkukra. Többjüknél érezhető a felkészültség hiánya.

— Állomásunkon a műhelybizottságok vezetősége patronálja a bizalmiakat, az szb vezetősége pedig a műhelybizottságokat — mondja Tóth elvtárs. *— A műhelybizottságoknak a párt- és a szakvonali vezetés részéről is van patronusa.*

Negyedévenként a párt- és a szakszervezet közös bizalmi értekezletet tart, így a párttagok közvetlenebbül segíthetik a pártonkívülieket . . . A szakvonali vezetők ma már sokkal inkább támaszkodnak a bizalmiakra, mint azt korábban tették. Igaz, a bizalmiak tájékozottsága, képzettsége is jelentősen javult az utóbbi időben. A szakszervezeti politikai iskolák és a szakszervezeti tanfolyamai hasznosnak bizonyultak.

— És mennyire bíznak a dolgozók a bizalmiakban?

— Az olyan bizalminak, aki együttérez dolgozótársaival van hitele — válaszol *Vargo István. — A jó bizalmi megérdemli a dolgozók bizalmát, ha valamit nem lát világosan nem restell tanácsért a társaihoz fordulni. A baj ott kezdődik, amikor egy bizalmi nem tud valamilyen kérdésre válaszolni. S a bajt csak tetézi, hogy ez gyakran nem a bizalmi hibája!*

Munkaügyi problémákra terelődik a beszélgetés. S mintha zsilipet nyitottak volna meg, hömpölyög a panaszáradat.

Egyforma elbánást

Péli Sándor, a váltóőrök, váltókezelők problémáját mondja el:

— Hogy van az, kérdezik tőlem többen is, hogy nálunk, a Keletiben még csak döcög a közbevaltó rendszer. Ha teherpályaudvaron teljesítenénk szolgálatot — bár lehet, hogy sokkal könnyebb dolgunk lenne, korszerűbb technikával, kényelmesebben dolgoznánk — száz forinttal többet keresnénk. A váltóőrök, váltókezelők egyformán dolgoznak akkor is ha emberek, és akkor is, ha tárgyak gördülnek keresztül az általuk kezelt váltón . . . Csak április-ban tizen, most legutóbb további öten mondtak fel részben emiatt, részben pedig, mert alig van szabad napjuk.

— Az új dolgozók három hónapig tanulnak, hasznos munkát nem végeznek, bért viszont kapnak. Közülük sokan egyetlen ledolgozott nap nélkül továbbállnak, — toldja meg Peli szavait az szb-titkár.

Varga István az egyenruhák minőségéről szól:

— A nemzetközi gyorsfordások csak kifogástalan állapotban levő ruhában teljesithetnek szolgálatot — mondja. *— Ez igy helyes! De hogyan teljesítsük ezt az igényt, amikor csak két évenként egyszer kapunk új kamgárn öltönyt?! Igaz, nyaranta kapunk vászonruhát, de az két hét alatt bepiszkolódik, mosás után pedig olyan, akár a rongy. Dolgozótársaim gyakran kérdezik tőlem, nem lehetne a nyári ruhát valamivel jobb minőségü anyagból készittetni?*

Érdekes a következő probléma is. A most munkába állított utaskísérők — a földi stewardessek — a légitársaikhoz hasonlóan kapnak veszélyességi pótlékot, a szerelvény személyzetének többi tagját viszont ez a pótlék nem illeti meg. A bizalmi erre a kérdésre sem igen tud elfogadható feleletet adni!

A problémák élnek, eleven kérdőjelként foglalkoztatják a bizalmiak legjavát. Ugyanakkor a vasút gondjait is ismerik és tudják, hogy a nehézségek felszámolása nem történhet meg egyik napról a másikra. Fontos feladatuknak tartják, hogy ezt a többi dolgozóval is megértessék. Lényeges — állítják valamennyien —, hogy a problémák ne menjenek a minőségi munka rovására. Ha minden dolgozó a legjobb tudása szerint, őszinte igyekezettel látja el a teendőit, könnyebb a nehézségeket is felszámolni.

Ám azt is tudják, hogy a jóakarat is kétirányú. Ebben bíznak és ezért igyekeznek minden tőlük telhetőt megtenni a jobb, az eredményesebb munka érdekében.

F. T.

„ROBANÓ”

Zalaegerszegen a pályafenntartási főnökség elkerített területén egy oszlopra erősített deszkán ez olvasható: „Vigyázat! Robanó!”

Még a második világháborúból maradt vissza egy 25—30 kilogrammos tüzérségi lövedék, amely 18 évvel a háború után az utazóközönség szeme előtt, a limlomok között hever. Reméljük, az eltávolításával nem várnak addig, amig — sajnos, még ma is nemegyszer olvasható — balesetet nem okoz.

Markos József

Néhány vonatkozásban módosult a nyugdíjtörvény

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa 1963. évi 10. sz. törvényerejű rendelete és a kormány 11/1963. (V. 11.) számú rendelete alapjan 1963. május 1-től a III. fokozatú rokkantaknál megszünt az az előírás, hogy lényegesen kisebb a keresete, mint az előző munkakörében volt.

Nem szűnik meg az özvegyi nyugdíjra jogosultság — ha a házasságot 1963. május hó 1 napján, vagy ezt követően kötötték —, az újabb házasság megkötése esetén, csak szünetel, és ezen házasság megszünése esetén újból feléled, ha az özvegy végkielégítést nem kapott és az özvegynek állandó özvegyi nyugdíjra lenne joga. A MÁV Nyugdíj Hivatal minden olyan özvegyet, aki kéri a végkielégítését és újabb házasságát 1963. május 1 után kötötte, felkéri, hogy nyilatkozzon arról, hogy a végkielégítés helyett nem inkább az özvegyi nyugdíjra vonatkozó jogát tartja-e fenn, mivel a végkielégítés felvétele után azt az özvegyi nyugdíjra való jogát, amely alapján végkielégítésben részesült véglegesen elveszti.

Házastársi pótlékot kap nyugdíjas felesége (élettársa) után 55 éves kor betöltése előtt is ha a felesége (élettársa) rokkant (munkaképességét kétharmadrészben elvesztette).

A nyugdíjas nő is kaphat házastársi pótlékot, ha teljesen munka- és keresőképtelen férjét saját háztartásában egy év óta túlnyomóan saját keresetéből tartja el.

Csökkenteni lehet az olyan személy nyugdíját, akit a bíróság az állam, a béke vagy az emberiség elleni szándékos büntett miatt három évi, vagy egyéb szándékos büntett miatt 1959. január 1 után jogerősen öt évi szabadságvesztésnél súlyosabb büntetésre ítélt. Ilyen címen az öregségi és rokkantsági nyugdíjat legfeljebb 500 forintra, az özvegyi és szülői nyugdíjat legfeljebb 350 forintra lehet csökkenteni.

A szolgálati idő számításánál figyelembe kell venni:

azt az időt is, amely alatt a dolgozó a munkaviszony megszünése után táppénzben, terhességi, gyermekágyi segélyben, vagy 1957. október 29. előtt időleges rokkantsági járadékban részesült,

azt az időt, amely alapján támasztható nyugellátási igényét a dolgozó elvesztette, de a hozzátartozók nyugellátási igényét fenntartották, ha a dolgozó munkaviszonyának megszünését követő öt éven belül munkaviszonyba lépett és legalább három évi újabb munkaviszonyt szerzett,

a dolgozó nő olyan szülési szabadságának szülés előtt igénybe vett idejét, a szülést követő hathónapi tartamát, továbbá 10 évesnél fiatalabb beteg gyermek ápolása címén engedélyezett fizetés nélküli szabadságidejét függetlenül attól, hogy erre az időre kapott-e bért, vagy betegbiztosítása alapján munkabérpótló segélyt.

Kedvezően változott a nyugdíj alapjául szolgáló bér figyelembevételi lehetősége is. Az új rendelet lehetőséget ad arra, hogy a dolgozó kérésére a személyi besorolás szerinti bér helyett a tényleges kereset alapján állapítsák meg azt a munkabérátlagot, ami a nyugdíj alapja lesz.

Ismerkedjünk a jövő vasútjával — az egysínű vasúttal

A közelmúltban rendkivüli érdeklődéssel kisért előadás hangzott el a Közlekedéstudományi Egyesület rendezésében a Technika Házában. Szakács Ottó mérnök olyan témakört választott, amely szakembert és laikust egyaránt lebilincselt: a vasúti felépitmény fejlődésének történetét — különös tekintettel az egysínű vasutakra. Érthető volt a fokozott figyelem a képekkel illusztrált előadás iránt, hiszen újságok, folyóiratok tucatjai mint a jövő legfontosabb közlekedési eszközéről irtak és cikkeznek ma is az egysínű vasútról.

A szenzációt kergető beszámolók a tudós szakember itéletének szürőjén leegyszerűsödve is nagy érdeklődésre tarthatnak számot. Nem vitás ugyanis, hogy a világon újabb és újabb egysínű vasutak, többségében még kisérleti pályák épülnek, megoldást keresve elsősorban a metropolisokban jelentkező közlekedési csőd enyhitésére. Az utcaszint már annyira telitett járművekkel, hogy a milliós nagyvárosok közlekedését lebonyolitani nem képes.

A szakértők szerint két megoldás kinálkozik a nehézségek leküzdésére. Az egyik — Szakács Ottó szerint is — kétségtelenül a legjobb megoldás az utcaszint alá menni. Így épültek és épülnek ma is az úgynevezett „burkolat alatti” és a „mélyvezetésü” földalatti vasutak. A másik megoldás a tömegközlekedési járműveket az utcaszint felett, mint magasvezetésü vasutakat helyezi el. Ezek közé a magasvezetésü vasutak közé tartoznak az egysínü vasutak gyüjtőnéven szerepelő városi és elővárosi különleges gyorsvasutak. Abban az esetben, ha a legkitünőbbnek itélt földalatti vasutak horribilis építési költségei és a műszaki akadályok miatt nem kerülhet sor földalatti vasutak építésére, akkor jön számitásba a magasvezetésü egysínü vasút létesitése.

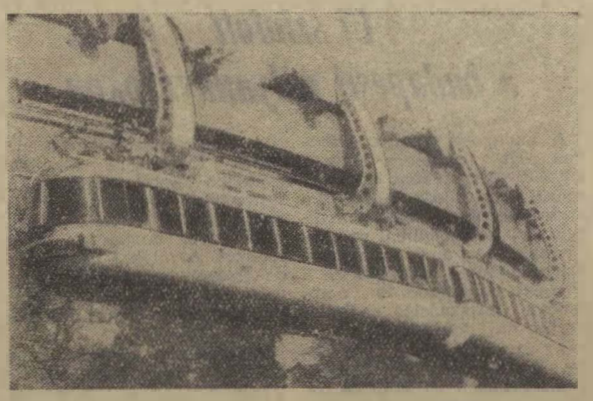
A Vasúttervező Vállalat székházában felkerestük Szakács Ottót, aki irányító-tervező munkájában pályaudvarokat, állomásokat, vasútvonalakat tervez és épit.

— Az egysínü vasutak eszméje egyidős a normál vasutakéval — válaszolta *kérdésünkre készségesen. — Henry Palmer angol mérnök egysínü vasútja négy évvel előzte meg az 1825-ben Stochton—Darlington között megépitett első kétsínü vasút megnyitását. A Palmer-féle egysínü vasút 1827-ben Pesten is polgárjogot nyert: Pestről Kőbányára vezetett. Végállomása a Baross téren volt és téglát, követ szállitott. A gerendatartók kopása miatt később megszüntették.*

Az egysínü vasút gondolatával sok magyar feltaláló foglalkozott, többek között Bonyhádi Kliegl József is, aki 1848-ban „Figyelmeztetés új egysínü pályára” című könyvében adta közre elgondolását. Lo-Presti Lajos pedig 1868-ban Diósgyőr és a tőle 6,9 kilométerre fekvő Bagolyhegy között épitett egysínü vasutat a kitermelt fa szállitására. A pálya magas, négyszögletes bárdolt keményfa hosszgerendákból, állt, amelyek összefüggő vonalat alkottak. A gerenda felső lapján vékony hengerelt vassint helyeztek el a kerekek vezetésére.

Hosszan sorolhatnánk az Európában és Amerikában, Japánban és a dél-afrikai Ransvalban megépitett egysínü vasutak adatait, jellegzetességeit, építési módját — folytatta. — A világ „legöregebb” ilyen vasútja az 1901-ben épült és több izben korszerüsitett Langen-féle wuppertali függővasút. Ez a 13 és fél kilométer hosszú vasút az egysínü függővasutak klasszikus példája.

Tiz évvel ezelőtt fordulópont következett az egysínü vasutak történetében. A Köln melletti Fühlingenben ezen a napon indult el hódító útjára az Alweg-rendszerű nyeregvasút. Újabb lendületet vett az egysínü vasútépítés az egész világon. A két évvel ezelőtt Torinóban felépitett Alweg-rendszerű egysínü vasút gumikerekekkel, előfeszitett és előre gyártott vasbetonpályán halad. A minden kényelemmel felszerelt kocsik csuklósrendszerűek, háromrészesek, s naponta 20 ezer utast szállitanak. A japánok inujamai nyeregvasútja könnyedén veszi 90—110 kilométeres óránkénti sebesség mellett az 97 ezrelékes emelkedőket. Az amerikai seattlei nyeregvasút próbáján tavaly áprilisban például azt az utat, amelynek befutására az egysínü vasutnak másfél percre volt szüksége, a vele együtt inditott autóknak 20 perc kellett.



A Tokióban működő egysínü vasút függő változata

A Szovjetunióban most épitik Petrenko mérnök tervei alapján a Tau-Temir és Karaganda között azt a 19 km hosszú egysínü vasutat, amelynek óránkint 13 500 dolgozót szállithatnak majd az ottani vasgyárakba. A magnitogorszki kerületben hasonló teljesitményü vasút épül. A harmadik egysínü pálya Moszkva és a vnukovói repülőtér között mintegy 25 km hosszban létesül.

Önkéntelenül is feltettük a kérdést: — És nálunk?

— Vártam az érdeklődést — felelte. *— A népi demokratikus államok között Csehszlovákia és Magyarország szakemberei javasolták eddig az egysínü vasutak megvalósitását. A magyar beruházási program már a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium illetékes főosztálya előtt fekszik. Jóváhagyás után kerül sor az Aquincum-Római part közötti két kilométer hosszúságú próbaszakasz megépitésére. Új színfolt lesz egyszer nálunk is az egysínü vasút, amely jól beilleszthető a városképbe. Ami pedig a távolabbi jövőt illeti — fejezte be ismertetését Szakács Ottó —, nem álom, hogy Budapest és a környező elővárosok személyszállításának döntő eszköze az egysínü vasút lesz. Az üzemi tapasztalatok fogják majd megmutatni, hogy melyik eddig ismert, esetleg új, magyar tipus válik be nálunk a gazdaságosságot, célszerüséget és a csint is tekintve. Az egysínü vasutak térhódítása elől egyetlen iparilag fejlett állam sem térhet ki, a meggyorsult kísérletek és a műszaki tapasztalatok szorgalmas gyüjtése erre vall szerte a világon.*

Sz. L.

Vasúti technikusképzés — felső fokon

Tavaly ősszel nyitotta meg kapuját *Szegeden a Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum.* Az új iskola új lehetőségeket jelent a vasutas szakképzésben. Nem mérnököket képez, de technikusokat — felső fokon. Célja, hogy a háromévei tanulóidő során a korszerű vasúti forgalomnak megfelelő tudással vértezze fel a hallgatókat, akik megállják majd a helyüket a vasút forgalmi műszaki irányításában.

Hogyan tölti be hivatását az új iskola? — erre voltunk kíváncsiak, amikor legutóbb meglátogattuk őket. *Kálmán Mihály* igazgató jó hangulatban fogadott.

Tanulmányi eredmény: 3,9

— *Csak a legjobbakat mondhatom első évfolyamunk 40 hallgatójáról. Az első félévben a tanulmányi átlageredmény 3,9 volt. Nagyon komolyan veszik a tanulást. Igyekezetükön meglátszik, hogy legtöbben a termelőmunkából kerültek újra iskolába. Szeretik, hivatásuknak tartják a vasutat.*

A hallgatók nagy része társadalmi tanulmányi ösztöndíjas. Arra törekszenek, hogy szorgalmas tanulással viszonozzák azt a nagy támogatást, amelyet népi államunktól, s közvetlenül a vasúttól kapnak. Nyilván nagyra értékelik azt a segítséget is, hogy 30-an az iskola kollégiumában lakhatnak.

— Hogyan szervezték meg a hallgatók oktatását? — kérdeztük az igazgatótól.

— *Tanszékeink fejlesztése jó ütemben halad, bár tanáraink többsége még csak másodállásban, óraadóként dolgozik nálunk. A következő iskolaévben három vasutas üzemmérnökkel is bővíteni akarjuk a tanári kart* — válaszolta Kálmán elvtárs. — *Felsőfokú technikumunk az elméleti és gyakorlati oktatást egyaránt fontos feladatának tartja. A tanrendet is ennek megfelelően alakítottuk ki. Nemcsak a tantárgyakhoz kapcsolódó gyakorlati munkában, hanem üzemi gyakorlat keretében is oktatjuk a hallgatókat, s igyekszünk őket meglanítani a tudományos elemző, kutató munkára. Szeged állomáson és az igazgatóság forgalmi és kereskedelmi osztályán végzett gyakorlati munkájuk során megismert problémákról szakdolgozatokban számolnak be a hallgatók.*

Tanulmányozták például az egyik vonal egynapi forgalmát a menetlevelek alapján. Azt elemezték, hogyan lehetett volna zavartalanabbul lebonyolítani az aznapi forgalmat. Dolgoznak az igazgatósági menetirányítók, kocsiintézők mellett, a gyakorlatban ismerkednek a menetrendszerkesztés problémáival.

A tanulás mellett kevés szabad idejük van a hallgatóknak. Így csak az ebéd utáni pihenő időben beszélgethettünk velük. *Sinka Ignác* kollégiumi és KISZ-titkár valamennyiük nevében nyilatkozott, amikor arról érdeklődtünk, hogy érzik magukat a felsőfokú technikumban.

— *Lassan egy éve együtt vagyunk* — mondotta —, *s már kezd kialakulni a közösségi szellem. Az ország legkülönbözőbb helyeiről kerültünk ide, s a közös tanulás során jól összebarátkoztunk.*

Nyelvtanulmányi verseny

Tanulócsoportokat szerveztünk és az olyan nehéz tárgyakból, mint a matematika, közösen készülünk — vette át a szót *Fazekas János*, tanulmányi felelős. — *Mindenkinek előnyös volt ez a módszer. Az év végi vizsgákra is így készülünk fel.*

A KISZ-alapszervezet szervezőtitkárától, *Szabó Imrétől* azt is megtudtuk, hogy minden hallgató KISZ-tag és valamennyien részt vesznek az *„Ifjúság a szocializmusért"* mozgalomban. Az orosz és a német csoport között nyelvtanulási versenyt szerveztek. A hallgatók világnézeti nevelését jól segíti a KISZ marxista köre. Szabad idejükben kijárnak dolgozni a *mihálytelki Új Élet Termelőszövetkezetbe.* Az így keresett pénzből sportfelszerelést vásárolnak majd. Az iskola sportszertára ugyanis még nagyon hiányos.

A Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum munkájáról szólva nem szabad megfeledkeznünk a levelező oktatásról sem. A közel háromszáz jelentkezőből 95 hallgatót vettek fel a levelező tagozatra.

Jól haladnak a levelezők is

— *Levelező tagozatunkon februárban kezdődött az oktatás* — hallottuk az intézet igazgatójától. — *Náluk három és fél év a tanulmányi idő. A levelező tagozaton főként állomásfőnökök, forgalmisták és igazgatósági előadók tanulnak.*

— Hogyan foglalkoznak a levelezőkkel?

— *Levelezőink részére nemcsak itt Szegeden, hanem hetenként egyszer Budapesten, a MÁV Tisztképző Intézetben is konzultációt tartunk. Vasútüzemi tanszékünk* — folytatta az igazgató — *szakdolgozat készítésével bízta meg a levelezőket, melyhez az anyagot munkahelyükön kell összegyűjteniük.*

Szorgalmasan tanulnak a levelezők is. Eddig csak egy levelező hallgató hagyta abba a tanulást betegség miatt. A többiek nagyon készülnek első vizsgájukra, melyre június végén és július elején kerül majd sor.

Jó tanulást kívánunk mindkét tagozat hallgatóinak!

(Lőrincz)

A VI. magyar békekongresszusra

Biztató békéért

Húsodba vágott a szilánk éle:
testedből fizetted ezt a háborut.
Hasaltal, melletted gránát robbant,
s bombától szakadt föl előtted az út
Láttad, mikor elesett a társad,
láttad a haldokló s halott katonát;
láttad a foglyok fosztott menetét,
ahogy vonultak a hóban, télen át...

Láttad, mikor tömegsírba lökték
— végtisztesség nélkül — a testeket,
s jeltelenül maradtak a sírok;
e sírok örökké ismeretlenek.
Láttad a barbár, vad rohamokat,
az ártatlan falu tetőtüzeit;
s egyszerre ledőlt, mint falud tornya
— utolsó bálványod — benned is: a hit...

Sokat láttál; e szörnyűséges múlt
tragédiája, mint pokol, rádszakadt.
S úgy állsz itt egy szál reményeddel,
az édes fiad se ismert föl, ki vagy. —
S úgy élsz ma itt — gazdagabb hazádban —
aggódva, taposva multad, mint tüzet;
lányod s fiad a városba járnak,
s a holnap megerti küldetésüket...

Fazekas Lajos

A Borsod-expresz Jósvafő-Aggtelek állomásig közlekedő közvetlen kocsija

(MTI Foto—Lajos György felv.)

Az építési szakszolgálat sem fog szégyent vallani

Az elmúlt rendkívüli tél a vasút építési szolgálatának is sok gondot okozott. A hideg miatt hosszú hetekig szüneteltek mind a vasút saját kezelésében végzett, mind az *Építésügyi Minisztérium* vállalataival végeztetett építkezések. Ilyen körülmények között naprol-napra gyarapodott az „adósság".

Felkeresték *Erdélyi Tibor* osztályvezetőt, s kértük, tájékoztasson bennünket a felgyülemlett „tartozás" mértékéről, a lemaradás okairól.

— *Az első negyedéves számlák vizsgálatakor kitűnt, hogy a 40—50 százalékos terveljesítés mellett a saját munkahelyeken 60 millió forint értékű a lemaradás. Ha hozzáadjuk a más vállalatoknak kiadott megbízatásokat, akkor ez az összeg meghaladja a 100 milliót. Mivel idejében számoltunk a termeléskieséssel, azokon az osztályokon, ahol tervezéssel és ügybonyolítással foglalkozunk, megkezdtük az előkészítő munkálatokat.*

Berei János, a tervcsoport vezetője is bekapcsolódik a beszélgetésbe.

— *A nagy beruházások tervdokumentációit kezdésre készen összeállítottuk. Például a szolnoki kórház terveit is olyan mértékben készítettük el, hogy a kivitelező hozzáláthatna a munkához. Az Országos Tervhivatalnál is eljártunk, hogy megkapjuk az engedélyt a kivitelezési munkákra.* Most már csak az a baj, hogy a fővállalkozó előnytelen szerződéskötésre hivatkozva nem akarja megkezdeni a feladat végrehajtását. Segítséget várunk a felsőbb szervektől, hogy ez a probléma minél előbb megoldást nyerjen.

A Vasúttervező Üzemi Vállalat tetőtér beépítése is vajúdik. A többi munkában a dokumentációellátás bizonyos sürgősségi szempontok figyelembe vételével 80 százalékosnak mondható. Arra is kiterjedt a figyelmünk, hogy a tervdokumentációk megvalósításához szükséges hatósági engedélyeket is idejekorán beszerezzük. Régi tapasztalatunk ugyanis, hogy egy-egy engedély megszerzése sokszor hónapokat vesz igénybe. Sikerült a tél folyamán ezeket az akadályokat is elhárítani.

— Az anyagellátásban is jelentős a lemaradás — veszi át újra a szót Erdélyi Tibor. — Vidéki körutamon sok helyen tapasztaltam, hogy az épületek többsége falegyenig elkészült, de a gerendák és béléstestek hiánya miatt nem tudják folytatni az építkezést. Mivel az ÉM anyagipari főosztálya is gondokkal küszködik, helyes lenne nagyobb mértékben fokozni a termelést a saját előregyártó telepünkön. Ily módon Szerencsen a biztosító berendezések részére készülő épületen is el tudnánk hárítani az akadályt. Több lakás építkezésénél is hasonló problémákkal találkozunk. Nagyon örülünk annak, hogy a pályafenntartási dolgozók a rendkívüli helyzetet tekintve magasépítési feladatokat vállaltak. A győriek is például így könnyítették meg a munkánkat.

A továbbiakban szó esett arról, hogy előzetes tárgyalások és felmérések alapján elkészítették a „besorolási" tervet. Ezek szerint a biztosító berendezésekhez szükséges mintegy 12 épület határidejét továbbra is tartani akarják. Sürgősségi sorrendben az elsők között szerepelnek a szociális jellegű építmények; öltözők, étkezdék, melegedők, lakások. Köztük a tíz szolgálati ikerlakás is. Jó ütemben halad a munka a székesfehérvári Dieselcsarnok, valamint a 600 fős mosdó- és öltöző építkezésén. A „kiemelt feladatok" közé tartozik a tuzséri átrakó munkások részére készülő épület.

A központi tárgyalások, intézkedések mellett a dolgozók vállalása, lelkesedése a kivitelezések jobb megszervezése is nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy eziddig „tűzoltómunkára" nem került sor. A műszaki vezetők és a szakszervezet közös összefogásával az építőmunkások munkaértekezleteken, röpgyűléseken adták szavukat, hogy az év végére törlesztik „adósságukat", pótolják a tél okozta lemaradást.

F. J.

A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlójával, valamint a párt kongresszusi zászlajával kitüntetett dombóvári csomóponton szorgalmasan munkálkodnak a tél okozta lemaradás pótlásán. A képen Koch Henrik tolatásvezető a tartalék munkáját irányítja

(MTI Foto—Lajos György felv.)

A mozdonyok javítása helyett új teherkocsikat gyárt a miskolci járműjavító

A miskolci járműjavítóban régi hagyományai vannak a gőzmozdonyjavításnak. A 103 esztendős üzemben az eltelt évtizedek során sokat kiváló mozdonylakatost neveltek.

A technika rohamos fejlődése a vasutasoknál is egyre nagyobb teret hódít. A gőzmozdonyokat folyamatosan új, modern Diesel- és villanymozdonyok váltják fel. Nálunk is folyik a vasút vonóerőparkjának korszerűsítése. Illetékesek ezért úgy döntöttek, hogy a miskolci járműjavítóban megszüntetik a gőzmozdonyok javítását.

Az utolsó fővizsgás, főjavításos és fűtőjavításos munkákat május közepére fejezte be az üzem. A mozdony tengelynyomás méréseket, kazánjavítási munkákat, a saját kazánjavításokat, a környező fűtőházak, továbbá a borsodi kohászati üzemek igényeit továbbra is kielégítik a fűtő- és burkocsi javításokat illetően.

Új feladatok

A mozdonyszereldében a jövőben az említett javítások mellett új feladatokat oldanak meg. Új profilt jelent például a székesfehérvári járműjavítótól átvett fűtőkazánkocsik és vízállomási kazánok javítása, az Iz-kocsik átalakítása és a kohászati üzemek részére szükséges 60 tonnás kocsik gyártása. A tervek szerint az év végéig 340 Iz kocsi hosszúra cseréjét kell elvégezni. Megrendelést kapott az üzem 10 darab sósavszállító-kocsi gyártására is.

A mozdonyosztály munkájának átszervezését már hónapokkal ezelőtt megkezdték. Az új 60 tonnás kocsik alvázát gyártó részleget a daruval rendelkező kazánkovács műhely egy részébe telepítették. A forgóváz részleg is átkerült a kocsosztályból a mozdonyszereldébe. Ezzel egyidejűleg a kocsigyártó részleg létszámilag is a mozdonyosztályhoz került.

A gépek és a munkaerő átcsoportosítása

A mozdonyjavítással foglalkozó dolgozók részére az Izkocsik átalakításának megkezdését egy átképzős tanfolyam előzte meg. Ezzel párhuzamosan az esztergályosok részére is szerveztek tanfolyamot. A tanfolyamokat a műhelycsarnok átrendezése követte. A korábban mozdonyjavításhoz használt gépeket, eszközöket és munkapadokat átcsoportosították. A rendelkezésre álló műhelycsarnok adottságait jól kihasználva, a munkát úgy szervezték meg, hogy a tervben szereplő kocsimennyiséget folyamatosan elkészíthessék. A szakmunkás csoportokat is ennek megfelelően állították fel.

A zökkenőmentes átmenet biztosítása érdekében a mozdonyosztály dolgozóit a kocsijavításban megfelelő szakismerettel rendelkező fizikai és műszaki dolgozókkal egészítették ki az átmeneti időszakra.

Mint a járműjavító vezetői elmondották, a mozdonyosztály dolgozói megértették az átszervezés szükségességét. S most ezekben a napokban a kocsosztálytól átkerült dolgozókkal közösen eredményesen oldják meg az átmeneti nehézségekkel járó feladatokat.

(vf)

Új mozgó bakdaruk a kötőállomásokon

A gépesítés vágányfejlesztés növekvő üteme egyre sürgetőbbé tette a kötőállomások kapacitásának növelését. Hiszen még ma is nélkülözik a szükséges gépi berendezések egy részét. A kötőállomásokra érkező anyagok — sínszálak, keresztaljak stb. — lerakása eddig emberi erővel működő daruk, sínlerakók segítségével történt. A pálya korszerűsítésénél jelenleg rendelkezésre álló stabil és mozgó

portáldaruk kis teherbíró-képességük és fesztávuk miatt a korszerű kötőállomás kialakítását eddig nem tették lehetővé.

A pályaépítő szakembereket már régóta foglalkoztatja hogyan lehetne korszerűbbé tenni a kötőállomások munkáját. A tervezgetés eredményhez vezetett. A rakodást egy megfelelő fesztávú és teherbírású mozgó bakdaru üzembeállításával látják megoldhatónak. Mivel a 24 méter hosszú vágánymezők megfogása és felemelése olyan nagy daruszerkezetet kíván, amely a daru más teljesítendő feladatát gátolta volna, ezért két teljesen azonos méretű darut készítettek.

A két daru egymással megfelelő módon kapcsolva van. Mozgatását villamos motor végzi. A szükséges energiát a darura szerelt saját áramfejlesztő szolgáltatja.

A két daru közül csak az egyik járó. Erre helyezik az áramfejlesztő gépcsoportot és az egyenirányító egységet. A magneses emelőhöz szükséges áramot az egyenirányító szolgáltatja.

A másik daru teljesen szabadon fut. Egy kezelőfülkéből is irányítható, hogy bármelyik daruegységről távvezérléssel is irányítható legyen mindkét daru.

A darupálya elméletileg a minimális 20 métertől korlátlan hosszra kiépíthető.

Az üzemeltetés az előzetes számítások alapján 250—300 méter hosszú pályán a leggazdaságosabb.

A fesztávolságot figyelembe véve a daru mintegy 2800—3300 négyzetméter nagyságú terület kiszolgálására képes.

A kötőállomási munkák, illetve az onnan kiszolgált vonalak felújításának befejeztével a bakdaru szerelhető, és teljes váganyzatával együtt — vasúti kocsikon — új állomáshelyre szállítható.

Az új bakdaru prototípusát a múlt évben a balatonkenesei kötőállomáson szerelték fel. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy megfelel a követelményeknek. A kötőállomások rakodási munkáját könnyebbé gyorsabbá tette, mintegy 60 ember munkáját végzi el.

Alkalmazásával a kötőállomás teljesítőképességét mintegy háromszorosára lehet növelni.

A tervek szerint még ebben az évben két ilyen villamos bakdarut helyeznek üzembe. Az egyik a kaposvári a másik a zalaszentiváni kötőállomáson segíti majd a pályaépítők munkáját.

A Szaktanács elnökségének irányelvei

a „Szocialista munka műhelye, üzeme, vállalata és gazdasága" cím elnyeréséért indult mozgalom fejlesztésére

A Szaktanács elnöksége az eddigi tapasztalatok és a XX. kongresszuson elhangzott javaslatok alapján közzétette a „Szocialista munka műhelye, üzeme, vállalata és gazdasága" cím elnyeréséért indult mozgalom irányelveit. Szakszervezetünk elnöksége augusztusi ülésén tárgyalja a vasutasüzemekre, szolgálati helyekre konkrétan kidolgozott irányelveket. A SZOT irányelveit most azzal a céllal tesszük közzé, hogy kérjük az olvasókat, javaslataikat, észrevételeiket a vasútra vonatkoztatva juttassák el szerkesztőségünkhöz. Ezeket is figyelembe akarjuk venni a konkretizált irányelvek kidolgozásánál.

I. A termelési-gazdasági egységek hol és milyen feltételek mellett tűzzék célul a cím elnyerését?

1. A szocialista cím elnyeréséért kizárólag azokban a termelési-gazdasági egységekben célszerű a verseny kezdeményezése, amelyek reálisan mérhető és önállóan értékelhető termelési-gazdasági feladatokkal rendelkeznek.

2. A mozgalom alapegységének a legkisebb termelési-gazdasági egységet kell tekinteni (műhely, üzemrész, osztály stb.). A magasabb gazdasági egységekben akkor indokolt célul kitűzni a szocialista cím elnyerését, ha az alsóbb egységek többségének már odaítélték azt. (Pl. a szocialista munka gyáregysége címért ott indítsanak versenyt, ahol a műhelyek többsége már elnyerte a szocialista címet.)

3. A mozgalmat azokban a műhelyekben, üzemrészekben indokolt megszervezni, ahol annak legfontosabb személyi és tárgyi feltételei biztosítva vannak, hogy azok megteremtését a verseny időszakában biztosítani tudják.

Ahol

— a dolgozók többsége tagja a szocialista címet viselő vagy a címért küzdő brigádoknak,

— a vállalati éves műszaki-gazdasági (ahol indokolt és lehetséges, ott a fejlesztési) tervekből az adott termelési-gazdasági egység feladatai elkülöníthetők, ezen feladatok legeredményesebb megoldására irányuló versenyvállalások teljesítése reálisan mérhető és értékelhető,

— a termelési-gazdasági tevékenység ü[illegible]es folytatásának személyi, műszaki, anyagi és szervezeti feltételei biztosítva vannak.

— a munkabiztonsági, egészségügyi és szociális berendezések és eszközök a dolgozók számára megfelelő körülményeket és védelmet nyújtanak,

— az üzemépület és annak tartozékai, a munkahely külső képe és belső rendje is kifejezésre juttatja annak szocialista jellegét. Amennyiben a feltétel csak részben van meg, a versenyző kollektíva törekedjen azt öntevékenyen, saját erőből megteremteni, illetve javítani.

II. Mire irányuljanak a termelési-gazdasági egységek dolgozóinak vállalásai?

1. A termelési-gazdasági egység dolgozóinak vállalásai általában az éves tervidőszakhoz kapcsolódjanak. Ezért helyes, ha a kollektívák az előkészítést, a feltételek megteremtését úgy ütemezik, hogy a cím elnyeréséért kezdeményezett verseny megindítása egybeessék a tervév kezdetével.

A vállalásokban kapjanak helyet olyan feladatok is, amelyek az éves tervek teljesítésén túl a távlati tervekben szerepelnek — műszaki fejlesztés, gyártás- és gyártmányfejlesztés — és megvalósításuk a következő évekre is áthúzódik.

2. A termelési-gazdasági egység dolgozóinak vállalását — a brigádok és egyének felajánlásaira és javaslataira alapozva — az egység gazdasági és mozgalmi vezetői készítsék el.

A vállalások tartalmazzák mindazon feladatokat, amelyek termelési, fejlesztési és munkavédelmi vonatkozásban csak műhely- vagy üzemrészszinten oldhatók meg, az egész kollektíva együttműködésével. A vállalást elfogadás céljából az egység termelési tanácskozása (nagyobb egységeknél a termelési tanácskozások) elé kell terjeszteni.

3. A cím elnyerésére irányuló kötelezettségvállalások kialakításánál arra kell törekedni, hogy azok célkitűzéseikben és színvonalukban haladják meg a versenyző egység vállalásainak korábbi szintjét.

A termelési, gazdasági feladatok terén alapvető követelmény a termelés és gazdálkodás állandó fejlesztése és javítása, hogy a főbb termelési, műszaki fejlesztési, gazdasági feladatokat teljesítsék, illetve ahol szükséges, túlteljesítsék. Az év elején kialakított vállalásokat ne tekintsék megváltoztathatatlan előírásoknak, hanem — amennyiben ennek szüksége felmerül — év közben is módosítsák azokat, a termelési-gazdasági feladatok változásainak és az év közben jelentkező problémáknak megfelelően.

(Folytatjuk.)

Milyen pályafenntartási munkán szabad nőket alkalmazni

A *Hivatalos Lap* 18. száma a nők és fiatalkorúak életének és testi épségének védelméről szóló utasítás végrehajtásának magyarázataként közli, hogy egyes szolgálati főnökségek a fenti rendeletet úgy értelmezik, hogy egyáltalán nem lehet foglalkoztatni női dolgozókat pályamunkás munkakörben, és az ott foglalkoztatott nőket el akarták bocsátani.

A további félreértések elkerülése végett felsoroljuk a pályamunkás fogalom körébe tartozó azon munkákat, ahol nőket nem szabad foglalkoztatni, valamint azokat, ahol nők is foglalkoztathatók.

Nődolgozót foglalkoztatni nem szabad:

a) Sínek, kitérők, vasbetonaljak, talpfák rakodásánál, szállításánál és mozgatásánál, azok deponálásánál,

b) lekötött kitérők betolásánál és kitolásánál,

c) vágányszabályozásnál, zúzott kő rakodásánál,

d) pályakocsi-tolásnál,

e) és minden olyan munkán, ahol 20 kg-nál nagyobb terhet kell mozgatni, valamint minden olyan nehéz munkán, amely a nők testalkata szempontjából túligénybevételt jelent.

Nődolgozók foglalkoztathatók az alábbi munkakörökben:

Utak, területek takarítása, küldönc, kézbesítő, vízhordó, melegítő italok főzése és kiosztása, laktanyatakarítás és őrzés, kisvasúti pályamunka, salak, homok, bányakavics, föld lapátolása, ezeknek vasúti kocsikból történő lerakása, építési cserép, tégla kirakása, deponálása, padkanyesés, szelvénykarók meszelése, betonkerítések meszelése, szabványárok tisztítása, sorompó mázolása, salak, bányakavics ágyazat kibontása vagy betakarása, gyomirtás, rézsű burkolása és füvesítése, alázúzalékolásnál minden munkán (vágányemelő szállítása és emelése kivételével), hóvédművek elhelyezése, irányzókereszt tartása, kitűző figuráns munka, hótakarítás és jegelés, hidak, átereszek takarítása, talpfák leseprése, talpfalyukak kátrányozása, talpfabeosztó léc után talpfabejelölés, raktári anyagkiadás, parkok gondozása, kertészeti munka, kőművesek, festők, mázolók, parkettázók, bádogosok és asztalosok melletti segédmunka.

Munkásvédelmi őrjárat

A munkásvédelmi őri ankétok tapasztalatai

A vasút területén jelenleg már több mint 6 ezer munkásvédelmi őr tevékenykedik a balesetek megelőzéséért, az utasítás- és óvórendszabály-ellenes munkák felszámolásáért.

A mindössze kétéves múltra visszatekintő munkásvédelmi-őr-hálózat azt a célt kívánja megvalósítani, hogy *a dolgozók önmaguk váljanak a balesetmegelőzés propagandistáivá* és ítéljék el a fegyelmezetlen, figyelmetlen munkát. A műszaki hiányosságok feltárásával segítsék a biztonságos munka feltételeit megteremteni.

Tapasztalatcsere jelleggel

A balesetelhárítási tevékenység kezd társadalmi üggyé válni. Ezt bizonyítják a vasút területén országos méretekben most zajló munkásvédelmi őri találkozók, ankétok, amelyeket megyebizottságaink, szakszervezeti bizottságaink csomópontonként, szolgálati helyenként tapasztalatcsere-jelleggel rendeznek. Az ankétokon részt vevő őrök, mozgalmi, szakvonali vezetők felelősségük tudatában vitatják a mozgalom beindulása óta szerzett tapasztalatokat, a még meglevő nehézményeket.

Az ankétokon igen jó javaslatok születnek a munkakörülmények javítására. *A szolgálati vezetők többsége lassanként munkája segítőiként ismeri el a munkásvédelmi őröket.* Ez abban is kifejezésre jut, hogy például a *Nyugati csomóponton, a miskolci, a békéscsabai fűtőháznál*, és még több helyen a szolgálati vezetők hathatós támogatást adtak az ankétok szervezéséhez, nívójának emeléséhez. Az ankétokon részt vevő munkásvédelmi őrök túlnyomó többsége hozzászólásával azt bizonyította, hogy *tudatában van megtisztelő megbízatásának*, felelősséget érez dolgozótársai egészségéért, testi épségéért.

Szűnőben van a munkásvédelmi őrök tevékenységével szemben dolgozótársaik részéről tapasztalt ellenállás, ami annak következménye, hogy az őrök tevékenységének kézzelfogható bizonyítékai egyre gyakrabban jelentkeznek.

Sok lelkes munkásvédelmi őrrel találkoztunk az ankétok során. Ha csupán azt vesszük figyelembe, hogy ezek jórésze eddig semmiféle társadalmi munkát nem végzett — ez a tény is eredménynek számít. Az egyik pályafenntartási ankéton mondotta egy felszólaló: *az őrségváltásokkal hamarosan elérjük, hogy minden vasutas dolgozó a szakszervezet, közelebbről a munkásvédelem aktívája lesz.* Ez a mondat tulajdonképpen a mozgalom alapvető célkitűzésének meghatározása.

Helyesen számítottunk a dolgozókra

Az országos méretekben lezajló őrankétok elsődleges fontossággal napirendre tűzték a dolgozókról való gondoskodás legfontosabb kérdését, a balesetelhárítást. Örömmel halljuk szolgálati vezetők és beosztottak részéről is, hogy a szakszervezet évről évre hatékonyabb eszközökkel, módszerekkel igyekszik megtalálni a helyzet állandó javításának lehetőségét.

Az ankétok tapasztalatai azt bizonyítják, hogy *helyesen számítottunk e fontos kérdésben a dolgozókra.* A munkásvédelmi őrök eddigi tevékenysége, a tapasztalatok helyes felhasználása biztosíték a kedvezőbb baleseti helyzet kialakítására. Az eredmény szinte minden eddiginél kedvezőbb: *májusban baleset miatt nem maradt vasutas család árván.*

Marton György

Kezdjünk hozzá a szakszervezeti politikai iskolák szervezéséhez

Szakszervezetünk elnöksége megtárgyalta a szakszervezeti iskolák működésének tapasztalatait, s úgy döntött, hogy a SZOT vonatkozó határozatai, valamint az eddigi tapasztalatok alapján az 1963/64-es oktatási évben is fenn kell tartani a szakszervezeti politikai iskolák rendszerét.

Az iskolák szervezésénél a SZOT 1962. április 28-i alaphatározata továbbra is az iránymutató. Az iskolák színvonalának további emelése érdekében azonban az alaphatározat kisebb kiegészítésre és módosításra szorul.

Az alaphatározatnak az a pontja, mely szerint az SZMT-k 4—6 hetenként tartsanak a propagandisták számára politikai eligazítást, a következőképpen módosul: *A vezető propagandisták, propagandisták időszaki, politikai tájékoztatójának alapvető formájaként a párt propagandistáinak tartott tájékoztatókat tekintjük. Önállóan csak ott szervezzenek tájékoztatókat, ahol ez a pártszervezetek részéről nem biztosítható.*

Az iskolák szervezéséhez irányszámokat nem adunk. *A szakszervezeti bizottságok új politikai iskolát* — a pártszervezetekkel egyetértésben — *csak akkor szervezzenek, ha minden feltétel biztosított.* Mind az irányító, mind az operatív munkát végző szervek fokozottan igényeljék a pártszervezetek segítségét.

Azok számára, akik a politikai iskolák első évfolyamát elvégezték, de valamilyen oknál fogva nem kapcsolódnak, vagy nem kapcsolódhatnak be a pártoktatásba, KISZ-oktatásba, a szakszervezetek biztosítsák a politikai továbbképzést.

Ezért az 1963/64. oktatási évben — *ahol erre igény mutatkozik és a körülmények lehetővé teszik — meg kell szervezni a politikai iskolák II. és egyben befejező évfolyamát.* A II. évfolyam szükségességét a szakszervezeti bizottságok — a pártszervezetek véleményét figyelembe véve — döntsék el.

A szakszervezeti bizottságok feladata — a pártszervezetek segítségével — felmérni, hogy hány I., illetve II. évfolyamú iskolát kívánnak indítani. Előzetes megbeszélés alapján hány dolgozó vesz részt ebben az oktatási formában. *A múlt évihez hasonlóan nagyon ügyeljenek a propagandisták kiválasztására.*

Az elmúlt évben a foglalkozások levezetésénél a legnagyobb hiányosság a szemléltető eszközök hiánya volt. Éppen ezért a jövőben *törekedni kell arra, hogy a szakszervezeti bizottságok a költségvetésükben bizonyos összeget irányozzanak elő szemléltető eszközök, elsősorban diafilmvetítő, diafilmek, térképek beszerzésére, grafikonok és egyéb szemléltető eszközök készítésére.*

Az előkészítéshez azonnal hozzá kell kezdeni, hogy a megyebizottságokon keresztül az iskolák száma és a propagandisták névsora a kultúrnevelési és sportosztályhoz július 1-ig eljuthasson. A propagandisták kiképzését ezúttal is központosan végezzük.

A POLITIKAI ISKOLÁK TÉMATERVE

I. évfolyam:

1. A szakszervezetek harca a kapitalizmusban.

2. A szakszervezetek szerepe a szocializmus építésében.

3. Hogyan emelhetjük életszínvonalunkat?

4. Tervszerűség, tervgazdálkodás.

5. A vasút második ötéves terve.

6. A szocialista mezőgazdaság.

7. A szocializmus építése és a kulturális forradalom.

8. Munkahely — munkatársak, társadalom — család.

II. évfolyam:

1. A szakszervezetek XX. kongresszusának feldolgozása.

2. A szocializmus építésének kommunista módszere.

3. Érdekvédelem a szocializmusban.

4. Népi, nemzeti egységgel a szocializmusért.

5. A dolgozók összefogása az öt világrészben.

6. A munkásosztály harca a nemzeti függetlenségért és a gyarmati rendszer ellen.

7. A magyar közlekedés időszerű kérdései.

Díjtalan véradási nap

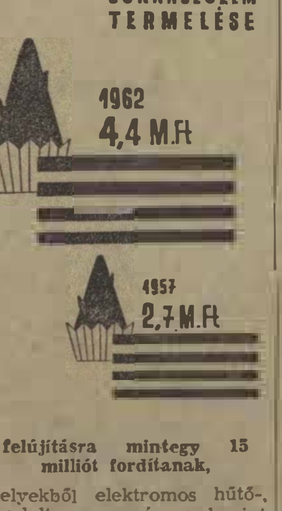
Május 13-án, a *Debreceni Járműjavítóban* díjtalan véradási napot rendeztek. Az üzem dolgozói közül 206-an jelentkeztek véradásra. Ebből 180 fő volt, akik előzetes orvosi vizsgálat alapján vért adhattak. 21 jelentkező szolgálatát most azért nem vehették figyelembe, mert fél éven belül már vért adtak. 102 dolgozó most kapcsolódott be először a mozgalomba.

Összesen 58,6 liter vérrel járultak hozzá embertársaik életének megmentéséhez. Többségük fizikai dolgozó, elsősorban a kocsijavító osztály munkásai. *Hajdú Imre* bognár 12 fős szocialista brigádjának minden tagja részt vesz a mozgalomban.

Az üzemi véradónap szervezésében különösen *Koroknai Endre* és *Tóth Lajos* járt az élen. **Volosinovszky János**

Felkészülten várja a nyarat az Utasellátó

Az Utasellátó 1963. évi áruforgalma előreláthatólag meghaladja majd a 950 millió forintot melyből a saját készítésű ételforgalom kb. 140 millió forint lesz. Beruházásra,



felújításra mintegy 15 milliót fordítanak,

melyekből elektromos hűtő-, fagylalt-, presszó-, valamint konyhai és cukrászati gépeket, éttermi berendezéseket, 100 darab peronárusító kocsit szereznek be. Mintegy 20 vendéglátó egységet 10 pavilont korszerűsítenek, felújítanak közel 50 vendéglátó egységet és 35 pavilont. A szegedi pályaudvari vendéglátóegység korszerűsítése után sor kerül a pécsi, a pápai, valamint a szombathelyi és a kaposvári utasellátó korszerűsítésére is.

A nyári idényre már biztosították a megfelelő áruellátást. Az idényben egymillió pár virsli és debreceni eladására számítanak. Az italáruk közül elsősorban a palackozott szénsavas üdítő italokat és a gyümölcsleveket kívánják nagyobb mértékben forgalomba hozni. E két italféleségből mintegy

4 millió üveget akarnak értékesíteni.

Annak ellenére, hogy 52 millió pohár sör áll a fogyasztók rendelkezésére az utasellátó egységeiben, előreláthatólag ez nem fedezi az igényeket. Kultúrcikkekből a nyári szezonra mintegy 10 millió, úti szükségleti árukból 4 millió forint értékűt kötöttek le. A feketekávét kedvelőknek sem lehet panaszuk, hiszen az utasellátó lekötött készletéből mintegy 6.5 millió szimplát tud kiszolgáltatni.

A vendéglátóegységek készen várják a külföldi és hazai turistákat. Diákétkeztetés keretében mintegy 60 ezer fő étkeztetését biztosítják. Az IBUSZ és más idegenforgalmi szervek megrendelései alapján több tízezer főnek biztosítanak étkezést és nívós úticsomagot.

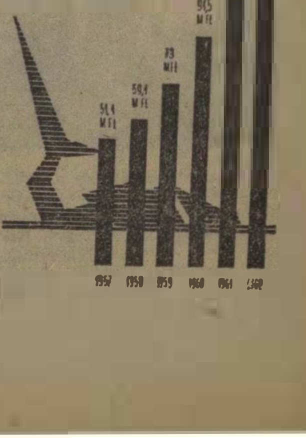
A pályaudvari ellátás javítása végett

növelik a peronon árusítók számát.

Júniustól a budapesti pályaudvarokon és a nagyobb gócpontokon nedvességet át nem eresztő, hőálló papírpohárban megkezdik a vonatok melletti feketekávé-árusítást hőpalackokból. Az uj menetrend életbeléptetésétől az eddiginél több hálókocsit és étkezőkocsit bocsátanak az utasok rendelkezésére.

A nemzetközi szolgáltatásoknál döntő jelentőségű, hogy a varsói viszonylatban közlekedő étkezőkocsin a magyar IBUSZ-utascsoportok részére idegen országok területére is felvesznek étkezési megrendeléseket forint ellenében. Az a tervük, hogy ezt valamennyi népi demokratikus ország vasútjaira kiterjesszék.

Az Utasellátó azzal is növelni kívánja szolgáltatásainak nívóját, hogy 150 új dolgozót állított szolgálatába, s az árukészletek feltöltését még idegen országok társvállalatainál is biztosítja.



A nyári forgalomra készülnek a siófoki vasutasok

A májusi nap úgy kandikált ki a sötét felhőtakaró alól, mintha valami okból figyelné a haragos Balaton hátán lengő korai vitorlásokat, a park zsenge füvét nyesö munkasokat, a kosztumbe öltözött udülöket, a megduzzadt Siót, a mólót ostromló hullámokat, az állomás frissfehér kőkerítését, az újpiros padokat, az elteritett sarga salakot, egyszóval az egész nagy készülödest a nyarra, a balatoni forgalomra és a közelgő jubileum megünnepiésére.

100 éves jubileum

Siófokon ugyanis ritka jubileumra készülnek: a várost szaz esztendővel ezelött, 1863-ban nyilvánitottak fürdőtelepré. Akkor készült a zsilip, a móló. Kerek száz esztendeje annak, hogy az első különvonat megérkezett Siófokra.

Egy ideig mi is a nagy készülödést figyeltük, majd az állomásfönök távollétében, helyettesével, Barabás Károllyal, a nyári forgalomra való felkészülésről beszélgettünk.

— *Ezekben a napokban főleg a külcsinnel foglalkozunk* — adja készségesen a felvilágositást. — *Ebben jó segitőtársaink Zántó László pályamester pályamunkásai, akik szinte maguk birodalmának tekintik az állomást. Festenek, csinositanak, ültetik a virágokat.*

A vágányok mentén lépegetünk. A pesti oldal váltóinál egy szép szoboralak fogad: fürdező nő áll a komedencében.

Szép. Legalább olyan szép, mint a diszitő szandék. Csak egy az érthetetlen, hogy miért és milyen elgondolás alapján dugták el a szobrot ilyen gondosan, az utazóközönség szeme elöl.

— *A külcsinnel nem lesz baj, de a várakozó utasok elhelyezésével sajnos igen* — mondja a főnökhelyettes. — *Nagy forgalomra számitunk a nyáron. Csupán a SZOT-üdülőkbe kéthetenként 2000—3000 dolgozó érkezik, illetve távozik onnan. Az idegenforgalmi szervek vezetőitől pedig olyan értesüléseket szereztünk, hogy sok német, lengyel, csehszlovák, szovjet, angol és francia vendég érkezik Siófokra a nyáron. Ilyen viszonyok mellett, bizony elkelne a jubiláló Siófokon egy kultúr- és még jobban egy gyermekváróterem. És... az idegenforgalmat tekintve megfelelő információs szolgálat.*

Ami javitásra vár

Sok baj eredője, hogy a SZOT-üdülők vezetői, a nagyobb tömegű utazásokat nem jelentik be előre. Ebből kapkodás, helykeresés és baleseveszélyes vonatraugrálás, sokszor vonatmegkésleltetés származott a múlt évben.

— *Tessék nézni, milyen csúnya a másik arca az állomásnak* — mutat a rakodó felé Csizmadia Rudolf forgalmi szolgálattevő. — *A mutatott irányban teherkocsik és azok környékén különféle kirakott áruféleség, szerszámok, kosarak láthatók. Régi panaszunk az is, hogy az I. és II. vágány között nincs vizdaru. Nyáridőben ez sok bajt okoz. Csak teherforgalomra alkalmasak azok. Ez viszont azt eredményezi, hogy a személyvonatok elé állitott tehervonatokon kell átmászni az utasoknak.*

A telefon éles hangja szólitja el a forgalmi szolgálattevőt. A hangszóró vonat érkezését közli. Egy idősebb asszony vonatindulás után érdeklődik.

A peron előtt salakos taligát tol egy munkás. Amott hosszú meszelőnyéllel a kezében ügyekszik egy másik.

Felhős, hűvös, kissé szeles az idő. Siófokon azonban már készülődnek a nyárra.

—gergely—

NEMZETKÖZI *élet*

Tiltakozunk a fajüldöző politika ellen!

A *dél-afrikai szakszervezeti kongresszus* három vezetője részére kényszerrezidenciát jelöltek ki. Kettő közülük a *dél-afrikai vasutak és kikötők* nem európai dolgozóinak szakszervezeti vezetője: *Lawrence Ndzanga* Transvaalból és *George Ngqunge Cape* Provinciából. Mindkettőjüket arra kényszerítették, hogy szakitsák meg kapcsolataikat szakszervezetükkel, nem hagyhatják el lakóhelyüket, nem léphetnek be vállalatokhoz, szállodákba stb., és minden héten jelentkezniük kell a rendőrségen.

Egyetlen „bűnük", hogy lankadatlanul harcoltak a nem európai vasutasok elérniitő helyzetének javitásáért. Ezek a nem európaiak, akik az alkalmazottak több mint felét képviselik, a teljes béreknek csak a kilenc százalékát kapják, kilenc fontot havonta.

Mivel az afrikai szakszervezetek ereje megnövekedett, a fajgyülölő kormány erősiti ellenük támadásait. A szakszervezeti irodákat a rendőrség mindennap ellenőrzi. A szakszervezeti funkcionáriusok kijelölt tartózkodási helyét úgyszintén.

Ezek az önkényes intézkedések, melyeket afrikai elvtársaink ellen foganatosítanak — a polgári és demokratikus, valamint a szakszervezeti jogok megsértését jelentik.

A *Közlekedési, Szállitási és Halászati Dolgozók Nemzetközi Szövetsége* erélyesen tiltakozik ezek ellen az intézkedések ellen, és követeli azonnali megszüntetésüket, a szakszervezeti és demokratikus jogok tiszteletbentartását, és kiszélesitését minden dél-afrikai dolgozó számára, faji megkülönböztetés nélkül.

Felhivunk minden szállitási, és közlekedési szakszervezeti szövetséget, vállaljanak szolidaritást afrikai elvtársaink harcával jogaikért, és küldjek el tiltakozásukat a *Dél-afrikai Unió vezetőihez.*

U. I. S. titkársága
Prága

Szabadságot Rolando Alvarado elvtársnak

Nicaraguában a Managuai Fűtőmunkások Szakszervezetének főtitkárát Rolando Alvarado elvtársat 1962 novemberében letartóztatták, mert állást foglalt az imperialisták provokációi ellen, Kuba védelmében.

Rolando Alvarado azóta börtönben van. Kegyetlenül megkinozták és fennáll a kockázat, hogy elveszti szemevilágát.

A Közlekedési, Szállitási és Halászati Dolgozók Nemzetközi Szövetsége (UIS) titkársága táviratot küldött a nicaraguai hatóságokhoz és követelte ennek a bátor szakszervezeti vezetőnek azonnali szabadonbocsátását. A managuai fűtőmunkások szakszervezetét teljes szolidaritásáról biztositotta.

Az UIS titkársága kéri a szövetséghez tartozó szervezeteket, dolgozókat, hogy juttassák kifejezésre tiltakozásukat a törvénytelenség miatt.

S. Chatterjee
főtitkár

GYILKOSOK BÍRÓI PALÁSTBAN

A nyugat-németországi birói apparátusban még mindig 952 olyan nemzeti szocialista vérbíró működik, akiket súlyos bűnök terhelnek. Mint a Német Demokratikus Köztársaságban talált eredeti okmányok adatai bizonyítják, ezek sok vasutast is kivégeztettek.

A jelenlegi állami főügyész, *dr. Rudolf Baier* egyike azoknak a fasiszta bíráknak, akik az emberéletet úgy fújták el, mint a gyertyalángot. 1937. december 15-én, mint a berlini törvényszék vádlója az 1933 óta betiltott német mozdonyvezetők szakszervezetének elnökét, *Otto Scharfsschwerdtet* hatévi börtönre ítéltette. A szociáldemokrata Otto Scharfschwerdt, akit *hazaárulásra való előkészület"* miatt tartóztattak le, és ítéltek el, hazafi volt, aki szembeszállt a hitleri háborús áramlattal.

Rudolf Baier, Otto Scharfschwerdtet 1943-ban, a börtönbüntetése letöltése után, per nélkül a *sachsenhauseni* koncentrációs táborba hurcoltatta, ahol 1944 májusában kiütéses tifusz bacilusával oltották be.

Hasonló a helyzet *dr. Scherfnel*, aki államügyész a düsseldorfi törvényszéknél. 1940-ben a hirhedt berlini népbiróságnál volt államügyész. Ott szervezte meg a *friedrichshafeni* vasúti javitóműhely lakatosának és szakszervezeti funkcionáriusának, *Fridolin Endrassnak* 1940. február 23-i kivégzését. Kézirásos levelében cinikusan jelentette a vasutas meggyilkolását a birodalmi igazságügyi miniszternél. Ez a nemzeti szocialista vérbíró még 14 más hazafit gyilkoltatott meg.

A bonni igazságszolgáltatás ezekre az elemekre nem terjed ki. Érthető, hiszen ők, *Adenauer* államtitkárának, Hitler egykori udvaroncának, a zsidógyilkos *Globkenak* védnöksége alatt állnak. Mi ebbe nem nyugszunk bele, és ismételten elmondjuk a világ nyilvánossága előtt, hogy milyen is a nyugatnémet állam.

K. H. G.

Danajka Kálmán vesztinglakatos KISZ-brigádja a szocialista brigád oklevél és jelvény mellé május elsejére a zászlót is megszerezte. A szolnoki fűtőházban ez az egyetlen brigád, amely ilyen kiemelkedő eredményt ért el a szocialista brigádmozgalomban. A képen a brigádvezető Tóth II. László val és Farkas II. Sándorral egy légszivattyú nagyjavitását végzi

(Hemző Károly felv.)

Központi kormányszelepjavító üzem épül

A helytelenül működő kormányszelepek évente több milliós kárt okoznak a vasútnak. Éppen ezért van szükség megelőző javításra, hiszen a fékberendezésnek igen fontos kelléke a kormányszelep.

A kormányszelepek *karbantartását, javitását jelenleg a járműjavitók végzik.* Ahogy meglevő berendezéseik lehetővé tették 1962-ig a fűtőházak és a fiókműhelyek is javitották kormányszelepeket. A tapasztalatok szerint *ez a javitási rendszer nem tudta a kormányszelepeket megbizható, üzembiztos állapotban tartani.*

Az elmúlt hónapokban a külföldi vasutak mintájára a szakemberek megvizsgálták, hogy érdemes-e a MÁV-nál központositani a kormányszelepek javitását. A vizsgálat alapján kiderült, hogy *a központosan végzett javitáshoz szükséges munkaidő közel három órával kevesebb, mint a régi rendszer szerint végzett javitás.* Ez évi 36 000 darab javitandó szelepnél mintegy másfél millió forint megtakarítást jelent.

A döntés megszületett. Eszerint *a központi kormányszelepjavitóműhelyt a Landler Járműjavitó területén rendezik be.*

A javitóműhely *megnyitására a tervek szerint 1964-ben kerül sor.* A rendszeres javitással a teherkocsikon használatos kormányszelepek kétévenkénti, a személykocsiknál az egyévenkénti javitás is kielégiti majd a vontatási igényeket.

A műhelyben a munkáltatást napi 120 szelep javitására tervezik. Kétműszakos foglalkoztatással ez évi 36 000 szelep javitását teszi lehetővé.

Turistaexpressz a pártkongresszus tiszteletére

(Berlini tudósitónktól) Amikor *Németország Szocialista Egységpártjának* V. kongresszusa *Berlinben* ülésezett, az NDK fiatal vasutasai egy új mozdonyt ajándékoztak a pártnak. A VI. kongresszusra, amelyre 1963 januárjában ugyancsak *Berlinben* került sor, még nagyobb ajándékkal kedveskedtek a fiatal vasutasok. Ezúttal 13, modern négytengelyes kocsiból álló szerelvény hívta fel a kongresszusi küldöttek figyelmét.

A szerelvényt, amely a *Tourex* — Turistaexpressz — nevet viseli, a fiatalok építették, s a feltételeket is maguk teremtették meg. Hogy miből?

Az ifjúság találékonyságára számos példát lehetne felsorolni. Amikor a kezdeményezés napvilágot látott, egy közös bankszámlára szinte minden egyes fiatal vasutas befizetett 35 márkát. Példájukat nagyon sok idősebb vasutas is követte.

Természetesen az így befolyt összeg nem volt elegendő a *Turistaexpressz* megépitéséhez. A fiatalok újabb pénzforrások után kutattak. S a különböző szolgálati helyeken egymás után születtek a kezdeményezések. A *cottbusi fűtőház* fiataljai például csökkentették a gőzmozdonyok szénfogyasztását, a *drezdai kocsijavító-műhelyben* bevezették a futószalagos javitási rendszert. *Malchin állomás* mellett egy nem használt gyepes területen lekaszálták a füvet és a szénát eladták egy termelőszövetkezetnek. A pénzt befizették a közös számlára. A járműjavitók fiataljai rendszeresen összegyűjtötték a hulladékvasat. Más helyeken ésszerűsitésekből, megtakarításokból és a terven felül elvégzett munkákból származó pénzt ajánlották fel. Így *több mint 3 és fél millió márka gyűlt össze.*

A magyar vasutas kollégákat bizonyára az is érdekli, hogy milyen célt szolgál az új Turistaexpressz. Mint már az elnevezésből is kitűnik, belföldi és külföldi túrákra viszi majd a fiatalokat. A 10—14 napos külföldi túrákon elsősorban a munkában élenjáró fiatalok vehetnek részt.

A 13 részes modern szerelvény — 300 utas részére biztosit kényelmes helyet — nyolc modern hálókocsiból, egy kultúrkocsiból, egy kombinált kocsiból, egy készletkocsiból és két étkezőkocsiból áll. A hálókocsik tiz fülkéből állnak, egy-egy fülkében három utas foglalhat helyet. A kombinált kocsiban helyezik el az utipoggyászt és az egészségügyi berendezéseket. A készletkocsiban — amelyben két hűtőszekrény is van — 14 napra elegendő élelmet lehet tárolni. A kultúrkocsiban található a könyvtár, magnetofon és a lemezjátszó. A kocsik acélvázasak, szellőzőberendezésük automatikusan működik.

A szerelvény már üzemel. Első külföldi útjára, a baráti *Csehszlovák Szocialista Köztársaságba,* a legkiválóbb fiatal vasutasokat vitte magával.

Karl-Heinz Gummich

Levelezőink irják

„Szarvas állomáson a fürdőt hiányolják a dolgozók. Meleg vizet tudna adni a pályamesteri szakasz, megfelelő helyiség is rendelkezésre áll. Csak néhány méter cső, három zuhanyozó és mosdókagyló kellene. Társadalmi munkában elvégeznék a szerelést a dolgozók, de nem lehet, mert beruházásról van szó..." — irja levelében *Boldizsár Gyula.*

★

Miskolc-Gömöri pályaudvaron a kereskedelmi szolgálat szállitó brigádjai túlteljesitették május 1 ünnepére tett felajánlásaikat — olvastuk *Ugolyai Sándor* levelében.

★

A *Déli pályaudvari szertárban* 12 KISZ-fiatal dolgozik. Nemrég alakitották meg önálló alapszervezetüket, melynek titkára *Langermann Frigyesné* lett. Változatos munkatervükben külpolitikai előadások hallgatása, fémgyüjtés, kollektiv mozi- és színházlátogatás, kirándulás és más, érdekes program szerepel — számolt be levelében *Téri András.*

★

„Legutóbbi termelési tanácskozásunkon többen kérték, hogy a prémes téli sapka viselési idejét szállitsák le 3 évről 2 évre, a sötétkék sapka viselési idejét pedig emeljék: fel 3 évre, de csak Zalaegerszegen. Indokolás: az olajos tartálykocsikon való mozgás következtében úgy tönkremennek a prémes sapkák, hogy az utasok előtt szégyellik azok viselését" — olvastuk a zalaegerszegi *Markos József* levelében.

★

Szocialista brigád zászlóval és jelvénnyel tüntették ki a *balatonkenesei pályamesteri szakasz* szocialista brigádját, melynek vezetője *Takács Zoltán* — irja *Kiss Lajos* levelezőnk. — Példás szorgalommal dolgozik ez a brigád, melynek tagjai most végzik az általánc iskola VIII. osztályát.

Fegyvernek állomás szocialista brigádja teljesitette május 1 ünnepére tett felajánlását — számol be levelében *Farkas Dezső.* — Nemcsak a forgalom lebonyolitásában értek el jó eredményeket, hanem elültettek 30 facsemetét, társadalmi munkával épitettek egy kézilabda- és egy röplabdapályát.

★

Ünnepélyes keretek között vették át *Barcs* állomás dolgozói a megyei pártbizottság kongresszusi zászlaját és az élüzem-oklevelet. *Nagy Károly,* a pécsi igazgatóság forgalmi osztályának vezetője, a beszédében nagy elismeréssel szólt az állomás dolgozóinak eredményes munkájáról — irta levelében *Göndöcs Jenő.*

★

„Használt a birálat Vác állomásnak, ahol tavaly a közömbösség légkörében zajlottak le a termelési tanácskozások — irja *Pintér Lajos.* — *A legutóbbi termelési tanácskozást gondos előkészités és műszaki konferencia előzte meg. A tanácskozáson részt vevők száma a korábbiakhoz képest megkétszereződött. A beszámolót alapos, hasznos vita követte."*

★

„Több debreceni vasutas társammal 6 napos csehszlovákiai üdülésen voltunk április végén a Budapest nevü SZOT üdülőhajóval — irta *Koczka János,* a debreceni igazgatóságról. — *Kellemes élmény, jó pihenés volt számunkra ez a hajóút. Ezúton is köszönjük a figyelmes gondoskodást."*

★

Panaszos levelet kaptunk Gyöngyösről. *Szentgáli István,* a Kitérőgyártó ÜV dolgozoja irja, hogy kevés a pad az öltözőben. Az ebédlő is ülőhelyhiánnyal küzd. A legutóbbi munkásvédelmi előadáson a dolgozók jelentős részének nem jutott ülőhely.

A Medicina kiadványai

Marianne Kösser: A nők otthoni tornája — Pásztor Lajos — Tabák Endre: A labdarúgás zsebkönyve 1963 — Szabó László: Nagymesterverseny (Maróczy Géza emlékére) — Borbély—Peterdi—Sákovics: Három világbajnokság Amerikában — Benedek István: Beszélgetés ideges emberekről — Hótay Kálmán—Békés György: Fogamzásgátló módszerek — Kneffel Pál: Nyári örömök — nyári veszedelmek.

Őrségváltás

A forgalmi irodában láttam őket. Az egyik, mint egy délelőtt gyermek, erőteljesen, fiatalosan állt az asztal tetején. A másik, mint szolgalegény, kopottan, kormosan, riadtan pislogott a szoba sarkában.

— Így van ez pajtás! Amióta vasút a vasút, te ott voltál a jegyvizsgálók mellett messze zúgóló gyors-, vagy döcögő személyvonatokon, a fékezők, a kocsirendezők segítőjeként, megannyi éjen át.

Dicső múlt. Légy büszke rá.

És ne haragudj rám, hogy én az új világ, a technika szülötte itt vagyok.

Ahogy elnézem a két lámpát — az újonnan rendszeresített, narancssárga, bakelitlokba burkolt, reflektoros, akkumulátoros, csinos, új kézi jelzőlámpát és a kiszolgált, öreg mécsest — ilyen gondolatok keltek bennem.

Aztán bejött egy jegyvizsgáló és elvitte az ügyes kis lámpát. A kopott olajlámpa — kire, már senki sem nézett — alig pislákolva ott maradt a sarokban.

— lyf —

NEGYVENKÉT ÉVE VASUTAS

Mezőhegyes állomáson 42 évvel ezelőtt, mint forgalmi írnok kezdett dolgozni Harmath József főelügyelő. Tizenhat évig forgalmi szolgálattevőként szolgált 24—24 órás fordulóban. A felszabadulás óta a szegedi igazgatóság forgalmi osztályán végzi munkáját, mint az iparvágány szerződési ügyek intézője.

Sokgyermekes munkáscsaládból származik Harmath József, s az életben sok nehézséggel kellett megküzdenie. Becsületes, szorgalmas munkáját a felszabadulás után értékelték igazán, amikor az igazgatóságra került.

A kötelességen túlmenően odaadással végzi munkáját. Hasonló jó munkára igyekszik nevelni a fiatalabb vasutasokat is. Felettesei jó munkájának elismeréseképpen járultak hozzá ahhoz, hogy nyugdíjjogosultsága ellenére, továbbra is ellássa munkakörét.

Cserháti József
Szeged

Hírek Várpalotáról

Várpalota állomás dolgozói ismét megkezdték a nyári idényben szokásos ismeretterjesztő kirándulásaikat. Elsőnek *Kajtár László* vezetésével Budapestre látogattak, ahol megtekintették a Parlamentet, a Nemzeti Galériát és az Úttörővasútat.

A legközelebbi útjuk, a *miskolci* gurító megtekintésére *Lillafüredre* és *Egerbe* vezet.

✸

A KISZ-szervezet minden tagja jelentős összeggel tagja a KST-nek. Takarékbetétkönyvükben is szép összeg szerepel, amiből a kirándulások költségeinek egy részét fedezik.

✸

Említésre méltó, hogy elnyerték a „Takarékos KISZ-szervezet" címet és a vele járó oklevelet.

✸

Kőzkedvelt Várpalotán a fiatalok körében a *„Kit, mit tud"* vetélkedő. Nagy része van ennek abban, hogy *Ipkovich István* várpalotai dolgozó tagja lett a televízió irodalmi klubjának. Már három esetben szerepelt a televízió nyilvános adásán és eredményes szerepléséért jutalmat is kapott.

Gőcze Imre

Egy hét Balatonkenesén

A KISZ központi bizottsága a vasutas KISZ-alapszervezetek titkárai, vezetőségi tagjai részére egyhetes továbbképző tanfolyamot szervezett a balatonkenesei vasutas üdülőben. A tanfolyamon 140 fiatal vett részt, közöttük voltak a vasutas megyebizottságok ifjúsági felelősei is.

A tanfolyam ideje alatt a KISZ központi bizottságának tagjai, a MÁV vezérigazgatója, a vasutasszakszervezet titkára tartott előadást a KISZ termelési mozgalmairól, a nevelési irányelvekről, a vasút előtt álló feladatokról és a szakszervezeti mozgalom néhány kérdéséről.

Szabad időben kulturális és sportrendezvények gazdagították a tanfolyam programját. Szellemi vetélkedő, tihanyi kirándulás, filmvetítés és a tanfolyamzáró kultúrműsor sokáig emlékezetes marad a hallgatók előtt. A szemináriumok közötti sportversenyek is sok fiatalt vonzottak. Ha az időjárás megengedte — igaz, csak szerény körülmények között —, még a csónakázási lehetőségek is biztosítva voltak.

A tanfolyamról elmondhatjuk, hogy eredményes volt, mert a fiatalok egy hét alatt is sokat kaptak, gazdag tapasztalatokat, jó munkamódszereket sajátítottak el. Különösen jó módszernek bizonyult, hogy a kiselőadásokat maguk a tanfolyamhallgatók készítették el a szemináriumvezetők segítségével.

A fiatalok tanfolyamzárása alkalmával igéretet tettek, hogy az ott hallottakat és tanultakat hasznosítják az alapszervezetek munkájában.

Tartsuk be a mérlegelési rendeletet

A vasúti hivatalos mérlegelések végrehajtását a KPM 101 113/1963. I/8. E. számú rendelete szabályozza. A rendelet nyomatékosan felhívja a figyelmet a mérlegelések végrehajtására és arra, hogy az egyik igazgatóság területéről másik területére mérlegelésre csak akkor utalható kocsi, ha a feladó igazgatóságnál a fuvarozási útvonal állomásain alkalmas, üzemképes vágányhídmérleg nincsen. Sajnos egyes állomások megfeledkeztek erről a rendelkezésről.

Az olyan budapesti állomásokról, mint *Kelenföld, Józsefváros, Pesterzsébet, Óbuda, Rákosrendező, Pestlőrinc,* valamint *Mátészalka* és *Sóstóhegy* állomásokról mérlegelés nélkül érkeznek kocsik *Ózd, Diósgyőr-Vasgyár, Miskolc-Repülőtér, Szuhakálló-Mucsony* állomásokra.

Sóstóhegy például Miskolc rendezőpályaudvarra utalja a kocsikat mérlegelés végett. Talán úgy gondolják, hogy Miskolcon a mérlegelés nem okoz olyan nehézséget, mint Nyíregyházán. Különös álláspont!

A mérlegelési elmaradásokat igazgatóságunk területén szigorúan tárgyaljuk. Elvárjuk, hogy ugyanezt tegyék a társigazgatóságok is.

Bakó János
Miskolci igazgatóság

Vizsgáztak a szakma ifjú mesterei az Utasellátónál

Az Utasellátó szakszervezeti bizottsága a vállalat budapesti és a vidéki üzemeiből, éttermeiből 30 fiatal felszolgálót, szakácsot, cukrászt és üzemi tisztviselőt készített fel a szakma ifjú mestere mozgalom vizsgáira. A vizsgákra jelentkezett fiatalok részére havonta egy alkalommal Budapesten egésznapos összevonást tartottak. Az összevonáson előadások hangzottak el és a vállalat szakemberei tartottak konzultációt a fiatalok számára.

A vizsgákra május közepén került sor, ugyancsak Budapesten. Az elméleti vizsgát a vállalat Arany János utcai kultúrtermében rendezték meg. A mestermunkák elkészítésére a Keleti pályaudvar 18-as üzemében került sor.

A felszolgálók a kihúzott tételnek megfelelően önállóan terítettek asztalt. A szakácsoknak komplett ebédet — az előételtől a tésztáig — kellett készíteni. A fiatal szakácsok közül többen is remekeltek egy-egy ételkülönlegesség elkészítésével.

A szakszervezeti bizottság gondos előkészítő munkája eredményeként a felszolgálók, szakácsok és cukrászok közül a szakma ifjú mestere jelvény arany fokozatát négyen, ezüstfokozatát hatan, bronz fokozatát pedig nyolcan szerezték meg. Hat fiatal nem felelt meg a követelményeknek. A kiváló ifjú üzemi tisztviselő cím első fokozatát négy, második fokozatát pedig egy fiatal szerezte meg. A sikerrel vizsgázott fiatalok oklevél- és pénzjutalomban részesültek.

— vi —

Szocialista brigádvezetők kitüntetése

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a „szocialista brigád"-mozgalomban kifejtett eredményes és példamutató munkáért a Munka Érdemérem kitüntetést adományozta az alábbiaknak:

Vén Ferenc munkavezető, Kiskunhalas Pft., Veselényi József csoportvezető, Debreceni Jj. ÜV., Nagy Antal Zsigmond. v. raktárnok Keleti pu., Szalai János mozd. vez., Szolnok fth., Maczek Gábor gattermester, Dombóvári Fatelítő, Hörcsöki Mihály darukezelő, Épületelemgyártó Főnökség.

A közlekedés és postaügyi miniszter „miniszteri dicséret"-ben részesítette:

Borsai Konrád forg. szolg. tevő, Ferencváros, Héjj Károly vonatvez., Miskolc Tiszai pu., M. Kovács Mihály brigádvez., Záhony átrakó, Kovács Pál forg. szolg. tevő, Pápa, Hártó Béla brigádvezető, Landler Jj. ÜV., Takács János mozd. lakatos, Szombathely fth., Bazsó József mozd. vez., Kisterenye fth., II. Kádár János csop. vez., Debrecen fth., Guba László csop. vez., Debreceni Jj. ÜV., Sulyok Károly vonatvez., Ferencváros, Börcsök János forg. szolg. tevő, Békéscsaba. Fejtli Dezső csop. vez., Szombathelyi Jj. ÜV., Burger József csop. vez., Ferencváros Pft., Csik György csop. vez., Szeged fth., Simon László hídügyi előadó, Angyalföldi Pft., Szamosvölgyi Vilmos westinglakatos, Keleti fth., Varga Péter csop. vez., Pécs Pft., Gyura István konyhafőnök, Utasellátó ÜV., Hegedűs Zoltán csop. vez., Miskolci Jj. ÜV., Szemmelróth Henrikné munkás, Dombóvári Fatelítő.

A közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója „vezérigazgatói dicséret"-ben részesítette:

Bicskei Dánielné forg. szolg. tevő, Józsefváros, Fodor Mihály brigádvez., Cegléd szertár, Nagy Dezső vonatvez. Debrecen. Lázár János csop. vez., Szentesi Ép. Főn., Alföldi György vonatvez., Kaposvár, Pethő János mozd. vez., Celldömölk fth., Kurucz István brigádvez., Fatelítő ÜV., Püspökladány, Bárdosi János vésős-gyalus, Szombathelyi Jj., ÜV., Nagy Gergely alvázlakatos, Déli Műszak, Salgó József előmunkás, Miskolci Ép. Főn., Farkas III. László mozd. vez., Kiskunhalas fth., Vaskó János előmunkás, Nyíregyháza Pft., Molnár Ferenc vonatvez., Szeged, Sipos András tüzikovács, Landler Jj. ÜV., Csonka Miklós szakaszkezelő, Távközlő Fennt. Főn., Dohány József csop. vez., Vasanyag Osztószertár, Miskolc, Balázs Albert előmunkás, Józsefvárosi Pft., Árvai Mátyás vonatvez., Mezőhegyes, Benczik György kocsilakatos, Nagykanizsa fth., Szalkai István szakaszkezelő, Miskolc TBFF, Nádi István előmunkás, Tapolca Pft., Lencsés Károly lakatos, Landler Jj. ÜV., Zupor-Laki József távközlőmester, Dombóvár, Varga László fizető felszolgáló, Utasellátó Bajai Kirendeltség, Viski János csop. vez., Miskolci Jj. ÜV., Juhász János számadó, Celldömölk szertár, Berki Mihály csop. vez., Debreceni Jj. ÜV., Pató Sándor esztergályos. Északi Jj. ÜV.

A félszázalékos ÖTA megajánlásának feltételei

Lapunk május 16-i számában, *„Bővül a ½ százalékos Önkéntes Támogatási Alap által nyújtható segélyek száma"* című cikkünkben említettük, hogy az a dolgozó, aki eddig a félszázalékos alapnak nem volt tagja, taggá válhat.

Feltételek: Annak a dolgozónak a jelentkezését, aki a ½ százalékos megajánlást vasutas társadalombiztosítottá válását követő 15 napon belül megteszi, a szolgálati főnökség saját hatáskörben fogadja el.

Aki 15 nap után kéri a felvételt, annak ügyében a szolgálati főnökségre illetékes társadalombiztosítási tanács, ha ilyen nincs, a szakszervezeti bizottság dönt.

A félszázalékos megajánlást a társadalombiztosítási tanács (szakszervezeti bizottság) csak akkor fogadhatja el, ha a megajánlás elfogadását kérő táppénzes állományban nincs, kórházi ápolás alatt nem áll.

A MÁV létszámába tartozó, illetmény nélküli szabadságon levő, nem vasutas társadalombiztosítás alá tartozó dolgozó félszázalékos megajánlási kérelmét csak a szakszervezet elnöksége fogadhatja el.

A félszázalékos alap járulékát a megajánlási nyilatkozat aláírásának hónapjától a tag illetményéből levonják. Az illetmény nélküli szabadságon levők a járulékot csekken fizetik be.

A félszázalékos alap által nyújtható segélyre a tagok általában a megajánlás napjától jogosultak. Az a tag azonban, aki már egyszer a félszázalékos alap megajánlása ellen tiltakozott (nemleges nyilatkozatot adott) a megajánlástól számított 6 hónapig segélyre nem jogosult.

HÍREK

— *A pécsi állomás társadalmi bíróságának tagjai, a szakkönyvek tanulmányozásán kívül, bíróságok és ügyészségek tagjai által tartott előadásokon is ismerkednek a társadalmi bíróságok feladataival.*

— A Keleti pályaudvar kereskedelmi főnökségének és vámhivatalának dolgozói komplex-brigád-szerződést kötöttek, melyben vállalták az áruk kiés berakását, valamint a vámkezelést a vonatok megkésletetése nélkül. Eddig 34 brigád működik a szerződésnek megfelelően.

— *52 halálos áldozata és 40 sebesültje van a lisszaboni vasúti katasztrófának. Lisszabonban május 28-án, egyik pályaudvar tetőzete beomlott, s az okozta a katasztrófát.*

— A Szegedi Vasútforgalmi Technikum 134 érettségiző diákja közül 26-an jelentkeztek továbbtanulásra. A jelentkezők többsége felsőfokú vasútforgalmi technikumban és a műszaki egyetemen szeretne tovább tanulni.

— Tanulságos légó törzsgyakorlatot tartottak Szeged Rókus állomáson. Az érdekelt vezetők megfelelő felkészültséggel vettek részt a gyakorlaton.

— A szegedi szabadtéri játékok idején minden „játéknapon" közlekedik majd — a jelenleg szombaton közlekedő — sebesvonat. Előadási napokon a vonat 0,20 perckor indul visszafelé Szegedről Budapestre.

— 60 éves a ghanai vasút. Május 3-án múlt 60 éve annak, hogy Ghanában megnyitották az első vasutat. Az évforduló napján az egész országban ünnepségeket, Accrában, a fővárosban pedig kiállítást rendeztek.

— *Hetenként háromszor, hétfőn, szerdán és pénteken egészségügyi filmeket vetít a Vöröskereszt a Nyugati pályaudvar kultúr-vöröstermében.*

— Komplexbrigád alakult Miskolc Tiszai pályaudvaron. A rendezőpályaudvar gurító- és tolatóbrigádjai kötöttek szerződést a fűtőház dolgozóival. A komplexbrigád a gurítási teljesítmények növelését tűzte célul.

— Megrázó tragédia történt az ausztriai Sachsendorfnál; egy tízéves fiú hatéves kisöccsével a síneken akart átmenni, amikor közvetlen közelből meghallotta a motorosvonat zúgását. Öccsét egy gyors mozdulattal átlökte a síneken, de ő maga már nem tudott félreugrani, s a mozdony halálra gázolta.

— *Jó eredményeket értek el a tisztasági mozgalomban a pápai pályafenntartási főnökség pályamesteri szakaszainak dolgozói. A legjobbakat a szombathelyi igazgatóság és a főnökség vezetői pénzjutalomban részesítették.*

— Egyiptom részére készült étkezőkocsinak tartották meg a próbaútját Mosonmagyaróvár és Budapest között. A Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban készült étkezőkocsi a magyar járműipar egyik legszebb terméke. Egyiptom 27 darabot rendelt belőle.

Berczik Zoltán Nigériába utazott

Hónapokkal ezelőtt *Nigériából* meghívás érkezett *Berczik Zoltán*, a Vasútépítők többszörös válogatott, Európa-bajnok asztaliteniszezője részére. *Berczik május 27-én a Ferihegyi repülőtérről elutazott Nigériába.* Kiváló asztaliteniszezőnk a tervek szerint két hónapot tölt az afrikai országban, ahol edzőtársa lesz a nigériai asztaliteniszezőknek.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Markos József Zalaegerszeg, Marosán Pál, Volosinovszky János Debrecen. Kisvárdai János Miskolc, Bognár Károly Tapolca. Leiti Ferenc Pécs, Tóbka Károly Szeged, Murai Gáborné Hatvan, Pintér Lajos Vácrátót, Tóth III András Budapest: Leveleiket lapunkhoz felhasználjuk.

Bognár Károly Tapolca: A MÁVAUT-megállóra vonatkozó levelét továbbítottuk, tájékoztatását köszönjük.

Hábel György Miskolc: Május 16-i számunkban írtunk erről a témáról.

Dr. Gazdag József Szombathely, Pintér Lajos Vácrátót, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Kocsárdi Tibor Budapest, Bognár Károly Tapolca, Cseh Zoltán Szolnok, Tóbka Károly Szeged: Tudósításaikat helyszűke miatt közölni nem tudjuk.

A HIVATALOS LAPBÓL

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

18. számból: 106 897/1963. I/3. C. Nők és fiatalkorúak életének és testi épségének védelméről szóló 119 308/1962. I/3. C. számú utasítás végrehajtásának magyarázata.

109 140/1963. I/3. C. Az egészségre ártalmas munkát végző dolgozóknak védőételei, valamint a hideg évszakokban a szabadban dolgozóknak melegítő itallal való ellátása tárgyában megjelent rendelet módosítása.

19. számból: 112 420/1963. I/8. C. Az 1963/64. évi menetrend életbeléptetése.

20. számból: 113 685/1963. I/8. D. Vasutaskedvezmények igénybevétele a helyjeggyel, vagy anélkül közlekedő egyes nemzetközi személyszállító vonatokon.

Vasútigazgatóságok munkaversenye.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném Bp., VIII., Kerepesi út 1. 8. ép. fsz. 10/a. szám alatti félkomfortos II. sz. házfelügyelőségem tanácsi 1 szoba, konyha, kamrás nagyméretű lakásra. Özv. Bottlik Jánosné. Érdeklődni: 3—7 óra között.

— Dunaharaszti 1 szoba komfortos lakásomat elcserélném debreceni hasonlóval. Érdeklődni személyesen, vagy levélben Zuber József MÁV-nyugdíjasnál, Dunaharaszti, Szamuely utca 7. szám alatt.

— Az Északi Járműjavító lakótelepén levő kétszoba komfortos, ipari áramos, telefonos szolgálati lakásomat elcserélném hasonló szabadrendelkezésű vagy tanácsi lakásra. Érdeklődni: 9—17 óra között a 323—721 telefonon.

— Miskolc, Madarász Viktor utca 12. I. emelet alatti 2 szoba, személyzeti szobás összkomfortos, tanácsi rendelkezésű lakásomat elcserélném budapesti MÁV-lakásra. Dr. Fehér István. Érdeklődni: Miskolci Igazgatóság I. osztály jogi csoportjánál a 32—11 számon lehet.

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

OTTHON

— *A motorvonat vezetőállása után ez a zaj már üdülés.*

IDŐMÉRTÉK

— *Úgy látom, az új menetrendben 9 ultimóval rövidebb a menetidő.*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM — Ára 40 fillér — 1963. JÚNIUS 17.

Emelkedett a tehervonatok utazási sebessége

Meggyorsult a belföldi és a nemzetközi áruszállítás

Az új menetrendben nemcsak a személyforgalom, hanem a gyors továbbítást igénylő küldemények szállítására létesített TEEM vonatközlekedési rendszer is tovább fejlődött. A TEEM vonatok *már úgyszólván egész Európát* érintik. Míg ezek a vonatok az elmúlt években 66, *az idén már 76 viszonylatban közlekednek.* Ebből 12-ben hazánk is érdekelt: a *Hegyeshalomban*, illetve *Szobon* kilépő, valamint a *Lökösháza—Szob* átmenetben közlekedő vonatokkal.

Budapest-Stockholm 48 óra

A TEEM vonatokkal a gyors továbbítást igénylő küldemények, gyümölcs és zöldségfélék, a legrövidebb idő alatt jutnak el rendeltetési helyükre. A *ferencvárosi rendezőpályaudvarról* a reggel 6 órakor induló áru már délután *Bécsbe* és még aznap éjfélig *Münchenbe* érkezik. A Budapestről TEEM vonattal továbbított árukküldemények 48 órán belül *Stockholmba* is megérkeznek.

Az új menetrendben a Budapestről induló TEEM vonatokhoz a *Kelebia* felől közlekedő új gyors tehervonattal *Jugoszlávián* át is megfelelő csatlakozást biztosítottunk.

A TEEM vonatokon kívül *Bulgária, Románia* és *Jugoszlávia* felől nagy mennyiségben *érkező, Csehszlovákia, NDK* és *Lengyelország* rendeltetésű gyümölcs és egyéb romló küldemények részére is rövid menetrendű tehervonatok állnak rendelkezésre a MÁV vonalain.

A nemzetközi áruszállítás szempontjából igen nagy jelentősége van a *Sturovon* létesített csehszlovák—magyar közös határállomásnak. Az átmenő tehervonatok tartózkodási ideje például a felére csökkent.

Májusban 450 000 tonnával csökkent az adósságunk

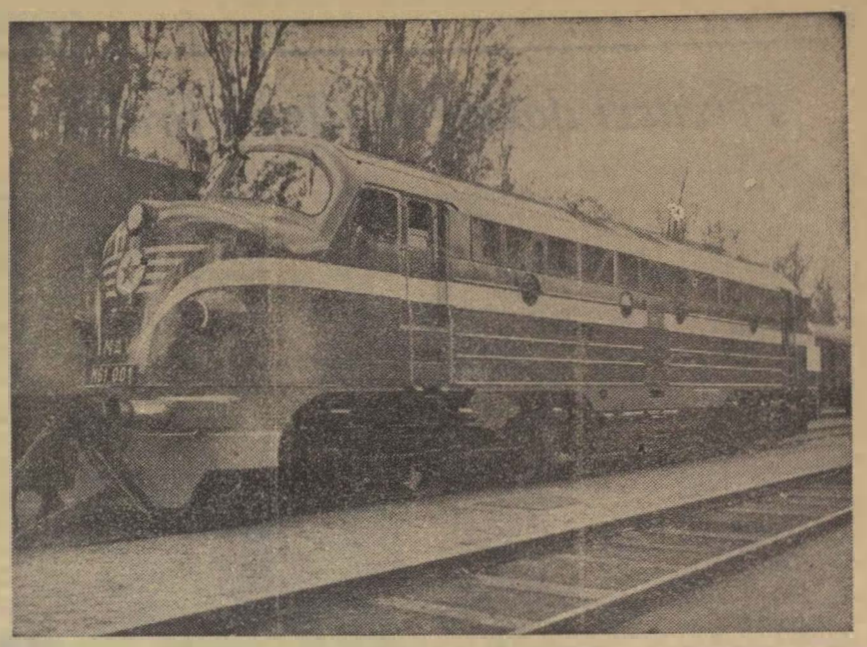
Az új menetrend életbe lépése óta a belföldi áruszállítás is meggyorsult. *Májusban a tervezett 8 millió 800 ezer tonna áru helyett 9 millió 250 ezer tonna árut továbbított a vasút.* Különösen május utolsó hetében nőtt meg a teherforgalom. Ez az eredmény egyben azt is jelenti, hogy májusban mintegy 450 ezer tonnával sikerült csökkenteni a téli adósságot.

Ha a vállalatok, intézmények továbbra is nagy gondot fordítanak a szombati és a vasárnapi rakodásokra minden remény megvan arra, hogy az év végéig teljesíteni tudjuk szállítási tervünket.

Természetesen nekünk, vasutasoknak is tovább kell fokoznunk erőfeszítéseinket. Még nagyobb gondot kell fordítani a jobb munkaszervezésre, és ahol arra lehetőség van, az irányvonatképzésre. Májusban *az elszállított árumennyiség 44 százalékát cél- és irányvonatokkal továbbítottuk.* Ezt tovább lehet növelni. Erre a menetrend is lehetőséget nyújt. azáltal, hogy emelkedett a tehervonatok utazási sebessége. A villamosított *budapest—miskolci* vonalon átlag 1 órával rövidült a tehervonatok menettartama. Más fő vonalakon a megállások ritkításával és a tartózkodási idő csökkentésével rövidítették meg a tehervonatok menetidejét.

Különböző szervezési intézkedésekkel az új menetrendben az is lehetővé vált, hogy a tömegárut szállító tehervonatoknak nem kell megállni minden rendezőpályaudvaron.

(visi)



Május közepén megérkezett és azóta eredményesen végzi próbajáratait a svéd NOHAB-cégtől vásárolt 2000 lóerős Diesel-elektromos mozdony. A megvásárolt 20 gépből az év végéig 18 darabot szállít le a cég

(MTI Foto: Lajos György felv.)

Útrakeltek az 520-asok

A MÁV évek óta fővonali mozdonyhiánnyal küzd. A hiány már akkor jelentkezett, amikor a magyar ipar abbahagyta a fővonali gőzmozdonygyártást. S mivel a szállítási teljesítmény állandóan nőtt, a vonóhelyzet évről évre rosszabbodott.

A gőzmozdony-gyártás leállítása után a fővonali villamos- és Diesel-mozdonybeszerzés is késett. Mivel a helyzet mind kritikusabbá vált, kormányunk a *Szovjetunióhoz* fordult segítségért a hiány pótlására.

Kértünk és kaptunk

A Szovjetunió kérésünkre a letétbe helyezett fővonali nagy teljesítményű gőzmozdonyokból 100 db 520-as gépet bocsátott rendelkezésünkre. Ezeket a gépeket a nagy fűtőházakhoz állomásították, oda, ahonnan nagy vonatokat lehet nagy távolságra továbbítani.

Amint ezek a gépek megjelentek a MÁV vonalain, sokan tették fel a kérdést: *Miért szerzünk be gőzmozdonyokat, amikor már fokozottabb ütemben halad a vasút villamosítása, dieselesítése?*

A gépészeti szakosztályon elmondották, hogy a 100 db 520-as gőzmozdony beszerzése egyáltalán nem késlelteti a vasút villamos- és Diesel-mozdony beszerzését. Ezek a gépek a jelenlegi helyzetünkben igen nagy segítséget jelentenek.

El kell még mondani, hogy a szovjet vasutak nemcsak odaadták a 100 db nagy teljesítményű „ötcsatlós" gőzmozdonyt, hanem mind a százat ők vették fővizsga, illetve főjavítás alá. Így azután az átvétel után rövid idő alatt forgalomba lehetett valamennyit állítani.

Hogyan fogadták az 520-asokat a mozdonyvezetők? Erről beszélgetünk a szolnoki fűtőház vezetőivel és az érdekelt mozdonyvezetőkkel.

— Fűtőházunk hat darab 520-as gépet kapott — mondotta *Móra Ferenc*, a fűtőházfőnök helyettese. — Ezzel nagyon nagy gondunk szűnt meg, hiszen állományunkból hét mozdonyt a szokásos fővizsgára kellett küldeni. Ezek a javításban levő gépek nagyrészt 411-esek. Ha elkészülnek, átirányítják azokat más fűtőházakhoz, ahol szintén vonójárművek hiányával küszködnek. Egy kisebb fűtőháznak már az is nagy segítség, ha egy-egy gyengébb teljesítményű 326-ost vagy 324-est kicserélhetnek a tőlünk elvitt 411-essel.

Garamszegi László mozdonyvezető elmondta, hogy önként jelentkezett 520-asra. A 424—044-est hagyta ott érte, amelyet egyébként nagyon szeretett fűtőjével: *Borhi Jánossal* együtt.

— Én már nem vagyok fiatal ember — mondta a mozdonyvezető —, hiszen a második világháború idején is vezettem ilyen masinákat, mint amilyeneket most kaptunk. Sok egyéb tulajdonság mellett legdöntőbb számomra, hogy a mozdonyok konyhája teljesen zárt. Jöhet a tél, az ember nincs kitéve rajta az időjárás viszontagságainak.

Az új géppel két utat tettem meg: Ferencvárosba, majd Debrecenbe továbbítottunk egy 1800, illetve 2000 tonnás vonatot. A 40 kilométeres sebességet végig tudtuk tartani. Útközben az is jó, hogy nincs félniválo, mert a 36 köbméteres vízkészlettel Szolnoktól Debrecenig sem kell megállni. Csak a tűztisztítás okoz valamivel több munkát, mint a hazai mozdonyokon, de a tűzrácsokat később át lehet majd alakítani a magyarországi szénfajtákhoz.

„Jó gépeket kaptunk!"

Molnár Gábor mozdonyvezetővel, *Nagy Gyula* és *Haris Mihály* fűtőkkel a 4755-ös számú vonat élén találkoztunk. Mozdonyukkal, a hatalmas 520-assal először vágtak neki a pesti útnak. A 142 tengelyes, 2115 tonnás tehervonatot „köszörülés" nélkül „rántották ki" Szolnokról. A személyzet egyöntetű véleménye *Cegléden* már így hangzott:

— *Jó gépeket kaptunk! Eredményesen segítik a vasút munkáját. Néhány újításra, módosításra lesz majd alkalom, mint ahogyan sor került erre az amerikai származású 411-esek üzemeltetése közben is. Egyelőre csak azt kérjük: a szén- és olajkiszabás végleges megállapításáig gondoskodjanak róla, hogy az új gépeken dolgozó embereket átmenetileg se érje keresetveszteség.*

Kovács József

A balatonalmádi ifjúsági találkozó műsora

A június 23-án Balatonalmádiban rendezendő ifjúsági találkozó kiemelkedő eseménye lesz az ifjúsági békenagygyűlés. *Szabó Antal* főtitkár megnyitója után *Nagy Richárd*, a KISZ Budapesti Bizottságának első titkára mond ünnepi beszédet.

A nagygyűlést megelőzően és azt követően kulturális- és sportműsor szórakoztatja a részvevőket.

A kultúrműsorban fellépnek:

Domahidy László, az Operaház, *Mede Tibor*, a Jókai Színház művésze, *Bojtor Imre* és *Madarász Katalin* népdalénekes, *Balassa Tamás* táncznekara, *Keméndi András, Soós Szabó Edit, Toldi Mária* táncdalénekes, a Debreceni Jj. ÜV., az Északi Jj. ÜV, a tapolcai Batsányi János Kultúrotthon táncscsoportja és zenekara, a gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV. táncscsoportja, a Szombathelyi Jj. ÜV. munkáskórusa, a Landler Jj. ÜV. balett, bűvész és bohóc csoportja, az Északi Jj. ÜV. pengetős triója, a Pályafenntartási és a Gépészeti Technikum, valamint a Landler Jj. ÜV. tánczenekara, a vasutas szakszervezet ifjúsági fúvószenekara. Színessé teszi a gyűlést a budapesti Minta Ktsz. divatbemutatója.

A sportműsor keretében

a BVSC legjobb vívói és birkózói, a Testvériség súlyemelői és tornászai mutatják be tudásukat.

A különvonatok indulása és érkezése

A találkozóra a hat igazgatóság székhelyéről különvonat indul. *Debrecenből:* június 22-én 22,08 órakor, visszaérkezés június 24-én 0,50 órakor. *Miskolcról:* indulás 23-án 0,30 órakor, visszaérkezés 23,35-kor. *Szegedről:* indulás 23-án 0,23 órakor, visszaérkezés 24-én 1,33 órakor. *Pécsről:* indulás 23-án 3,50-kor, visszaérkezés 23,06-kon. *Szombathelyről:* indulás 23-án 5,35-kor, visszaérkezés 23,44-kor. *Budapest Keleti pályaudvarról:* indulás 6,12-kor, visszaérkezés 23,37-kor.

A részvevő vasutas fiatalok 6 forintos személyzeti jegy átalányt fizetnek. A vasutas kedvezménnyel nem rendelkező hozzátartozók és meghívottak *Budapestről* és *Szombathelyről*, illetve e két igazgatóság területéről 22, egyéb helyekről 32 forintos egységes részvételi jegy birtokában utazhatnak.

Nemzetközi szolidaritás a spanyol népért

A Szakszervezeti Világszövetség titkárságának március 25-i felhívása nagy visszhangra talált a vasutas dolgozók körében is. A szolidaritási héten, június 14-én a spanyol nép legjobbjainak bebörtönzése miatt, tiltakoznak a Franco-féle diktatúra ellen.

A spanyol nép ügye iránt érzett aggodalom, főleg Julian Grimau elvtárs törvénytelen meggyilkolása óta él élénken a magyar dolgozókban. Ez a gaztett, amellett, hogy Spanyolországban az általános felháborodás hullámát váltotta ki, megmozgatta a világ dolgozóit is, s szinte jeladás volt a spanyol nép harcainak szervezett támogatására.

A szolidaritási és tiltakozó táviratok mellett a világ dolgozóinak millióí szakszervezeti hovatartozandóságukra való tekintet nélkül vállalták, hogy anyagi eszközökkel is támogatják a spanyol nép harcát. Hazánkban a társadalmi élet közéleti képviselőiből egy állandó „Szolidaritási bizottság a spanyol népért" alakult, melynek szervezésében a SZOT-titkársága kezdeményezően vett részt.

A bizottság a június 14-i nagygyűlésen felhívást bocsátott ki országos gyűjtés megindítására a spanyol politikai foglyok, a sztrájkokban való részvétel miatt bebörtönzöttek és hozzátartozóik segélyezésére.

Az 1, 2, és 3 forintos címletű bélyegekkel a szakszervezeti aktivisták keresik fel a dolgozókat. Biztosak vagyunk abban, hogy a vasutas dolgozók, mint eddig, hasonló esetekben, most is szívesen járulnak hozzá forintjaikkal is a spanyol nép legjobb fiainak anyagi megsegítéséhez.

Híradás Mezőhegyesről

A Mezőhegyes állomáshoz tartozó üzemfőnökség 57 fős létszámával 177 kilométeres keskenynyomtávú vasút munkáját látja el.

Az üzemfőnökség vezetőjének szobájában a szakszervezet Békés megyei bizottságának és az igazgatóság vezetőjének kongresszusi zászlaja az eredményes munka jelképe. Az elmúlt év őszén 12 000 vasúti kocsi küldemény fordult meg vonalaikon. Az idén még többre számítanak. S hogy ennek a feladatnak is becsülettel eleget tesznek, biztosíték rá az eddigi teljesítmény, s a szocialista brigádok példamutatása.

Mint Halmos János, az üzemfőnökség vezetője mondja, különösen jó az együttműködés a mezőhegyesi cukorgyárral, s ennek az együttműködésnek nagy része van az eddigi sikerekben.

Sz. S.

Társadalmi munkások kitüntetése

Vác város vezetői ünnepélyes külsőségek között jutalmazták meg azokat a dolgozókat, akik 1962-ben társadalmi munkával hozzájárultak a város szépítéséhez. A legtöbb társadalmi munkát vasutasok, a Váci VSE viziszakosztályának tagjai végezték. Ezt az ünnepséget a városi tanács vezetői is hangsúlyozták. Ezek után nem véletlen, hogy a legtöbb arany, ezüst plakett és oklevél kitüntetést a viziszakosztály tagjai kapták.

A szakosztály tagjai az idén is folytatják a társadalmi munkát, elsősorban a Dunaparton, a szakosztály vizitelepén.

R. I.

Ferenczi doktor kiállta a próbát

— Orvos lett a fiúból. Még sokra viheti — mondták Ferenczi Imrére szülőfalujában, amikor az Orvostudományi Egyetem elvégzése után átvette diplomáját.

A bányászcsaladból sarjadt orvos, dr. Ferenczi Imre 1957-ben indult el hivatásának első állomására, a parádfürdői állami kórházba. Három év hamar elröppent. A fiatal orvos ugyanis ennyit töltött Parádon, majd a peceli továbbkezelő kórházba került. S amikor már szabadon választhatott végleges munkahelyet, Ferenczi Imre a pesti állás helyett a vidéket választotta, a vasúttal kötött szerződést.

Amikor megjelent a győri csomóponton, bizalmatlanság, idegenkedés fogadta. Ö nem sokat adott rá, legalábbis kifelé ezt mutatta. Belül annál jobban háborgott. De az új légkör nem nagyon csorbította lelkesedését, munkakedvét. Nagy akarással, szorgalommal látott munkához.

— Mindenbe beleüti az orrát, azt hiszi, megváltja a világot — jegyezte meg róla kissé haragosan az egyik vezető, amikor a fűtőházban felfedezte a fordítva bekötött ventillátort és elrendelte a kijavítását. Az üzemi szemléken is sorra kerültek elő a régi problémák, többek között a fürdőbe bevezetett, de fürdésre alkalmatlan iszapos Rábavíz, a baleseteket előidéző védőszemüveg hiánya stb. A termelési tanácskozások is megélénkültek, amikor az üzemi orvos helyet foglalt a dolgozók között.

Természetesen nem könnyű így igazságot tenni, rendet tartani, hogy az minden embernek a megelégedését szolgálja. Nem az üzemorvos elsődleges feladata például az sem, hogy a szociális és munkásvédelmi kérdésekben igazságot osztogasson. De segítője és ha szívén viseli a közösség sorsát, aktív támogatója lehet minden olyan ügynek, amely a dolgozók biztonágos munkakörülményeit, testi épségét, az egészseges élet feltételeit hivatott előmozdítani.

Ferenczi doktor már az első napokban így lépett fel és ha valahol hibát látott, utánajárt, hogy az mielőbb orvoslásra kerüljön. Emiatt, ha szemében nem is, de a háta mögött egyes vezetők rosszallásukat fejezték ki, ő azonban kiállta a pórbát. Eljutott az orvosi kötelességteljesítés magas etikai színvonaláig. Az üzemi betegségek és a balesetek megelőzésének legfobb szószólójává vált, a mindent az emberért gondolat megvalósításának egyik élharcosa lett a győri csomóponton.

Ha valahol segíteni kell, ott Ferenczi doktort megtalálni. Nem véletlen az sem, hogy

a legutóbbi választásokon a szervezett dolgozók a vasutasszakszervezet Győr-Sopron megyei bizottságának is tagjává jelölték.

Naponta 50—60 beteg fordul meg az üzemi orvos rendelőjében. S a betegek elégedetten távoznak.

Sok mindent elmondhatnánk még dr. Ferenczi Imréről. Hiszen a dolgozók köntörfalazás nélkül, elfogulatlanul beszélnek orvosukról, aki egyformán lelkiismeretesen foglalkozik minden betegével.

Várkuti Miklós

A nyugdíjfolyósítással kapcsolatos egyes kérdések ismertetése

A rendelkezés értelmében, ha a férfi az 58., a nő az 53. életévét betöltötte és III fokozatú rokkant, hogy továbbra is rokkant-e, hivatalból felülvizsgáltatni nem lehet.

Az 58. életévét betöltött férfi, 53. évét betöltött nő III. fokozatú rokkantnál nem kell vizsgálni azt sem, hogy végez-e rendszeresen munkát, illetve a betöltött munkakör milyen keresetet biztosít részére.

A nyugdíj összegszerű korlátozására vonatkozó azon rendelkezés, hogy amennyiben a munkabére 500 forintot meghaladja, nyugdíjának egyharmadát, üzemi baleset vagy foglalkozási megbetegedés következtében rokkantsági nyugdíjuknak csak a felét kapják, rájuk is vonatkozik. A nyugdíjuk teljes beszüntetését a munka és a kereset nem hozza magával.

Ha azonban a rokkantsági nyugdíjas férfi az 58., nő az 53. évnek betöltése után, de még az öregségi korhatár — férfiaknál 60 év, nőknél 55 év — betöltése előtt kéri, rokkantságát felül kell vizsgáltatni. Ilyen esetben a nyugdíjmegállapító szervnek, a munkaképesség-csökkenést véleményező orvosbizottságot csak annak megállapítására kell felkérni, hogy rosszabbodott-e a nyugdíjas állapota. Ha az állapota rosszabbodott és a nyugdíjas továbbra már nem III., hanem II. vagy I. fokozatú rokkant, a nyugdíját fel kell emelni.

Azoknak a régi közszolgálati nyugdíjasoknak — az 1952. évi január hó 1 előtt nyugdíjazottak — akik 1959. január 1 előtt, a férfi 60., illetve a nő 55. életévét még nem töltötte be és nyugdíjuk mellett azóta dolgoznak, vagy akik jelenleg sem érték még el a nyugdíjkorhatárt, a férfi 60., a nő 55. évet, — nyugdíjuk mellett jelenleg dolgoznak, a nyugdíjuk és keresetük együttesen 1400 forintot érhet el. Ha a nyugdíjasnak 60 éven felüli házastársa, vagy árvaellátásra jogosult családtagja, eltartottja van, az 1400 forintos összeg eltartottként 120 forinttal emelkedhet.

Ha a bér és nyugdíj összege az engedélyezett összeget, 1400 forintot meghaladja, a nyugdíjat olyan összeggel kell csökkenteni, hogy a bér és nyugdíj az engedélyezett összegen belül maradjon. E címen csak a nyugdíj csökkenthető, sőt teljes egészében is szüneteltethető.

A közszolgálati nyugdíjasoknak 1963. január 1-ig a keresetébe a korpótlékot beszámítani nem lehetett. 1963. január 1-től a korpótlékot is bérként kell figyelembe venni.

Mivel a nyugdíjasok e rendelkezésről csak a közeljövőben szereznek tudomást, így 1963. január és június között ezen a címen túlfizetett nyugdíjat terhükre rendezni nem lehet. További túlfolyósítás megakadályozása érdekében a nyugdíjfolyosító szervek a nyugdíjasok figyelmét fel fogják hívni.

Papp András

Munkában a sarus. Dombóvár állomás gurítóján Karsai Sándor sarus hol egyik, hol a másik vágányra helyez el sarut a guruló kocsik megfékezésére

(MTI Foto: Lajos György felv.)

A Miskolci MÁV Szimfonikusok hangversenye az aggteleki cseppkőbarlangban

A *borsodi műszaki hét* ünnepélyes befejezésére június 2-án az *aggteleki Baradla cseppkőbarlang* hangversenytermében került sor.

Az ünnepségre egybegyűlt mintegy 400 főnyi résztvevő előtt *dr. Pásztor Pál* igazgató, az *MTESZ Borsodi Intézőbizottságának* elnöke méltatta a műszaki hét jelentőségét. Beszédében megemlékezett a borsodi műszaki értelmiség nagy jelentőségű aktív társadalmi munkájáról, majd az *aggtelek-jósvafői* cseppkőbarlangok idegenforgalmi jelentőségét és a MÁV által az aggteleki idegenforgalom fejlesztése érdekében végzett bódvavölgyi vasútkorszerűsítési munka eredményét és a jósvafő-aggteleki gyorvonati közlekedés megindítását méltatta.

Az aggteleki ünnepségen részt vettek a magyar vasutas eszperantisták is. Ez alkalommal került ugyanis sor a múlt évi budapesti *XIV. nemzetközi vasutas eszperantó kongresszus* résztvevői, aggtelek-jósvafői látogatásának emlékére a barlangban elhelyezett márványtábla leleplezésére. *Dr. Bácskay István* a KPM I/ 3. A. osztályvezető helyettese, a Magyar Eszperantó Szövetség vasutas szakosztályának elnöke mondott magyar és eszperantó nyelven ünnepi beszédet. Részt vett az ünnepségen *Cornelius G. de Jong*, a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség (IFEF), Amsterdamból erre az ünnepségre erkezett elnöke, aki az emléktáblát leleplezte, valamint *Baghy Gyula*, a Magyar Eszperanto Szövetség elnöke is.

A miskolci MÁV Szimfónikus Zenekar adott hangversenyt, akik *Kalmár Peternek*, a miskolci Nemzeti Színház karmesterének vezényletével *Erkel Himnuszát*, *Menil Eszperantó Himnuszát*, *Beethoven Egmont nyitanyát* és *Liszt Les Preludes*-ét tolmácsolták.

A rendkívüli nagy érdeklődésre való tekintettel a hangversenyt délután meg kellett ismételni. Az idegenforgalmi vezetők e siker láttán mérlegelés tárgyává teszik, hogyan lehetne az aggteleki barlangi hangversenyeket rendszeres, országos kultúrális eseménnyé avatni.

Hábel György
Miskolc.

Új kocsimosó berendezés születőben

A javításra kerülő négytengelyes kocsik külső mosását a fényezés előtt eddig kézierővel végezték. A művelet kocsinként kb. 40 órát igényelt.

Most a Dunakeszi Járműjavítóban a Vasúttervező segítségével olyan mosási eljáráson kísérleteznek, amely

az eddigi 40 órás mosási időt 12 percre csökkenti.

A tisztítást két fázisban végzik. Hálózati vízvezetékről táplált szórófejeken át percenként 800 liter vizet zúdítanak a hatalmas csőkapun lassan áthaladó kocsira. A kocsi falára erős hatású vegyszereket fújnak, majd működésbe lépnek a percenként 450 fordulattal üzemelő műanyagszálas kefehengerek.

A három dörzsölő kefepár munkája után öblítő kapu alatt halad át a kocsi,

ahol lemossák róla a kefék által fellazított szennyeződést. Ezt a műveletet megismétlik, így a vegyszertől teljesen megszabadítják a kocsi oldalát.

A kísérleti berendezés tökéletesítésén most dolgoznak. Ha elkészül, nemcsak a vasúti járműjavító iparban, hanem a pályaudvarokon is nagy hasznát veszik.

V. M.

Bizalmiak FÓRUMA

A bizalmi munka néhány tapasztalata Budapesten

A szakszervezetek XX. kongresszusán elfogadott alapszabály szerint jelentősen növekedett a szakszervezeti bizalmi csoportok helye és szerepe.

Vegyük szemügyre a bizalmi munka, a csoportélet budapesti tapasztalatait. Vizsgáljuk meg, meddig jutottunk munkájuk javításában.

Az elmúlt évek — főként pedig az utóbbi 12—14 hónap — jelentős fejlodést hozott. Javult a szakszervezeti bizottságok határozatvégrehajtást szervező és irányító tevékenysége. A budapesti bizottság szorgalmazására a legutóbbi 5 hónap alatt a szakszervezeti bizottságok 70 százaléka több bizalmi jelenlétében szb-ülésen beszámoltatott egy vagy két bizalmit. A legtöbb alapszervezetben az szb-, műhely-, iroda- vagy munkahelyi bizottság tagjai nemcsak meghatározták a bizalmi munka javításának feladatait, hanem felosztották a szakszervezeti csoportokat patronálás, segítés céljából is.

A tél folyamán több mint 1200 bizalmi vett részt esti tanfolyamon.

Rendszeresebbé vált több szakszervezeti bizottságnál a bizalmiak részére havonta szervezett tájékoztató a vezetőség munkájáról, a feladatokról.

Növekedett a tekintélyük

Javult a bizalmiak politikai érettsége és a tagság érdekében következetesebb lett a fellépésük. Legtöbbjük személyes példát mutatott a téli forgalom alatt is.

Kiterjedtebb lett a termelést segítő, szervező és agitációs munkájuk.

Számos helyen jó kapcsolat alakult ki a művezetőkkel, csoportvezetőkkel, a gazdasági vezetőkkel. A bizalmiak véleményének meghallgatása és e vélemények érvényesülése egyre több helyen vált gyakorlattá.

Ha kis számban is, de már vannak olyan szolgálati helyek, mint Duna-part állomás, ahol

a vezetők nemcsak meghallgatják a bizalmit, hanem adnak is a szavára.

A ferencvárosi fűtőházban, a Keleti műszaki kocsiszolgálati főnökségen, a Nyugati műszak rákosrendezői műhelybizottságánál, a Gépjavítónál, az Építési Géptelep Főnökségen és néhány más helyen nőtt azoknak a bizalmiaknak a száma, akik a dolgozók érdekeit, jogos panaszait, a termelést, az üzem- és munkaszervezést segítő javaslataikat a megoldásig számon tartják.

A III. országos bizalmi tanácskozás határozata tükrében a felsorolt eredmények ellenére, akad hiányosság is. A bizalmi munka helyzetének felmérésekor derült fény arra, hogy a budapesti fejállomásokon az utazószemélyzet, Rákos állomáson és a Motorüzemben, a MÁV-kórházban a szervezett dolgozók szakszervezeti csoportjai

szervezetileg nem mindig követik a gazdasági szervezeti kereteket.

Néhány helyen még ma is 30—40 dolgozó tartozik egy-egy bizalmihoz.

A vonatkísérő szolgálat műhelybizottságainál nem egy helyen idegenkedés van az egy brigád — egy szakszervezeti csoport helyes elv alkalmazásától. Az egy és az egy plusz egy fős- vonatkíséreti fordaknál pedig még mindig nincs kellő törekvés arra, hogy a közel azonos indulási idejű fordákból — esetleg a szorosan követő fordák szervezett dolgozóiból — alakítsák ki a csoportokat. A szükségszerű gazdasági átszervezéseket a pályafenntartási és más szakszolgálatnál lassan követi a szakszervezeti munka megfelelő kereteinek kialakítása, formálása. Ily módon a tisztséget felelősséggel ellátni igyekvő bizalmiak sem tudnak eredményesen törődni a csoport minden egyes tagjának érdekképviseletével, segítésével, nevelésével, műveltségének gyarapításával. Mindebből az a helytelen módszer alakult ki, hogy például a tagsági díjakat a műhelybizottság titkára vagy gazdasági felelőse szedi be.

Ne maradjon el a tájékoztatás

Egészségtelen tünet, hogy a többségében értelmiségi és műszaki felkészültségű szakszervezeti tagok csoportjaiban nem azonos felkészültségű dolgozó látja el a bizalmi tisztséget. Így közülük sokan a legnagyobb igyekezet ellenére sem tudnak segíteni a csoport magasabb felkészültségű tagjainak.

Vannak szolgálati helyek, ahol elhanyagolják a bizalmiak havonkénti rendszeres tájékoztatását. A fordaszolgálatos szolgálati helyeken rendszerint megelégedtek azzal, hogy egy alkalommal megtartották a bizalmiak tájékoztatását, értékezletét, de a fordákban közlekedő többi bizalmi tájékoztatására már nem fordítottak figyelmet.

Néhány kis létszámú szolgálati helyen szakszervezeti bizottságaink elintézettnek vélik a bizalmiak munkájának segítését, azzal, hogy közülük néhányat meghívnak szb-ülésre. Ez a módszer nem rossz akkor, ha a szakszervezeti bizottság a bizalmiak munkáját tárgyalja, vagy közülük egyet-egyet beszámoltat munkájáról. De

nem helyettesítheti a bizalmiak vezetőségi értekezleten való részvétele a havi rendszeres bizalmi értekezletet.

Rossz az a több helyen általánossá vált gyakorlat is, hogy a patronálók személye gyakran változik.

Nincs még rendjén minden a szolgálati, a műhely- vagy üzemvezetők vezetési stílusában. Gyakran döntenek a dolgozók ügyében, anélkül, hogy a szakszervezeti bizalmit megkérdeznék. Gyakorl ma még, hogy jól összekovácsolódott kollektívákat „átszervezés” címén megbolygatnak.

Mindez megelőzhető lenne, ha a szakszervezeti bizalmiakkal, szb-vezetőségekkel ésszerű megoldásokat keresnének. Ebben az évben előfordult az Utasellátó 11. számú kirendeltségénél, a Távközlő Fenntartási Főnökségnél, a szertári és vontatási szolgálatnál, söt, a pályafenntartás területén is, hogy

választott tisztségviselőket helyeztek át, anélkül, hogy az illetékes szakszervezeti szervek véleményét előzetesen kikérték volna.

Ez törvénysértés.

Akad még olyan szolgálati vezető, aki nem érzi szükségét, hogy a szakszervezeti bizalmiakat bevonja a vezetés munkájába: a bizalmi nélkül döntenek a jutalmazásnál és más fontos kérdésekben, mondván: a főnöknek „szuverén” joga, hogy kit jutalmaz meg. Azzal már nem törődnek, hogy a dolgozók igazságérzete, a közvetlen munkatársak véleménye milyen lesz a „szuverén” jog eredményeként.

Kérjék ki a véleményüket

Több szakszervezeti bizottságunk vezető testülete sem tett meg mindent azért, hogy a bizalmiak hatásköre érvényesülhessen. Tucatjával találkoztunk az olyan szolgálati helyekkel, ahol a bérráépítéseknél, áthelyezéseknél, fegyelmi tárgyalásoknál, üdülőjegyek elosztásánál a szakszervezeti bizottságok mellőzték a bizalmi, a szakszervezeti csoport véleményét. Ilyen helyeken a bizalmiak számára „csak” a tagdíjfizetés rendezésének látszólag adminisztratív feladata marad.

A mintegy 200 bizalmival történt beszélgetés bebizonyította, hogy érzik felelősségüket. Kérik és szorgalmazzák, hogy az alapszabályban biztosított módon vonják be őket a munkába és engedjék, hogy jogaikat gyakorolják.

A hiányosságok gyengítik a szakszervezeti demokrácia érvényesülését, a bizalmiak és a szakszervezeti bizottságok tekintélyét. Lassítják a munka társadalmasításának folyamatát, csökkentik az érdekvédelem hatékonyságát.

A hiányosságok felszámolásáért a bizalmiak is sokat tehetnek.

Mindenekelőtt politikai és szakmai tájékozottságuk és műveltségük emelését kell hogy szem előtt tartsák.

Egyesek ugyanis nagyon elhanyagolják az önképzést. Akadnak olyan 30 éven aluli szakszervezeti tisztségviselők, bizalmiak, akik még nem végezték el a 8 általánost sem.

A bizalmiak politikai, általános és szakmai műveltségének gyarapítása állandó feladat. A dolgozók helyes érdekképviseletének ellátása nem nélkülözheti munkájuk színvonalának állandó emelését.

Kovács János

Beszéljünk a zárlámpákról

Sokan emlékeznek még arra, amikor egy vonat 8—10 vonatkísérővel közlekedett. Arra is amikor azt mondták, hogy a tehervonatokat nem lehet légtékkel közlekedtetni.

Lehetett . . .!

Három főre csökkent az egy-két rajt kitevő csapat letszáma. Legújabban — az elmúlt év őszétől — csak egy fővel közlekednek a zárt távolsági tehervonatok, egy vonatvezetővel, aki egyben zárfékező is.

Gazdasági szempontból mindenképpen üdvözölni lehet és kell az uj rendszert — mondják az érdekeltek. De . . . — teszik hozzá jelentőségteljesen: *Baj van a zarlámpakkal!* Elkallódnak. A gondatlan kezelés következtében roncalódnak.

Van megoldás

Ferencváros állomáson az elmult hónapok során többször előfordult, hogy a vonatok zárlámpára vártak. *Polócz Ferenc*, az állomás számadója, a számok tükrében beszélt a problémarol:

— *A közelmúltban történt rovancsolás alkalmával — papiron — 183 sarok- és 114 közepzarlampát talaltunk. A valóságban azonban csak 54 sarok és 35 középzárlámpa került elő. Szilment-üveg is tizszer több törik, mint korábban! Gazdátlanok a lámpák. A vonatvezetők, akik az utasításokkal teli nagytaskat és a számadásokat cipelik, bizony nem mindig tudják a lámpákat helyükre vinni. Jollehet akkor sem viszik helyre, amikor arra módjuk volna. Most probahónapot tartunk! A fűtőhazi kijárati őrhelynél a gépre tesszük fel a lampakat. Amikor a gép visszatér a futőházba, akkor a személyzet leadja azokat. Próbálkozunk azzal is, hogy a vonatvezetőnek irásbeli elismerveny ellenében adjuk csak ki. De a legmegfelelőbb megoldasnak az kinálkozik, hogy e celra rendszeresitett dolgozó szedi le a zárlámpákat a vonatok végéről és viszi a kezelőhöz.*

Kíméletesebben bánjanak a lámpákkal

Csernus Tibor főintéző, állomásiranyító szerint sokat javult a helyzet, amióta a vonatvezetők jobban érzik a felelősséget. A személypályaudvarra érkező vonatokról az „E" és „F" őrhelyeknél, a rendezőben pedig a III. sz. toronynál veszik le a lámpákat. Sok baj származik abból is, hogy egyes vidéki állomások hanyagul és kíméletlenül bánnak a zárlámpákkal.

Záhonyi Lajos Rákosrendező állomas számadója is kedvezőtlen képet fest a lámpa helyzetéről.

— *Az új rendszer beindulásakor 70 pár lámpát számláltunk ösze. Aztán alig néhány hetre, majd a fele javításba került. Nálunk is javul a helyzet, azzal, hogy az állomás felső végén az V-ös, az alsó végén pedig az X-es őrhely dolgozói és a lámpakezelők ügyelnek a lámpakra,* — mondja a többi között.

Turóczy Béla felügyelő. állomásiranyító is javulást erzékel.

— *Sok volt a baj!* — mondja. — *Az is előfordult, hogy a Nyugati pályaudvarról közlekedő „D" vonat végén egy fehérfényű jelzőlámpa, mely vörös jelzőszázlóval volt körbecsavarva, töltötte be a zárlámpa szerepét. Amióta az V-ös és X-es őrhely dolgozói törődnek a zárjelzőkkel, sokat javult a helyzet.*

Bartha Jozsef vonatvezető szerint kölcsönos összefogás kell ehhez.

— *A vonatvezetok sokat tudnak tenni a lámpaügyben* — mondotta —. *Bár a 12 kilós lámpákat kilométeres távolságra cipelni a táska és egyéb holmi mellett nem könnyű dolog.*

Az elmondottakból következtetésként levonható, hogy a jó hozzáállás itt is eredményhez vezetett. Őszinten meg kell azonban mondani, hogy a vén, kormos, nehéz lámpák helyett mar időszerű volna modernebb, könnyebb, korszerubb lámpákat alkalmazni.

—gergely—

Őszinte szóval a munkásvándorlásról

Manapság sokszor szóba kerül a munkásvandorlás. Az is megesik, hogy ezek a viták helytelen, pesszimista képet festenek a vasút jövőjéről. A vitatkozók legtöbbje ugyanis egyoldalúan veti fel a problémát.

Nalunk, Komárom állomáson is több termelési tanácskozason szóba került mar ez a téma.

1962-ben állomásunkra 65 dolgozó jött.

Közülük újrafelvételes volt 42, más állomásról jött 10, katonai szolgálatból leszerelt 13 dolgozó.

Tőlünk viszont 83 dolgozó ment el.

12 más allomásra került, 18 tényleges katonai szolgálatra vonult be és 46 megvalt a vasúttol. Nem javult a helyzet az idei első negyedévben sem: 10 dolgozó jött, viszont 16 ment el. Az utóbbiak közül 13 került mas vállalathoz. Kilenc az önkényes kilépest választotta. Megállapítottuk, hogy 15-ként a fiatalok hagyták itt a vasutat.

A vándorlás következménye. hogy emberhiannyal küzdünk. Emiatt fordul elo, hogy a szükséges két gurítós valtókezelő helyett neha csak egy van.

Mi az oka állomásunkon a munkásvándorlásnak?

A legtöbben erre azt válaszolnák, hogy a bérezes nem kielégítő volta. Szerintem csak reszben ez az ok.

A kilépő dolgozók többsége nem a bérek miatt határozza el magát erre a lépésre.

A legtöbb fiatalt a szolgalat nehézségei, a kellő tamogatas hiánya, a szociális körülmények kedvezőtlen volta késztet arra, hogy más üzemben keressen munkát.

Az afeletti bánkódas helyett, hogy mas üzemek elszívják a munkaerot a vasuttól, többet kellene tenni a dolgozók érdekében. Komárom allomáson is gondolkodnunk kellett volna arról, hogy a kocsirendezők megfelelő öltözöt kapjanak és legyen tisztálkodási lehetőségük is. Elkelne egy üzemi konyha, hiszen a fűtőháziakkal együtt ezer dolgozója van a csomopontnak.

A munkaerőhiány kedvező talaj a fegyelmezetlenkedőknek.

Rendszerint azoknak van a legnagyobb hangjuk, akik akkor is hanyagul végeznék a munkát, ha dupla fizetést kapnának.

Szükséges, hogy az idősebb dolgozók, a szakszervezeti aktivisták is fellepjenek az ilyen hangoskodókkal szemben.

Különösen fontos beszélni arról, hogy a vasutasok helyzete nem választható külön a népgazdaság mas agaiban dolgozók helyzetétől. Szakszervezetunk es a vasut felsőbb vezetése a népgazdaság anyagi erőihez kepest mindent lehetőt megtesz a berek javitásaert. De azt is latni kell mindenkinek, hogy

a fejlődés alapja a gazdaságos, fegyelmezett munka.

Szakszervezeti bizottságunknak, allomasunk vezetőinek arra kell toredemiük, hogy a helyi lehetőségeket felhasználva, megfelelő szervezesi intezkedésekkel javitsák a munkakörülményeket. A párt- és a szakszervezet aktivistái, a szocialista brigádok vezetői ne adjanak tápot hallgatásukkal a pesszimista hangulatnak. Népgazdaságunk szempontjából döntő feladat a vasut fejlesztése, korszerusítése. A vasutas dolgozók társadalmunk megbecsült tagjai. Fiataloknak es idősebbeknek egyarant van jövőjük a vasútnal.

Aranyosy Jozsef
Komarom

A péceli kórház egészségügyi kiállítása

A péceli kulturális hetek keretében a továbbkezelő kórház egészségügyi kiállítást rendez. A kórhaz vöröskeresztes aktivái segitik elő a kiallitás sikerét. A megnyitó beszédet június 19-én dr. Solyom Sandor a Pest megyei Közegészségügyi és Jarványügyi Allomás igazgató főorvosa tartja majd. Pásztor Imre az Orszagos Vöröskeresztes Egyesület külügyi osztályának kiküldötte a százeves Vöröskereszt történelmi múltjat méltatja.

Külföldi szakemberek szemével az Utasellátó munkája

Az Utasellátó meghivására a MITROPA háló- es étkezőkocsi szolgálat 10 tagu csoportja két hónapot toltött hazánkban, hogy tanulmányozza a magyar vasuti utasellátó szolgálat munkáját.

A küldöttség tagjai elutazásuk előtt elmondották, hogy sokat tanultak a magyar konyhakon, s mundent elkövetnek, hogy otthon a nemzetközi forgalmú éttermekben étkező magyar vendegek megelégedésére alkalmazzák az Utasellátó üzemeiben tanultakat. Ennek érdekében több száz olyan magyar étel receptjét vitték magukkal, amelyek elkészítésében a legnevesebb utasellátó éttermek konyhain maguk is részt vettek.

Az általános elismerés mellett a német utasellátó szakemberek több olyan kérdést tettek fel. amelyekből a vendeglató „hazigazda" is tanulhat.

Mint mondották a mi utasellátó üzemeinkben még ma is igen sok alapvető műveletet kezi erővel végeznek. Több helyen szentüzeléssel főznek, de nem megoldott kérdés a konyhak. előkeszítő- es feldolgozó üzemek szelloztetése sem. Alapvető követelményként jelentkezik ma mar a nagyüzemi konyhákon, éttermekben a mosogatás gépesítése. Mielőbb korszerüsítesre var az Utasellátó Keleti pályaudvaron elhelyezett húsüzeme is.

Az Utasellátó és a MITROPA 1959-ben cserélte ki először szakmai küldöttségét Azóta évente két-szer 10-10 főből álló csoport látogat el kölcsönösen egymáshoz.

Szolnok állomáson Barta Ferenc tolatásvezető brigádja jo eredményeket ért el a modszeres elegyrendezésben. A képen a tolatásvezető és a brigád egyik tagja látható munkaközben
(Hemzo Károly felv.)

Kis hibák — nagy bosszúsággal

Állomasunkon. Berettyoujfalun jelentéktelennek tuno, de bosszanto körulmeny, hogy a személypenztárba evek ota nem kapunk bélyegzopárnat. Ez a jelentéktelennek latszó dolog majdnem emberéletet követelt. A rossz bélyegzopárnarol ugyanis a bélyegző gyakran leesik a földre. Előkotorászása időt rabol, hátráltatja a jegykiadást. Ez történt az egyik esti munkásvonatnál is. Mire az utolsó utas is megkapta a jegyét, a vonat már elindult, s csak az állomásfőnök segítsége akadályozta meg az utas súlyos balesetét.

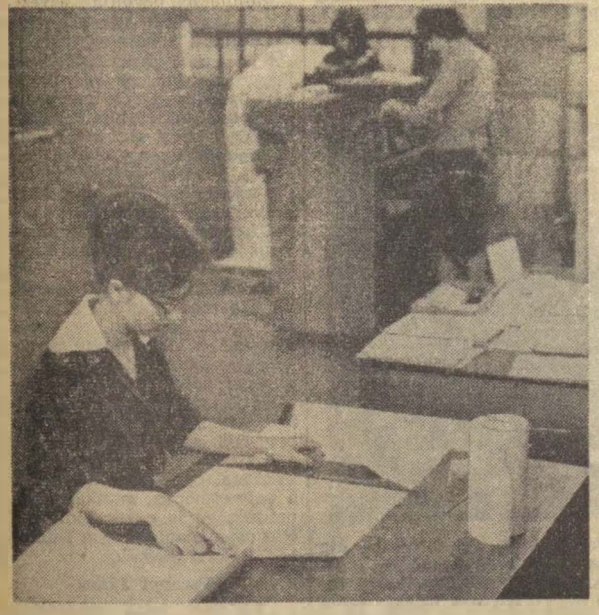
Megérkezett a pénztárba a régvart terniol is. Azota is ott lepi a por az egyik sarokban, minden pillanatban készen arra, hogy az ott szolgálatot teljesítő lábát széjjelzúzza. Közben azon bosszankodunk, hogy meddig kell még madzagról arulni a keregjegyeket, es közös szekrényben tartani jegyeinket.

Említésre méltó tény az is, hogy nincs petroleumlámpánk. Áramszünet esetén gyertyafénynél, vagy az utasok zseblámpájának fénye mellett dolgozunk. Az „A"-pénztárnak használhatatlan, a „C"-pénztárnak egyáltalán nincs gumibélyegzője. A jegykiadást gyorsítaná egy apropénztartó rekesz is, amit evek óta hiába kérünk.

A saját pénzünkből vásárolt szeneslapát elkopott, így a télen már kézzel lapátoltuk a szenet. Többször szóvá tettük, hogy a pénzárunkban levő, teljesen felesleges hőzfalat engedjék meg társadalmi munkában lebontani. Ezzel mind a három pénztár kényelmes, világos helyiséget kapna.

A fentieket azért is bátorkodom a sajto útján szóvá tenni, mert úgy érzem, hogy ezek az apró hiányosságok már nem illenek egy „élüzem" termelési tanácskozás jegyzőkönyvébe.

Veres Lajos
bizalmi



A MÁV adatfeldolgozó főnökség Mészáros utcai nagy géptermében Bull táblázó és elektronikus szorzógépek segítségével végzik a vasút anyagkészlet értékeinek és mennyiségének megállapítását, az áruszállítási statisztikát és a viszonylati terveket. A képen Horváth Teréz anyagkészlet kimutatások felülvizsgálatát végzi. Háttérben Körmendi Mária és Schmidt Mária látható
(Hemző Károly felv.)

EGY KIS ÁLLOMÁS ÉLETÉBŐL

Kopáncs a szegedi igazgatóság területen egyike azoknak a . . . élm . . . —eknek dolgozói becsületes munkával, elismerésre méltó eredményeket érnek el. Pedig van tennivalójuk. Hiszen egy állami gazdasag. két termelőszövetkezet, egy nagy kertészet. a Vízügyi Igazgatóság és a Talajerőjavító Vállalat címére érkezett, és általuk feladott küldemények kiszolgálása nem lebecsülendő feladat.

Erről beszél *Lencse Ernőné* forgalmi szolgálattevő. aki két gyermeke és rokkant férje mellett tíz éve végzi odaadóan munkáját. Jorészt az ő szociakista brigádjának köszönhető, hogy negy éven keresztül Kopáncs allomás teljesítménye a legjobbak között szerepel. *Bene István* és *Szatmari József*, a masik két forgalmi szolgálattevő is lelkiismeretes munkával, szinte motorja a brigádnak.

A szocialista brigád tagjai a szakmai továbbképzés mellett az általános műveltségüket is emelik. Ketten az általános iskolába járnak. egy dolgozó a felsőfokú technikum levelezője.

A kis kollektiva munkáját nagy gonddal vezeti *Nagy Sándor* állomásvezető, de dicséret illeti *Albert Lajos* váltókezelőt is.

A kopáncsiak elhatározott szándéka, hogy eredményeiket tovább növelve munkálkodnak a tervek maradéktalan teljesitese érdekében.

Sziládi Sándor
Szeged

VASUTASOK KÖZÖTT A PÉTI GYÁRTELEPEN

A *Peti Nitrogenművekben* éjjel-nappal, hetköznapon es ünnepeken egyenletesen folyik a termeles. Itt a naptar csak arra jo, hogy a tervet, a napraszállitást es a bérek kifizetését pontosan teljesithessék. Vállalásaikhoz, erőfeszitéseikhez a vasutas dolgozok is hozzajárulnak.

Alig tettünk néhány száz métert a tízemelet magas kazánok. surlók és leparlók rengetegében, arcbőrünkön mar ereztük a levegőben levő nitroza csípo hatását.

A kereskedelmi főnökség voltaképpen *Várpalota* allomas kirendeltsége, és jelentős része van abban, hogy az anyaállomás május 1-én — a többszörös élüzem cim birtoklása mellett — ismét vezérigazgatói elismerésben részesült.

Télen is teljesítették a tervet

Szászi Imrével, a kirendeltség vezetőjével járjuk a hatalmas gyártelepet. Az üzem tartalékjai, új Diesel-mozdonyai, szünet nélkül végzik a tartanyok és kocsik beállítását, rendezését. szerelvénnyé sorozását. Ők elégítik ki a gyár mellett fekvő *Péti Kőolajipari Vállalat* szállítási igényeit, amely több ezerrel növeli havonta a fel- és leadást képező tartanykocsik mennyiséget.

Elsőként a téli elmaradás lekuzdesről kerdezodtünk.

— *A kedvezőtlen időjárás ellenere is teljesitettük a tervet* — valaszolta. — *Hősies időszak volt. Kitűnően együttműködve Varpalota vasutasaival, dolgozoink váll vall mellett küzdöttek a gyári munkásokkal, műszaki vezetőkkel, hogy az olaj idejében elinduljon a gepállomasokra, a műtrágya a termelőszövetkezeti raktarakba. Sikerült: a kocsikihasználási tervünket 101,5, fuvarozási tervünket 105 százalékra teljesitettuk. Az idei terveljesitéssel sincs baj. Fuvarozási tervünket 102, kocsikihasználási tervünket pedig 101 százalékra teljesitettük.*

A kis együttesben hat kiváló dolgozónk van — folytatta. — *Legutobb május elsején. Ipkovich Istvánné árupénztáros részesült ilyen elismerésben. Sajnálatos, hogy a távol lakók miatt a szocialista brigád mozgalomba mind ez ideig nem tudtunk bekapcsolódni. Jellemzőül mondom el: három raktárnokunk es harom ólmozónk 24 48-as, a többiek 12 24-es szolgálatot latnak el, ami annyit jelent, hogy a fordulók során mindig mással kerülnek egybe.*

A szakszervezeti együvétartozásnak, a kulturális életnek kerestük a jeleit. Szaszi elvtárs a falon levő oklevélre mutatott.

— *Toth Ferenc szakszervezeti bizalmi tizenöt év alatt vegzett jó munkájáról beszel ez az emleklap* — mondotta. — *Szervezi, cselekvésre ösztönzi társait. Meg is van az eredmenye. Várpalotan dicséretes és messze vidéken ismert kulturális élet folyik. Ott segitjük a rendezvények sikeret, veszünk reszt a kulturmunkaban.*

Üröm az örömben

A vasutas problémákra terelodott a szó. *Szakács István* intézo, ktg-s tiszt, *Kamaras Ferenc* főintéző, szamfejtő és *Szaszi Imre*, a gyárteleptől nem messze, az 1951-ben létesült vasutas lakótelepen kaptak lakást.

Mindjárt fel is tettük a kerdest: — elégedettek?

Szinte egyszerre valaszoltak: — *Igen, de . . .*

És ebben a de szóban — amint kiderült, egy tucat panasz rejlett. Ide irjuk: *Fürdoszobák vannak fürdokád nelkül; csorepedés következtében a közfal ledolt; elszaporodtak a patkányok . .*

Panaszok, melyekre ugy látszik, nincs orvoslás, mert igereten kívül mást nem kaptak sem a hajmáskéri pályamestertől sem a szombathelyi igazgatóságtól. Pedig sokat tehetnének, ha jol ertelmeznei nepi államunk jelmondatát: *legfélttettebb kincsünk a dolgozó ember.*

Sz. L.

A Szaktanács elnökségének irányelvei

a „Szocialista munka műhelye, üzeme, vállalata és gazdasága" cím elnyeréséért indult mozgalom fejlesztésére

II.

Elsődleges feladatnak tekintsék, hogy a termelés növekedésének nagyobb részét a termelékenység emelésével biztosítsák. Egyúttal csökkenjenek a gyártmányegységre eső költségek is. Ezért mindenekelőtt vállalják, hogy:

a) a korszerű gyártási eljárásokat meghonosítják, a termelő-berendezések hatásfokát növelik. Törekedjenek arra, hogy gyártmányaik korszerűségükben, kivitelezésükben és előállítási költségeikben megfeleljenek a hazai és a nemzetközi igények által támasztott követelményeknek.

b) újításokkal, találmányokkal, új munkamódszerek bevezetésével, s a kutatási eredmények üzemszerű alkalmazásával elősegítik üzemük műszaki fejlesztési célkitűzéseinek megvalósítását, s kezdeményezik a technikai színvonal állandó fejlesztését, korszerű biztonságtechnika megvalósítását, a dolgozók egészségére káros hatások és a baleseti veszélyforrások kizárását, illetve csökkentését.

c) szigorúan betartják és javítják az előírt minőséget, csökkentik a selejtet. Betartják a szállítások, a kooperációs kötelezettségek határidőit,

d) javítják a munkahelyek szervezettségét és törekednek a termelőberendezések és a munkaidő optimális kihasználására.

e) az anyaggal, energiával takarékosan gazdálkodnak, meggátolva a felesleges termelési készletek felhalmozását. Segítik a beruházási és felújítási eszközök legcélszerűbb felhasználását.

f) a kollektíva egészére és egyes tagjaira vonatkozóan egyaránt érvényt szereznek a munka szerinti elosztás elvének. Törekednek a szocialista munka műhelyéhez illő kulturált munkakörülmények megteremtésére.

Rendben tartják gépeiket, munkaeszközeiket, szépítik, otthonossá teszik munkahelyüket és annak környékét, betartják a munka- és egészségvédelmi előírásokat, elősegítik a balesetek megelőzését, vigyáznak egymás testi épségére, egészségére.

4. A termelési egység gazdasági és mozgalmi vezetői a dolgozókkal együttesen vállalják és érvényesítsék a szocialista üzemvezetés követelményeit, a közösségi érdekek elsődlegességét, az elvtársi segítségnyújtást, a közvagyon védelmét és a kollektíva együttműködését.

a) Biztosítsák a zavartalan, ütemes termelés feltételeit. Gondoskodjanak a berendezések megfelelő állapotáról, legkedvezőbb kihasználásáról, a munka- és az anyagellátás folyamatosságáról.

b) Növeljék a lehetőségeket és biztosítsák a feltételeket a dolgozóknak általános műveltségük és szakmai, valamint politikai képzettségük növelésére tett kötelezettségvállalások teljesítéséhez.

c) Osszák meg a vezetés gondjait a kollektívával és használják fel a dolgozók ésszerű, célravezető javaslatait, kezdeményezéseit. Tegyék élővé az üzemi demokrácia különféle formáit.

d) Tevékenységükkel segítsék elő, hogy állandóan erősödjön a kollektíva felelősségérzete a termelési egységben folyó munkáért, az egészségre ártalmatlan, biztonságos munkakörülmények kialakításáért, a technológiai és munkafegyelem betartásáért. A fegyelmi ügyek intézésébe és a jutalmak odaítélésébe vonják be a kollektívát.

III. Hogyan történjen a vállalások jóváhagyása, teljesítésük értékelése és a cím odaítélése?

1. A vállalásokat a közvetlen felettes termelési-gazdasági egység mozgalmi szervei és gazdasági vezetői — a címért dolgozó érintett egység (műhely, üzem stb.) termelési tanácskozásának előterjesztése alapján — együttesen hagyják jóvá.

A műhelyét az üzem, az üzemét a gyáregység, a gyáregységét a vállalat szakszervezeti szervei és gazdasági vezetői együttesen hagyják jóvá. (E szervek illetékesek a vállalások év közben szükségessé vált módosításának jóváhagyására is.) Nagy vállalat, országos vállalat és tröszt részére az illetékes szakszervezet elnöksége és a miniszter együttesen feltételeket adnak ki. Ezek figyelembevételével kell a vállalat szocialista kötelezettségvállalásait kialakítani.

2. A termelési jellegű vállalások kialakításához és az értékeléshez szükséges adatokat az illetékes gazdasági szervek időben bocsássák a versenyző egység rendelkezésére. A vállalások teljesítését a versenyző kollektíva rendszeresen — legalább negyedévenként és a tervidőszakot követően — termelési tanácskozáson, illetve tanácskozásokon értékelje.

(Az értékelésnek ki kell térni — a termelési vállalások mellett — a tanulási, kulturális, nevelési és egyéb tevékenység eredményeire is.)

3. A „Szocialista munka műhelye, üzeme, vállalata, vagy gazdasága" címet a kollektíva általában egyéves jó munkája alapján nyerheti el. Idényjellegű iparágaknál a fő termelési időszak együttes eredményeit kell alapul venni. A címet az a kollektíva kaphatja meg, ahol az alapvető termelési, gazdálkodási, fejlesztési feladatok, továbbá az egyéb irányú kötelezettségek teljesítésében elérték a kívánt eredményeket, s így teljesítették az eredményesebb munkára, a művelődésre és a szocialista életmód kialakítására és fejlesztésére tett kötelezettségvállalásaikat. Ahol a vezetők vagy a kollektíva mulasztásai, vagy vétsége következtében halálos baleset történt, vagy növekedett az üzemi balesetek gyakorisága, ahol a túlórák csökkentésére tett vállalását nem teljesítették, ahol a társadalmi vagy személyi tulajdon ellen súlyos vétséget követtek el, a kollektíva nem nyerheti el, vagy elveszíti a címet.

IV. Milyen kitüntetés és elismerés illeti meg a címet elnyert termelési egységet?

1. A cím elnyerése esetén — első alkalommal — a termelési egység kollektíváját nagy alakú oklevéllel kell kitüntetni.

2. Amennyiben a kollektívának — megszakítás nélkül — másodszor is odaítélik a címet, úgy azt oklevéllel és a termelési egység bejáratához kifüggeszthető, díszes, nagy méretű jelvénnyel kell jutalmazni. A jelvényt első alkalommal bronz, ismételt elnyerések esetén ezüst-, majd arany fokozatú kivitelben kell adományozni. (Az egységes kivitelű oklevelek és jelvények kiadásáról a Szaktanács gondoskodik.)

A fenti kitüntetési formák gyáregységekig bezárólag adományozhatók. Ennél magasabb gazdasági egységek kitüntetésének formáiról és módozatairól a Szaktanács elnöksége később hoz döntést.

3. A termelési egység kollektívája mindaddig jogosult a cím viselésére, amíg annak megtartása érdekében évente tett újabb vállalásait teljesíti.

Elveszti a címet akkor is, ha a termelési egység dolgozóinak egy része a szocialista erkölccsel ellentétes magatartást tanúsít, és a kollektíva a helytelen jelenségek ellen nem folytat következetes és eredményes harcot.

Budapest, 1963. május 15.

Munkásvédelmi ügyeink

A záhonyi csomópont munkásvédelmi helyzete

A záhonyi állomás egyre több olyan dolgozót foglalkoztat, akik korábban a népgazdaság más területén dolgoztak. Különös figyelmet igényel ezeknek balesetvédelmi oktatása.

A korábbi évek hibáit felszámolva *az átrakó munkások részére ma már minden hónapban megtartjuk a munkásvédelmi és balesetelhárítási oktatást.* Hiba viszont, hogy egy oktató 3—400 emberrel kénytelen egy időben foglalkozni. Szerencsére várható annak elérése, hogy a közeljövőben egy oktatóra csak 60—70 ember esik.

Ténykednek a munkásvédelmi őrök

A munkásvédelmi őrségeket minden szolgálati helyen megválasztották. Különösen a pályafenntartásnál, az átrakónál és az állomás III. műhelybizottságánál tevékenykednek hatékonyan. Sajnos, nem mondhatjuk el ezt a gépkarbantartó műhelybizottságról. *A szolgálati vezetők egyre inkább igyekeznek a munkásvédelmi őrök által felvetett problémákra választ adni, intézkedni.* Például a munkásvédelmi őrök felhívására került sor a XII. őrhely melletti sorompó kivilágítására, fedetlen aknák befedésére, a vágányok közötti áruhulladék eltávolítására.

A műhelybizottságok mellett működő munkásvédelmi aktívák részére egésznapos tanfolyamokat tartottunk. A központi vezetőség vonatkozó határozata alapján a szakvonallal közösen *intézkedési tervet dolgoztunk ki.*

Mindezek ellenére a baleseti helyzet az elmúlt évhez viszonyítva sem alakult kedvezően. A néhány év előtthez képest van némi javulás, de ezzel nem lehetünk elégedettek. Különösen súlyos a helyzet a fűtőháznál.

Az igazgatóság kiküldött dolgozói sok segítséget adnak munkánkhoz. Elsősorban *Brezina József* osztályfőnökhelyettesre gondolunk, aki a termelési eredmények növelése mellett a dolgozók testi épségének védelmére is nagy tekintettel van. Említésre méltó a kocsivontatásnál bevezetett ésszerűsítése, mely a dolgozók teljes biztonságát szolgálja, emellett a mérlegelés munkáját is gyorsítja.

Szeretnénk viszont segítséget kapni az elhasználódott vasérc-csúszda javításához. E munka elvégzése feltétlenül fontos lenne még a nyár folyamán, mert a nagyobb forgalom esetén még nehezebb lesz a megfelelő javítás. A kereskedelmi szolgálatot dicséri, hogy a vágányok között állandóan feltakarítják az áruhulladékot. Szépséghiba, hogy *a felgyülemlett szemetet nem tudjuk hol tárolni.* Természetesen ez egészségügyi szempontból is káros.

A nevelés a legfontosabb

Több olyan újítást is tudnánk eszközölni, ami a munkásvédelem mellett a termelékenységet is növelné — például az olajátfejtő esetében. Köt viszont bennünket az a szabály, hogy új létesítményen változtatni nem szabad.

A műszaki hiányosságok mellett feltétlenül többet kell törődnünk a dolgozók nevelésével. *Sok a tennivalónk például a munkafegyelem megszilárdítása terén.*

A szakszervezeti bizottság rendszeresen figyelemmel kíséri a munkásvédelem helyzetét. A szolgálati vezetőket beszámoltatja a baleseti helyzetről és a tett intézkedésekről. Hasonlóan jár el az üzemi pártbizottság. Ez is hozzájárul munkánk javításához. Elmondhatjuk, hogy *ma már nincs olyan rendezvény, ahol a balesetek kérdése ne kerülne napirendre.* Eredmény az is, hogy a dolgozók számos problémával keresik fel a szakvonali vezetőket és a mozgalmi szerveket.

A munkásvédelmi őrségek váltása most folyik. Értékeljük munkásságukat, s ezek alapján az újak részére igyekszünk az eddiginél nagyobb segítséget adni. Súlyos balesetünk január 31. óta nem volt. Szeretnénk elérni, hogy kisebb balesetek sem legyenek.

A szocialista brigádok vállalásaiknál nagy súlyt helyeznek a balesetmentes munkára. Reméljük, ez is egyik indítóoka lesz csomópontunkon a balesetek csökkentésének.

Eszenyi János
munkásvédelmi felügyelő

Rakodás közben történt baleset tanulságai

Tekintettel arra, hogy a vasútállomásokon rendszeres a vasúti teherkocsik be- és kirakása, úgy érzem, nem lesz felesleges az alábbi megtörtént eset ismertetése.

Egyik vasútállomáson zúzott kövel rakott vasúti teherkocsi kirakása alkalmával a kirakó munkások a kocsiról levett oldalajtókat a kocsihoz támasztották. Kirakás közben megérkezett az állomásra a tolatós tehervonat, amelynek mozdonya néhány kocsival vízvétel és gépkezelés után bejárt a rakodóvágányra.

A vonatvezető — mint tolatásvezető — nem győződött meg arról, hogy a bejárás alkalmával nem keletkezhetik-e baleset. Csak annyit tett, hogy az egyik vonatfékezőt a rakodóvágányra küldte azzal, hogy szüntesse be a rakodást, szállítsa ki a rakodómunkásokat a kocsikból.

A vonatfékező odament a rakodás alatt álló kocsikhoz. A rakodókat figyelmeztette a bejárásra, sőt az odatámasztott egyik oldalajtót el is távolította a kocsitól. De a másik ajtó eltávolítására már nem volt idő, mert a tolt kocsisor ráért az álló kocsikra, és a kirakás alatt álló kocsihoz támasztott ajtó összetört.

Az állomásvezető az esetről vizsgálati jegyzőkönyvet készített, amelyben baleset okának az ajtó odatámasztását írta ugyan, de a jegyzőkönyvben azt is lerögzítette, hogy a rakodók a teherkocsiból kiszállni és az oldalajtót eltávolítani azért nem tudták, mert az értesítés után arra idő nem volt.

Az oldalajtó javítási költségét az állomás elszámolta, de a jegyzőkönyvben lerögzített tényállás miatt járásbírósági ítélet következtében vissza kellett téríteni.

Milyen tanulságot kell az esetből levonni?

1. Nem szabad megengedni a levett kocsiajtónak a kocsikhoz történő támasztását. Erre a raktárnokoknak, málházóknak, állomásvezetőknek (helyetteseknek), sőt kisebb állomásokon a forgalmi szolgálattevőknek is ügyelniök kell.

2. Tolatás megkezdése előtt okvetlenül meg kell győződni arról, hogy a tolatás következtében nem keletkezhetik-e baleset. A rakodóvágányokon a rakodást még a tolatás megkezdése előtt be kell szüntetni, tehát tolatni csak akkor szabad, ha a rakodómunkások a kocsikból kiszálltak és az úrszelvényen kívül helyezkedtek el.

3. A vizsgálatot széles körben kell lefolytatni és a jegyzőkönyvbe minden olyan tényt, vallomást le kell rögzíteni, ami a vasútra nézve előnyös lehet. (Például a közölt esetben harmadik személyek vallomását.)

Dr. Gazdag József

Kovács János vonatmenesztő térfelvigyázó a felszabadulás óta Szolnok állomáson teljesít szolgálatot. Az utóbbi években a tehervonatok mozgását irányítja és a kijáró szerelvényeket indítja (Hemző Károly felv.)

Nyugdíjasok békegyűlése

A *Déli pályaudvar* nyugdíjas csoportja minden hónap utolsó keddjén tartja havi taggyűlését. A májusi összejövetel többet jelentett az eddigi szokványos értekezleteknél. Mentes volt ez a taggyűlés az eddig gyakorta hangoztatott panaszoktól. A világ dolgozóit ma a legjobban foglalkoztató probléma, a béke ügye mellett szálltak síkra a jelenlevők.

„A világ békére vágyó milliói ebben a hónapban gyűléseken, összejöveteleken nyilvánítják ki akaratukat a béke érdekében. Mi se maradjunk ki az emberiségnek ebből a nagy harcából, mi is a békét vágyó emberi közösség tagjai vagyunk" — mondotta beszámolójában *Szabados elvtárs*, a nyugdíjas csoport elnöke, majd saját, a békéről szóló költeményét adta el a hallgatóság nagy tetszésnyilvánítása közepette.

A vásárlók minőségi kifogásainak intézéséről

A vásárlók érdekeinek fokozottabb védelmét a belkereskedelmi miniszter rendeletben szabályozta.

Cikkünkben tájékoztatást kívánunk nyújtani olvasóinknak a vásárolt áruféleségek kifogásolható minősége esetén a rendelet alapján tehető eljárásról.

A rendelet megállapítja, hogy a vásárlónak csak kifogástalan minőségű, vagy valamelyik minőségi osztályba sorolt árut szabad kiszolgáltatni. Az áruféleségeken a minőségi fokozatot szembetűnően fel kell tüntetni.

Mi a teendő minőségi kifogás esetén

Hibás minőségű árut csak az ilyen célra kijelölt helyen szabad forgalomba hozni. Az ilyen áruféleségek hibáit a vásárlóval közölni kell és azt is, hogy milyen mérvű az árengedmény. A minőségi hibás árukra szavatossági igény nem érvényesíthető.

Ha a vásárló az áru minőségét kifogásolja, a kereskedelem a jegyzék felmutatása ellenében köteles a panaszt Budapesten 8, vidéken 15 napon belül megvizsgálni, illetve elintézni. A minőségi szavatossági igényt rejtett hiba esetében — amely csak használatban derül ki — a vásárló később is bejelentheti, legkésőbb azonban 6 hónapon belül. Ilyen esetben az elintézés határideje a szükséges szakértői vizsgálat befejezésének napjától számít.

Ha a minőségi hiba a vásárló gondatlanságából ered, — a szavatossági igényt nem lehet érvényesíteni.

Amennyiben a vásárló kifogása megalapozott, úgy

1. az árut ki kell cserélni;

2. meg kell javítani;

3. a vételárat le kell szállítani;

4. ha fentiekre nincs mód, akkor a vételárat vissza kell téríteni.

A jótállással forgalomba került árukra a jótállási jegyen (szerződésben) foglaltak az irányadók. A jótállási kötelezettség a törvényes szavatossági kötelezettséget nem érinti.

Egyedileg meghatározott áruféleségeknél — például műtárgyak, használt cikkek — a vásárló az áru kicserélését nem kérheti.

Élelmiszerekre, háztartási-, vegyiárukra, kozmetikai készítményekre is lehetőség van minőségi kifogást emelni. A hibás árut a kereskedelmi szerv azonnal köteles visszavenni vagy kicserélni.

Mikor kötelező a minőségi vizsgálat

Ha a kifogásolt árucikk fogyasztása vagy használata a vásárló bejelentése szerint az egészségre káros volt, akkor az utólagos minőségi vizsgálat megejtése kötelező. Fontos része a rendeletnek, hogyha a vásárolt árucikk az elárusítóhely profiljába tartozik, a vásárlás tényét nem kell fizetési jegyzékkel, blokkal igazolni.

Háztartási vegyiáruk minősége ellen kifogást a vásárló az áru szavatossági idején belül tehet. Ha a szavatossági időt az árun nem, vagy nem kellően tüntették fel, a minőségi kifogást ettől függetlenül kell elbírálni.

A közvetlen fogyasztásra kerülő vagy gyorsan romló élelmiszerek ellen minőségi kifogást a kereskedelemi szervek csak addig fogadhatnak el, míg a vásárló az árut az üzletből ki nem vitte. Minőséghibás árukat a vásárló igénye szerint ki kell cserélni, illetve a vételárat vissza kell téríteni. Ez utóbbi kozmetikai cikkekre nem vonatkozik.

A Belkereskedelmi Minisztérium rendeletét a boltokban jól látható helyen ki kell függeszteni.

Felhívjuk szakszervezeti bizottságaink figyelmét, hogy a vásárlóközönség érdekében hozott és a cikkünkben ismertetett rendeletet minél szélesebb körben tudatosítsák.

M. L.

A társadalmi bíróságok eljárásával kapcsolatos kérdések

A Szakszervezetek Országos Tanácsa az illetékes szervek bevonásával — a társadalmi bíróságok működésével kapcsolatosan — a következő elvi állásfoglalásokat alakította ki:

1 Ha a vállalatnál társadalmi bíróságot kell alakítani, mert a vállalat összes dolgozóinak létszáma meghaladja a 100 főt, azonban egyes vidéki telephelyeken a dolgozók létszáma 100 fő alatt van — vidéki dolgozó ügyében a társadalmi bíróság tárgyalását hol kell megtartani, a központban, vagy a telephelyen?

Ha a vállalat központjában társadalmi bíróság működik és egyes vidéki telephelyeken társadalmi bíróság alakításának feltételei hiányoznak, helyeselni kell a telephelyen történő helyszíni tárgyalás tartását. Az a cél ugyanis, hogy a tárgyaláson az érintett dolgozó közvetlen munkatársai vegyenek részt, akik őt és a cselekményt stb. közvetlenül ismerik.

2 Amennyiben az állandó dolgozók létszáma 100 alá csökken, meg kell-e szüntetni a társadalmi bíróságot, ha igen, mely szerv köteles ez iránt intézkedni? Továbbá ilyen esetben a továbbműködő társadalmi bíróság határozatai érvényesek-e?

Ha a vállalatnál, illetőleg a telephelyen a dolgozók létszáma 100 fő alá csökken, nem kell megszüntetni a társadalmi bíróságot. Ilyen esetben azonban jelentést kell tenni az illetékes szakszervezetnek, s kérni kell annak hozzájárulását.

A létszámcsökkentés ellenére tovább működő társadalmi bíróság határozatainak érvényessége a fenti okból nem vitatható.

3 A tvr. 4. §. (2) bek. szerint a vállalat igazgatója köteles a társadalmi bíróság működéséhez szükséges anyagi és egyéb feltételeket biztosítani. Kérdés, hogy e kötelezettség megszerzésének tekinthető-e, ha az igazgató indokolt esetben (SZOT-határozat 16.) nem engedélyezi a tárgyalásnak munkaidőben való megtartását, vagy a tárgyalás iránt érdeklődő, szétszórt vidéki munkahelyeken dolgozóknak a vállalathoz történő beszállításához megtiltja a vállalat rendelkezésére álló gépkocsi igénybevételét, stb. További kérdés, hogy az ilyen mulasztások miatt — mivel ezeket a vállalat igazgatója követi el — van-e helye a hagyományos ügyészi intézkedésnek?

Azt, hogy a vállalat igazgatójának a társadalmi bíróságok működéséhez milyen anyagi és egyéb feltételeket kell biztosítani, az igazgató és a szakszervezeti bizottság közösen határozza meg. Ha közöttük vita merül fel, a felsőbb szervekhez fordulnak döntés végett. A szokásos ügyészi intézkedések megtételét ilyen problémák esetén mellőzni kell.

4 A tvr. 16. §. (1) bek. és a SZOT-határozat 18. pontja értelmében a nyilvánosság korlátozása a teljes kizárásig terjedhet?

A nyilvánosság korlátozása különösen indokolt esetben a teljes kizárásig terjedhet.

5 Tekintettel arra, hogy a szakszervezeti bizottság csak havonta ülésezik, a szakszervezeti bizottság nevében az szb-titkár jogosult-e az ügyet társadalmi bíróság elé vinni, vagy esetenként össze kell hívni a szakszervezeti bizottságot?

Az ügyeket a szakszervezeti bizottság terjeszti a társadalmi bíróság elé, ezért ha adott esetben az előterjesztésről dönteni kell, össze kell hívni a szakszervezeti bizottságot. A szakszervezeti demokrácia és kollektív vezetés elvének is ez felel meg.

(Folytatjuk.)

NEMZETKÖZI *élet*

Munkagödör-ásó gép

A vasútvonalak villamosításánál a *Szovjetunióban* nagyszerűen bevált az MKTSZ—2 típusú gödörásó berendezés. A gép segítségével 7 órás munkanap alatt 23 felsővezeték-tartó oszlop részére lehet 4 méter mély munkagödröt kiásni. A gödörásás munkaigényessége az új berendezés segítségével egyötöde a kézzel végzett munkának.

Kétszintű vasúti kocsik

Ausztráliában, az elővárosi forgalomban egyre több kétszintű vasúti kocsit használnak. A vasúttársaságok így próbálják növelni a túlterhelt vasútvonalak átbocsátó képességét, anélkül, hogy kényszerülve legyenek új vágányokat és peronokat építeni.

A kétszintű személygépkocsik zárt előterének magassága a rendes személyperonok szintjén van. A kocsialvázak alacsony elhelyezése a kerékpárok között lehetővé teszi, hogy ebben a hosszúságban két személyszalont helyezzenek el egymás fölött. A kocsik befogadó képessége 278 utas.

Október 14—19:

Dolgozó nők bukaresti konferenciája

A *Szakszervezeti Világszövetség* összehívására a közelkedésben dolgozó nők problémáival foglalkozó *II. Nemzetközi Szakszervezeti Konferenciát* 1963. október 14-től 19-ig tartják *Bukarestben.*

A konferencia célja az V. Szakszervezeti Világkongresszus elemzésének és határozatainak alapján meghatározni a dolgozó nők érdekében kifejtendő szakszervezeti tevékenység irányát.

A konferencia rá fog mutatni arra a fejlődésre, amely az utóbbi években gazdasági, szociális és politikai téren bekövetkezett. Számot vet azokkal a problémákkal, amely a monopóliumoknak a dolgozó tömegek életszínvonala ellen intézett támadása folytán bekövetkezett.

A konferencia meg fogja határozni a dolgozó nők sajátságos követeléseit, figyelemmel kizsákmányolt helyzetükre és anyagi voltukra, valamint azokra a megkülönböztetésekre, amelyeket velük szemben gyakorolnak. Uj lendületet fog adni a nemzetközi munkásosztály egységes akciójának, amelynek célja, hogy megoldják a női munkaerő problémát, a dolgozó nők jogainak védelmét és azok kiterjesztését.

A konferencia nyitva áll minden szakma, bármely kontinensről jövő, a különböző gazdasági és szociális viszonyok között élő nők delegátusai előtt, szakszervezeti hovatartozásra való tekintet nélkül.

A konferencia napirendje

1. A dolgozó nők részvétele a szakszervezetek azon harcában, amelyet a Szakszervezeti Világszövetség V. kongresszusa által elfogadott akcióprogram megvalósításáért a viszonyok mai állása mellett folytatnak és amelyet a kapitalista monopóliumoknak a női munkaerővel szembeni antiszociális és megkülönböztető politikája ellen vívnak.

2. A gyarmati vagy függetlenségüket most elért dolgozó nők szerepe és segítsége a szakszervezetek azon harcában, amelyet a gyarmati rendszer teljes felszámolása, valamint jogaik megszerzése és kiterjesztése érdekében folytatnak.

3. A nők széleskörű toborzása és megszervezése a szakszervezetekben abból a célból, hogy tevőlegesen vegyenek részt a szakszervezetek életében és irányításában.

Vasúti tűzjelző készülék

A szovjet vasutaknál a közelmúltban bevezettek egy tűzjelző készüléket. A készülék automatikusan reagál a legkisebb hőmérséklet-emelkedésre vagy füstre. Ilyenek esetén a készülék vészjelzést ad a legközelebbi tűzvédelmi állomásnak.

Miből áll a készülék? Közönséges telefonhoz egy kis automatikus szerkezetet erősítenek. Ha a hő vagy a füst hatására a relé működésbe lép, a szerkezet üzembehelyezi a telefont, amely automatikusan kapcsolja a tűzvédelmi állomás számát és riadót jelez. Ugyanakkor a tűzvédelmi állomáson és a raktárakban elhelyezett jelző készülékek riasztják a szolgálattevő dolgozókat. Az idén számos ilyen készüléket szerelnek fel a szolgálati helyeken és a javító műhelyekben.

Könyvek között — emberekkel

Kellemes neonfény árad a vasutasdolgozók szerencsi klubjának könyvtár helyiségében. Kölcsönzési idő van. Az asztal előtt többen várakoznak. A könyvtár önkéntes gyermek „aktívái" nagy igyekezettel keresik ki a törzslapokat a leadott könyvek visszavételezéséhez. A könyvtáros az olvasókkal foglalkozik, segíti őket a könyvek kiválasztásában.

Csutorás Mártonnal, az állomás kereskedelmi állomásfőnök helyettesével beszélget.

— *Hogy tetszett a könyv?* — kérdezi a könyvtáros.

Csutorás elvtársnak az volt a kérése, hogy szerezzék be részére a *Világtörténelem* első kötetét.

— *Nagyon köszönöm* — halljuk a választ — *érdeklődéssel tanulmányozom a kötet gazdag anyagát.*

Újabb könyveket választ. Van miből. A könyvtárban 2500 kötet áll az olvasók rendelkezésére.

Kiss Dániel ellenőr kerül sorra. A Vasútforgalmi Technikum harmadéves tanulója. Nagyon megörült a *József Attila* kötetnek. Azután *Petrik Valéria* gimnazista adja elő kérését:

— *Az ürrepülésről kellene kiselőadást tartanom a gimnáziumban. Kaphatnék ehhez irodalmat?*

Természetesen! S a könyvtáros leveszi a polcról az *Uj magyar lexikon* 6. kötetét. A könyvtáros tudja, hogy a dolgozókat mind jobban érdeklik a természettudományos és technikai kérdések. Igyekezett beszerezni ennek megfelelő könyveket is. *Bán András*, a távközlő és biztosító berendezési szolgálat dolgozója legutóbb a *Természettudományi zsebkönyvet* kölcsönözte. *Jacskó János* raktárnokot a lélektan és az orvostudomány érdekli leginkább.

De a szerencsi vasutasok közül is legtöbben a szépirodalmat keresik. *Zelényi István* vezénylőtiszt a magyar klasszikusokat, különösen *Jókait* olvassa. Ezen az estén is itt van *Boncsér Dániel* vonatvezető és *Erős András* kocsirendező. Ők a legszorgalmasabb olvasók közé tartoznak.

Az új könyvek általában egy napot sem töltenek a polcokon. Aki először megkapja és elolvassa, elmondja a többieknek, hogy érdemes kézbe venni és az olvasók már előre lefoglalják ezeket.

N. P.

Munkásvédelmi őrök ankétja Hatvanban

Mintegy 60 dolgozó vett részt *Hatvanban* a munkásvédelmi őrök ankétján. *Kerepesi Pálnak*, a megyei bizottság munkavédelmi felügyelőjének beszámolója után kialakult vita alapgondolata: *a szakvonali vezetők nem tartják szívügyüknek a munkásvédelmi őrök által jelzett hiányosságok megszüntetését.*

Néhány példa a hozzászólásokból.

A kocsijavító fiókműhely röptetője nincs kivilágítva. Emiatt a tolatást végző személyzet éjjel balesetveszélynek van kitéve. Ugyanitt a szerszámok, bakok, a közlekedő utakon szanaszét hevernek. Az állomás termelési tanácskozásán szóvátették, hogy *a répavágányok nincsenek megfelelően megvilágítva.* Ahelyett, hogy javítottak volna a helyzeten, a meglevő villanyoszlopot is eltávolították.

Örömmel vették a dolgozók, amikor a „K"-bódéhoz az ivóvizet bevezették, valamilyen oknál fogva azonban, *a vízcsapot a közelmúltban leszerelték.*

A fűtőház fürdőjében a nem megfelelő takarítás miatt, a törött szappantartó megsebesítette az egyik dolgozó karját. A szappantartó azóta is ott van, várva az újabb áldozatokat.

A munkásvédelmi őrök kifejezésre juttatták, hogy gyakrabban lenne szükség ilyen ankétra, s azokra elvárják a szakvonali vezetőket is.

M. G.

Öt nap Franciaországban

A francia vasutas szakszervezet kongresszusát április 9—12. között tartották. A kongresszusra meghívták a magyar vasutasszakszervezet képviselőit is. A meghívásnak eleget tudtunk tenni, mert — számunkra szinte érthetetlenül — megkaptuk a beutazási vízumot. A kongresszus négy napig tartott. Ezenkívül egy nap állt rendelkezésünkre ismerkedni a párizsi élettel. A négy nap elegendőnek bizonyult a francia vasutasok életét, harcát, harcuk sikereit, közös és egyéni problémáit megismerni. Az egy nap azonban a párizsi életről csak vázlatos áttekintést nyújtott.

1958. júniusában — egy hónappal De Gaulle hatalomra kerülése előtt — delegációnk egyik tagja már járt Párizsban. Volt tehát összehasonlítási alap az azóta bekövetkezett változásokhoz. Az idő rövidsége mellett természetesen a cikk keretei is határt szabnak a részletes beszámolás lehetőségeinek.

PÁRIZS

Ha valaki gépkocsiba ül és áthajtat a városon, szinte semmi változás nem ötlik szemébe. Azt a lüktető várost találja, melyet 1958-ban látott. Változatlanul hatalmas az utcai forgalom. A rendőrök —, vagy ahogyan a párizsi népnyelv nevezi őket, a „flíccek" — nagy ügyességgel állnak helyt a forgalomban. A békés járókelő nem is gondolná, hogy a párizsi polgárok szemében az elegáns rendőrök milyen ellenszenvnek „örvendenek". Ezek a jól vasalt fiúk féktelen brutalitásukról, gorombaságukról híresek a párizsiak körében.

A felületes nézelődő is láthatja, hogy Párizsban három ember közül kettő külföldi. Itt minden az idegenforgalom szolgálatába van állítva. Változatlanul sokan keresik fel az első párizsi világkiállítás ittmaradt emlékét, az Eiffel-tornyot. (Többen le is ugranak e „népszerű", az öngyilkosok számára népszerű helyről.) Nagy tömeg hullámzik a Montmartren, a Place-Pigualon, a Champs-Élysées, a Louvre körül. Hangosan kínálják portékáikat az alkalmi árusok. Kíváncsiak hada állja körül a Szajna-parti festőket, muzsikusokat. De szemrebbenés nélkül hagyják ott őket, ha — produkciójuk díját kérendő — levett sapkával, vagy fatányérral járják körbe a kíváncsiskodókat.

A gépkocsi ablakából — amely talán a leglassúbb közlekedési eszköz Párizsban —, láthatjuk, hogyan fiatalodik a város. A hosszú évtizedek alatt lerakódott port, szennyet, ötletes, a vízgyűkhoz hasonló instrumentumokkal távolítják el a középületekről, lakóházakról. Fehéredik, fiatalodik a Louvre, a hatalmas forgalmat lebonyolító pályaudvarok homlokzata, a St.-Denis kapu.

Megtalálhatók a párizsi utcán az utcai árusok is. Kis, mozgó boltjaik kirakatait fortélyosan rendezik. Kórusban, harsány hangon kínálják a legszélesebb választékú áruikat. Ugyanolyan nehéz megszabadulni tőlük, mint az Ecseri piaci magyar kollégáiktól. Látszólag tehát minden rendben van. Konjunktúra, prosperitás.

De szálljunk ki a gépkocsiból és nézzünk körül tüzetesebben. Mindenekelőtt szembe tűnik, hogy a kirakatokban már nem láthatók a csillagászati számok. De Gaulle bevezette a „kemény" frankot. 100 frankból egyet csináltak. A kirakati árcédulán most 15 000 helyett 150 frank szerepel. Azaz mégsem. Közbejött valami. A 100 frankosból 1 frankos lett, de az 1 frank nem ér annyit, mint az 1958-as 100 frank. Jól látszik ez az élelmiszerárakon, de talán még jobban a vendéglátóipari árakon. Egy menü 1958-ban 950 frank volt. Ma ugyanabban a szállodában, ugyanolyan menü 16 új, azaz 1600 régi frankba kerül. Ha tudjuk, hogy 1 frank kb 5 forint, akkor látjuk, hogy nem olcsó mulatság egy egyszerű ebéd Párizsban.

Természetesen ez a drágulás a kirívóbbak közül való, mert nem minden drágult ilyen mértékben. Sőt van olyan árucikk, ami egyáltalán nem drágult, olcsóbb azonban semmi sem lett. Ha ehhez hozzávesszük, hogy a bérek ez alatt kb. 8 százalékkal emelkedtek, az általános árszínvonal pedig 20 százalékkal nőtt, akkor látjuk, hogy az életszínvonal kb. 11—12 százalékkal csökkent De Gaulle uralomra jutása óta.

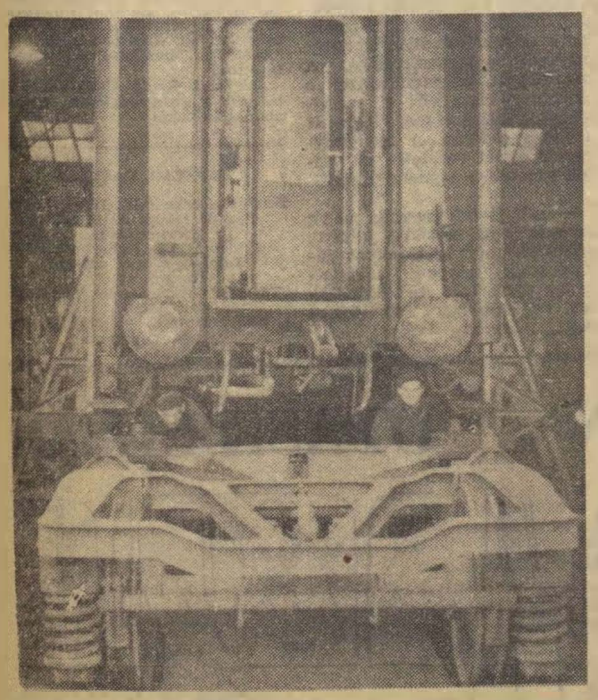
Nem véletlen tehát, hogy az elmúlt hónapokban nagyméretű sztrájkok indultak a munkásság és az alkalmazotti rétegek életkörülményeinek romlása miatt. Emellett következetesen politikai célok is megtalálhatók a követelések között. Az elmúlt években az életszínvonal emeléséért folytatott sztrájkharcokat összekötötték az algériai béke jelszavával. Most a személyi hatalom ellen, a demokratikus szabadságjogokért, a fasizálódás ellen, a demokráciáért folyik a harc. Hogy ezt láthassuk, senkivel sem kell beszélni, nem kell a televíziót megnézni, a rádiót hallgatni, az újságot olvasni. Pontos helyzetképet kapunk, ha a falakra tekintünk. Az egyik helyen régi felirat: „Szüntessék be az imperialista háborút Algériában", „Békét Algériának", „Függetlenséget Algériának". A másik helyen új felirat hirdeti: „Éljen a demokrácia", „Le a személyi hatalommal". Számtalan helyen éltetik a kommunista pártot, vagy a párt vezette harcos baloldali szakszervezeti mozgalmat, a CGT-t.

Erről árulkodtak az utcák, erről beszélt Párizs. Amiről a párizsiak beszéltek, az is ezt igazolta. A párizsiak, de nyugodtan állíthatjuk, az ország vasutas dolgozóinak hangját a vasutasszakszervezet kongresszusán ismertük meg. Ha azt állítjuk, hogy Párizs érdekes, izgalmas és beszédes volt, akkor a kongresszusról — melyen az egész országból 1500-nál több küldött vett részt —, azt kell mondani, hogy lendületes, harcos, bátor és szókimondó, lelkes és egyben lelkesítő volt.

A francia nép közismert temperamentumáról, lelkesedéséről, forradalmi hagyományairól. A nagy francia polgári forradalom és a párizsi kommün hagyományai élénken élnek a francia népben. Ez a kongresszus is azt a mély meggyőződést keltette bennünk, hogy a nagyszerű forradalmi hagyományok lángja fennen lobog. Hogy a hitleri fasiszták ellen felkelt párizsi nép, a francia nép, mindenkor kész felkelni, harcolni, ha a demokratikus vívmányokat bármilyen támadás éri. Mielőtt a kongresszusról részletesebben is elmondanánk élményeinket, ezekben a gondolatokban foglalhatjuk össze legfontosabb benyomásainkat.

Dr. Soproni József

(Folytatjuk)



A keleti műszaki kocsiszolgálati főnökség műhelycsarnokában nagy hozzáértéssel végzik a személykocsik részlegvizsgáját. A képen egy részlegvizsgás Bak kocsi szekrényét emelik le a futóműről az Izsáki-féle villamos emelővel. A 4 darabból álló emelőcsoportot két ember kezeli. Azelőtt kézierővel végezték ezt a műveletet

(Hemző Károly felv.)

Sport

Vívók a mérlegen

Június 8—16-ig a vívók vették birtokukba a *Sportcsarnokot*. Ebben az időben került lebonyolításra az országos felnőtt egyéni és a csapatbajnokság. A küzdelemsorozatban a BVSC vívói is elindultak.

Nagy várakozással tekintettünk az idei bajnokság elé. Annál is inkább, mivel tőrvívóink jó formát mutattak a korábbi versenyeken. Megámi azt illeti, a csorbán is volt mit köszörülni, hiszen ismeretes, hogy egy évvel ezelőtt legjobbjaink mérsékelten szerepeltek a magyar bajnokságon.

A kezdet nagyszerűen sikerült. Férfi tőr egyéniben három versenyzőnk is beverekedte magát a legjobb nyolc közé. Tavaly ez csak *Kamuti Jenőnek* sikerült, de akkor ő is az ötödik helyen kötött ki.

A *Kamuti fivérek* a legjobb nyolc között is nagyszerűen vívtak. Laci például veretlenül végzett az első helyen, bátyja, Jenő mögött. A BVSC harmadik versenyzője, *Dunai* az ötödik helyen végzett.

A csapatban már korántsem kísérte ilyen szerencse a BVSC tőrvívóit. A négyes döntőben bejutott csapatok, az U. Dózsa, az OSC és az

Kamuti László

Elektromos közül a Dózsa látszott legerősebb ellenfélnek. Végül a BVSC az OSC ellen vérzett el. Pedig a csapat már 7:4 arányban is vezetett. Az OSC vívói azonban nemcsak kiegyenlítettek, hanem egyenlő győzelemarány mellett jobb találataránnyal a győzelmet is megszerezték.

Ezután magára talált a csapat. A Dózsát 11:5, az Elektromost pedig 11:2 arányban győzték le. De mivel az OSC a Dózsával szemben is győztesen került ki a találkozóból, megszerezték a bajnoki címet.

Női tőrben is három vasutas versenyző, *Székelyné*, *Bóbis* és *Szabó* került be a legjobb nyolc közé. Itt meglepetés *Kovácsné* kiesése. Versenyzőink a döntőben közepesen szerepeltek. *Székelyné* a negyedik, *Bóbis* a hatodik, *Szabó* pedig a nyolcadik helyen végzett. Csapatban a nők megismételték a tavalyi eredményt, az OSC és az U. Dózsa mögött ezúttal is a harmadik helyen végeztek.

Kard egyéniben *dr. Mendelényi Tamás* képviselte a BVSC színeit a nyolcas döntőben. Itt hármas holtverseny alakult ki az élen, s a sorrend csak kétszeres újravívás után dőlt el. Mendelényi *Kovács Attila* és *Szerencsés* mögött a harmadik helyen végzett.

Igy néz ki vívóink mérlege a magyar bajnokság tükrében. Ez a mérleg a tavalyinál ugyan jobb, de kis szerencsével több bajnokságot is nyerhettek volna legjobb vívóink.

(vf)

Világbajnoki bronzérem

Reznák János, a Ceglédi VSE többszörös válogatott nehézsúlyú birkózója a birkó-

zást 1947-ben Cegléden kezdte. Tehát már több mint másfél évtizedes versenyzői múlt van a háta mögött. Ez alatt a magyar válogatott tagjaként bejárta a fél világot. Az olimpiákon és a világbajnokságokon többször ért el helyezést, a dobogóra azonban az idei szófiai birkózó világbajnokság kivételével nem sikerült feljutnia.

A bolgár fővárosban sem bízott abban, hogy a szokásos negyedik vagy ötödik helynél jobb eredményt ér el. Hiszen ezen a bajnokságon is ott voltak a világ legjobbjai. Reznák János ezúttal is derekasan helyt állt és sikerült bronzérmet szereznie.

A Ceglédi VSE birkózószakosztálya az eltelt évek során sok neves versenyzőt adott a magyar birkózó sportnak. *Gál József* például 1950-ben *Stockholmban* könnyűsúlyban nyert világbajnokságot. *Soltész László* 1952-ben nehézsúlyban főiskolai világbajnokságot nyert. Most *Reznák* növelte tovább a ceglédi birkózók hírnevét.

A sikerhez gratulálunk. S reméljük, hogy *Reznák* a tokiói olimpián is ott lesz a legjobbak között.

—vl—

Megdicsérjük...

∴. Tapolca állomás dolgozóit, akik Sibik Jánosné elveszett személyi okmányait visszajuttatták tulajdonosának.

∴. *Óvári István orosházi bizalmit, aki 15 éve látja el közmegelégedésre funkcióját. Emellett pártbizalmi tisztséget is betölt, s lelkes terjesztője lapunknak.*

∴. Szarka István műszaki főintézőt, Kárász Bertalan műszaki főintézőt, Kulk Gyula kertészt, Bérci István műszaki főintézőt, Boros Lajos és Papp Sámuel pályamestereket, akiknek irányításával szemet gyönyörködtető külsőt kapott Alsóőrs, Balatonalmádi, Balatonfűzfő állomás környéke.

∴. *Tihanyi Zoltán szegedi gyorsraktári átmenesztőt és brigádját, akik május 16-án kocsihiány miatt egy meszeskocsit kitisztítottak, hogy a gyorsárut továbbíthassák. A kimosott kocsiban elküldött áru között export cipőküldemény is szerepelt.*

Nyugdíjas vasutasok pihennek a Balaton partján

Egy évvel ezelőtt már jártam *Balatonfenyvesen*, szakszervezetünk Kölcsey utca 18. szám alatti üdülőjében. A kedves, csendes, gondozott kis üdülőben akkoris, akárcsak most nyugdíjas vasutasok pihentek.

— *A vendégek ma a Csiszta forráshoz rándultak ki* — ezzel fogad *Buzgó Jánosné* az üdülő gondnoka —. *De ebédre visszajönnek, akkor lehet velük beszélni.*

Az idén május második felében kezdődött meg Balatonfenyvesen és szeptemberig tart a nyugdíjas vasutasok üdültetése. A kéthetenkénti turnusokban 8—9 nyugdíjas és felesége pihenhet a magyar tenger partján.

— *Az öregek nagyon jól érzik magukat Fenyvesen* — mondja *Buzgó János*, aki maga is nyugdíjban van már. — *Itt nem zavarja őket semmi, nyugodtan kipihenhetik magukat. Ha valakinek nem ízlik a Balaton vize, a kis vasúttal fillérekért elutazhat Csisztapusztára, ahol nagyszerű hévizes fürdő található. A csisztapusztai forrás vize vetekszik Hévizével.*

Köszönet a szakszervezetnek

A vendégek délután két órára érkeztek vissza. Időközben az ebédet is elfogyasztották a Vigadó Étteremben. Az üdülőben ugyanis nincs lehetőség a főzésre. Az étkezés költségeit szakszervezetünk fedezi. Az üdülés tehát teljesen díjtalan az öregek számára.

— *Hogy érzik magukat?* — tettem fel az első kérdést, amint valamennyien összegyűltek a társalgóban.

— *Nagyon jól* — válaszolta a 75 éves *Zsák László*. — *Ügy hiszem társaim nevében is beszélek, ha azt mondom: ezért a két hétért, amit itt, ebben a kedves kis üdülőben eltöltöttünk, hálás köszönettel tartozunk a szakszervezetnek.*

— *Ügy van!...* — helyeselték többen is.

— *Nagyon jó érzés számunkra, hogy szakszervezetünk nem feledkezik meg rólunk, nyugdíjasokról* — vette át a szót *Kislégi Imre*, aki feleségével együtt töltötte napjait Fenyvesen. — *Abban az időben, amikor mi még fiatalok voltunk, meg sem állhattunk ezek előtt a grófi nyaralók előtt.*

— *Én az alsógödi nyugdíjas csoporthoz tartozom* — szólt közbe *Németh Pál*, a Dunakeszi Járműjavító egykori kovácsa, a munkásmozgalom régi harcosa. — *Őszintén szólva engem is váratlanul ért, amikor közölték velem, hogy a feleségemmel együtt mehetek üdülni a Balatonra.*

Szinte megfiatalodtunk a két hét alatt — tette hozzá huncutul a kackiás bajszú kis öreg.

Mivel töltik idejüket?

No, de hadd mutassam be a két hét alatt összebarátkozott kis kollektíva többi tagját is. A 77 éves *Szabó Sándor*, aki 50 évig szolgálta a vasutat, szintén feleségével együtt töltötte itt a két hetet. A felsoroltakon kívül *Sztojka István* és *Zászlósi György* tartozik még a 9 tagú kollektívához.

— *Mivel telnek az estéik?*

— *Beszélgetünk, olvasunk, kinek mihez van kedve* — hangzott a válasz.

Németh bácsi például még a társalgóba is magával hozta *Hasek: Svejk* című szatirikus regényét, amelynek olvasásához az 1919-es Tanácsköztársaság eseményeit megörökítő *Dicső napok* című könyv elolvasása után fogott hozzá.

— *Nagyon szeretem a könyvet* — mondja. — *Most, hogy nyugdíjas vagyok, időm is van bőven az olvasásra.*

Amikor a délutáni órákban búcsút vettem tőlük, tovább folytatták a beszélgetést, a rég múlt idők harcos éveinek felidézését az üdülő árnyat adó öreg szomorú füze alatt.

Visi Ferenc

VÉSZTŐI GONDOK

Vésztőn egy-egy termelési tanácskozás, vagy társadalmi megmozdulás nagy gondot okoz, helyiséghiány miatt. Az oktatóterem mindössze 35 ember befogadására alkalmas, de csupán a forgalmi dolgozók száma 114.

Megoldaná a problémát, ha a gazdasági vasút volt mozdonyszínjét a MÁV kezelésébe adnák. Ugy véljük, erre rá is szolgálnak a vasutasok, hiszen termelési eredményeik mindenkor számottevők.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

HÍREK

— A nyári üdülőszezonban a Budapest Keleti-pályaudvarról induló Borsod-expressz szerelvényében Jósvafő—Aggtelek állomásig mindennap közlekedik egy közvetlen kocsi. Miskolcon nem kell átszállni az utasoknak. Az aggteleki barlangvidékre utazók részére 33 százalékos mérséklésű menettérti jegyet biztosít a MÁV.

— A korszerű technológia alkalmazásának elterjesztésére, műszaki tanácsot alakítottak a záhonyi vasutasok.

— Évek óta jó a kapcsolat a szegedi Nemzeti Színház és a vasutas Petőfi kultúrotthon között. Legutóbb május 29-én a színház fiatal művészei és a kultúrotthon szimfónikus zenekara J. Haydn A patikus című egy felvonásos vígoperáját adták elő teltház előtt.

— Filmvetítéssel egybekötött békegyűlést rendeztek a gyöngyösi Kitérőgyártó Üv-ben. Az üzem dolgozói nagy számban vettek részt a rendezvényen.

— Uj, korszerű rendelkező forgalmi asztalt kapott Alsóőrs állomás. A dolgozók, különösen a szolgálattevők, örömmel vették át az új berendezést.

— Egy szovjet mozdonyvezető önfeláldozó cselekedetével megmentette egy vasúti szerelvény többszáz utasát. A voronyezsi terület egyik állomása közelében egy lánctalpas traktor megrongálta a vasúti pályát. A személyvonatot továbbító Ny. V. mozdonyvezető minden erejével fékezett, így a szerelvényt sikerült megmentenie a katasztrófától. A megrongált pályaszakaszon a mozdony elszakadt a szerelvénytől, kisiklott majd legurult a töltés oldalán. A mozdonyvezető életét vesztette, az utasok azonban megmenekültek.

— Hét fiatal szerezte meg a szakma ifjú mestere jelvény aranyfokozatát a tapolcai fűtőházban, négyen ezüstjelvényt szereztek. Az előbbiek 300, az utóbbiak 200 forint pénzjutalomban részesültek.

— Jól sikerült évadzáró hangversenyt adott a miskolci vasutasok Erkel Ferenc művelődési otthonának szimfónikus zenekara.

— Eredményes munkát végez Szeged állomás békebizottsága. A bizottság 24 aktívája az idén 65 röpgyűlést tartott. Most a békekongresszus célját ismertetik a dolgozók előttt.

— Varsó—Hannóver 22 óra. Varsóból a napokban elindult az első európai expressz tehervonat, amely minden rakodási időt beleszámítva, 22 óra alatt érkezett meg Hannoverbe. A szakemberek szerint e járat rendszeres indítása megkönnyíti a kölcsönös áruszállítást az érdekelt országok között.

— Közlemény: A Vasúti Hírlap 1944. évi 19, vagy 20. számának megküldéséért, amennyiben Gál-Máté Jánosról írt cikk benne megjelent, 100 forintot felajánlok. Fényes Kálmán iskolaigazgató, Debrecen, Thomas Mann u. 57.

Lakáscsere

Lakásért elcserélném, vagy eladnám 150 négyszögöles érdi telkemet. Márton Klára, Abony V., Dózsa György utca 4. Pest megye.

A szerkesztőség üzeni

Kiss Lajos Alsóörs, Tótka Károly Szeged, Murai Gáborné Hatvan. Pintér Lajos Vácrátót, Szentgáli István Gyöngyös, Hábel György Miskolc, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged, Dancs József Tapolca. **Leveleiket lapunkhoz felhasználjuk.**

Varga Miklós Budapest, Murai Gáborné Hatvan, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Tótka Károly Szeged, Kiss Lajos Alsóőrs. **Leveleiket illetékesekhez továbbítottuk.**

Várfalvi Gyula Gyékényes: A beküldött vers közlésre sajnos, nem alkalmas.

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

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Az üzemi demokrácia fóruma. 12. Nem anyai. 13. Elme. 14. Emelkedett hangú lírai költemény. 15. Okozat szülője. 16. Küllő mássalhangzói. 18. Egyesületbe tömörült. 20. Csapadék, névelővel. 21. Eper fele. 23. Nagy edény. 24. Kevert kar. 26. Bajt csinál. 27. Dúsgazdag. 29. Vajon [illegible]? 31. Írta vala. 32. Mór (1828—1899) festő. Főként történelmi festményei nevezetesek. 33. Világegyetem. 35. Azonos mássalhangzók. 36. Betűpótlással utól. 37. Majd ketten. 38. Fürdőalkalmatosság. 39. Római 1050. 40. Heves megyei község. 41. Lop-..., vándorló tó Turkesztánban. 42. Vés a szélein. 44. Éra. 45. Novgorodban van. 47. Belső szerv. 48. Német személyes névmás. 50. Ez a palota Róma egyik leghíresebb épülete. 52. Arab bíró. 53. Becézett férfinév. 55. Portugál világjáró (1450—1500). 56. Azonos magánhangzók. 57. Vigyázó. 58. Kép. 59. ...step: egy lépés (angol). 60. Német keresztnév. 62. Forint, rövidebben. 64. Helyhatározó szó. 65. Nem alul. 67. Káin a közepén. 68. Nem külföldi. 71. Mezei. 72. Nyári ruhadarab.

Függőleges: 1. Kiváló szellemi képességű. 2. Mint vizsz. 21. 3. Odahelyez. 4. Az elveszett paradicsom írója. 5. Folyadék. 6. Kötőszó tárgyraggal. 7. A szakszervezeti demokrácia egyik fóruma. (A 18. kockába kettős betű.) 8. Állóvíz. 9. Neves magyar költő. 10. Indulatszó. 11. Gyalogcsapat a rómaiaknál. 17. Végtag. 19. Világhírű mesemondó. 20. Vonatkozó névmás. 22. Ver, népiesen. 25. Régi űrmérték. 28. Az egyik oldal. 29. Szélhárfa. 30. Epilepszia. 33. Főzelékféle. 34. Lakat. 37. Ady kedvenc városa volt. 40. Vissza: szögbeosztás. 41. Bibliai hajós. 42. Óvó. 43. Csigavonal. 45. Önfertőzés. 46. Gésa páratlan betűi. 47. Éneklő hang. 48. Üveglemezre ragasztott, áttetsző, színes képek. 49. Ókori olasz tartomány. 51. Folyó, spanyolul. 52. Kellemetlen ízű. 54. Pusztít. 56. Német 11. 61. Ájul. 63. Gyom. 66. Ütötte vala. 68. Téli csapadék. 69. Z. Ó. 70. Fa része.

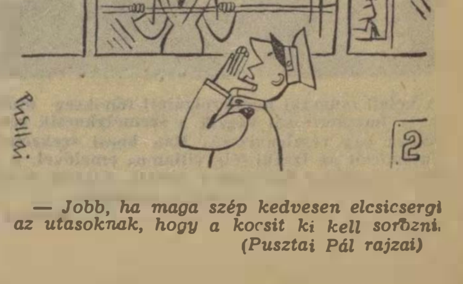
Beküldendő: vízszintes 1, függőleges 7. Beküldési határidő: július 10. Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Békekongresszus. Leszerelési hónap.

Könyvet nyertek: Leher Ernő, Bp. XI., Fegyvernek u. 56. fszt. 3. Német Kálmán, Sárvár, Bajti elágazás. Temesváry István főint., Bp. VI., Lenin krt. 122. BVKH. IV. oszt. Baki Elemér m. felügy.; Szombathely, MÁV Igazgatóság. Vörös Gyula, Bp. XII., Böszörményi u. 30—32. IV. 2.

ESŐBEN

— Halló, Győr állomás? Rendeljen nekem taxit a gyorsról! Itt Pesten képtelen vagyok szerezni.

UTASKÍSÉRŐ



— Jobb, ha maga szép kedvesen elcsicsergi az utasoknak, hogy a kocsit ki kell sorozni.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 13 SZÁM — Ára 40 fillér — 1963. JÚLIUS 2.

A XIII. vasutasnap előtt

Szép hagyomány immár 13 éve, hogy a nyár egyik vasárnapja a vasutasok ünnepe. Bennünket, vasutasokat köszöntenek ezen a napon az ünnepségek szónokai csakúgy, mint az utasok és akik részére szállítunk — vagyis az egész ország.

Nemcsak azért köszöntenek bennünket, mert a vasút nélkülözhetetlen és hasznos termelő tevékenység a modern társadalomban. A köszöntés az embereknek szól: a nőknek és férfiaknak, a vasút neves és névtelen hőseinek. S jegyezzük meg mindjárt az öndicséret szándéka nélkül, hogy valóban elismerés illeti mindazokat, akik becsülettel helytállnak ezen a nehéz pályán. Mert valóban nem könnyű dolog évente sok ezer kilométert tengelyen tölteni, mozdonykazánt fűteni olyankor is, amikor a vasút mentén tovatűnő falvak és városok lakói az igazak álmát alusszák. A szolgálat bármely területét nézzük, mindenütt gondos, fegyelmezett munkára és magatartásra van szükség a vasútnál.

A vasutasnapra készülve nem mulaszthatjuk el, hogy vissza ne tekintsünk a tavalyi vasutasnap óta megtett útra. Rendkívül sok megpróbáltatásban volt részünk. A magyar vasutasok a múlt évben egészében véve jó eredményeket értek el. Sokat javult a személyvonatok menetrendszerűsége és fejlődött a személy- és teherszállítás színvonala is. A népi demokratikus országok vasutasainak nemzetközi versenyét a második félévi eredmények alapján a MÁV dolgozói nyerték. Az ilyen és hasonló eredmények büszkeséggel töltik el minden vasutas szívét.

Ám a zord tél a vasutasok számára különösen sok nehézséget hozott. A nem várt szénhiány a vasutat érintette a legérzékenyebben. S amikor méteres hóakadályok zárták el országunk közútjait, a vasút maradt az egyetlen közlekedési eszköz, amely — ha néha kicsit késve is —, de szállított. A vasútnak döntő szerepe volt abban, hogy folyamatosan biztosítható volt a lakosság ellátása, a zavartalan termelés. A vasutasok a legnehezebb körülmények között ismételten bebizonyították, hogy bízvást lehet számítani rájuk.

Az időjárási nehézségek azonban nemcsak a vasutat hátráltatták, hanem az egész népgazdaságot is. Ennek következtében az első negyedévben a tervhez képest 3,1 millió tonna áruval kevesebbet szállítottunk. Most, pártunk iránymutatása alapján az a legfontosabb feladatunk, hogy mielőbb pótoljuk ezt a hiányt.

Már jelentős javulást értünk el a munkában a tavaszi hónapok folyamán, s megvan a lehetőségünk a lemaradás pótlására. Ehhez technikai szempontból is javuló feltételekkel rendelkezünk. Elég talán utalnunk a külföldről behozott nagy teljesítményű villamos- és Diesel-mozdonyokra, valamint arra a 100 darab 520-as gőzmozdonyra, melyeket a Szovjetuniótól vettünk. Az erősebb gépek nagyobb súlyú, tehát kedvezőbben kihasználható szerelvények továbbítását teszik lehetővé. Fokoznunk kell a pályák felújításának és javításának ütemét is, hogy vonataink közlekedése gyorsabb, zavartalanabb legyen.

Ha valaha szükség volt a vasútnál okos szervezésre, biztos kezű vezetésre, most igazán erre van szükség. A vezetés színvonalának emelése hamar meghozza gyümölcsét a vasúti forgalom szervezettebb, gazdaságosabb lebonyolításával. Már most készülnünk kell az őszi forgalomra. Amilyen árukat csak lehet, a nyár folyamán szervezendő előszállítások keretében kell eljuttatnunk rendeltetési helyükre.

Fontos a jó vezetés, de legalább ennyire kell a pontos végrehajtás is. A kocsirendezőnek, vagy vonatfékezőnek éppenúgy részt kell vállalnia a közös munkából, a balesetmentes és gyors közlekedés kialakításából, mint a mozdonyvezetőnek, a forgalmistának, vagy az állomásfőnöknek. Szocialista munkaversenyünknek most minden területen a szállítási tervekben mutatkozó lemaradások felszámolására kell irányulnia. Legyen ez a mozgató rugója a XIII. vasutasnapi előkészületeinknek is. Jól tudjuk, népgazdaságunk idei tervének teljesítése, az életszínvonal további emelése ettől is függ!

A szolgálati ágak helyes összefogásával, a harmonikus együttműködés megvalósításával feltétlenül közelebb kerülhetünk céljaink eléréséhez. Kívánunk ehhez a XIII. vasutasnap alkalmából sok sikert, erőt és egészséget minden vasutas dolgozónak!

L. J.

„Köszönjük a szívélyes vendéglátást!"

Beszélgetés a hazánkban tartózkodó olasz szakszervezeti vezetőkkel

Szakszervezetünk meghívására június 26-án Budapestre érkezett *Renato Degli Esposti*, az olasz vasutas-szakszervezet főtitkára, *Nicola Vitello* és *Giovanni Pagliari*, az olasz vasutas-szakszervezet központi bizottságának tagjai. Magyarországi látogatásuk céljáról és első benyomásaikról szálláshelyükön beszélgettünk a három szakszervezeti vezetővel.

— *Köszönjük a baráti fogadtatást és a szívélyes vendéglátást, melyben a magyar vasutas-szakszervezet részesített bennünket* — kezdte Esposti elvtárs. — *Látogatásunk célja, hogy megismerjük a magyar vasutasok életét, tanulmányozzuk szakszervezetük munkáját. Úgy látjuk, erre meg is van a lehetőség, hisz a magyar elvtársak őszintén és részletesen ismertetik munkájukat, s nemcsak az eredményekről beszélnek, hanem a problémákról is, amelyek megoldásán fáradoznak.*

— *Kapitalista országból jöttünk, s különösen nagy hatással volt számunkra, hogy itt milyen közvetlen, baráti kapcsolat van a dolgozók és vezetőik között* — vette át a szót G. Pagliari. — *Látjuk, tőkések nélkül mennyivel könnyebb, szebb az élet... A szakszervezeti bizottságnak tekintélye és szava van. Mi is ezt szeretnénk elérni.*

— Melyik üzemben jártak már? — kérdeztük.

— *A Dunakeszi Járműjavítóban voltunk. Beszélgettünk egyszerű munkásokkal és vezetőikkel. Tapasztaltuk a közöttük levő tudatos együttműködést, melynek szellemében a közös célok elérésére egyesítik erőiket. Szép és eredményes munkát végeznek, korszerű kocsikat adnak a vasúti forgalomnak. Eredményesen fejlesztik a gyártási technikát* — válaszolta N. Vitello.

— *Jártunk a járműjavító bölcsődéjében és óvodájában is* — jegyezte meg G. Pagliari —, *s nagyon tetszik, milyen gondosan, szépen nevelik a gyermekeket, a munkások gyermekeit.*

— *Tegnap délután fogadott bennünket Kossa István miniszter elvtárs, aki nagyon kedvesen, barátságosan elbeszélgetett velünk* — vette át ismét a szót a főtitkár. — *Nálunk ma még elképzelhetetlen, hogy egy miniszter ilyen barátságosan tárgyaljon szakszervezeti vezetőkkel.*

Úgy véljük, magyarországi látogatásunk tapasztalatai segítenek majd bennünket abban a harcban, melyet az olasz vasutas dolgozók érdekeikért a tőkés tulajdonosok ellen vív szakszervezetünk — állapította meg befejezésül Esposti elvtárs.

(Lőrincz)

Lőszert markolt az exkavátor

Balatonfőkajár-felső megállónál, ahol pályaépítési munkálatok folynak, az egyik exkavátor kezelője nemrég ijedten állította meg gépének markolóját.

Még szerencse, hogy idejében észrevette: a markoló puttonya lövedékekkel és aknákkal volt tele. Azonnal értesítették a honvédséget. A tűzszerészek gyorsan gondoskodtak arról, hogy eltüntessék a második világháború veszélyes emlékeit.

B. K.

„Nincs erő, amely az elnyomott népek szabadságmozgalmát megakadályozza"

Szolidaritási gyűlések a spanyol nép támogatására

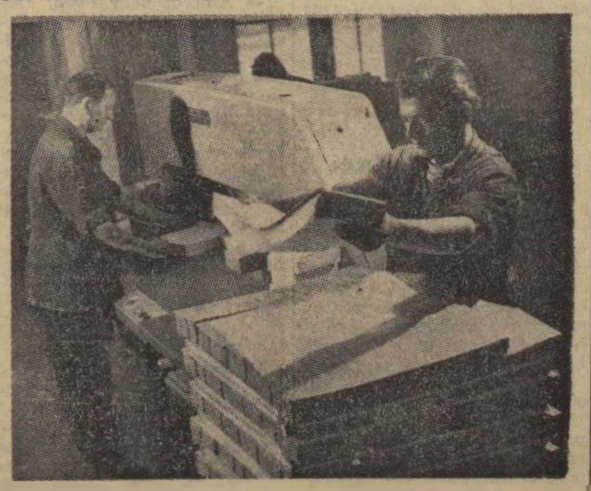
A spanyol nép megsegítésére, szabadságjogai kivívásának támogatására alakult szolidaritási bizottság felhívása nyomán a vasúti szolgálati helyeken június 15-én és 17-én szinte kivétel nélkül szolidaritási gyűléseket tartottak. A gyűléseken a dolgozók a proletár nemzetköziség szellemében tettek hitet amellett, hogy erkölcsileg és anyagilag egyaránt támogatják a spanyol népnek a Franco-féle diktatúra elleni harcát.

A gyűlésekről a táviratok százait juttatták el a szakszervezeti központhoz, kérve, hogy továbbítsák azokat az illetékes fórumokhoz.

A tiltakozó táviratok hangja azt bizonyítja, hogy a magyar vasutas dolgozók a leghatározottabban elítélik a népek szabadságjogának lábbaltiprását. Követelik a spanyol nép legjobb fiainak szabadonbocsátását.

„Szüntessék meg a spanyol nép igazi érdekeit képviselő és azért bátran kiálló hazafiak kínzását és az ellenük alkalmazott megtorló intézkedéseket" — írják a pécsi igazgatóság dolgozói. Hatvan állomás dolgozóinak több száz aláírással ellátott táviratában a következő áll: *„Részt vállalunk a nemzetközi munkásmozgalom hatalmas arányú szolidaritási akciójából, segítjük azt erkölcsi, politikai és anyagi támogatással is, hiszen a spanyol nép ügye közel áll szívünkhöz."*

A debreceni járműjavító és a miskolci igazgatóság I. osztályának dolgozói tiltakozó táviratukban Grimau elvtárs özvegyének szavait idézik: *„Legyen Julian Grimau vére az utolsó, amelyet Spanyolországban a fasiszták büntetlenül kiontottak"*. S végezetül álljon itt a szerencsi dolgozók szava: *„Ha a történelemből nem tanulták meg, saját példájukon keresztül fogják tapasztalni a spanyol uralkodó osztály bérencei, hogy nincs erő, amely az elnyomott népek szabadságmozgalmát megakadályozza, mert előbb vagy utóbb, de Spanyolországban is győzelemre jut a nép igazságos harca."*



Korszerű, fotocellás vágógép a Jegynyomdában. A képen Szegvári László és Hegedűs Sándor (MTI Foto: Lajos György felv.)

Vasutasnapi gondolatok

Felvillanó fény az éjszakában,
Két szempár előre figyel,
Feszült agyakban egyforma gondolat —
Száguld, rohan a büszke gyorsvonat.

A rendezőben zajos az élet,
Gőzmozdony mellett „Bobo" tolat,
S a tizedikről gyorsítva kigördül
Messzi cél felé egy irányvonat.

A műhelyben fáradt kerekekre
Izzó abroncsot húznak gyors kezek,
Egy javított mozdonyba szerelnek
Pontosan bemért vezérműveket.

Hézagmentes pálya, a modern „integra"
Megvalósítása mennyi-mennyi tett!
A gépesített vágányfektetéssel
Egy nehéz munka technikásabb lett.

Csikorgó hideg, sötét, zivatar —
Mindenki ott áll mindig a helyén,
A menetrend a közös akarat —
Jön-megy, szállít szerte a sok vonat.

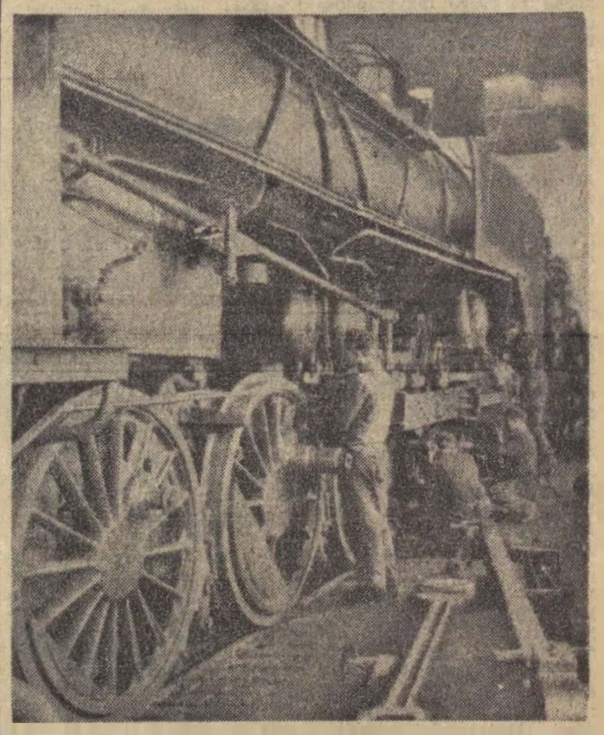
Útjaik nyomán éled az ország,
Közelebbre kerül a cél,
Helyet változtat sok-sok termék,
Kohók mélyén izzik az acél.

Vasutasnapra készül az ország,
Népünk vasutas munkát ünnepel,
Jusson el hozzád e gondolat
Minden egyes szolgálati hely.

Utasok, ha utaztok e napon
S idézitek a vonat „őseit",
Lássátok meg, ha gondolatban is
A vasútnak névtelen hőseit.

Felvillanó fény az éjszakában,
Két szempár távolban kutat,
Száguld, rohan új világ felé
Utasaival a büszke gyorsvonat.

Koncz János



Kozák Tibort, a szolnoki fűtőház mozdonylakatos brigádvezetőjét mint a fiatalok fáradhatatlan nevelőjét tartják számon. Brigádjával egy 424-es gép esedékes vizsgáját végzi

(Hemző Károly felv.)

Vasutasnapi előkészületek Debrecenben

A zord időjárás következtében a debreceni igazgatóság mintegy 300 000 tonna áru szállításával maradt adósa a népgazdaságnak. Szeretnénk mielőbb pótolni ezt a lemaradást. Az igazgatóság célfeladatokat tűzött ki a menetrendszerűség javítása, a terhelési tervek teljesítése és más feladatok eredményesebb végrehajtása érdekében. Debrecen állomás szakszervezeti termelési bizottsága foglalkozott ezekkel a feladatokkal.

A bizottság a dolgozókkal folytatott előzetes megbeszélések alapján elhatározta, hogy a XIII. vasutasnap tiszteletére ünnepi műszakot szervez. A cél a személyvonatok menetrendszerűségénél a 98,7 százalék, a tehervonatok menetrendszerűségénél a 71,5 százalék túlteljesítése. A vonatok terhelésében 100 százalékos eredményt kell elérni. A versenyben eddig a C-túr dolgozói voltak a legjobbak és könnyen lehet, hogy ők nyerik majd az ünnepi műszak versenyét is.

Czeglédi Sándor
Debrecen

Jól működik a sturovói közös határállomás

Alig néhány hetes múltra tekint vissza Sturovóban a csehszlovák—magyar közös határállomás. A forgalom igen erős, de a vonatok mégis gyorsan áthaladnak. A közös határállomás dolgozói mindent megtesznek azért, hogy a romló szállítmányokat a legrövidebb idő alatt tovább indíthassák.

A csehszlovák vasutasokkal baráti kapcsolatot alakítottunk ki és az a célunk, hogy közös erővel tovább javítsuk a munkát. Június 19-én termelési tanácskozást tartottunk, ahol szóba került már a vasutasnapi, illetve az alkotmány ünnepi előkészület is. A termelési tanácskozáson tíz dolgozót fogadtak el kiváló dolgozó oklevéllel és jelvénnyel való kitüntetésre.

Szelle Ferenc,
Szob

„OKULTUNK A TÉLI NEHÉZSÉGEKBŐL"

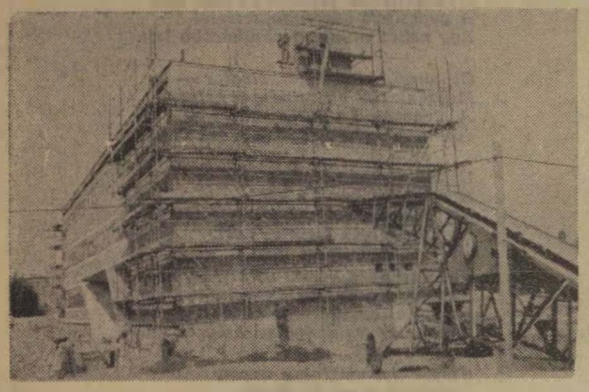
LÁTOGATÁS A SZÉKESFEHÉRVÁRI ÉPÍTKEZÉSEN

A múlt évben telepedtek le az építők a székesfehérvári pályaudvar környékén. A Budapesti Magasépítési Főnökség dolgozóit bízták meg azzal, hogy tető alá hozzák a 600 személyes öltöző és fürdőépületet, a korszerű irodaházat, valamint a hatalmas kiterjedésű Diesel-csarnokot.

Azóta a pályaudvarra befutó személyvonatok ablakaiban egyre több kíváncsi arc jelent meg, akik a napról napra terebélyesedő építkezést figyelték. A téli hónapokban azonban hiába kutatták fürkésző tekintetükkel az építőket, mert a munkahelyen dolgozók többsége fagyszabadságon volt. S akik a hideg időben is kitartottak, azok az épület belsejében húzódtak meg.

— *Nehéz napok jártak akkor a székesfehérvári telephelyen* — mondotta *Hartai Géza* építésvezető. — *Bár a hideg idő beállta előtt felfalaztuk és lefedtük a fürdő és öltözőházat, mégsem tudtunk tovább dolgozni, mert késve érkeztek meg a nyílászáró szerkezetek. Az ajtó és ablak nélküli épületben nem lehetett megmaradni. Kedvezőbb volt azonban a helyzet az irodaház épületen, ahová időben be tudtuk költöztetni a mozdony-felvigyázókat. Megfelelő téliesítéssel sikerült vakolni, válaszfalazni is. Az irodaház szomszédságában pedig megkezdtük az itt maradt munkásgárdával a régi épület bontását. Röviden így vészeltük át a rendkívüli telet.*

Az első tavaszias napon, — naptári idő szerint március 1-én — sikerült csak teljes létszámmal folytatni a félbehagyott munkát. Ekkor már felgyülemlett az „adósság". Az elvégzetlenül maradt munka értéke 6 millió forintra rúgott, nem számítva az ezzel járó gondokat-bajokat. Gyér volt az anyagellátás. A Diesel-csarnok tartópilléreinek legyártása is nehézségekbe ütközött. A március 1-ét követő napokon azonban mégsem jellemezte a munkát a kapkodás. A munkahely vezetői ugyanis részletesen megbeszélték a dolgozókkal, hogy mi a legsürgősebb teendő, hogyan lehet biztosítani a telephelyen a tervszerű munkát. Különösen a bizalmiak és a brigádvezetők javaslatai, ötletei gyorsították meg a termelést.



Állvány borítja a 600 személyes öltöző és fürdő homlokzatát (Forrai János felv.)

Vörös János komplex-brigádja például vállalta, a kéthónapos időveszteség ellenére, hogy a vasutasnapra elkészítik és átadják rendeltetésének az új, korszerű „fehér-fekete" öltözőt, valamint a fürdőt és étkezőt. *Sohajda András* brigádja elhatározta, hogy az új létesítmény környékén befejezik az útépítést és a parkosítást. A kétemeletes irodaházon csak a csinosítási, illetve a homlokzati munkák maradtak hátra. A belső helyiségeket májusban átadták az üzemeltetőknek.

Rohammunka folyik a Diesel-csarnok építkezésen. A betonszerkezet oszlopai már teljes számban helyükre kerültek. A tetőtartó vasbetongerendák legyártását pedig most végzik az építők.

— *Nagy munkára vállalkoztunk* — tájékoztatott bennünket *Kovács István*, komplex-brigádvezető. — *Okulva az elmúlt tél okozta nehézségekből, arra törekszünk, hogy idén ne érjen bennünket meglepetés. A munkahely valamennyi dolgozójával közösen elhatároztuk, hogy a rossz idő beállta előtt elkészítjük a Diesel-csarnok tetőszerkezetét. Ez a hatalmas feladat bizony megkívánja tőlünk azt, hogy az eddiginél szervezettebben végezzük munkánkat.*

Ezt a törekvést igazolják a most megalakult szocialista címért küzdő brigádok is. *Kovács István* komplex-brigádjának kezdeményezésére versenyszerződést kötöttek a brigádok. *Krausz Ferenc* és *Vörös János* kőműves brigádjának tagjai is úgy döntöttek, hogy a jövőben szocialista módon fognak dolgozni, élni.

Ez a nagyszerű kollektíva tartja kezében most a munka oroszlánrészét. Reméljük, hogy az év végére pótolják a tél okozta lemaradást.

I. S.

AZ ÚJÍTÓMOZGALOM HELYES ÉRTELMEZÉSE ÉS JELENTŐSÉGE

Egyre nyilvánvalóbbá válik, hogy az újítómozgalomban kiapadhatatlan erőforrás rejlik, melynek helyes felhasználása jelentősen hozzájárul népgazdasági terveink teljesítéséhez. A termelékenység fokozása, a fárasztó, vagy egészségre ártalmas munkafolyamatok gépesítése, az anyagtakarékosság, a gépek, szerszámok gazdaságosabb kihasználása, általában a technikai színvonal emelése sok esetben újítási javaslatok megvalósítása által válik lehetőségessé.

Az újítómozgalom jelentőségét még ma is sokan lebecsülik, tévesen értelmezik.

A valódi ok: a közöny, a bürokrácia

Ilyen téves felfogás — mely gyakran vezetőknél is meghallgatásra talált —, hogy az *„újítomozgalom kifutotta magát. A javaslatok száma szükségszerűen csökken"*. Mások szerint csak a nagy jelentőségű újításoknak van jövője. Ezeknek a nézeteknek szerepük van az újítómozgalom időleges megtorpanásában.

Az újítómozgalom visszaesésének igazi okait világosan kell látni és egységesen értelmezni: *az igazi akadály a közöny, a bürokrácia, az újítási ügyek vontatott intézése.* Ezeket az akadályokat kell elhárítani az újítási mozgalom útjából és akkor az eredmény nem marad el.

Az újítómozgalom ereje tömegességében van. Az egyszerűtől a legfejlettebb javaslatokig és javaslattevőkig terjed. A tömegméretek elérése megköveteli az elbírálás idejének csökkentését. Ez minden propagandánál többet jelent. Ebben a kérdésben nemegyszer szakszervezeti szerveink is „ludasok" bátortalanságuk miatt. Sajnos, csak a panaszok gyors elbírálásáig jutottak el, erejükből még nem futja a céltudatos irányításra, intézkedések megtételére.

Gazdasági vezetőink túlzott óvatosságának lehet tulajdonítani, hogy főleg azt vizsgálják: nem fizetnek-e magas újítási díjakat. Ez helyes is lenne. Azt azonban sehol sem nézik — s ez már nem helyes —, hogy nem fizetnek-e túl alacsony összeget az újítónak. Különböző hibákra hivatkozva azon dolgoznak, hogyan lehet az újítót megrövidíteni, a fizetést elodázni.

A mozgalmi szervek és a gazdasági vezetők nemcsak az újítók ellen vétenek a nem megfelelő hozzáállással, hanem a népgazdaságot is megkárosítják. A közösséget rövidítik meg azzal is, ha az újítások széles körű bevezetéséről nem gondoskodnak.

Gyakran könnyebb egy problémát újítással megoldani, mint az újítást a gyakorlatba bevezetni. Hiszen az utóbbi nemegyszer harc kérdése. Sajnos, a példák százai igazolják, hogy az élenjáró termelési tapasztalatok, korszerű munkamódszerek, újítások, ésszerűsítések nem jutnak el kellő időben a dolgozókhoz, akik ezt hasznosítani tudnák.

Tartsunk lépést a fejlődéssel

A mozgalmi szervek és a szakvonal együttműködésével megoldhatók a fent felsorolt alapproblémák, amelyek gátjai az újítási mozgalom folyamatos fejlesztésének, továbbfejlődésének.

Napjaink fő feladata a társadalmi termelés és a korszerű technika magas szintjén a termelés mennyiségének és minőségének fokozása. *A fejlődéssel lépést tartani ma parancsoló szükségszerűség.* A párt VIII. kongresszusának irányelvei kimondják: *„A munka termelékenységének emelése, a gazdaságosság fokozása, a termelés növelése ma a fő front, amelyen a küzdelem a szocializmus teljes felépítéséért hazánkban folyik."* Világméretekben is e fronton dől el a békés egymás mellett élés viszonyai között a szocializmus csatája a kapitalizmussal. Ebben a küzdelemben az újító- és feltaláló mozgalom az önkéntesség elve alapján a dolgozók széles rétegét mozgósítja a termelés tartalékainak feltárására, a műszaki fejlesztés problémáinak megoldására.

Különböző műszaki fejlesztési feladatok mind vállalati, mind népgazdasági szinten jelentős részben éppen az újítási mozgalom keretén belül valósulnak meg, így a műszaki fejlesztés színvonala döntő mértékben függ az újító- és feltaláló mozgalom társadalmi jellegétől és méretétől.

A felsorolt akadályok elhárítása, a célok megvalósítása érdekében átiratot küldtünk a legfelsőbb szakvonali vezetőkhöz és a megyei bizottságokhoz. Reméljük, hogy az össz dolgozók segítségét kérve az eredmény nem marad el, az újítómozgalom fejlődni fog. A sok akadályt közös erővel lehet elhárítani. Valamennyiünk kötelessége ezen munkálkodni.

Gróf József,
az üzemszervezési és műszakfejlesztési bizottság vezetője

Szarvasi kérések

A legutóbbi szakszervezeti taggyűlésen Szarvas állomás dolgozói több kérést adtak elő. Hiányolták, hogy a szarvasi SZTK-hoz hetenként Békéscsabáról kijáró szemészorvos vasutasokat nem vizsgál, mert arra nincs rendelkezése. Amelyik szarvasi vasutasnak szemorvoshoz kell mennie„ utazhat Békéscsabára.

Sokkal észszerűbb lenne, ha a Szarvasra kijáró szemorvos a vasutas betegekkel is foglalkozhatna. Azt is hiányolták, hogy a vasutasoknak nincs fogorvosuk Szarvason, pedig volna fogorvos, aki vállalná ezt a munkát.

Több vonalbejáró hiányolta, hogy nincs kasza a szertárban. A sok eső kedvez a gazosodásnak, s a vonalbejáróknak a saját kaszájukat kell használniuk, ha rendben akarják tartani területüket.

B. Gy.

Kihajolni tilos!

Súlyos balesetet vészelt át nagy szerencsével május 23-án a 3791. számú vonat továbbítása közben *Kozma Bálint*, a Hámán Kató fűtőház mozdonyvezetője.

Örkény és *Hernád* állomások között gyanús zörejeket hallott a gép jobboldala felől. Erősen kihajolt, hogy megnézze, mi lehet a zörgés oka. Közben balszerencsére a mozdony odaért, ahol egy telefonoszlop kifeszítő huzal lógott be az úrszerelvénybe. A huzal elkapta a kihajló embert és kirántotta a vezetőállásból. *Kozma Bálint* ájultan esett a pályatest mellé.

Gavaldik Mihály fűtő azonnal megállította a tehervonatot, és a kiesett mozdonyvezető segítségére sietett. Miután visszanyerte eszméletét, Kozma Bálint a fűtő segítségével felült a gépre, sérülései miatt azonban dolgozni nem tudott. Helyette a fűtő továbbította a vonatot *Rákosrendezőig*. Onnan azonnal kórházba vitték a mozdonyvezetőt, aki arcán, nyakán, karjain és lábain zúzódásos sérüléseket szenvedett.

F. I.

Hová lehet fordulni rendkívüli segélyért?

Több esetben meggyőződtünk arról, hogy a dolgozók, nyugdíjasok egy része nem tudja, hogy rendkívüli segély kérelmével hová kell fordulnia. Tájékoztatásul közöljük az alábbiakat:

Alapos indok esetén a dolgozó vállalati rendkívüli segély iránti kérelmét a szakszervezeti bizalmi útján a szolgálati főnökséghez, — illetve olyan szolgálati főnökségnél, amelyre a segély decentralizálva, kiadva nincs, az igazgatósághoz — kell eljuttatni.

Szakszervezeti rendkívüli segély iránti kérelmét a dolgozó vagy nyugdíjas szintén a szakszervezeti bizalmi útján, ahhoz a szakszervezeti bizottságához küldje, ahol mint tagot nyilvántartják, ahová a tagdíját fizeti.

Tbc-s rendkívüli anyagi támogatás iránti kérelmet, amennyiben a szanatórium vagy a tüdőgondozó intézet igazgatója a segély megadását javasolja, a szakszervezeti bizalmi és a szolgálati (nyilvántartó) főnökség útján a Vasutasok Szakszervezete társadalombiztosítási osztályához kell küldeni.

Probléma rendszerint akkor merül fel, amikor a dolgozók vagy nyugdíjasok a rendkívüli segélyt nem az említett helyen kérik, hanem a kérelmet szakszervezetünk társadalombiztosítási osztályához küldik. Társadalombiztosítási osztályunk a tbc-sek rendkívüli anyagi támogatásán kívül más segéllyel nem foglalkozik.

A nem tbc-s rendkívüli segélykérelmekkel a fent jelzett szervekhez kell fordulni.

KULTURÁLT UTAZÁS?

A *vác—aszódi* vonalon közlekedő személyvonatok utasai joggal panaszkodnak helyhiány miatt. A szerelvényeket Vác állomás az előírt 5 illetve a hétvégi 7 kocsi helyett 3 kocsival állítja ki. A szerelvényben futó 52 888 számú kocsi közel kéthete törött ablakkal közlekedik.

Ha valóban személykocsihiánnyal küzdenek Vác állomáson, akkor miért soroznak be kalauzkocsi helyett rendszerint személykocsit a 4199 és a 4499 számú tehervonatokba. Talán ezzel akarják elősegíteni a kulturált utazást?

T. F.

Csak tíz méter vezeték kellene

Lentiszombathelyen a vasúti megállónál lakik egy vasutascsalád apró gyermekekkel. A családfőt *Lőrincz Ferencnek* hívják, egyik alapszervezetünk szb-titkára. A megálló épületéhez bevezették a villanyt. Lőrinczék lakásában azonban nem, mert az a pálya túlsó oldalán van.

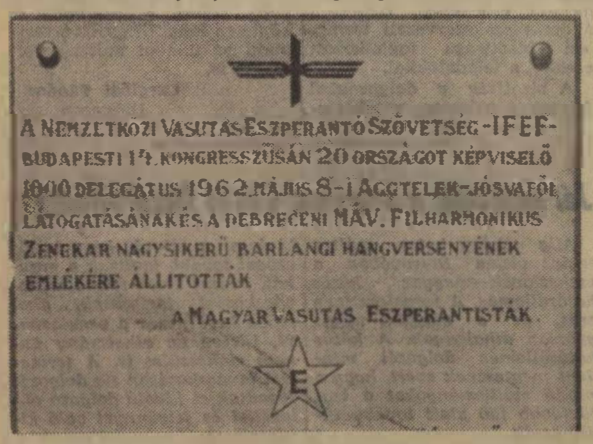
Jó lenne, ha az illetékesek mielőbb gondoskodnának arról, hogy ez a vasutascsalád is a kulturáltabb élet feltételéhez, a villanyhoz jusson.

Markos József
Zalaegerszeg

A vasút, Aggtelek forgalmáért

Az aggtelek-jósvafői barlangvidék forgalmának fejlődését a vasúti közlekedés meggyorsulása, a Budapestről naponta közlekedő közvetlen gyorsvonat nagymértékben elősegíti. A vonatpár megindulásának első három hetében 6000-en keresték fel a világhírű cseppkőbarlangot. A látogatók 33 százalékos mérséklésű menettérti jegyet válthatnak. A diákok 50, 66, illetve 75 százalékos kedvezményben részesülhetnek.

Tárgyalások folynak arról, hogy a magyar—csehszlovák határszakaszon Aggteleknél is legyen határállomás, a nemzetközi turistaforgalmat tereljék ebbe az irányba, valamint tegyék lehetővé, hogy a magyar és csehszlovák turisták egynapos határátlépési engedéllyel mindkét ország itteni barlangvidékét kölcsönösen meglátogathassák.



A vasutas eszperantisták által állított emléktábla Aggteleken

Élettapasztalatommal, osztályhűségemmel segítem a bíróság munkáját

Vasutas ülnöknő a bírói emelvényen

Egervári Lászlóné intézőt, másodízben jelölték a BVKH dolgozói, hogy társadalmi aktivistaként részt vegyen az igazságszolgáltatás feladatainak ellátásában, az ítélkezési munkában.

Kíváncsiak voltunk, milyen tapasztalatokat szerzett *Egervári Lászlóné* több évi megtisztelő munkája során. Kérdésünkre a gyakorlat széles skáláját vonultatta fel, bepillantást engedve az ülnökök felelősségteljes tevékenységébe.

— Amikor négy évvel ezelőtt először léptem át a bíróság kapuját és helyet foglaltam a bírói emelvényen, szorongó kíváncsisággal kezdtem működésemet — kezdte mondanivalóját. — Bevallom, eleinte fárasztott a történtek mérlegelése, az ítéletalkotás felelősségteljes munkája, három-négy ember életébe naponta belelátni, beleszólni. Kárpótolt azonban a gazdag élettapasztalat, a sok új ismeret, a csupán ott szerezhető tájékozottság.

Visszavezetni a megtévedteket

Regényírónak kellene lennem ahhoz, hogy megörökítsem mindazt, amit az emberi agy — támadásban és védekezésben egyaránt — produkál a tárgyalásokon. A közönséges bűnösökön kívül találkoztam a szocialista együttélés rendbontóival és vámszedőivel, közveszélyes munkakerülőkkel, megtévedt emberekkel, olyanokkal, akiknek később mi nyúltunk hónuk alá, mi vezettük vissza őket a társadalomba.

Voltak közöttük vasutas dolgozók is, mint ahogy azok között is találkoztam vasutasokkal, akik a törvény előtt a szocialista embertípust képviselték, s az alkotmányban lefektetett elveknek megfelelően éberen őrködtek a társadalom békés életén, védték a szocialista tulajdont, s magatartásukkal, kiállásukkal példát mutattak a szocialista együttélésre. Öregbítették a vasutasruha becsületét.

A munkában élettapasztalatommal és osztályhűségemmel segítettem a szakbíróknak, hogy az anyagi igazságnak megfelelő döntések születhessenek, olyanok, amelyek alkalmasak egyfelől visszavezetni a megtévedteket a közösségbe, másfelől, hogy példájuk elriasszon másokat a tett elkövetésétől.

— *Milyen tanulságokat vont le az esetekből?* — kérdeztük tovább.

A család és a társadalom összefüggése

— Többnyire olyan ügyekben vettem részt — válaszolta —, amelyek a társadalmi tulajdon megkárosításával függtek össze. Tapasztalatom az, hogy a bűnt elkövetőket a legtöbb esetben nem a rászorultság sodorta a bűn útjára, hanem a kínálkozó alkalom, az erkölcsi gyengeség, a káros szenvedélyek, ital, nő, kártya.

Sok polgári perben is részt vettem — folytatta. — A lakásügyi perek szinte késhegyig menő harcot jelentettek és jelentenek ma is. De az ülnök munkája rendkívül változatos: házassági bontóperekben, nyugdíj-, munkaügyi és vagyonjogi perekben kell igazságot szolgáltatni. Sok az egész fiatal korban kötött, zátonyra futott házasság, ahol a gyermekek áldozatai szüleik felelőtlenségének, meggondolatlanságának. Mint anyának, sokszor elszorult a szívem egy-egy ilyen per tárgyalásánál. Ez az oka talán annak, hogy lapunkon keresztül is felhívom a vasutas társadalom figyelmét a családi élet védelmére, a gyermekek helyes nevelésére. Magunk és az egész nép életének szépsége a családban gyökerezik, onnan indul el jó vagy káros hatása a társadalom szinte áttekinthetetlen szövevényű erezetébe.

Mint ülnök — fejezte be tájékoztatását Egervári Lászlóné —, eddigi tapasztalatomat a szocialista társadalmi fejlődésnek, a dolgozók nevelésének, a törvényesség megóvásának szentelem továbbra is és ha egyáltalán lehetséges, mégpedig arra törekszem, hogy az embereknek a szocialista igazságszolgáltatásba vetett hitét jó munkával erősítsem.

Szelecsényi István

Megvan a lehetősége az 1963. évi tervek teljesítésének

Aktívaértekezleten tárgyalták meg a szállítási lemaradások pótlásának módozatait

Június 21-én, péntek délután pártaktíva értekezletet tartottak a *Vasúti Főosztály kultúrtermében.* Az értekezleten részt vettek a nagyobb szolgalati helyek párttitkárai, ott volt szakszervezetünk számos funkcionáriusa, valamint az igazgatóságok több vezetője is. Az elnökségben foglalt helyet *dr. Csanádi György* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Rödönyi Károly* vezérigazgató-helyettes, *Lékai Elek*, a KPM pártbizottságának titkára. Az aktíváértekezletet *Szücs Zoltán*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd *Rödönyi Károly* tartott beszámolót.

— A rendkívül zord téli időjárás és az ezt követő árvíz, valamint belvíz erősen megzavarta népgazdaságunk termelésének menetét és a dolgozók áldozatkész munkája ellenére is komoly károkat okozott — kezdte beszédét *Rödönyi* elvtárs.

Elmondotta, hogy a zord tél a vasúti közlekedés területén elsősorban az áruszállításban idézett elő nagymérvű lemaradást. Az év első két hónapjában a nagy hideg és a hó, márciusban pedig az árés belvizek akadályozták a termelőmunkát, nehezítették meg a szállítást, valamint a már elkészült aruknak a vasútra történő felfuvarozását. Komoly gondot okozott a szénhiány is, melynek következtében a vasút áru- és személyszállítási korlátozást volt kénytelen bevezetni. A termelési kiesések és a szállítási korlátozások következtében

a vasút az első negyedévben 3,1 millió tonna áruval kevesebbet szállított a tervezettnél.

A személyszállítási tervet a korlátozások ellenére is sikerült teljesíteni, mivel a naponta munkába járó dolgozók utazása a korlátozások idején is biztosítva volt, a távolsági utasok pedig alkalmazkodtak a közlekedő vonatok menetrendjéhez. Az első negyedévi zord időjárás különösen ereztette hatását a vasút házilagos építőipari tervteljesítésénél, ahol még a felét sem sikerült elvégezni a tervezett munkálatoknak. A ténylegesen elért teljesítés ugyanis 35,8 százalék volt. A tervezett pályafenntartási munkálatoknál 8,1 millió munkaórából csak 5 millió munkaóra teljesítésére került sor.

A rendkívüli időjárás a fűtőházi javítási munkákat is zavarta. A szállítási lemaradás és a termeléskiesés következtében az első negyedév folyamán a tervezettel szemben 320 millió forinttal csökkent a vasúti közlekedés üzemi eredménye. A szállításkiesés és az építőipari termeléssel összefüggő bevételcsökkenés eredményrontó hatását még fokozta a fajlagos szénfogyasztási mutató nagymértékű emelkedése következtében jelentkező többlet szénfelhasználási költség.

Rakodjanak munkaszüneti napokon is

— Bár az első negyedévi tervteljesítés kedvezőtlen képet mutat — folytatta a vezérigazgató-helyettes —, mégis megállapíthatjuk, hogy

a vasutas dolgozók a téli időszakban bátor helytállással, példamutató kötelességtudással végezték feladatalkat.

Sokszor a vasutasok hősies magatartása tette lehetővé, hogy a közlekedés a legszükségesebb szállítási feladatokat a legnehezebb időszakban is teljesíteni tudta. A vasutas dolgozók odaadó munkájukkal méltán érdemelték ki a párt, a kormány és az egész dolgozó magyar nép megbecsülését.

Pártunk Központi Bizottsága május 23-i ülésén foglalkozott a tél okozta gazdasági nehézségekkel és a vasutasokat is felhívta a lemaradások pótlására. A vasút már eddig is eredményesen végezte ezt a feladatot. A forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat a napi berakások fokozása és egyenletesebbé tétele érdekében a *Központi Szállítási Tanács* határozata alapján a második negyedévtől kezdődően ismét munkaversenyszerűen bevezette a vasár- és ünnepnapi rakodást. A kiadott rendelet a vállalat dolgozóit anyagilag is érdekeltté tette ebben.

A szovjet vasút is jelentős segítséget nyújt az áruforgalomban mutatkozó lemaradások pótlására.

A kocsiparkunk részbeni mentesítése és a záhonyi átrakások csökkentése érdekében a szovjet vasút másodnaponként 1435 mm-es nyomtávra átszerelve 2400 tonnás koncentrált érccel rakott szerelvényt küld Miskolc rendeltetéssel. A továbbiakban megvizsgálja a szovjet vasút a sárgaérc, a nyersolaj és egyéb olajtermékekkel rakott tartálykocsik 1435 mm-es nyomtávon való átszerelésének és továbbításának lehetőségeit.

Az eddigi intézkedések eredményeként

az első negyedévi lemaradásból április és május hónapokban mintegy 500 ezer tonnát sikerült pótolni.

júniusban pedig a szállítási bejelentéseken alapuló operatív üzemviteli terv mintegy 200 ezer tonnával nagyobb szállítási feladatot ír elő mint az éves állami terv június havi része.

A továbbiakban *Rödönyi* elvtárs részletesen foglalkozott az egyes szakszolgálatok legfontosabb tennivaloival.

Minél több irányvonatot

A forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatnak az év hátralevő időszakában biztosítania kell, hogy a közlekedésre kijelölt vonatok száma hálózati, igazgatósági és fővonali vonatkozásban megfeleljen az elszállítandó elegymennyiség növekedésének. Ezért a vonatközlekedési tervet, a módosított és elmaradt szállításokat is tartalmazó operatív szállítási tervnek megfelelően havonta át kell dolgozni.

A közlekedő vonatok nagy részét rakodási irányvonatként kell továbbítani,

biztosítva, hogy a kiürült rakott kocsik zárt, üres szerelvényekben nyerjenek továbbítást.

Az áruszállítási igények és a vonatközlekedési terv legteljesebb összhangja végett, szükség esetén gondoskodni kell a megfelelő tehervonati menetrendek, illetve módosítások kiadásáról.

A vonalak átbocsátó-képességének jobb kihasználása érdekében

a tehervonatokat a maximális terheléssel kell közlekedtetni

és a szakvezetők e rendelkezés végrehajtását állandóan ellenőrizzék. Különös gondot kell fordítani arra, hogy az egységes terhelésre kijelölt vonalakon a tehervonatok valóban az előírt terhelési normáknak megfelelő elegymennyiséggel közlekedjenek.

Ott, ahol az elegyáramlás ezt lehetővé teszi, javaslatot kell tenni az egységes vonatterhelési norma újabb viszonylatokban való bevezetésére. Az ezekben a hetekben üzembe vett 520 sorozatú mozdonyokkal továbbított vonatok részére, a legrövidebb időn belül egységes terhelési normát fognak kidolgozni, illetve kiadni, amelyet szigorúan be kell tartani.

Gondoskodni kell valamennyi igazgatóság területén, hogy azokon az állomásokon, ahol a rakodással képzett irányvonatok kedvezőbb terhelésű vonalakra mehetnek át, a kiegészítő elegy rendszeresen elokészítésre kerüljön. Az irányvonatok közlekedtetésében a minőségi rakodással képzett irányvonatok számát, a díszpozíciók jobb kiválasztásával, helyszíni ellenőrzéssel és a fuvaroztatókkal való kapcsolat jobb elmélyítésével, tovább kell fokozni.

Abból a célból, hogy saját kocsijaink a belföldi rakodásokhoz nagyobb mennyiségben álljanak rendelkezésre,

fokozni kell az idegen kocsik exportrakodásokhoz történő felhasználását.

Itt különös figyelmet kell fordítani a nemzetközi teherkocsi szabályzat pontos betartására. A gyorsan romló (gyümölcs, fagyelék stb.) áruk szállítási idénye alatt az exportrakodásra intézett hűtő-, továbbá a TEEM-vonatokhoz intézett üres fedett kocsikat, szükség esetén személyszállító vonatokkal is továbbítani kell, hogy a rakodások késedelmet ne szenvedjenek.

Gyorsabb kocsifordulót

A vonalakra engedélyezett tengelynyomást is tekintetbe vevő gazdaságos kocsikihasználás végett

fokozni kell a kocsik rakodály szerinti válogatását.

Ehhez biztosítani kell a rendezési lehetőséget és a vonóerőt. Gondoskodni kell a felés leadási kocsik gyors beállításáról, ki- és berakásáról, valamint a kihúzásokról.

Az *Élelmezési Minisztériummal* folytatandó tárgyalások során szabályozni kívánjuk az 1963 64. évi forgalmat oly módon, hogy a réparakodó állomások száma csökkenjen. A mellékvonalakon a rakodásokat úgy fogjuk szabályozni, hogy a küldemények két-, vagy háromnaponkent legyenek rakodással képzett irányvonatokkal továbbíthatók.

A főútvonalakon a réparakodást szakaszosan fogjuk megszervezni

A szállítások egyenletesebbé tétele érdekében az *Élelmezési Minisztérium Cukoripari Igazgatóságával* megállapodast kívánunk kötni, hogy a cukorgyárak energiahordozó és mészkőszükséglete még a gyártási időszak előtt kerüljön leszállításra. Ugyancsak megallapodást kívánunk kötni a *Könnyűipari Minisztériummal* is a len- és kenderküldemények elő-, illetőleg utószállítására.

Az árukezelési helyek tervszerű kiszolgálásának B) változatát kell bevezetni mindazokon az állomásokon és iparvágányokon, ahol a kocsiforgalom azt szükségessé teszi. Erre nézve az igazgatóságoknak felméréseket kell végezniük és javaslataikat időben meg kell tenniük.

A folyó évi áruszállítások végrehajtása során, a hét közepén, különösen a szerdai és csütörtöki napokon, olyan nagy kocsikiállítási csúcsok keletkeztek, melyek miatt a vasút a pénteki és szombati napokon a megrendelt kocsikat, rendszerint már nem tudta kiállítani. Az egyenlőtlenség kiküszöbölése érdekében ismételten életbe kellett léptetni a vasár- és ünnepnapi rakodási kötelezettséget.

Új tényezők az igazgatóságok versenyében

Az áruk rakodási határidőn belül történő kirakásának elősegítése céljából, segítséget kívánunk nyújtani az *Autóközlekedési Vezérigazgatóság* által felállítandó autóközlekedési áruirányító szervezet létrehozásában, amelynek feladata lesz a fel- és elfuvarozások szervezettebbé tétele.

Különösen fontos, hogy

késedelmes kirakások esetén az egyes szolgálati helyek éljenek a kényszerkirakás jogával

amelyeknek kényszerkirakása árukárosodást nem okoz és az áru megfelelően tárolható. Ennek feltételeit minden érdekelt szolgálati helyen gondos, előzetes, körültekintő szervezéssel meg kell teremteni.

A ránk váró feladatok sikeres megoldása érdekében fel kívánjuk használni a vasútigazgatóságok egymás közti versenyét olyan versenytényezők felvételével, amelyek a nagy rendező pályaudvarok forgalmának egyenletesebbé tételét és a fővonalakon közlekedő tehervonatok menetrendszerűségének megjavítását célozzák. Megvizsgáljuk annak lehetőségét is, hogy miként lehetne ezt a tényezőt célprémium kitűzésével egybekapcsolni.

A GYSEV vonalán várható nagyobb tranzitforgalom zavartalansága érdekében a GYSEV-vel egyetértésben bevezetjük a GYSEV részére adandó előjelentést, a műszaki vizsgálat olyan megszervezését, hogy az átadásra kerülő kocsik osztrák részről ne legyenek visszautasítva. Meg kell teremteni a különböző GYSEV-elegynek már Fényeslitkén történő szétválasztását.

Az elmaradt szállítások behozása érdekében, nagyobb szolgálati helyenként, a párt és szakszervezet bevonásával tájékoztatni kell a fuvaroztató feleket és a vasút dolgozóit a szállítási igénybejelentések teljesítésének állásáról, a további feladatokról és az ennek eredményes végrehajtását biztosító intézkedésekről.

A nagyobb kocsiforgalmú helyeken ellenőrző brigádokat kell szervezni a kocsik rakodási határidőn belüli kirakásának, a rakodóhelyekre idejében való beállításának és kihúzásának, valamint továbbításának állandó vizsgálata és megjavítása céljából.

Meg kell gyorsítani az üres kocsi intézésére vonatkozó rendelkezések kladását, meg kell követelni az állomásoktól a létszámjelentések időbeni, a pótfölös bejelentések azonnali megtételét, a kocsiintézőségtől pedig az előzetes napi rendes és pót kocsielosztások késedelemnélkülli kiadását. Érvényt kell szerezni annak az elvnek, hogy fölös kocsi nem várhat intézésre.

Az elegytovábbítás és a kocsifordulóidő meggyorsítása érdekében az állomások és a menetirányítók biztosítsák, hogy a feladatott kocsik még a berakás napján továbbításra kerüljenek.

Különös gondot kell fordítani a szűk keresztmetszetet képező rakott és üres tartálykocsik soron kívüli továbbítására.

A feladási állomásokon tehát rakott elegy nem maradhat vissza.

Gyorsabb kocsijavitást

A vontatási szakszolgálatnál az I. negyedévben lemaradás volt a járművek időszakos vizsgálatainak elvégzésében is. A szakszolgálat intézkedéseinek eredményeként a helyzet javult. A mozdonyok javításánál a lemaradás már április végén megszűnt, azonban a teherkocsi javításoknál a hátralékot ezideig nem sikerült felszámolni. Itt tehát a munkatermelékenység fokozásával, további erőfeszítéseket kell tenni.

Széleskörű propagandát kell kifejteni a szentakarékosság érdekében. Ezért

felül kell vizsgálni a mozdonyok hőtechnikai berendezését,

a mozdonyszemélyzettel rendszeres oktatás keretében ismertetni kell a gazdaságos vonattovábbítási módszereket. Az állomások biztosítsák a túlsúlyos vonatok részére a zöld utat, és gondoskodjanak arról, hogy a vonatok kiterheletlenül ne közlekedjenek.

Az üzemanyaggal való takarékosság megjavítása érdekében

új szénprémlum rendszert kell kidolgozni augusztus 1-ig,

(Folytatás a 4. oldalon.)

FELHÍVÁS

a vasút dolgozóihoz az 1963. évi tervek sikeres teljesítése érdekében

Az 1962—63. évi hosszantartó, rendkívüli zord téli időjárás, majd az ezt követő árvíz és belvíz — a dolgozók áldozatkész erőfeszítései ellenére — komoly károkat, súlyos termelési, valamint szállítási nehézségeket okozott a népgazdaságnak.

A vasúti közlekedés területén a kedvezőtlen időjárás és az ezzel kapcsolatban életbeléptetett forgalmi korlátozás elsősorban az áruszállítás teljesítésénél idézett elő nagymérvű lemaradást, amelynek következtében 1963. I. negyedévében a tervezettnél kereken 3,1 millió tonna áruval kevesebb került elszállításra.

A zord időjárás a vasút házilagos építőipara termelési tervének teljesítését is megnehezítette és ezért országos átlagban az I. negyedévi tervteljesítés csak 35,8 százalék volt. Ugyancsak lemaradás mutatkozott a járműjavítási, valamint a szakszolgálatok fenntartási munkáinál is.

Bár az I. negyedévi tervteljesítés igen kedvezőtlen volt, meg kell állapítani, hogy a vasút dolgozói a téli időszakban bátor helytállással, nagy kötelességtudással végezték feladataikat és méltán érdemelték ki a párt, a kormány, sőt, az egész dolgozó nép elismerését és megbecsülését.

A Magyar Szocialista Munkás Párt Központi Bizottsága 1963 május 23-i ülésén megvizsgálta az I. negyedévi lemaradásokat és határozatot hozott, amely szerint az év hátralevő részében ellensúlyozni kell mindazokat a károkat és pótolni azokat a tervlemaradásokat, amelyek az I. negyedévben keletkeztek, annál is inkább, mivel az életszínvonal tervezett emelése a szállítási, a termelési és önköltségi tervek teljesítésével szorosan összefügg.

A párt felhívása nyomán országos mozgalom indult. Azok a szállítási igények, amelyek az I. negyedévben elmaradtak, várhatólag az év hátralevő részében terven felüli feladatként fognak jelentkezni. Fel kell tehát készülnünk az I. negyedévi szállítási, építési és fenntartási lemaradások pótlására.

A vasút a várható terven felüli feladatoknak csak úgy tud eleget tenni, ha kivétel nélkül minden dolgozó a legnagyobb odaadással, felelősségének tudatában, fegyelmezetten igyekszik a reá háruló kötelességeknek megfelelni.

A vasúti főosztály, a főosztály pártbizottsága ezért felhívással fordul a vasutas dolgozókhoz: Kövessenek el mindent a vasút éves szállítási és termelési tervének maradéktalan teljesítése érdekében. Törekedjenek a leggazdaságosabb üzemvitelre és a legnagyobb takarékosságra.

A lemaradások pótlására, az üzemvitel gazdaságosságára irányuló mozgalom megalapozása és szervezettebbé tétele érdekében a gazdasági vezetők, a párt és szakszervezeti vezetőkkel egyetértésben készítsenek intézkedési tervet, s abban a helyi sajátosságoknak megfelelően jelöljék meg a konkrét feladatokat.

A vasút egyes területein a következő fontosabb szempontokra hívjuk fel a figyelmet:

1. Elsőrendű érdek a jelentkező szállítási igények maradéktalan kielégítése. Ennek érdekében a várható szállítási feladatokat a fuvaroztató felekkel szorosan együttműködve mérjék fel.

2. Nagy gondot fordítsanak a forgalom helyes megszervezésére, a közlekedő tehervonatok előírt terhelési normálnak betartására, az irányvonatok számának növelésére, a kocsik raksúly szerinti válogatására, a tehervonatok menetrendszerűségének megjavítására, a mozdonyokkal való jobb gazdálkodás biztosítására.

3. A fuvaroztató felekkel való szoros együttműködés útján biztosítsák az éjjel-nappali, a vasár- és ünnepnapi rakodások tervszerinti végrehajtását.

4. A szállítási feladatok lebonyolításának feltétele az üzemképes járműpark. A fűtőházak vezetői vizsgálják felül az üzemszervezést és a technológiát. Törekedjenek a járműjavítási idők csökkentésére és emellett a javítás minőségének fokozására.

5. Fokozottan törekedjenek a takarékossági intézkedések végrehajtására és indítsanak mozgalmat annak túlteljesítésére.

6. A szocialista munkaverseny minden formáját használják fel a célkitűzések elérésének elősegítésére.

7. A túlzott mennyiségi szemlélet kiküszöbölésével törekedjenek a munka minőségének emelésére, gazdaságosságának növelésére a balesetmentes szolgálat megvalósítására.

8. A gazdasági vezetők a rendelkezésre álló lehetőségeken belül, a párt és szakszervezet bevonásával, használják fel az anyagi ösztönzés eszközeit a kitűzött célok szolgálatában.

Az intézkedési tervbe felvett feladatok végrehajtásával kapcsolatban tartsanak aktíva-értekezleteket. Az akíva-értekezleteken tárgyalják meg a szükséges részfeladatokat és azt, hogy a javasolt intézkedések valóban alkalmasak-e a kitűzött célok elérésére. Ezeken az értekezleteken keresztül tudatosítsák minden dolgozóval a terv végrehajtása során reájuk eső feladatokat.

A szakmai vezetés színvonalának és szervezettségének emelése érdekében a szakmai vezetők tartsanak szorosabb kapcsolatot nemcsak közvetlen munkatársaikkal és a felügyeletük alá tartozó szakterületek dolgozóival, hanem a többi szakszolgálattal is.

A párt és szakszervezeti vezetőket folyamatosan tájékoztassák a soron levő feladatokról, a végrehajtás során jelentkező nehézségekről és azok megoldására tegyenek közös erőfeszítéseket. Szükség esetén kérjék a megyei, városi, tanácsi stb. párt és szakszervezeti szervek támogatását.

Bízunk abban, hogy a vasút minden dolgozója átérzi a terv teljesítéséből reá háruló feladat fontosságát, tudatában van az ezzel járó felelősségnek és mindent el fog követni a kitűzött célok megvalósítása érdekében.

Budapest, 1963. június 21.

Megvan a lehetősége az 1963. évi tervek teljesítésének

(Folytatás a 3. oldalról)

amely a jelenleginél jobban ösztönöz takarékosságra.

A fűtőházak a vonóerő jobb kihasználása céljából vizsgálják felül a mozdonyok szolgálatra való előkészítésének technológiáját és úgy szervezik át a mozdonyok érkezés- utáni és indulás- előtti kezelését, hogy ezáltal a mozdonyok fűtőházi tartózkodása csökkenthető legyen.

Növeljük a mozdonyok teljesítményét

A statisztikai adatok szerint a gőzmozdonyok jelenleg naponta 10—12 órát töltenek a fűtőházakban és 12—14 órát a vonalon. Feltétlenül meg kell növelni a mozdonyok vonalon töltött idejét.

A fővonalakon rendszerint kínálkozik lehetőség a vonatok ésszerűbb csoportosításával, a fordulók szükítésére. Ezeket a lehetőségeket fel kell kutatni és gyakorlatban jobban kell hasznosítani.

A mozdonyok javítási idejének csökkentése érdekében be kell ismét vezetni azt a jó módszert, hogy

a mozdonyvezető már a vonalról jelentse a mozdonyán szükségessé váló javítást,

hogy a fűtőháznak módjában álljon a javításhoz szükséges anyagról, cserealkatrészről és munkaerőről idejében gondoskodni.

Az utóbbi hetekben jelentősen megemelkedett vontatójármű állagunk, 100 darab 520 sorozatú és 12 darab 424 sorozatú gőzmozdonyt szereztünk be és állítottunk üzembe. Sajnos azonban a többlet járművek is kevésnek bizonyultak, mert a forgalom lelassult és

a géprevárások száma emelkedett.

Május hónapban a tehervonatoknál a gőzmozdonyok átlagos terhelése lecsökkent, a vonali ácsorgások és tolatási teljesítmények emelkedtek. Ezen sürgősen változtatni kell, mert ilyen módon a megnövekedett mozdonyállag mellett is mozdonyhiányunk lesz.

A vontatási és forgalmi szakszolgálat összehangolt, közös erőfeszítéseivel biztosítani kell a mozdonyok jó kiterhelését és az ácsorgások gyökeres megszüntetését.

Új munkarend az építési és pályafenntartási szolgálatnál

Az építési és pályafenntartási szakszolgálatnál az I. negyedévi elmaradások miatt a III. és IV. negyedévben jelentkező felemelt építési, illetve fenntartási feladatok teljesítése létszámnövekedést tenne szükségessé. Mivel ez nem biztosítható,

a feladatok elvégzése érdekében 56 órás munkahét bevezetése szükséges.

Ehhez kellő túlórakeretet és béralapot biztosítottunk, ezért mindazon szolgálati helyeken, ahol ennek akadálya nincs, a heti nyolc, illetőleg összevont munkaidő esetén a két heti 16 órában való túlfoglalkoztatást be kell vezetni. A túlórázással kapcsolatos kérdések szabályozása megtörtént.

A munkaidő jobb kihasználása végett mindazokon a helyeken, ahol a dolgozók ezt vállalják és azt a vágányzári, valamint egyéb objektív körülmények lehetővé teszik, új munkarend bevezetése iránt kell intézkedni. Az új munkarend szerint a dolgozók kéthetes periódusban egyhuzamban dolgozzák le az előírt munkaidőt és pihenőidejüket is egyhuzamban kapják meg.

Az új munkanormák bevezetésével kapcsolatban gondoskodni kell arról, hogy ez a termelékenység emelkedését eredményezze.

A kiesett munkaórák pótlása, valamint a munkatermelékenység emelése céljából

gondoskodni kell a gépesítés fokozásáról a munkagépek legjobb kihasználásáról.

A munkahelyen dolgozó gépek hibáinak gyors kijavítása végett intézkedünk, hogy az igazgatóságok új javító kocsival legyenek ellátva.

A hídépítési munkák időtartamának megrövidítése, valamint a gőzdaruk jobb kihasználása érdekében

a hídépítéseket egy-egy vonalszakaszra kell koncentrálni,

amellyel a sebesség-korlátozások ideje csökkenthetővé és a munkáltatás gazdaságosabbá válik. Vágányzáras munkáknál a kaviccsgyazat anyagának kézi erővel történő bedolgozása helyett gőzdarukat kell alkalmazni az e célra készített vaslemez tálcákkal. E munkamódszerrel a vágányzáraknál kisebb létszámra lesz szükség és mintegy 20 százalékos időmegtakarítás érhető el. A munkák 40 százalékánál a vasbeton teknőhidakat, áteresz eket előregyártással kell elkészíteni és gőzdaruval kell elhelyezni.

A *győri* és *püspökmolnári Rába-hidaknál*, valamint a *szombathelyi Zanati úti híd* építésénél kétműszakos munkáltatást kell bevezetni.

A pályaépítéseket határidőre be kell fejezni

A forgalmi igények teljesebb kielégítése céljából ésszerű munkaszervezéssel és a munka összevonásával el kell érni — az I. negyedévi lemaradások ellenére —, hogy a fontosabb, alább felsorolt vonalakon a munkák az eredeti befejezési határidőre elvégezhetők legyenek:

Győr állomáson a be- és kijárat átalakítása. *Ludas-Kál-Kápolna* állomások között a jobbvágányban a lassújelek megszüntetése, *Hegyeshalom állomás* átalakítása, *Godisa—Dombóvár* állomások között az új nyomvonalon folyó építkezések, *Kunszentmiklós—Tass—Kiskörös* állomások között a tengelynyomás felemelésével kapcsolatos munkák az őszi forgalom megindulásáig befejeződnek.

A vágányzárak megszervezésénél a pályafenntartási szolgálatnak a legszorosabban együtt kell működni a forgalmi szolgálattal, hogy e szoros együttműködés eredményeként az építés legkedvezőbb munkafeltételei és a legrövidebb vágányzári idő biztosítható legyen.

A távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálatnál az I. negyedévben az építési tevékenység körében valamennyi igazgatóság területén lemaradás volt. A lemaradás főként annak következménye, hogy a rendkívüli hideg időjárás nem tette lehetővé a kábelfektetési munkák végzését és megfelelő fedett helyiségek hiányában, betonelemeket sem lehetett gyártani. A szakszolgálat vezetése a lemaradások behozása céljából már tett intézkedéseket.

A fenntartási munkáknál is voltak kisebb lemaradások, amelyeket az év folyamán ugyancsak pótolni kell. A már kiadott rendelkezés értelmében

a külszolgálati főnökségek intézkedési tervet dolgoztak ki.

Már történt intézkedés arra nézve, hogy a *MÁV Gépjavító ÜV.* az elmaradt mechanikai jelző- és biztosító berendezési alkatrészeket sürgősen gyártsa le, valamint a *Kábelgyár*, a *Telefongyár* és az *Akkumulátor Gyár* is határidőre szállítson. A külszolgálati főnökségek a szerelési munkát megfelelően készítsék elő, hogy a beérkező anyagok felhasználása, illetve beépítése haladéktalanul végrehajtható legyen.

Az anyagszerkezelési szolgálatnál a vasútüzem zavartalansága és az építési feladatok zökkenőmentes ellátása biztosítására

gondoskodni kell a legfontosabb üzemi és építési anyagok szükségletének folyamatos kielégítéséről.

Helyes munkaszervezést

— Az elmondottakból látható, hogy az első negyedévi lemaradások pótlása és az évi rendes forgalom lebonyolítása rendkívül nehéz feladatok elé állítja a vasutas dolgozókat — folytatta Rödönyi elvtárs. — Az év hátralévő részében a vasút minden területén és minden szolgálati helyen megfelelően fel kell készülni a nagyobb feladatokra és már előre meg kell tervezni azokat az intézkedéseket, amelyeket a nagyobb feladat sikeres teljesítése érdekében végre kell hajtani. A munka helyes megszervezésével kapcsolatos intézkedések végrehajtására felelősöket kell kijelölni, akiket a reájuk bízott teendők teljesítéséről rendszeresen be is kell számoltatni. A szakmai vezetés színvonalának és szervezettségének emelése érdekében a szakmai vezetőknek az eddiginél szorosabb kapcsolatot kell tartani, nemcsak a közvetlen munkatársaikkal, hanem a felügyeletük alá tartozó szakterületük dolgozóival, a többi szakszolgálattal és a fuvaroztató felekkel is.

A párt Központi Bizottságának határozata értelmében javítani kell a pártszervezetek gazdaságszervező munkáját. A szakszervezet fokozza a munkaverseny lendületét, valamint segítse a munkafegyelem megerősítését.

A munkaverseny fokozása, illetőleg annak a tervteljesítésre gyakorolt mozgósító hatásának növelése végett, megfelelően módosítani fogjuk az építési és pályafenntartási szolgálat építési főnökségeinek versenyfeltételeit oly módon, hogy az az éves terv teljesítésére fokozottabban ösztönözzön.

A vasút vezetősége meg van győződve arról, hogy a vasúti közlekedés minden dolgozója mélyen átérzi az 1963. évi tervteljesítéssel kapcsolatban reá háruló feladatok fontosságát és bízik abban, hogy példamutató helytállásukkal, a párt- és szakszervezet támogatásával teljes sikerre fogják vinni a vasút éves tervében előirányzott célkitűzések megvalósítását — fejezte be beszédét *Rödönyi Károly* vezérigazgatóhelyettes.

A beszámolót vita követte, melynek során több javaslat hangzott el a munka további javítására.

Az utaskísérők munkatársaikkal, a kalauzokkal ismerkednek (MTI Foto: Lajos György felv.)

munkásvédelmi őrjárat

Javultak a munkakörülmények — csökkent a balesetek száma

Tapasztalatok bizonyítják, hogy ahol a balesetek megelőzésével szervezetten foglalkoznak, ott a balesetek száma fokozatosan csökken, a dolgozók munkakörülményei állandóan javulnak. Ezt igazolja a *Gépjavító Üzemi Vállalat* példája.

1961-ben, amikor a vállalat átprofilozását elrendelték, a vezetőségnek sok nehézséggel kellett megküzdenie. Munkásvédelmi vonatkozásban különösen sok volt a tennivaló, amit bizonyít az is, hogy ebben az időben a központ munkavédelmi osztályától *41 pontos munkavédelmi kiírást kaptak.*

A vállalat vezetősége és szakszervezeti bizottsága intézkedési tervbe foglalta a tennivalókat és kölcsönösen ellenőrizték az intézkedések végrehajtását. Azóta is van közös intézkedési tervük, s a következetes végrehajtásnak köszönhető, hogy szinte ugrásszerűen javulnak a munkakörülmények.

a balesetek száma az 1961 évi 17-ről 1962-ben 8-ra csökkent.

Alaposabb lett a balesetek vizsgálata. Az összefüggések felderítése, az okok megszüntetése következtében az azonos jellegű balesetek megszűnőben vannak.

A balesetek számának csökkentésében tevékeny részük van a munkásvédelmi őrsegeknek. A munkásvédelmi propagandáról a lehetőségek legszélesebb felhasználásával gondoskodnak. Hangos híradón keresztül figyelmeztetik a dolgozókat a balesetek megelőzésére, színessé teszik azzal is, hogy gyakorta munkásvédelmi tárgyú hanglemezeket is lejátszanak. Híradókon, fényképeken keresztül bírálják a munkásvédelmi előírásokat be nem tartókat. Negyedévenként kétórás munkásvédelmi filmbemutatókat tartanak. Ezek a dolgozók körében igen kedveltek. A korábban észlelt balesetelhárítási oktatás hibái a vállalatnál megszűntek.

A szakszervezeti bizottság helyesen szorgalmazza a munkavédelmi újításokat.

Több ilyen újítás került már megvalósításra. Ilyen többek között a dömperek puttonyainak biztonságos kitámasztása. *Negyedévenként beszámoltatják a műszaki vezetőket a munkásvédelemmel kapcsolatos intézkedésekről.*

Az esztergagépeknek kb. 60 %-át már ellátták forgácstörő berendezéssel. A szerszámgépek villamos csatlakozásait az új szabványoknak megfelelően folyamatosan átalakítják.

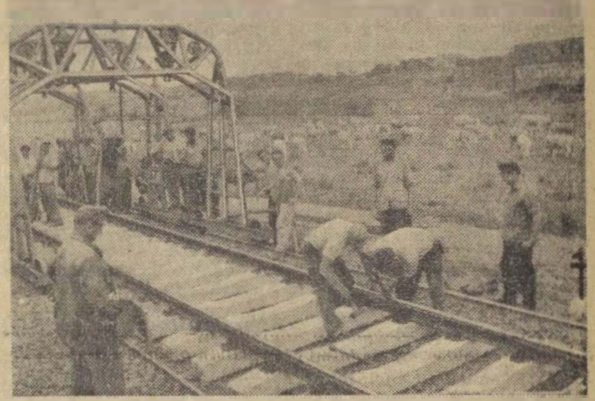
Azokon a satupadokon, ahol a dolgozók egymással szemben dolgoznak, a szilánkveszély elkerülése végett védőlapokat alkalmaznak. A villamoshegesztéseknél alkalmazott hordozható sugárvédőfalak megakadályozzák a környékben dolgozók szemgyulladásos megbetegedését. Gondot fordítottak a munkahelyek tökéletes megvilágítására.

Új gépek beállításánál rendszeresen érvényesül az előzetes munkásvédelmi ellenőrzés.

Az automatizálás jelentős mértékben hozzájárul a termelékenység emeléséhez, s ugyanakkor mentesíti a dolgozókat a nehéz fizikai erőt igénylő munkafolyamatoktól.

A gépjavító vállalatnál jól élnek a lehetőségekkel, *erőiket helyesen összpontosítják.* Vannak még problémáik, amelyek megoldása pillanatnyilag meghaladja erőiket, ezért igénylik a felsőbb szervek segítségét. A legtöbb problémát egyelőre a dolgozók öltözködési és fürdési nehézségei okozzák. Reméljük, hogy ez a kérésük is meghallgatásra talál.

Takács József



A Celldömölki Építési Főnökség Zalaszentmihály és Bucsuszentlászló közötti 10 kilométeres szakaszon nagyarányú pályafelújítást végez

Az egyik helyen lehet, a másikon nem?

A Heves megyei bizottsághoz tartozó szolgálati helyeken az év első öt hónapjában együttvéve nem fordult elő annyi baleset, mint a *gyöngyösi Kitérőgyárban.* Öt hónap alatt 41 balesetről — többségében kéz- és lábsérülésről — tanúskodik a statisztika. A kiesett munkanapok száma 696. Eszerint egy balesetre 14.5 nap esik.

Nézzük az összehasonlítást: 1962 első öt hónapjában 32 baleset történt és 363 munkanap esett ki a termelésből, egy balesetre 11,3 nap jutott. Az idén a balesetek száma kilenccel, a kiesett munkanapok száma pedig 333 nappal gyarapodott.

Előttük a példa

Szembetűnő, hogy korábban a sínhegesztő telepen és a geo-üzemben fordult elő a legtöbb baleset, az idén a gépi üzemeltetésnél, a daruknál és az anyagmozgatásnál.

— *Mi ennek az oka?* — ezt kérdeztük *Lámi Jánostól*, az üzem biztonsági megbízottjától.

— *Az elmúlt évben nemcsak a szakszervezeti bizottság, hanem a vállalat vezetése is nagy gondot fordított arra, hogy a sínhegesztő telepen és a geo-üzemben csökkentsük a szem- és kézsérüléses balesetek számát* — mondotta —. *Ellenőrzéseink során egyetlen esetben sem néztük el, ha a dolgozók megszegték az óvórendszabályokat. Ez eredménnyel járt.*

— *A szemsérülések nagyrészt abból adódtak, hogy szerelőink nem szívesen használták a védőszemüveget* — hallottuk *Szabó László* főmérnöktől —. *Ezeket a dolgozókat minden esetben figyelmeztettük. Ha nem használt, nemcsak az illetőt, hanem a művezetőjét is megbüntettük.*

Ezután a munkásvédelmi őrök tevékenységére terelődött a szó. Az üzemben műszakonként 15, összesen 45 munkásvédelmi őr tevékenykedik. Az utóbbi időben kissé ellaposodott ez a mozgalom. Ennek legfőbb oka, hogy az őrök észrevételeit nem minden esetben orvosolják, s ez kedvüket szegi.

Többen felvetették azt is, hogy unalmassá váltak a munkásvédelmi oktatások. Úgy tűnik, hogy a sínhegesztő telepen és a geo-üzemben elért eredmények láttán megpihentek babéraikon. S az eredmény: az idén más üzemrészekben szaporodtak el a balesetek, megtetézve a tavalyiakat.

A baleset megelőzés nem lehet kampány

Az még nem minden, ha havonként megtartják a biztonsági szemléket. Helyes lenne, ha nemcsak a biztonsági megbízott, a szakszervezet munkavédelmi felügyelője, a társadalmi aktívák és a munkásvédelmi őrök végeznének rendszeres balesetmegelőző munkát, hanem az üzem minden vezetője, kezdve a művezetőtől az igazgatóig. Közös erővel, összefogással a gépi üzemeltetésnél, a daruknál és az anyagmozgatásnál is elejét lehetne venni a baleseteknek.

Az üzemben eddig is sokat tettek a balesetek megelőzéséért. Egyről azonban nem szabad megfeledkezni: A balesetmegelőző tevékenység nem kampányfeladat. Nagyon helyes lenne, ha az üzemben a balesetvédelmi oktatásokat élőbbé, szemléltetőbbé, vonzóbbá tennék és az ellenőrzések során is közelebb kerülnének az emberekhez.

És még egy. A szakszervezeti bizottság mielőbb szerezzen nagyobb tekintélyt a munkásvédelmi őröknek, mert ez a társadalmi erő felmérhetetlen segítséget tud nyújtani a balesetek megelőzéséért folyó munkában.

Visi Ferenc

Teremtsenek rendet

A Nyugati pályaudvar felvételi épületében az Utasellátó 4, égetett szesz árusítására is berendezett söntést üzemeltet. A volt Ilkovics törzsvendégein kívül a vonatra várakozók közül is sokan lerészegednek ezekben és gyakorta botrányos jeleneteket rendeznek. Az Utasellátó személyzete például a 3-as számú söntést naponta 5—6 esetben is takarítja, mégis lehetetlen állapotok uralkodnak.

Becsületes munkásemberek fizetésüket elisszák, pénzüket ellopják, s nem egyszer a családi otthon helyett kórházba vagy a rendőrségre kerülnek.

Az ittas egyének botrányt okoznak a vonaton, veszélyeztetik az utazóközönség és a szolgálatot teljesítő vonatszemélyzet testi épségét. Az esetekről tudnak az illetékesek, de napirendre térnek felette. 1959-ben olyan ígéretet tett az Utasellátó vezetősége, hogy a 3-as számú várótermet fehér asztalokkal berendezik, de azóta sem történt semmi.

Fontolóra kellene venni, hogy ezeken a helyeken megszüntessék a szeszesitalok árusítását. A mindenáron való bevételhez ragaszkodás, a másik oldalon súlyos anyagi és erkölcsi károkkal jár.

A társadalmi bíróságok eljárásával kapcsolatos kérdések

7 Melyik gyáregység társadalmi bírósága bírálja el az ügyet a vállalaton belül, ha a két érdekelt más-más társadalmi bíróság elé tartozik?

Ha a vállalat ugyanabban a városban működő két különböző gyáregységében dolgozók között merült fel jogvita (polgári jogi igény, polgári vagy büntetőügy), úgy annál a társadalmi bíróságnál indokolt megindítani az eljárást, ahol az eljárás alá vont személy, illetve adós dolgozik. A társadalmi bírósági eljárás fő célja, a dolgozók nevelése azt feltételezi, hogy a társadalmi bírósági eljárást az előtt a kollektíva előtt folytassák le, amelyikhez a dolgozó tartozik és ahol a dolgozó személyi, családi körülményeit, a munkához való viszonyát, valamint egyéb körülményeit, amelyek a nevelés szempontjából lényegesek — legjobban ismerik.

Az iparvállalatok összevonása során előfordulhat, hogy ugyanazon vállalat két olyan különböző telephelyén működő társadalmi bíróság között merül fel hatásköri összeütközés, amelyek földrajzilag két különböző helyen működnek. Ilyen esetben a két érintett szakszervezeti bizottság dönti el, hogy az ügy letárgyalása miképpen történik.

7 Több vállalat társadalmi bírósági tagjai közé szbtagot is választottak be. Fennáll-e az összeférhetetlenség ebben az esetben, arra figyelemmel, hogy a Tvr. 26. § (2) bekezdése értelmében a szakszervezeti bizottság a társadalmi bíróság felett ellenőrző tevékenységet gyakorol és határozatának felülvizsgálatát kezdeményezheti?

A társadalmi bíróságról szóló jogszabály az összeférhetetlenségről nem rendelkezik. A szakszervezeti bizottságnak a Tvr. 4. § (1), az 5. § (2) bekezdéseiben és egyéb rendelkezéseiben szabályozott különleges feladatából (felügyeleti, irányítási kör, társadalmi bírósági határozat felülvizsgálata, stb.) következik, hogy szakszervezeti bizottsági tag megválasztása a társadalmi bíróság tagjául nem kívánatos.

Ha mégis megválasztották, a felülvizsgálatban, mint szb-tag ne vegyen részt.

Ugyanez vonatkozik a VEB tagjaira is, mivel a fegyelmi ügyben hozott súlyosabb határozatok (alacsonyabb munkakörbe helyezés és azonnali hatályú elbocsátás) fellebbezés esetén a VEB bírálja el.

8 Ha a társadalmi bírósági eljárás során szakértőt kell meghallgatni, vagy tanúkat vidékről kell megidézni és ezzel kapcsolatban költség merül fel, ezt a költséget ki viseli? Továbbá a tanúként meghallgatott dolgozónak a munkából való távolmaradása miatt kiesett munkabért ki téríti meg?

A társadalmi bírósági eljárásban tanúként meghallgatott dolgozó kiesett munkabérét az Mt. 69. § a) pontja alapján a vállalatnak kell megtéríteni, mert a társadalmi bíróság előtti tanúskodás is állampolgári kötelesség. Fegyelmi vétséget képező cselekmények esetén a költségeket a vállalat viseli, mivel a fegyelmi hatóság eljárása esetén is ez a helyzet. (Fegyelmi vétség alatt érteni kell a fegyelmi vétségnek minősülő büntettet és szabálysértést is.) A szakértő meghallgatására általában bonyolult ügyben kerülhet sor, ami azt is jelenti, hogy az ilyen ügyek nem tartoznak társadalmi bírósági hatáskörbe. A kizárólagos hatáskörben elbírálandó és fegyelmi vétségnek nem minősülő egyéb ügyekben a költségek viselése felől a SZOT külön intézkedik.

9 Tanácsi, vagy rendőrhatósági szabálysértési hatóság áttehet-e társadalmi bírósághoz munkahelyen elkövetett szabálysértési ügyet, ha a feljelentést vállalaton kívüli személy, vagy más szerv tette? Kötelező-e ilyen esetben a társadalmi bíróságra az áttételi határozat, vagy csak az szb kezdeményezése alapján kerülhet sor a szabálysértési ügynek társadalmi bíróság előtt való tárgyalására? (Pl. súlycsonkítás, vásárlók megkárosítása, árdrágítás, minőségrontás, stb.)

Szabálysértési ügyet letargyalásra a szabálysértési hatóság, az ügyészség, a rendőrség, illetőleg a bíróság közvetlenül is javasolhat a szakszervezeti bizottságnak. A társadalmi bíróság elé terjesztés tárgyában azonban a szakszervezeti bizottság dönt.

Kivételesen az is előfordulhat, hogy a szakszervezeti bizottság tudomást szerez valamelyik üzemi dolgozó ellen indult szabálysértési eljárásról (pl. tűzrendészeti szabálysértés) és így az ügy áttételét kezdeményezi társadalmi bíróság előtt történő elbírálás végett. Ilyen áttételre azonban csak addig kerülhet sor, amíg a szabálysértési hatóság elsőfokú érdemi határozatot nem hozott.

10 Ha a társadalmi bíróság úgy látja, hogy az ügy tárgyalásra nem alkalmas, vagy az eljárást meg kell szüntetni, vagy át kell tenni más hatósághoz, eldöntheti-e ezt tárgyalás megtartása nélkül, ha igen tanácsban kell-e eljárnia, vagy eljárhat-e a társadalmi bíróság elnöke is?

A társadalmi bíróság nem köteles nyilvános tárgyalást kitűzni, de tanácsban köteles döntést hozni.

11 A dolgozók anyagi természetű vitás ügyeiben a hatáskör szempontjából a polgári jog szabályai irányadóak-e, ha pl. a követelés 1000 forint és a dolgozónak kamatra is igénye van, az ügy a társadalmi bíróság hatáskörébe tartozik-e?

A társadalmi bíróság elé kerülő ügy tárgyértékének megállapításánál a kamat nem számít be az érvényesíteni kívánt követelés összegébe.

(Folytatjuk)

NEMZETKÖZI *élet*

Az üzemanyagfuvarozás új módszerei az NDK-ban

(Berlini tudósítónktól) Az NDK közlekedési dolgozói részére az idei tél az 1963-as évet gyakorlatilag 9 hónapra csökkentette. Háromnegyedév alatt 32 millió tonnával, 5,5 százalékkal több árut kell elfuvarozni, mint 1962-ben.

Ez mindenekelőtt szállítótér kérdése. A hideg tél során az üzemanyagok kitermelése és fuvarozása képezte a gazdasági élet legfőbb láncszemét. Szinte az egész nyitott kocsipark a szénfuvarozást szolgálta.

A Minisztertanács 1963. január 31-én olyan határozatot hozott, hogy a szénfuvarozásra vezessenek be újmódszereket. Ez február közepén életbe is lépett. Ennek révén sikerült kevesebb kocsival több fűtőanyagot elfuvarozni. Mivel a szén a jövőben is nagy szállítóteret igényel és a kocsifordulóidő csökkentésével további fuvarozási kapacitást kell nyerni, ezt az új szervezési formát a jövőben is fenn kell tartani.

A termelőtől a fogyasztóig

A Minisztertanács határozatának lényege abban állt, hogy a termelőtől a fogyasztóig zárt fuvarozási láncot kell létesíteni.

Azelőtt a be- és kirakás a járműveek fordulóidejének 40 százalékát és a fuvarozási tevékenységnek mintegy egyharmadát vette igénybe. Emellett a tömegáruk kétharmadát összpontosítva rakták be. Az áruk kirakása azonban szétszórtan történt.

Az új szervezési forma a szilárd üzemanyagok kirakását 170 csomóponti állomásra, mint központi átrakótelepre összpontosítja. Azelőtt a kocsirakományokat mintegy 3000 telepen rakták ki. Az üzemanyagokat a csomópontokról gépkocsikkal fuvarozták el. A kirakáshoz a nagy üzemek, az építőipar, a szénkereskedelem és a vasút valamennyi igénybevehető gépi berendezéseit felhasználják. Ezzel a fuvarozási lánccal — mivel a kocsiknak útközbeni állomásokon való átállítása elmarad — rövid kocsiforduló időt értek el és sokkal nagyobb mennyiségű üzemanyagot lehetett kevesebb kocsival a fogyasztók telephelyére szállítani.

30—40 százalékos termelékenységemelés

A kocsirakományú és a darabáru-forgalom összpontosítása a Deutsche Reichsbahnnál már hosszú ideje folyamatban van. A két utóbbi évben 1400 árufeladási helyet 99 csomóponti árufeladási helyre csökkentettek. Már az eddigi átszervezés is mintegy 7 millió márka megtakarítást eredményezett a darabáruknál. Ezt úgy értek el, hogy a vasút és a gépkocsiforgalom együttműködött és fuvarozási kapacitását egymással gazdasági szempontból egyeztette.

Mielőtt a szénfuvarozás központosítása bekövetkezett volna Pirna, Prenzlau és Wittenberg körzeti székhelyeken bevezették a központosított áruátrakást, ami a munka termelékenységének 30—40 százalékos emelkedését eredményezte és naponta 700 teherkocsi megtakarításával járt.

Hogy ebből a komplex fuvarozási láncból milyen haszon származik, azt a bautzeni térség fuvarozási helyzete is hűen tükrözte.

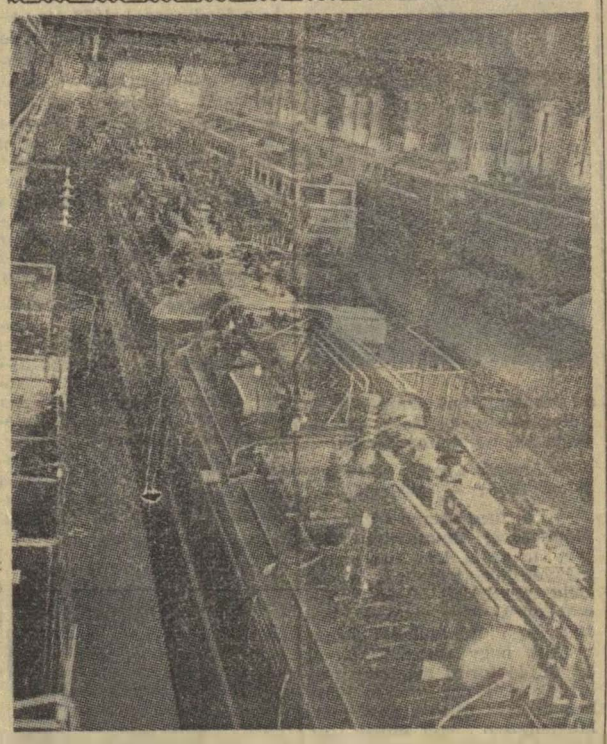
Egy 20 km-es körzetben mintegy 50 átvevő kapott egyedi küldeményként szilárd üzemanyagot. Feladóként két telep szerepelt. A kirakást 18 tolatóállomáson végezték. Ámbár a fuvarozási távolság 100 km-t sem tett ki, szinte minden teherkocsit kétszer állítottak át. A kocsiforduló ideje 2,2 nap volt.

A Deutsche Reichsbahn, az állami szénkereskedelem, az illetékes gépkocsi-közlekedési vállalat és az állami hatóságok szervei 11 népi tulajdonban levő üzemmel, 15 mezőgazdasági kereskedelmi szövetkezettel, 9 magánkereskedővel, 13 egyéb fogyasztóval megegyeztek, hogy a jövőben a szenet csak teljes vonatrakományként veszik át.

A vonat ennek folytán naponta 65 kéttengelyes kocsit és mintegy 140 000 kocsiórát takarít meg. Ezzel a kapacitással egy negyedévben több mint 30 000 tonna egyéb árut lehetett fuvarozni.

Az új fuvarozási technológia hozzájárult ahhoz, hogy a vasút valamennyi fuvarozási igénynek a hideg időszakban is eleget tudott tenni. A vasút, a gépkocsi-közlekedés felelős vezetői és az állami szervek most azzal foglalkoznak, hogy az új fuvarozási technológiát ismét felülvizsgálják. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy nagy előnnyel járna, ha a kirakási csomópontokat a jelenlegi 170-ről mintegy 60-ra csökkentenék.

Karl Heinz Gummich



A novocserkaszki (Szovjetunió) villamos mozdonygyárban folyik a mozdonyok szerelése
(MTI Külföldi Képszolgálat)

Öt nap Franciaországban

II.

A KONGRESSZUS

A francia vasutas-szakszervezet kongresszusa közvetlenül a sikeres bányászsztrájk után ült össze. Tudott dolog, hogy a bányászok harcát, mely 35 napig tartott, elsőként a vasutasok támogatták és számtalan akciót indítottak e sztrájkharc győzelmének elősegítéséért. A nagyszabású mozgalom győzelmes befejezése csak fokozta a kongresszus harcos és egyben bizakodó hangulatát, forró légkörét.

Számos külföldi ország vasutas-szakszervezete képviseltette magát. Szinte tüntetésszámba ment az az ünneplés, amelyben a Szovjetunió és Kuba delegátusát részesítették. Nem csökkent az algériai, de a magyar küldött felszólalása során sem a lelkesedés. 10 országból voltak küldöttek. Azért nem többen, mert De Gaulle hatóságai nem adtak számukra vízumot. (A szovjet delegáció is a kongresszus utolsó napján érkezett.)

Hogy milyen nagy fontosságot tulajdonított ennek a kongresszusnak a nemzetközi szakszervezeti mozgalom, azt azzal is lehet illusztrálni, hogy részt vett rajta Louis Saillant, a Szakszervezeti Világszövetség főtitkára és J. Chatterjee az SZVSZ közlekedési, kikötői, halászati és szállítási tagozatának főtitkára is. Jelentős, hogy részt vettek azon a Francia Kommunista Párt, a párt által vezetett legnagyobb haladó szakszervezet, a CGT képviselői és a bányászszakszervezet részéről is.

A kongresszuson kialakult benyomásokról, a kongresszus hangulatáról nehéz számot adni, nehéz megfelelő szavakat találni. Ezért csak jelentésszerűen az eseményeket soroljuk fel.

A beszámolót Georges Seguy, a szakszervezet főtitkára adta elő, amelyben a legfontosabb helyet a sikeres bányászsztrájk és az azzal kapcsolatos akciók foglalták el. Amikor a főtitkár megemlítette, hogy jelen vannak a győzelmes harc élvonalában küzdött bányászok képviselői is, percekig tartó ünneplésben törtek ki a küldöttek. Éltették a hős bányászokat, a szakszervezetek akcióegységét.

A nemzetközi helyzetről szólva élesen bírálta a beszámoló a kormány külpolitikáját. Ez a külpolitika — mondotta Georges Seguy — soviniszta és nacionalista. Különösen elítélte a De Gaulle—Adenauer-barátkozást, melynek célja a háborús készülődés. A hallgatóság nagy tapsa közepette emlékezett meg arról a következetes és tántoríthatatlan békepolitikáról, melyet a Szovjetunió folytat. A világ népeinek egyetértését, köztük valamennyi becsületes francia háláját fejezte ki azért, hogy a Szovjetunió a karib-tengeri válság eredményes megoldását ki tudta harcolni. Követelte a leszerelést, az atomfegyverkezés megszüntetését. Elmondotta, hogy az atomfegyverkezés végső soron jelentős terheket ró a dolgozó nép vállára. Csak a legutóbb végrehajtott szaharai atomkísérletekre mintegy 200 millió új frankot fordított a kormány. Ezek a kísérletek pedig a Szovjetunió és az Egyesült Államok által kifejlesztett atomfegyverek mellett teljesen jelentéktelenek, mert a De Gaulle által felrobbantott atombomba úgy aránylik az atomhatalmak ilyen fegyvereihez, mint a csúzli az ágyúgolyóhoz".

Erősen bírálta a NATO-t és a NATO függvényét, az Európai Közös Piacot. A NATO és az Európai Közös Piac szorosan összefügg és együttesen igyekszik biztosítani a politikai, katonai és gazdasági együttműködést, a nyugati országok dolgozóit a szocialista országok ellen hangolni. Ezek a törekvések azonban, mint a legutóbbi sztrájkharcok is megmutatták, egyre gyakrabban szenvednek hajótörést.

A nyugati országok munkásai világosan látják, hogy a NATO és a Közös Piac sérti érdekeiket, rövid és hosszútávon egyaránt. A legutóbbi sztrájkharcok során a nyugatnémet, a belga és más nyugati országok dolgozói jelentős segítséget nyújtottak a francia dolgozóknak, anyagiakban és erkölcsiekben egyaránt. Ez is azt mutatja, hogy a NATO és a Közös Piac népszerűtlen a dolgozók között, nem tudja egymástól eltávolítani a különböző országok dolgozóit. Ellenkezőleg, nem egyszer közelebb hozza őket egymáshoz.

A kongresszuson világosan lerögzítették a nagy monopóliumok elleni harc szükségességét. Az utóbbi időben emelkedett a termelékenység Franciaországban, azonban ezen is csak a monopóliumok, elsősorban a hadiipar monopóliumai nyertek. Az állam is a monopóliumokat szolgálja és különböző intézkedésekkel, kedvezményekkel, a monopóliumok nyereségét igyekszik növelni. Hogy néz ez ki a vasúton: 1938-hoz képest 36-szorosára emelték a darabáruk tarifáját. Ezzel szemben a kocsirakományú áruk tarifája csak 16-szorosára emelkedett. Tudvalevő, hogy a monopóliumok veszik igénybe nagyobb mértékben a vasutat, illetve kocsirakományú árut zömében ők szállítanak.

A monopóliumok elleni harc egyetlen és biztos eszköze az egység következetes megvalósítása. Ezt egyrészről megköveteli a relábérek állandó csökkenése, másrészről az, hogy a munkások követeléseit harc nélkül megvalósítani nem lehet. De Gaulle — mint ahogy a beszámoló következetesen említette „a tábornok" — ígéreteiben nem lehet bízni. Még hatalomra kerülésének idején megígérte, hogy megválasztása esetén 6 hónapon belül teljesíteni fogja a követeléseket. Ígéretét nem váltotta be, ezzel szemben a fegyverkezésre fordítandó összegeket állandóan emeli. Ez is azt mutatja, hogy az ígéretek teljesítése a munkásosztály erejével áll arányban. Az erő pedig az egység szilárdságának függvénye.

A „tábornok" burkoltan, de nyíltan is nemegyszer kijelentette, hogy betiltja a Francia Kommunista Pártot és felszámolja a szakszervezeteket, elsősorban a CGT-t. E kijelentéseit már igyekezett egy néhányszor valóra váltani. Ilyenkor mindig a francia munkásosztály egységes erejével találta magát szemközt. A francia munkásosztály nemegyszer megmutatta, hogy az igazi hatalmat ő képviseli ma Franciaországban. Most azon fáradoznak a francia munkások, hogy a kivívott sikereket, az elért béremelést ne kövesse az adók és árak egyidejű emelése, amire a kormány jelenleg törekszik.

Dr. Soproni József

(Folytatjuk.)

Jól sikerült az ifjúsági találkozó

Június 23-án került sor *Balatonalmádiban* a IX. vasutas ifjúsági béketalálkozóra, a szakszervezet elnöksége, a KISZ Központi Bizottsága és a Vasúti Főosztály rendezésében.

A békenagygyűlésen, melyen az ünnepi beszédet *Szabó Antal* főtitkár megnyitója után *Nagy Richárd*, a budapesti KISZ-bizottság első titkára tartotta, mintegy 5000 fiatal vett részt.

A békegyűlés után késő estig gazdag kulturális és sportműsor szórakoztatta az ország minden részéből érkezett vendégeket.

Megjegyzések a „Mostoha kocsik" című levélhez

Lapunk június 1-i számában közöltük *Bognár Károly* levelét a kalauzkocsik karbantartásáról *„Mostoha kocsik"* címmel. A levéllel kapcsolatban két olvasónk tett megjegyzéseket.

Markos József Zalaegerszegről küldött levelében azt írja, hogy részben igaza van a levélírónak, de nemcsak a kocsijavítókat terheli felelősség, hanem a vonatkísérőket is. A vonatkísérőktől elvárjuk — írja —, hogy jobban megbecsüljék a nép vagyonát és vigyázzanak a kalauzkocsik épségére.

Kocsárdi Tibor a Bp. *Déli Műszak* dolgozója azt írja, hogy dolgozótársaival együtt egyetért a bírálattal és a lehetőséghez mérten az eddiginél nagyobb gondot fordítanak a kalauzkocsik karbantartására. A kalauzkocsik javítását nehezítik, hogy e kocsik fordulója éles, gyakran még kisebb kiserésükre sincs idő, máris újabb útra indulnak. Ő is megjegyezte, hogy a kalauzkocsikat használó vasutasoknak legyen becsületbeli ügyük a kocsik épségének, tisztaságának megóvása.

A Hivatalos Lapból

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

23. számból: 110 165/1963. I/4. C. A pályafenntartási és építési szolgálat kirendelésében levő dolgozói elszámolásának szabályozása.

24. számból: 114 953/1963. I/2. A Munka Törvénykönyve végrehajtási rendelete egyes rendelkezéseinek módosítása és a személyzeti-munkaügyi intézés további decentralizálása.

115 498/1963. I/4. C. V. Sz. T. túlfolyósítások térítésének szabályozása.

Sport

AUGUSZTUS 11—20:

Országos testnevelési és sportnapok

A Magyar Testnevelési és Sport Tanács elnöksége határozatot hozott az országos testnevelési és sportnapok megrendezésére. E nagy jelentőségű eseménysorozat első alkalommal 1963 augusztus 11—20 között kerül megrendezésre. községi, városi és budapesti szinten, kapcsolódva az alkotmányünnepi eseményekhez. Ezt követően az olimpiát megelőző évben kerül sor az országos sportnapokra.

A sportnapok célja a magyar testnevelési és sportmozgalom erejének, fejlettségének bemutatása, a rendszeres testnevelés népszerűsítése, a testnevelés és sport iránti érdeklődés felkeltése a dolgozók széles rétegei körében. Célja továbbá színes, látványos szórakozást nyújtó bemutatókkal, sportversenyekkel a sportoló ifjúság igazi ünnepévé avatni ezeket.

A sportnapokat az ország minden községében, városában megrendezik. Az előkészítésre és megrendezésre szervező bizottságok alakulnak. A vasutas megyei bizottságok, szakszervezeti bizottságok gondoskodjanak arról, hogy a szervező bizottságokba vasútas aktívák is kerüljenek.

A sportnapot széles körű agitációs és propagandamunka előzi meg, melynek célja az ünnepségek ismertetésén keresztül a testnevelés és sport népszerűsítése. A szakszervezeti szervek a helyi adottságoknak megfelelően tudatosítsák a sportnapok jelentőségét.

A XIII. vasutasnapi sportünnepségeket kapcsolják össze a sportnapok előkészítésével úgy, ahogy ezt Miskolcon tervezik. Itt a sportnapokra készülő gyakorlatokat bemutatják a vasutasnapi sportünnepségen.

A sportnapok bemutatóin sok vasutas dolgozó, sportoló vesz részt. A bemutató gyakorlatok anyagának betanulása odaadó, lelkiismeretes munkát igényel az üzemi, hivatali, szolgálati helyektől. A szakszervezetek bizottságok segítsék elő a gyakorlatokon részt vevő dolgozók, sportolók megjelenését.

Szakszervezetünk kultúrnevelési és sportosztálya felhívja a szakszervezeti szervek figyelmét, tegyenek meg minden annak érdekében, hogy az országos testnevelési és sportnapok előkészítése, megrendezése sikeres legyen, s betölthesse a testnevelés népszerűsítésének feladatát.

A Váci VSE vizi-szakosztályának sikerei

Az idei országos motorcsónak túrabajnokság első fordulójában, melyet június 1-én és 2-án *Budapest—Dömsöd—Budapest* viszonylatban bonyolítottak le, jól szerepeltek a Váci VSE viziszakosztályának tagjai.

A szakosztály kilenc versenyzője indult a túrabajnokságban. A legjobb eredményt *Kovács László* érte el, aki a 250 kcm-es kategóriában mindkét napon a harmadik helyet szerezte meg. *Gáspár László, Burján Béla* és *Lakatos László* a 6—7., illetve a 9. helyet szerezte meg.

Ezek a váci sportolók az edzések és versenyek mellett nagyarányú társadalmi munkát végeznek, hogy a vizitelepet teljesen kiépítsék

R. L.

Nehézkes korszerűsítés

Badacsonytomaj állomás raktárában korszerűtlen zsáktaligát használtak. Volt a raktárban kölcsönképpen az egyik szállítófél tulajdonában levő taliga is, amelyet nagyon könnyen tudtak kezelni a raktári dolgozók.

A *Magyar Vasutas* tavaly május 1-i számában javasoltam, hogy készítsenek az állomás részére egy ilyen ügyesen kezelhető, könnyű taligát. Nemrég újra jártam Badacsonytomajon. Az általam javasolt taliga rettenetes csalódást okozott. Otromba, nehéz jószágnak sikerült. A mintapéldány 16 kg volt, ez pedig 36. Túlságosan sok rajta a merevítés. Állítólag *Szombathelyen* készült és készítői többször megnézték a mintadarabot is.

Az ilyen nehézkes korszerűsítés nem sok örömet okoz a raktári munkásoknak. Egyelőre a raktár sarkában porosodik..

B. K.

Aranyérmes újítók

Korábbi számunkban két budapesti aranyérmes újítót mutattunk be. Most két miskolcit szólaltatunk meg, akik az ottani építési főnökség műszaki dolgozói. Sokan az „ikrek" jelzővel illetik őket, pedig csak az utóbbi években vesznek részt közösen az újítómozgalomban. Külön kezdték az újítást. Abban viszont nagyon hasonlítanak egymásra, hogy szeretik az újszerű megoldásokat, kedvvel, lendülettel vesznek részt az újítómozgalomban. Mindketten vasútépítő mérnökök és a keresztnevük is megegyezik: *Jenő*. Az egyik *Kocsis*, a másik *Gyarmati*. Kiváló eredményekkel érdemelték ki az aranyérmet.

A második aranyérem

Kocsis Jenő 1951 óta dolgozik a vasútnál. A Miskolci Építési Főnökség műszaki csoportvezetője. Eddig 8 újítását fogadták el. Valamennyi

a vasútépítéssel kapcsolatos. Főleg tervmódosítások, gazdaságosabb munkamódszerek.

— *Melyik újítása volt a legjelentősebb?* — kérdeztük.

— A füzesabonyi állomás átépítésével kapcsolatos melyet az azóta tragikus körülmények között elhunyt *Dankó Béla* mérnökkel közösen dolgoztunk ki. Úgy csoportosítottuk át a fiókműhelyi vágányokat, hogy az építésüknél 2,2 millió forint megtakarítást értünk el. Ezért kaptam 1961-ben az első újító aranyérmet. Megjegyzem, volt ennek az újításnak egy szépséghibája is. Az újítási díjat ugyanis a bíróság ítélte meg számunkra...

Elmondta azt is, hogy legizgalmasabb újítása a „szerencsi ügy" volt.

— *Miért volt izgalmas?*

— Az újítás kidolgozása és megvalósítása csak munkával járt — válaszolta —, de nem csekély izgalmat kellett elviselni, mire felsőbb szerveink elismerték azt. Szerencs állomás viztelenítésének tervét módosítottuk. Az eredeti terv hosszirányú fővezetékkelakarta egy patakba továbbítani a szivárgókkal összegyűjtött vizet. Mi keresztirányúra módosítottuk a viztelenítőt és ezzel 700 méter csövet, kb. egy km hosszúságú szivárgó csatornát és rengeteg munkát takarítottunk meg. A megtakarítás értéke meghaladta a 700 000 forintot. A felszabadult háromhavi kapacitással Tiszaszederkény és Sajószöged között elvégeztük a töltéskorona helyreállításának jelentős részét. S itt is alkalmaztunk egy érdekes újítást. Ezeket az újításokat már Gyarmati barátommal közösen dolgoztuk ki.

Szakmai góg vagy népgazdasági érdek

Gyarmati Jenő főépítésvezető a főnökségnél. 1952 óta vasutas. Első újítását hét évvel ezelőtt dolgozta ki. Füzesabony állomás Miskolc felőli bejáratát alakította át két társújító közreműködésével. Ez az újítása 580 000 forint megtakarítást eredményezett, s bár Gyarmati Jenő nem forgalmi szakember, újításával a forgalmi szakosztály elismerését is kiérdemelte. 1960-ban ezért az újításáért tüntették ki kiváló újító bronzéremmel.

— Mindketten nagyon örültünk, hogy most ismét elismerték újítótevékenységünket és aranyérmet kaptunk — mondotta beszélgetésünk során Gyarmati Jenő. — Azt szeretnénk, ha a vasút illetékes vezető szervei a jövőben is támogatnák újítómunkánkat. Bennünket nem az önzés vezet egy-egy újítás kidolgozásánál, hanem az, hogy a

vasutat és a népgazdaságot megkíméljük a felesleges kiadásoktól.

Kifogásolják az újítók a javaslatok vontatott elbírálását. Részben megértik ezt, hiszen ezek jóváhagyott tervek megváltoztatását jelentik és előfeltételük a korábbi szakvélemények felülbírálata. S ebben mindig van egy kis önkritika, melyet senki sem tesz meg könnyen...

— Nem mondjuk, hogy mi jobban értünk a vasútépítéshez, mint a tervek készítői és jóváhagyói — állapította meg Gyarmati Jenő. — De mi a gyakorlati munkában veszünk részt és másoknál talán jobban ismerjük a helyi adottságokat. Ha a tervet szó nélkül végrehajtanánk, jog szerint senki sem tehetne nekünk szemrehányást, csak a lelkiismeretünk... Véleményünk szerint a szakmai gőg nem mehet a népgazdaság rovására. Magunk is csak köszönettel vehetjük, ha valamelyik javaslatunkról tudományos számításokkal bizonyítják, hogy nem felel meg a követelményeknek.

S az sem tetszik az „ikreknek", hogy sok tervet már csak „feltételesen" adnak ki, nehogy újítani lehessen. Annak sem örülnek, hogy az újítási díjakat a felsőbb szervek erőszakkal a minimumon tartják. A rendeletek szerint 2—10 százalékig terjedhet az újítási díj. Ők három százaléknál nagyobb összeget csak egyszer kaptak.

Ez a „ludasi ügy" kapcsán történt. Gyarmati Jenő újítási javaslata alapján *Ludas* és *Kál-Kápolna* között az alépítményi korona emelésének elhagyásával 350 000 forintot takarított meg a vasút. Az értékelésnél az egyik főosztályi illetékes addig csűrte-csavarta a gazdasági számítást, amíg 22 000 forintra csökkentette a megtakarítás összegét. Ezután már bátran volt „bőkezű" és 10 százalékos újítási díjat javasolt. A tényleges megtakarításhoz képest viszont ez csak 0,64 százalékot jelentett. Ez a minimum rekordja volt! Nem csoda, hogy a Beruházási Bank revizora javasolta az újítónak, hogy forduljon a bírósághoz. Nem tette. Hiszen az újító nem polgári peres ügyvéd, hanem műszaki dolgozó. Se kedve, se ideje nincs a pereskedésre.

Mi is csak a tanulság kedvéért írtuk le ezt a néhány problémát.

Lőrincz János

Mi újság Nyíregyházán?

— *Integra—Dominó rendszerű biztositóberendezést kap Nyíregyháza állomás, az építést még ebben az évben megkezdik.* — Ezzel kezdte a beszélgetést *Humicskó Győző* ügyeletes tiszt arra a kérdésünkre, hogy mi újság Nyíregyházán?

Az állomás dolgozói örömmel fogadták a hírt, hiszen jól tudják, hogy ez a műszaki fejlesztés munkájukat fogja könnyíteni, s biztonságosabb feltételek mellett végezhetik majd szolgálatukat.

Zárlámpa nem veszhet el

A dolgozók megértéssel fogadták — és a fejlődés elkerülhetetlen követelményének tartották — az egyvonatkísérős rendszer bevezetését. A legnagyobb problémát egy ideig a zárlámpák kezelése okozta: ki vegye le az érkező vonat végéről, ki vigye be a lámpaházba stb. Sok más állomáson ebből még mindig származnak kellemetlenségek: a lámpák elvesznek, elkallódnak, vagy gazdátlanul hevernek a vágányok között.

— *Nálunk már nincs ilyen probléma* — mondja az ügyeletes tiszt. — *Parancskönyvben szabályoztuk a zárlámpák kezelését. Az érkező vonatvezető beviszi a zárfékhez legközelebb eső őrhelyre, s onnan a térfelvigyázó telefonon értesíti a „külsős" lámpakezelőt. Ez a módszer bevált, s még egyetlen lámpa sem kallódott el. Nálunk pedig nem egy tehervonat irányt változtatva folytatja az útját, például előfordul, hogy a Debrecen felől érkező üres K-szerelvény ugyanabban az tranyban „jár ki": Vásárosnamény felé.*

Többet ésszel...

A Nyírség fővárosába öt irányból futnak össze a vágányok. (A keskenyvágányú „nyírbodrogi" vasutat nem is számítva.) Ebből is képzelhető, miért fordítanak olyan nagy gondot Nyíregyháza gurítódomb nélküli állomásának kocsirendezői a tolatás legfejlettebb módszerére. A kezelő és tolató tehervonatok összeállításánál leggyakrabban a finomrendezés két sémáját alkalmazzák: három vágány felhasználásával hat, öt vágány felhasználásával tíz elegycsoportot állítanak össze. Úgy hallották, hogy a Dunántúl néhány állomásán a kocsirendezők még nem tulajdonítanak jelentőséget ennek a módszernek.

— *Ha ez igaz* — mondja *Kovács 3. Károly* kocsimester —, *akkor az csak azért van, mert ott még nem ismerték fel eléggé, hogy a tolatást műveleteket, vagyis az állomási és a vonatkísérő személyzet munkáját ezzel egyszerűbbé, könnyebbé lehet tenni. Ezt mi a saját kárunkon tanultuk meg!*

Új szerszám a sarúsoknak

Nyíregyházi specialitás: a sarurakó-villa. A csurgatódombon használják.

— *Gurítás közben néha elkerülhetetlen — akár baleset megakadályozása érdekében —, hogy a kocsirendező ne tegye mozgó járművek közé a sarut. Ezzel persze — az úgynevezett becsúszással — saját testi épségét veszélyezteti, ezért tilos! Ám hiába tiltják e veszélyes műveletet, a gurítódombok dolgozói sokszor „vállalkoznak" rá. A nyíregyháziak ezért szerkesztették ezt az „ügyes" szerszámot. Segítségével biztosan, pillanatok alatt lehet a mozgó kocsik kerekei között is sínre helyezni a sarut. Mi már egy éve használjuk, s kitűnően bevált* — magyarázza az egyik kocsirendező. Újításnak nem adták be, pedig, ha elfogadnák, sok helyen lehetne hasznosítani.

Ezeket tudtuk meg a címben említett kérdés nyomán. Az állomás dolgozói mindennapi munkájukról mondtak el néhány érdekes mozzanatot.

Kovács József

HÍREK

— Kocsijavító-műhelyt létesítenek a dunaújvárosi fűtőház területén. A műhely mintegy 25—30 dolgozót foglalkoztat majd.

— *18 tengelyes. 260 tonna teherbirású teherkocsit készített egy gyár a svéd államvasutak részére. A kocsi hossza 40 méter, önsúlya 100 tonna.*

— Több mint 100 kisgépet helyeznek üzembe az év folyamán a szombathelyi járműjavítóban. A gépekkel számos üzemrészben könnyítik a nehéz fizikai munkát.

— 1500-an tekintették meg a Miskolc Tiszai pályaudvar nőbizottsága által rendezett kézimunka kiállítást. A kiállítás anyagából több darabot eljuttattak Moszkvába a Nők Világkongresszusára.

— 20 mázsa ócskavasat gyűjtöttek össze a békéscsabai pályafenntartási főnökség KISZ-fiataljai. Ezenkívül 15 újítási javaslat beadását vállalták a vasutasnapra.

— *14 liter vért adtak a legutóbbi véradó napon a Miskolc Tiszai pályaudvar dolgozói. A véradás megszervezésében Pálfia Mátyásné átmenesztő, vöröskeresztes megbízott járt élen. A szolnoki fűtőház dolgozói 15 liter vérrel járultak hozzá embertársaik életének megmentéséhez.*

— A nürnbergi közlekedési múzeumban fejezte be pályafutását az a német gőzmozdony, amely 1936-ban a Hamburg—Berlin útszakaszon óránkénti 204.3 km-es rekordsebességet ért el.

— 175 fiatal jelentkezett a szombathelyi igazgatóság területén a Szakma Ifjú Mestere vizsgáira. Az érmeket a vasutasnapi ünnepségeken adják át a fiataloknak.

— Névadó ünnepséget rendeztek a miskolci Vörösmarty Klubban. Zarándi Bertalan raktári munkás újszülött kislányának a mozgalmi szervek ajándékokkal kedveskedtek.

— *Az „Ismerd meg hazádat" mozgalom keretében a székesfehérvári pályafenntartási főnökség szocialista brigádjai a nőtanács kezdeményezésére június 23-án Szombathely, 24-én pedig Kőszeg és környékének nevezetességeit tekintették meg.*

— 42 nyugdíjast vendégelt meg a szakszervezeti bizottság Szolnok állomáson június 16-án, az állomás oktatótermében.

— Kéthetes ünnepi műszakkal köszöntik a békéscsabai vasutasok a vasutasnapot. A távközlő szolgálat dolgozói az ünnepre be akarják fejezni az új gépkapcsolású központ munkálatait.

— *Lapunk június 1-i számában megjelent „Ahogy a bizalmi látja" c. cikkünkben azt írtuk, hogy az utaskísérők veszélyességi pótlék címén díjazásban részesülnek. Értesülésünk helytelen volt, az utaskísérők veszélyességi pótlékot nem kapnak.*

Lakáscsere

Elcserélném 2 szoba, komfortos lakásomat hasonló budapesti földszinti vagy elsőemeleti lakásra. Cím: Verebits József, Bp., XXI., Csillagtelep, Mars u. 16. III. 3.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Koncz János, Kocsárdi Tibor, Felvégi István, Budapest: Bognár Károly, Tapolca: Ceglédi Sándor, Debrecen: Markos József, Zalaegerszeg: Boldizsár Gyula, Békéscsaba: Szelle Ferenc, Szob: Pintér Lajos, Vácrátót: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szedmák András, Gyöngyöshalász: Csősz Imre, Kecel: Leveleiket illetékesekhez továbbítottuk.

Orbán Dániel, Miskolc: Verse hangulatos, de hosszú s ezért közlésére nem vállalkozhatunk.

MAGYAR VASUTAS

Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr u. 41
Telefon: városi: 434—184,
üzemi 59—77
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Július 14: vasutasnap

— Az ablakra tegyétek a dekorációt, ne rontsa az ünnepi hangulatot a kirakatlan kocsik látványa.

— Zenés ébresztő.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM. Ára 40 fillér 1963. JÚLIUS 15.

Egymillió tonnával csökkent az adósság

Javuló eredmények a személy- és áruszállításban

Még nem állnak rendelkezésünkre végleges adatok a vasút első félévi munkájáról. Előzetes adatok alapján azonban megállapítható, hogy

a személyforgalomban és az áruszállításban hónapról hónapra javulnak az eredmények.

Igaz, a vasút — a rendelkezésre álló adatok szerint — az első félévi tervét nem teljesítette, de a múlt év hasonló időszakánál így is eredményesebben dolgoztunk.

1962 első feléhez viszonyítva az utasok száma 3,1, az utaskilométer 3,3 százalékkal növekedett. Az elszállított árutonna a bázishoz képest 2,4, az árutonnakilométer 6,4 százalékkal volt magasabb.

Az első negyedév ismert nehézségei után a második negyedben már kedvezően alakult az áruszállítás.

A lemaradásból áprilisban 222 ezer, májusban 385 ezer tonnát sikerült pótolni.

Az értékelés alatt álló júniusi eredmény is hasonló lesz.

A szállítási teljesítményeket még ma is hátrányosan befolyásolja az egyenlőtlen rakodás. Különösen szembetűnő a különbség a munkanapi és a munkaszüneti rakodások között. De a vasárnapi rakodás sem volt egyenletes. Például március 3-án 6123, április 28-án 10 629 volt a vasárnap megrakott kocsik száma. A január 1-től június 16-ig eltelt 137 munkanap közül 68 napon teljesítettük a berakási tervet. (Januárban 2, februárban 9, márciusban 18, áprilisban 12, májusban 22 és június első felében 5 napon.) Ha a berakások egyenletesebbek lennének, javulna a járművek kihasználtsága is. A teherkocsik statikus terhelése a bázishoz képest 2,7 százalékkal jobb, de még így sem éri el a tervezettet. A tehervonatok átlagos terhelését 99,2 százalékra teljesítettük.

A személyvonati üzemi teljesítmények a korlátozások következtében a tervezett alatt maradtak és a bázisértéket sem érik el.

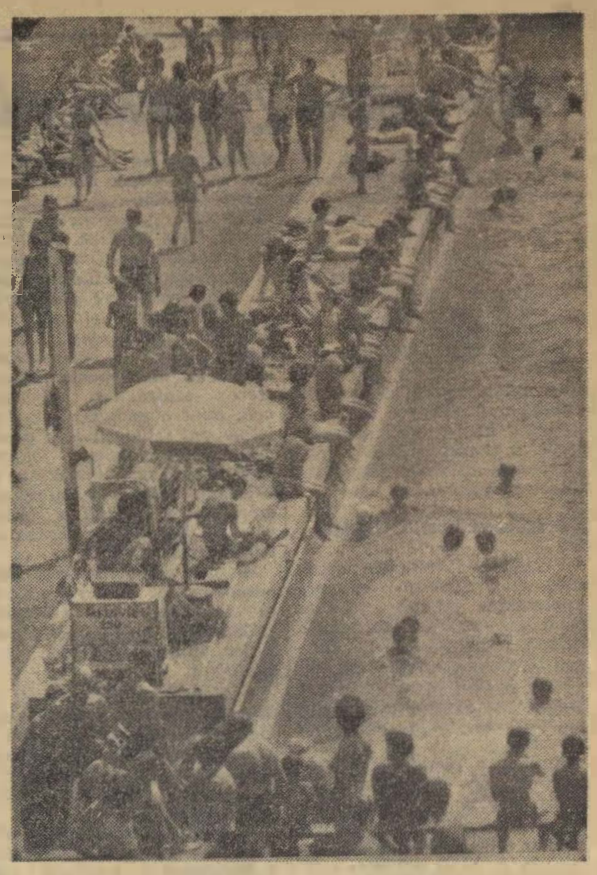
Az első negyedév zord időjárása miatt kedvezőtlenül alakultak a minőségi mutatók.

A tehervonati utazási sebesség a tervezett 16,2 km/óra helyett az I—V. havi eredmények szerint csak 14,1 km/óra volt. Nem érte el a báziseredményt sem.

Ismeretes, milyen nagy gondot okozott ez év elején a szénhiány. A szénterv készítésekor nem vették figyelembe, hogy az időjárás eltérhet a korábbitól, nem számoltak kellően az alapsebesség növelésének a szénfogyasztás növekedésére gyakorolt hatásával. Gazdaságtalan felhasználást okozott a kellő szénkeverék hiánya, s valószínű, hogy az érvényben levő csoportos prémiumrendszer sem volt elég serkentő a széntakarékosságra. A megfelelő szénkészlet kialakítása folyamatban van.

A vasúti ipar munkáját az időjárás kevésbé befolyásolta, mint a szállítást.

A javítóipar első félévi tervét az előzetes adatok alapján 101 százalékra, a Kitérőgyártó ÜV 100,3 százalékra, a Fatelítő ÜV 101,5 százalékra teljesítette. A vasúti építőipartól — melynek munkáját különösen súlyosan érintette a zord időjárás — 76,6 százalékos első félévi eredmény várható.



Kánikulai délután a BVSC uszodájában.

Új üzemi épület Szombathelyen

A századforduló éveiben épült szombathelyi felvételi épület mentesítésére 3,9 milliós költséggel új üzemi épület építését kezdték meg.

Az ütemezés szerint a munkálatokat 1964-ben fejezik be. A közel 5000 légköbméteres épületben helyezik majd el azokat a szervezeteket, amelyek a forgalom operatív lebonyolításában nem vesznek részt. Itt lesz többek között a vonatkísérők, és a kocsirendezők öltözője és mosdója is.

Az építéssel párhuzamosan a régi épület teljes felújítására is sor kerül. Ezzel lehetővé válik olyan elrendezés, amely megfelelő lesz a megnövekedett forgalmi és kereskedelmi funkciók ellátására.

Gimnáziumi vizsga a Keleti pályaudvaron

A *Keleti pályaudvaron* a *Villamosfenntartási Főnökség* kultúrtermében június 1-én és 2-án sikeresen vizsgáztak az üzemi gimnázium első osztályos tanulói.

Ezt az iskolát a XIV. kerületi dolgozók gimnáziuma létesítette a Keletiben. Külön elismerés illeti érte *Székely Béla* igazgatót és az egész tanári kart.

A gimnáziumi szaktanárok hetenként három délután jártak a tanteremmé alakított kultúrterembe óráik megtartására. Lehetővé tették, hogy azok a vasutasok is középiskolai tanulmányokat folytassanak, akiknek szolgálatuk, kiutazásaik vagy távoli lakhelyük miatt egyébként nem lett volna lehetőségünk erre. Ősztől már két évfolyama lesz az üzemi gimnáziumnak.

15 éves az Úttörővasút

Az Úttörővasút a felszabadulás utáni létesítmények egyik legszebb és legnépszerűbb alkotása. A kisvasút a Széchenyi-hegyről kiindulva a kirándulók ezreit viszi a budapestiek kedvenc kirándulóhelyeire, a festői szépségű budai hegyekbe, egészen a Hűvösvölgy végállomásig.

A 12 km hosszú vasútvonalat három szakaszban építették meg. Az első szakaszt, a Széchenyi-hegytől Előre állomásig 1948-ban, a második szakaszt Ságvári-liget állomásig 1949-ben, a harmadikat Hűvösvölgy állomásig 1950. augusztusában adták át a forgalomnak.

A vasút megnyitásakor egy motorkocsi és 2 fedett pótkocsiból álló szerelvény közlekedett. 1950-től 4 darab 130 lóerős motorkocsi, 4 fedett és 4 nyitott négytengelyes és 4 kéttengelyes kocsival, munkanapokon három szerelvény beállításával 45 perces időközönkénti indulással, vasár- és ünnepnapokon 4 szerelvény beállításával 35 perces időközönkénti indulással bonyolítják le a forgalmat.

A nagy utasforgalom és a hegyi pálya nagyon igénybe vette a motorkocsikat, ezért újabb, korszerű vontató járművek beállítása vált szükségessé.

Az Úttörővasút 15 éves jubileumára a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár elkészítette és már leszállította a 4 darab MK 49 sorozatú, 270 lóerős, 4 tengelyes, két forgóvázas Diesel-hidraulikus mozdonyt. Ezek a gépek 4 fedett és 12 nyitott kocsival maradéktalanul el tudják látni a forgalmat.

1950-ben 525 876, 1955-ben 663 566, 1958-ban 756 451, 1960-ban pedig 765 754 kirándulót szállított az Úttörővasút.

A fogalmat lebonyolító 24-es számú, Hámán Kató úttörővasutas- és postáscsapatnak jelenleg 700 pajtása van, akik Budapest és környékének legjobb úttörői. Az úttörők 4 hónapos tanfolyamon szerzik meg a vasúti és postai ismereteket, majd annak sikeres elvégzése után 5 tanulói szolgálatban bizonyítják be, hogy képesek a szolgálat önálló ellátására.

A 14 éves kor betöltése, illetve a 8 osztály elvégzése után a pajtások búcsút vesznek az Úttörővasúttól. Évente mintegy 240 pajtás búcsúzik. Ezeknek 15—20 százaléka a vasutas és postás technikumokban kér felvételt.

Ma már nemcsak a hazai, hanem a külföldi kirándulók ezrei gyönyörködnek a magyar úttörők vasútjában.

Járműjavító osztály alakult a Vasúti Főosztályon

A járműjavító szolgálat tervszerű munkáltatásának fokozása, önállóságának növelése, a nagyüzemi javítási rendszer kifejlesztése, valamint a járműjavításnak a vontatási-gépészeti üzemi feladatoktól való szétválasztása érdekében 1963. július 1-el a Vasúti Főosztály szervezetén belül új önálló szerv, a *„MÁV Járműjavító osztály"* létesült.

Ezzel egyidejűleg az I/7. Gépészeti szakosztály szervezetében működő 1/7. D. MÁV Járműjavító vállalati osztály megszűnt.

Az új osztály átvette a gépészeti szakosztály ügyrendi feladatai közül a járműjavító vállalatok közvetlen felügyeletével, irányításával és ellenőrzésével kapcsolatos feladatokat. Az új osztály közvetlenül a vezérigazgató irányítása alatt áll.

Az osztály tagozódása:

Osztálytörzs.

I. Terv-, munkaügyi- és pénzügyi alosztály.

II. Termelési és műszaki alosztály.

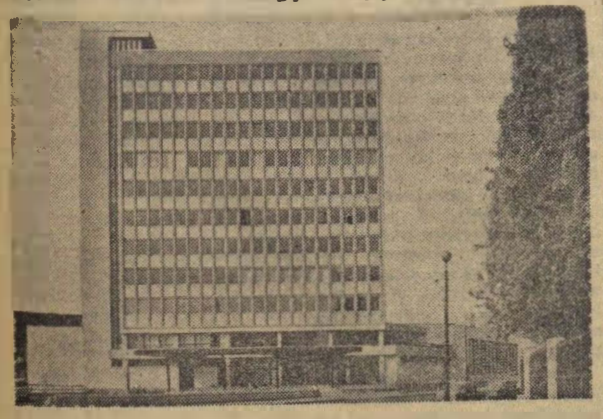
III. Beruházási és műszaki fejlesztési alosztály.

Biztosítóberendezés épül Füzesabonyban

A MÁV évről évre tekintélyes összeget fordít állomási biztosító berendezések létesítésére és korszerűsítésére. Füzesabony állomáson integradomínó rendszerű, jelfogófüggéses biztosító berendezés felszerelése van folyamatban, közel 16 millió forintos költséggel.

A berendezés üzembe helyezésével megszűnik a foglalt vágányra való fogadás veszélye, a váltók helyszíni állítása. Emellett a forgalmi személyzet is kulturáltabb munkakörülmények között dolgozhat.

A Nemzetközi Vasútegylet új párizsi székháza



Kétéves munka után elkészült *Párizsban* az UIC, a *Nemzetközi Vasútegylet* új székháza.

A tízemeletes, modern stílusban épült székházat május 29-én adták át rendeltetésének. A MÁV-ot a megnyitási ünnepségen és az azt követő tanácskozáson *dr. Csanádi György* vezérigazgató képviselte.

Az épületet az európai vasutak szolidaritásának kifejezéseként jórészt a tagvasutak ajándékaiból rendezték be. A MÁV az egyik tanácskozóteremhez faliszőnyegeket küldött és egy nagy teljesítményű kávéfőzőt is rendelkezésre bocsátott. A Nemzetközi Vasútegylet új székháza területen kívüli jogokat élvez, s azt a tagállamok vasútjai nemzetközi értekezletek megtartására is igénybe vehetik. Az új székház modern vonalaival új színt képvisel az *Eiffel-torony* szomszédságában.

Az igazgatóságok versenye

1963. május hónapjának eredményei alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje, valamint — a versenyben előírt célkitűzések alapján — a százalékban kifejezett összteljesítmények a következők szerint alakultak:

1. Pécs	102,38 %
2. Szombathely	102,13 %
3. Debrecen	101,63 %
4. Szeged	101,25 %
5—6. Budapest	99,62 %
5—6 Miskolc	99,62 %

A hálózat május havi eredménye — az értékelt műszaki-gazdasági mutatók alapján 101 %.

Májusban a MÁV vonalain 898 000 tonnával több árut szállítottunk, mint az előző év azonos időszakában. A tárgyhavi állami áruszállítási tervünket 105,92 %-ra teljesítettük.

A legjobban teljesített tényezők

Kedvező eredményt értünk el az egy személyszállító vonatra eső késett percek csökkentésénél, a tehervonatok menetrendszerűségénél, a teherkocsik raksúlynormáinak és a kocsitartózkodási idő műszaki-gazdasági normáinak teljesítésénél, a teherkocsik dinamikus terhelésénél, az egy dolgozó, valamint az egy vonali mozdonyra eső 100 etkm. teljesítménynél, a rakodással képzett irány-, cél- és közvetlen vonatok továbbításánál s az állomási és a vontatási szolgálat üzemeltetési költségeinek csökkentésénél.

A fentiekben felsorolt valamennyi mutatónál a maximumként előírt számszerű célkitűzéseket túlteljesítettük. Ezzel szemben *némi lemaradás mutatkozik a személyszállító vonatok menetrendszerűségénél.* Ez annak a következménye, hogy a budapesti igazgatóság — az adottságai figyelembe vételével megállapított — 95,7 %-os célkitűzését nem teljesítette.

Nem feleltünk meg a vonatközlekedési terv 86 %-os hálózati célkitűzésének sem. Ennél a mutatónál történt visszaesés a miskolci igazgatóság kedvezőtlen eredményének tulajdonítható.

Hol kell javítani

Számottevő az elmaradás a közvetlen és irányvonatok sebességénél, amit bizonyít, hogy a menetrendszerinti és a tényleges menettartam viszonyszáma mindössze 90,22 %. Ennél a tényezőnél jónak, illetve elfogadhatónak csak a szegedi és a debreceni igazgatóság eredménye értékelhető.

Hálózati szinten — a tervhez viszonyítva — *a tehervonatok átlagos terhelésénél is mutatkozik 3 tonnás elmaradás.* Ez annak a következménye, hogy a budapesti, a miskolci és a szegedi igazgatóság tervét csak 98,17; 98,75; illetve 98,69 %-ra teljesítette. Viszont dícséretre méltó és kiemelkedő a pécsi és a szombathelyi igazgatóság dolgozóinak ezen a téren végzett jó munkája.

A teherkocsik kihasználásánál — bár a 18,2 tonnás átlageredménynek megfelelő raksúlynormát túlteljesítettük — elmaradtunk a havi operatív terv május havi 18,75 tonnás hálózati előírásától. A havi operatív terv keretében a maximunként megállapított célkitűzést egy igazgatóság sem teljesítette.

Nem kielégítő a tehervonati gőzmozdonyok haszonkilométer teljesítményének alakulása sem. Az elmaradás — ami nemcsak a tervhez, hanem a bázishoz viszonyítva is számottevő — többek között viszavezethető arra, hogy a Gt I, valamint a vonali mozdonyok tolatási órái jelentősen emelkedtek.

A hibák megismétlődtek

A fentiekben vázolt hiányosságok általában a vasút június havi munkájára is jellemzőek. Különösen a menetrendszerű közlekedés terén tapasztalható további visszaesés. Ezért ezúton is felhívjuk a szolgálati vezetőket, hogy a III. negyedévi termelési tanácskozásokon az említett nehézmények felszámolásával adottságaik és eddigi eredményeik mérlegelése alapján — központi kérdésként foglalkozzanak.

Üdülő vasutas gyermekek a Balaton partján

Harmisítatlan kánikulai napon érkeztünk Balatonkenesére, hogy meglátogassuk a vasutas gyermekek üdülőtáborát.

— *„Nagyüzem" van nálunk...* — hallottuk Vágó Istvántól, az üdülő vezetőjétől. — *Gyermektáborunkban 260 vasutas gyermek nyaral és megtelték a családi üdülőházak is.*

Az üdülő kertje a domb oldaláig ér, az árnyas fák közé nyúlik, ahol földteraszokkal tagolták a meredeket. Vágó elvtárssal, a tábor megtekintésére indultunk.

A szobarend versenyfeltétel

Először a főépületet néztük meg, ahol a 6—10 éves korú gyermekek laknak. Példás rend és tisztaság fogadja a belépőt a hálószobákban. Szépen bevetették az apró ágyacskákat. A szobarend „versenyfeltétel" a gyerekeknél. Dupla adag fagylalt a legjobbak jutalma.

Amikor a sátrak felé igyekeztünk, egy bekerített kertrészre lettünk figyelmesek.

— *Ez a Természetvédelmi Tanács által védett terület* — tájékoztat Vágó elvtárs. — *Hazánkban és Közép-Európában itt egyedül található a tátorján nevű növény. A monda szerint a tatárok elől menekült magyarok ennek a növénynek a gyökereit fogyasztva menekültek meg az éhhaláltól.*

A kerítésen kívül is kihajtott a tátorján. Alacsony, bokros növény ez, nagy csipkés levelekkel. Gyökere 4—5 méter mélyen nyúlik a földbe és karvastagságúra is megnő.

A sátrakban a 10—14 éves gyermekek laknak. Mind a 10 sátor nagyon tágas, valóságos házak ezek. Ablaknyílásuk is van üveg nélkül, de szúnyoghálóval borítva. Öt sátor a lányoké, öt a fiúké. A fehér, emeletes ágyak egykori kórházvonatból kerültek ide, s most nagyon jó szolgálatot tesznek. A sátrakat betonalapra szerelték és villanyvilágítás is van bennük. A sátrak mellett két téglaépület. Ezeket társalgónak rendezték be, ahol rádió, televízió, pingpong asztalok és társasjátékok állnak a gyermekek rendelkezésére. A sátrak körül mindenütt a tisztaság és a rend az úr, meglátszik, hogy a fiatalok és vezetőik szocialista megőrzésre vették át a tábor területét.

1870 gyermek

A sátrak között járva találkoztunk *Pallós Lászlóval*, a gyermektábor egyik vezetőjével, aki „civilben" a kaposvári nevelőintézet igazgatója.

— *Az idén 1870 gyermeket üdültetünk itt, Balatonkenesén* —, hallottuk Pallós elvtárstól. — *Egy-egy turnus két hétig üdül. A gyermekek napi hat forintot fizetnek. Az üdülés költségeinek nagyobbik felét szakszervezetünk fedezi. A gyermekekre pedagógusok vigyáznak. Melléjük segítőként KISZ-tagokat osztottunk be. Ezek a középiskolás lányok és fiúk ugyanúgy rendszeres szolgálatot teljesítenek, mint a pedagógusok. Éjjel-nappal felügyelnek a gyermekekre. Különösen fontosnak tartjuk az ellenőrzést a balatoni fürdés alkalmával, ezért megszerveztük a fürdőpárokat, hogy a gyermekek is vigyázzanak egymásra.*

Hogyan érzik magukat Balatonkenesén? — erről a legilletékesebbek, a gyerekek nyilatkoztak a csendespihenő idején, ami a kiadós ebéd után kezdődött.

— *Nagyon jó itt* — szólt a 13 éves Mészáros Laci, akinek édesapja a Dunakeszi Járműjavítóban dolgozik. — *Finom kosztot kapunk, töltött paprikát is ettünk már, ami a kedvenc ételem.*

— *Sokat fürdünk, játszunk és a pihenőidőben olvasok is. A könyvtárból kivettem a „Tükrösszívű huszár" című könyvet* — mondta a 11 éves *Kálmán László*, a galgagutai főpályamester fia.

„Várjuk a kirándulást"

— *Ágyam a sátor ablakánál van. Minden este sokáig gyönyörködöm a Balatonban. Már új barátnőim is vannak. Hanyicz Eszterrel, Holló Judittal, és Dóra Irénnel mindig együtt vagyunk* — nyilatkozta *Károly Olga* bajai vasutas kislány. — *Izgalommal várjuk a siófoki kirándulást, amelyre egyenruhában megy az egész tábor. A szomszédos Honvéd üdülő kikötőjében fogunk hajóra szállni.*

Egy kis epizód a táborból.

— *Édesanyám! Sok boldogságot és jó egészséget kívánok születésnapja alkalmából...* — diktálta a levélszöveget a pesterzsébeti *Lukács Laci*, a miskolci *Enyedi Sándornak*, aki gyöngybetűkkel rótta a sorokat a levelezőlapra.

— *Miért nem saját kezűleg írod a levelet?* — kérdeztük Lacitól.

— *Csúnyán ír* — válaszolta helyette Sanyi. — *Nem engedhetem, hogy édesanyja születésnapjára ákom-bákomot küldjön.*

Sanyi is csak 14 éves...

Jól érzi magát a gyermeksereg ebben a kellemes környezetben, amely évről évre szebb, gazdagabb. Ma már rózsák virulnak ott, ahol tavaly még iszap borította a partot. Megkezdték a sportpályák építését. Ehhez és a kert alsó részének feltöltéséhez még mintegy 5000 köbméter földet kell idehordani. Elkészült már az üdülő kerítése. Nemrég érkezett öt összkomfortos víkendház, ahol most a táborvezető pedagógusok laknak.

Vidáman töltik üdülésük napjait Balatonkenesén a vasutasok gyermekei. Nem csoda, hogy a legkisebbek és a legnagyobbak is azt mondják:

— *Bárcsak egész nyáron itt lehetnénk!*

Lőrincz János

Ercsi állomásról követ szállítanak a közeli útépítéshez. A hazai gyártmányú forgó rakodógéppel Deme Zoltán gépkezelő 5 perc alatt rak meg zúzott kővel egy 8 tonnás teherautót

Bizalmiak Fóruma

A mindennapos, közvetlen kapcsolat megteremtői

A bizalmiak munkája, tevékenysége rendkívül jelentős abból a szempontból is, hogy tud-e az alapszervezet vezetősége rendszeres, közvetlen kapcsolatot tartani a tagsággal. A taggyűlések közötti időben

a bizalmiak jelentik a vezetőség és a tagság között a legfontosabb összekötő kapcsot.

A dorogi fűtőházban gondosan ügyelnek arra, hogy ez a kapcsolat erős és tartalmas legyen.

— Alapszervezetünknél a bizalmiak többsége a régi dolgozók, a „törzsgárda" tagjai közül kerül ki — mondotta *Farkas Kálmán* szb-titkár. — Havonta rendszeresen megtartjuk részükre a tájékoztatót. Ezek alkalmával ők is elmondják, milyen problémák megoldásához kérik a vezetőség segítségét. A múlt decemberben tanfolyamot tartottunk részükre, s azóta sokkal aktívabban dolgoznak.

Gondosan kiépítették a bizalmiak hálózatát.

Valamennyi mozdonycsoportnak van bizalmija.

Így minden dolgozóval tartani tudjuk a kapcsolatot. Ennek kedvező hatása nemcsak a száz százalékos szervezettségben mutatkozik, hanem a dolgozók ügyeinek, problémáinak jobb intézésében is.

Körmöczi Károlyné a mozdonyműhely 32 dolgozójának bizalmija.

— Naponta jönnek hozzám a dolgozók a különböző problémákkal. Engem keresnek, ha segélyt akarnak, ha bérpanaszuk van, ha előlegre van szükségük. Sokszor még magánügyekben is segítséget kérnek. De annak örülök a legjobban, ha könyvért jönnek hozzám — mondotta munkájáról Körmöcziné.

Nem csoda, hiszen ő a fűtőház letéti könyvtárosa is.

A kocsijavító-műhely 15 dolgozójának szakszervezeti bizalmija *Danka József* csoportvezető. Régi szakszervezeti aktivista. Meggyőződése, hogy

a bizalmi munkának csak egy része a tagdíj beszedése. Sokkal fontosabb a tagokkal való törődés.

— Amióta bizalmi vagyok, sok probléma megoldásához nyújtottam segítséget — mondotta. — Legutóbb több dolgozónk gyermekének szereztünk nyári üdénymunkát a vasútnál. A segítséget bizalommal hálálják meg a tagok.

Néha különleges feladatokat is meg kell oldaniuk a bizalmiaknak. Ilyen eset volt, amikor az egyik többgyermekes dolgozó felesége meghalt. Mit kezd egy dolgozó férfi a sok apró gyerekkel, hogyan gondoskodik róluk? Asszonyt kellett szerezni a házhoz. Danka elvtárs jobb híján házassági hirdetést javasolt és intézkedett is ez ügyben. Az egyik jelentkező megtetszett a férfinek és azóta feleségül is vette a tiszta, házias asszonyt.

Elmondta Danka elvtárs azt is, hogy a közösség érdekében

a bizalmiak szervezték meg a fűtőház KST-jét.

Már 67 tagja van a házi takarékpénztárnak. Ez rendkívül hasznos a tagok számára, hiszen gyorsan jutnak kölcsönhöz, akiknek rendkívüli kiadások esetén sürgősen nagyobb összegre van szükségük.

L. J.

Kitüntetések a vasutasnap alkalmából

A XIII. vasutasnapon az alábbi dolgozók részesültek kormánykitüntetésben:

Munkaérdemrend

Lehoczky Kálmán m. tan., Géplavító ÜV., Urbán Dezső m. ellenőr. TBÉF.

Szocialista Munkáért Érdemérem

Várhegyi Ferenc int., Hatvan, II. Nagy Sándor ellenőr, Miskolc, Tiszai pu., Stettner Henrik munkamester, Szekszárd Pft., Sutak József m. főellenőr, Szeged fth., Magyar István m. vez. főellenőr, Szombathely TBFF, Cserháti Jenő főmérnök, Gépjavító ÜV., Huszár György főmunkamester, Székesfehérvár, Hegedüs Zoltán m. főint., Sárospatak fth., Jósa János v. munkás, Záhony átrakó, Németh Sándor mozd. felgy., Pécs üh., Bakó János v. főmunkamester, Dévaványa, Bartos Géza felügy., KPM., I/4. Kántor László m. főtan., Ferencváros Pft., Pusztai Ferenc felügy., KPM I/8., Jáger József cs. előmunkás, Debrecen Ép. Főn., Pék István m. főtan., Ferencváros Pft., Sárosi István m. főmunkamester, Keleti fth., Mohácsi István m. főint., Miskolc Ép. Főn., Varga Jenő igazg., KPM I/7., Tóth István felügy., Budapesti Ig. PB titkár, Ujvári Antal v. főmunkamester, Kiskunhalas Pft., Katkó Elemér int., Záhony áll. szb-titkár, Árvai József m. főfelügy., Autófuvarozási Főn., Lengyel Ferenc főint., Nagykanizsa vonalfőn., Ulviczki János m. főint., KPM I/2., Forgó János m. főint., KPM I/9., dr. Phersy Ferenc tan. KPM I/3., Érszegi László m. tan., Budapesti Ig., Erdei Imre v. főellenőr, Debrecen, Hámor Béla főfelügy., KPM I. Katonai Szálló. Oszt., dr. Gajári József m. főtan., Vasúttervező ÜV., Kiss Sándor m. előljáró, Debrecen Ép. Főn., Süle László főellenőr Szombathelyi Ig. János főfelügy., Szegedi Ig., Somogyi Ferenc főmozd. fűtő, Pécs, fth., dr. Csermely Hubert főorvos-főtanácsos, MÁV Kórház, Paulovits József főfelügy., Északi Osztószertár, id. Bakó József v. főmunkamester, Rákos, Baksa István m. tan., Miskolc Ép. Főn., Kovács Lajos m. főint., Kisújszállás TBB szakasz, Dénes István m. v. főellenőr. Békéscsaba fth., Horváth Ferenc felügy., GySEV Sopron, Szára Miklós v. főellenőr, Építési Géptelep, Krutilla József v. főmunkamester. Szolnok Pft., Somkuti Vilmos főfelügy., BVKH, Kovács János m. felügy., Debrecen Északi Pft., Gallovich Jenő m. főtan., KPM I/1., Oltesnu Lászlóné v. főellenőr, MÁV Kórház, Szilágyi Bálint v. főellenőr, Utasellátó ÜV., Pardavi István v. főmunkamester, Győr, ifj. Szvatkó István főint., Déli pu. PB titkár, Madai Lajos m. főellenőr, Nyíregyháza fth., Holló Mátyás m. főint., KPM I/7., Molnár Gábor m. főint., Ferencváros fth., Kljácz József felügy., Pusztaszabolcs, Horváth XVI. Jenő v. főellenőr, Nagykanizsa fth., Szigetvári János v. titkár. KPM I/8., Verőczi László főmérnök. Celldömölk Ép., Főn., Csernák Ferenc v. munkás, Hámán Kató szertár., Tóth József főint., Debreceni Ig., Tömböl István m. főmunkamester, Szombathely fth., Beceházi István főfelügy., KPM I/2. Bolla Gyula főint., Pápa, Patakfalvi László üzemmérnök, Vasúttervező ÜV., Horváth Ede főint., Budapesti Ig., Derdák Tivadar mérnök, Vasúttervező ÜV., Szabados Henrik főfelügy., BVKH, Győre Lajos m. főint., Szolnok Jj. ÜV., Gróf József m. főtan., KPM I/9., Papp László főmérnök, KPM I/1., dr. Sárkány István tanácsos, Budapesti Ig., Cseke Zoltán mérnök. Debrecen Ép. Főn., Ábrahám Mátyás v. főellenőr, Szeged TBFF, Tasi Miklós m. ellenőr, Záhony fth.

Munkaérdemérem

Kiss József ellenőr. Kőbánya-felső. Fülöp József vez. főellenőr, Kiskunhalas, Horváth II. István műsz. főellenőr, Dombóvári fth., Kassai István int., Szerencs, Szabó Péter csap. vez. előmunkás. Debrecen Ép. Főn., Szabados Sándor int., Dombóvár, Balogh Ferenc munkamester, Sopron Pft. Főn., Szalai Géza műsz. főint., Székesfehérvár Jj. ÜV., Bugyi Veronika szerz. havibéres vonatfékező, Ferencváros, Czeglédi János cs. v. előmunkás, Ujmiskolci Pft., Susla

Szakszervezeti taggyűlések a debreceni fűtőházban

Műhelybizottságonként került sor a szakszervezeti taggyűlésekre a múlt héten a debreceni fűtőháznál. A beszámolók nemcsak a műhelybizottságok második negyedévi munkáját értékelték, hanem foglalkoztak a SZOT XX. kongresszusának jelentőségével és a vasút feladataival is.

Részletesen szóltak a beszámolók a szállítási feladatok növekedéséről. A beszámolókat követő vitákban többen foglalkoztak a szolgálat közben tapasztalható nehézségekkel és a vasutasnapi műszak eredményeivel.

Marosán Pál
Debrecen

A Hivatalos Lapból

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

25. számból: 116 526/1963. I/3. A. MÁV Járműjavító Osztály szervezése a KPM I. Vasúti Főosztályon.

117 166/1963. AI. C. A háztartási tüzelőanyagokból kiszolgáltatandó mennyiségek.

Hol vannak az oklevelek?

A Békéscsabai Pályafenntartási Főnökség IV. és XV. szakaszán öt brigád nyerte el a szocialista oklevelet 1962-ben. Az oklevelek azonban a mai napig sem érkeztek meg.

Joggal kifogásolják ezt a késedelmet a pályamunkások, akik vállalásukat becsülettel teljesítik. Az ilyen ügyintézés aligha használ a verseny népszerűségének.

Reméljük, rövidesen megérkeznek a várt oklevelek és a jövőben nem fordulnak elő, hasonló késedelmek.

B. Gy.

Az iskolai tanulmányát befejező (érettségizett) gyermek betegbiztosítása a nyári szünidő alatt

Az a gyermek, aki iskolai tanulmányait befejezte (érettségi vizsgát tett) a betegségi biztosítás szolgáltatásaira az érettségi vizsgát közvetlenül követő év augusztus hónapjának 31. napjáig jogosult. Ha a gyermek eltartásáról a dolgozó gondoskodik és a gyermeknek havi 250, vagy napi 10 forintot meghaladó keresete, vagy jövedelme nincs.

Számvetés a szakszervezeti aktivisták oktatásáról

Szakszervezeti aktivistáink továbbképzését az elmúlt oktatási év folyamán a szakszervezetek XIX. kongresszusa, valamint a SZOT elnökségének 1960. október 1-i határozatának megfelelően hajtottuk végre. Az új munkastílus kialakításának elengedhetetlen feltétele, hogy funkcionáriusaink részleteiben is megismerjék a reszortjukhoz tartozó feladatokat és ezek ismeretében mozgósítsák a tagságot a határozatok végrehajtására.

A tanfolyamok megszervezésénél az is cél volt — elsősorban az újonnan megválasztott alapszervezeti funkcionáriusoknál —, hogy megismerjék a szakszervezeti munka alapelveit, a határozatokból, rendeletekből reájuk háruló feladatokat és a végrehajtás legjobb módszereit. Funkcionáriusaink képzése elősegítette marxista—leninista világnézetük erősítését, általános műveltségük és mozgalmi ismereteik gyarapítását.

812 tanfolyam

Az 1962/63. oktatási évben megyei bizottságaink 812 esti tanfolyamon 10 458 aktivistát oktattak. Az esti tanfolyamokon kívül szakszervezetünk központja, a budapesti bizottság és a szakszervezetek megyei tanácsai 1—4 hetes bentlakásos tanfolyamokat is szerveztek, melyeken 680 aktivistánk — közöttük 190 szb-titkár — részesült továbbképzésben.

Az eredményeket értékelve megállapíthatjuk, hogy a központi és a megyei bizottságok mellett szervezett oktatási bizottságok tervszerű, jól átgondolt munkát végeztek. Fontos feladatuknak tekintették az oktatási anyagok elkészítését. Megjegyezzük, indokolt az a kérésük, hogy a jövőben több kész előadást kapjanak, mert a tanfolyamok irányítását társadalmi munkában végző elvtársak egy része számára nagy megterhelés, ha valamennyi előadást önállóan kell kidolgozniuk. Az esti tanfolyamok előadóinak és hallgatóinak kiválasztásában különösen jól látták el feladataikat a Csongrád, a Heves, a Hajdú és a Bács megyei bizottságok. A gondos szervezés eredményeként a tanfolyamokon számottevő lemorzsolódás sehol sem volt.

A tapasztalatcserét is szolgálta

Az idén is jól bevált a párhuzamos tanfolyamok szervezésének módszere azokon a szolgálati helyeken, ahol az aktivisták forduló szolgálatot teljesítenek. A Hajdú megyei bizottság a kis szolgálati helyeken levő aktivisták képzésére vándortanfolyamokat szervezett. E tanfolyamokat a megyebizottság reszortfelelősei tartották. A határozatok és rendeletek ismertetésén kívül gyakorlati és módszerbeli segítséget is adtak az aktivisták munkájához.

Több megyében csomópontokon összevont, szakosított reszorttanfolyamokra is sor került. Ezek azért voltak hasznosak, mert az azonos problémákkal foglalkozó aktivisták nemcsak a tananyagot ismerték meg, hanem egymást is és alkalmuk nyílt tapasztalataik kicserélésére. Foglalkozásaikon a vita is élénkebb volt, mint másutt.

Megfelelő volt a tanfolyamok színvonala is. Az előadások átlag 30—40 percesek voltak, melyek után rendszerint vita következett. A bérügyi és a szociális jellegű problémák tartoztak a leginkább vitatott kérdések közé. Általános jelenség volt, hogy a hallgatók gyakorlati kérdéseket is felvetettek a vitában, melyek szolgálati helyeiken szerzett tapasztalataikkal függtek össze.

Központunk oktatási terve alapján az újonnan megválasztott, valamint szakszervezeti iskolát még nem végzett megyei bizottsági reszortfelelősök és szb-titkárok részére háromhetes tanfolyamot szerveztünk Balatonkenesén. Ezen 134 aktivista vett részt. A budapesti bizottság az újonnan megválasztott szakszervezeti bizottsági és műhelybizottsági titkárok részére kéthetes tanfolyamot szervezett. E tanfolyamok hallgatói elismeréssel nyilatkoztak az iskolákról, a tanult anyagról, amely lehetővé tette számukra a szakszervezeti munka kellő megismerését. Igen hasznos volt a Balatonbogláron tartott négyhetes munkásvédelmi reszortfolyam, amelyet 48 aktivista részvételével szervezett meg a munkásvédelmi osztály.

Hasznosítsuk a tapasztalatokat

Az esti tanfolyamok és a bentlakásos iskolák elérték céljukat. Az előadásokon a konzultációk és a viták során a hallgatók számos elvi kérdést tisztáztak, munkájukhoz módszerbeli és gyakorlati jellegű segítséget is kaptak. A tanfolyamok tapasztalatai hasznosak voltak megyei bizottságaink számára is. Hiszen jobban megismerték, melyek azok a területek, ahol a jövőben nagyobb segítséget kell adni az aktivistáknak.

Most az a feladat, hogy e tapasztalatok alapján készítsük elő az új oktatási évet.

A Vasutasok Szakszervezete elnökségének IRÁNYELVEI a szocialista brigádmozgalom továbbfejlesztésére

A szocialista brigádmozgalom egyre gyorsuló fejlődése szükségessé teszi, hogy összefoglaljuk azokat az útmutatásokat, amelyek eddig megjelentek, figyelembe véve az MT—SZOT 1022/1961. (XI. 15.) sz. határozatát és az országos vasutas szocialista brigádvezetői tanácskozás tapasztalatait, a vasúti közlekedés sajátos feladatait, irányt mutassunk a szocialista brigádmozgalom további fejlődéséhez a vasúti közlekedés és ipar területén.

I.

A brigádok szervezése — alakulása

Helyes, ha a szolgálati helyeken, vállalatoknál, üzemekben, műhelyekben, mindenütt, ahol a munkafolyamatok kapcsolódnak, vagy a munka szervezése csoportos, a dolgozók kisebb kollektívájának munkája között közvetlen kapcsolat van, a brigádok versenyeznek a szocialista cím elnyeréséért.

Helyesnek tartjuk, ha a műszaki és adminisztratív dolgozók konkrét célfeladatok megoldására — pl. műszaki szervezési intézkedések megvalósítására, újítások kidolgozására stb. — műszaki vagy komplex-brigád formájában társulnak a szocialista cím elnyeréséért, amennyiben a cím elnyeréséhez szükséges egyéb irányú célkitűzésekre is vállalást tesznek. Szükséges, hogy a brigádok hosszabb ideig együtt maradjanak vállalásaik teljesítése és a szocialista brigád cím megtartása érdekében.

Nem helyes tehát a brigádok indokolatlan szétbontása. Amennyiben a brigádmozgalom fejlődése, vagy a termelési-gazdasági feladatok szükségessé teszik, a jól működő szocialista brigádokat — önkéntes elhatározás alapján — meg lehet osztani.

A szocialista cím elnyerésére tapasztalataink szerint megvan a lehetőség az igazgatóságok, a BVKH, a Vasúttervező ÜV stb. hivataloknál és hasonló vállalatoknál is, a harmas jelszó megvalósítása: „Szocialista módon dolgozni, élni és gondolkodni" — mellett.

A szocialista címért elsősorban a már meglevő munkabrigádok indítsanak versenyt. Csak ott induljon be ez a mozgalom, ahol ennek a lehetősége és minden előfeltétele megvan. Nem helyes az elaprózott, 2—3 fős brigádok szervezése. Ahol ilyen brigádok vannak, azokat az irányelvekben említett módon át kell szervezni. Ha ennek nincs meg a lehetősége, akkor ne szervezzenek brigádokat, hanem a sajátos feladatok figyelembe vétele mellett az egyéni vetélkedés legyen a versenyzés alapja. A jövőben a brigádokon belül is nagyobb gondot kell fordítani az egyéni vetélkedésre. Helyes, ha a szolgálati helyek, vállalatok, üzemek, műhelyek kidolgozzák az egyéni verseny célkitűzéseit, melyek alapján adományozzák a „Kiváló dolgozó" címet, jutalmakat.

Ki lehet a brigád tagja?

A szocialista cím elnyeréséért küzdő brigádoknak mindenki tagja lehet, aki a brigád célkitűzéseit magáévá teszi, annak teljesítése érdekében egyénileg is kötelezettséget vállal és a brigád tagjául elfogadta. A brigádban jobban érvényesül a kollektíva formáló ereje, a szakmai, politikai felkészültségben gyengébb dolgozók nevelése, segítése, a munkafegyelem és a szocialista erkölcs, valamint az együttélés szabályainak betartása. A brigád tagjainak egyénileg is érdekük, hogy részt vegyenek a brigád célkitűzéseinek megvalósításában, mert ezáltal bővítik szakmai politikai látókörüket, javítják életmódjukat.

Ki legyen a brigád vezetője

A szocialista címért küzdő brigádok vezetőjét a brigád kollektívája válassza. Helyes e tisztségre a brigád legrátermettebb, minden tekintetben példamutató tagját jelölni.

Hogyan készüljön a brigád vállalása

A brigádok saját maguk dolgozzák ki vállalásaikat, figyelembe véve a szolgálati hely, a vállalat, az üzem, a műhely feladatait, a brigádok és tagjaik adottságait, képességeit, összes körülményeit.

A brigádversenyben is az egyének kezdeményezéseit kell felkarolni és a kollektíva ügyévé tenni. A brigádok írásban is rögzítsék, hogy tagjaik mit tesznek a brigád vállalásainak teljesítéséért. A termelési, műszaki-gazdasági jellegű vállalások szervesen kapcsolódjanak az adott termelési, gazdasági egység tervfeladataihoz, intézkedési terveihez, ezek legeredményesebb megvalósítását szolgálják. A nevelési, önképzési, művelődési, valamint a szocialista együttélésre vonatkozó kötelezettségvállalásokat valamennyi körülmény gondos mérlegelése alapján a brigád tagjai saját magukra nézve egyénileg alakítsák ki és rögzítsék. A brigád vállalását akkor lehet véglegesnek tekinteni, ha azt az arra jogosult gazdasági és mozgalmi vezetők jóváhagyták. A vállalást, annak folyamatos teljesítését és a brigád életében előforduló fontosabb eseményeket a brigádnaplóba rendszeresen vezessék be.

Mire irányuljanak a vállalások

Szakszervezetünk elnöksége helyesli azt a kialakult gyakorlatot, hogy a vállalások a szocialista brigádmozgalom jelszavának megfelelően továbbra is a három fő célkitűzés megvalósítására irányuljanak: „Szocialista módon dolgozni, tanulni, és gondolkodni." A vállalásokra vonatkozóan az alábbiak az irányadók:

1. A brigádmozgalom termelési, gazdasági vonatkozásban az éves tervfeladatok legeredményesebb megvalósulását szolgálja. Ennek érdekében a brigádok járuljanak hozzá az üzem műszaki fejlesztésének meggyorsításához, kialakítva és erősítve e téren is a műszaki és fizikai dolgozók (brigádok) együttműködését. Működjenek közre a munka és üzemszervezés javításában. Újításaikkal, észszerűsítéseikkel közvetlenül is segítsék a szállítási feladatok megvalósítását. Törekedjenek a legkorszerűbb munkamódszer és technika elsajátítására és meghonosítására.

Érjenek el eredményeket a szállítási feladatok, a kulturált utazás, a termékek minőségének, a termelés és szállítás gazdaságosságának javításában. A legmesszebbmenőleg takarékoskodjanak az anyaggal — különösen az importanyagokkal —, az energiával és a szerszámokkal. Óvjak, ápolják a szolgálati hely, vállalat, üzem, műhely termelő- és szállítóberendezéseit, felszereléseit.

A brigádok vállalják részt a népgazdaság érdekeinek megfelelően a szolgálati hely, vállalat, üzem, műhely stb. terven felüli feladataiból. A termelésre vonatkozó vállalások és azok teljesítése érje el, illetve haladja meg a főbb termelési mutatók tervezett színvonalát, betartva a munka és egészségvédelmi előírásokat. Ez a pont általában a gazdasági munka kollektív elvégzésére és javítására irányuljon.

2. A brigádok nyújtsanak segítséget a munkásvédelmi őrségek szervezéséhez. Adjanak támogatást a munkásvédelmi őrök munkájához. A brigád tagjai mutassanak példát a biztonságos, óvórendszabály szerinti munkában.

Növeljék rendszeresen szakmai és általános műveltségüket, politikai tájékozottságukat. Munkakörüknek és képzettségüknek megfelelően vegyenek részt szakmai tanfolyamokon. A betanított munkások igyekezzenek szakmát, a szakmunkások pedig a munkaterületükkel összefüggő rokonszakmai ismereteket elsajátítani, szakvizsgákat tenni. Vegyenek részt szakmai továbbképző, technológiai ismereteket, vagy anyagismeretet nyújtó tanfolyamokon, munkásakadémiákon. A szakmai továbbképzésben mindenkor vegyék figyelembe a brigádtagok érdeklődési körét és a reális adottságokat.

Politikai és kulturális képzettségük növelése céljából vegyenek részt szervezett, párt-, vagy szakszervezeti oktatásban. Látogassák a munkásakadémiákat, a szakszervezeti politikai iskolákat, mint hallgatók, vagy mint előadók. Azok a brigádtagok, akiknek nincs meg a 8 általános iskolai, technikumi, egyetemi végzettségük a lehetőségekhez képest szerezzék azt meg.

Legyenek igényesek kulturális és szórakozási igényeik kielégítésében. Ajánlatos a haladószellemű szépirodalmi könyvek olvasása, író-olvasó találkozókon, könyvankétokon való részvétel. A színház és mozilátogatás után vitassák meg a megtekintett művet.

Kísérjék figyelemmel a kül- és belpolitikai eseményeket. Brigádösszejövetelen adjanak tájékoztatót a legfontosabb politikai eseményekről.

Az e pontban foglaltakra egyénileg tegyenek vállalásokat, hiszen a brigádok különböző képzettségű, műveltségű dolgozókból tevődnek össze.

3. A szocialista erkölcs és együttélés szabályainak megtartása és fejlesztése céljából a brigád tagjai nyújtsanak egymásnak elvtársi és baráti segítséget. Vállaljanak kötelezettséget a fegyelmezett, példamutató munkára (közös társadalmi munkára, rendezvényeken való részvételre, közös kulturális összejövetelekre stb.) a vezetésben és a közügyek intézésében való közreműködésre. Magatartásuk mind a munkában, mind a magánéletben legyen példamutató, követésre méltó.

A brigádok, ha a munka, illetve a termelés úgy kívánja, menetközben is formálják, bővítsék, vagy dolgozzák át vállalásaikat. Helyes, ha a brigádok megbízzák vezetőiket, a legjobb tagjaikat új, még tapasztalatlan brigádok segítésével. Egy-egy brigád tapasztalatcsere útján segítse a gyengébben dolgozó brigádokat és azok tagjait.

Hogyan segítsék és értékeljék a szocialista címért harcoló brigádok munkáját

A vasúti közlekedésre háruló szállítási feladatokat és a termelőmunkát közvetlenül irányító műszaki és gazdasági vezetők a helyi sajátosságok figyelembe vételével határozzák meg milyen módon segíthetik leghatékonyabban a szocialista cím elnyeréséért és megtartásáért küzdő brigádok munkáját. Segítsék a brigádokat vállalásaik kialakításában. Teremtsék meg a vállalások teljesítéséhez szükséges feltételeket. Valósítsák meg a rendszeres ellenőrzést és értékelést. Tegyék folyamatossá a verseny nyilvánosságát.

A helyi sajátosságok figyelembe vételével foglalkozzanak a brigádokkal, a termelést közvetve irányító műszaki és gazdasági dolgozók is és a mozgalmi szervekkel közösen valamennyi brigáddal, a helyi munkaverseny egyenlő törődjenek.

A gyakorlat szerint a legjobb módszer, ha a brigád a versenyben elért eredményeit elsősorban maga értékeli a havi brigádértekezleten, de ha szükséges, gyakrabban is értékelhetik és rögzíthetik a brigádnaplóban. Az illetékes mozgalmi és gazdasági vezetők segítsenek a brigádoknak munkájuk értékelésében. Vegyenek részt értekezleteiken, adjanak tanácsot, mondjanak véleményt a brigád, illetve tagjainak munkájáról. Nyújtsanak segítséget a termelésben, az oktatásban, vagy másutt jelentkező nehézségek leküzdésében. Ha lemaradást tapasztalnak hívják fel erre a brigád figyelmét és adjanak segítséget a vállalások maradéktalan teljesítéséhez. Gondoskodjanak az eredmények, munkamódszerek, tapasztalatok nyilvánosságra hozásáról, népszerűsítéséről. Az értékelésnél meg kell szüntetni a pontozásos módszert, mert a brigádok nem egymással versenyeznek, hanem saját vállalásaik teljesítéséért küzdenek, így helyezési sorrend megállapításának nincs jelentősége.

A brigádok munkájának elismerése

A szocialista címért küzdő és vállalásaikat teljesítő brigádokat a „szocialista brigád" cím odaítélésével erkölcsi elismerésben kell részesíteni.

A szocialista brigád címet a brigád vállalásainak teljesítése — általában egyéves munka — után, a termelési tanácskozás döntése alapján a vállalat, szolgálati hely, üzem, műhely vezetője, a szakszervezeti bizottsággal együttesen adományozza. Indokolt esetben, rendkívül kimagasló eredmény elérésekor, ha a brigád az egyéb követelményeknek is eleget tett, a szocialista brigád cím egy évnél rövidebb időn belül is adományozható.

A szocialista brigád címet elnyert brigádot és tagjait oklevéllel, a cím megszakítás nélküli, újólagos elnyerése esetén a brigádot zászlóval és oklevéllel, a brigádtagokat oklevéllel és jelvénnyel kell kitüntetni. A brigád tagjainak egyéni kitüntetéséről (oklevél, jelvény) a brigád kollektíva dönt. Helyesnek tartjuk azt is, hogy a brigád tagjai döntik el, hogy kiket javasolnak jutalomra, illetve kitüntetésre a brigádon belül.

A szocialista brigádok legkiválóbb tagjait, akik hosszabb időn — legalább 3 éven — keresztül elnyerik a szocialista brigád címet, oklevelet, illetve jelvényt, miniszteri, illetve kormánykitüntetésre lehet felterjeszteni.

A szocialista brigádoknak, illetve a brigád tagjainak a termelésben elért kiváló eredményeikért a többi brigádokhoz és egyénekhez hasonlóan a „Kiváló dolgozó", vagy más kitüntetést lehet adományozni, s ennek alapján pénzjutalomban lehet őket részesíteni. Ha az egész brigádnak odaítélik az egyének számára rendszeresített kitüntetéseket (a „Kiváló dolgozó" kitüntetést) azt a brigád minden egyes tagjának meg kell kapnia.

A szocialista brigád cím, illetve oklevél odaítélésére és megvonására a termelési tanácskozás jogosult. A termelési tanácskozásnak a javaslatot a termelési, gazdasági egység — gazdasági és mozgalmi — vezetői egyetértésben teszik meg. A szocialista brigád címmel járó oklevelet és zászlót a vállalat, szolgálati hely, gazdasági és mozgalmi vezetői adják át.

Amennyiben a brigádok vállalásaikat a megjelölt határidőre saját hibájukból nem teljesítették, a szocialista brigád címet nem kaphatják meg, csak újabb vállalásaik teljesítése után.

Ha a brigádok önhibájukon kívül objektív okokból nem tudják teljesíteni egyik, vagy másik vállalási pontjukat — megfelelő mérlegelés alapján — a szolgálati hely, vállalat, üzem, műhely, mozgalmi és gazdasági vezetői javaslatot tehetnek a termelési tanácskozásnak a cím odaítélésére. Ilyen esetben azonban — minden szubjektív szempontot mellőzve — a legnagyobb körültekintéssel kell eljárni.

Meddig viselhetik a szocialista brigádok a megtisztelő címet

Mindaddig, amíg azt a termelési tanácskozás részükre megadja. A cím megtartásáért küzdő brigádok eredményeit a menetközbeni értékelésen kívül évenként a termelési tanácskozás elé kell terjeszteni értékelés, elbírálás, s a megtisztelő cím további megtartásának eldöntése végett.

Amennyiben a brigád korábban már elnyerte a szocialista brigádzászlót és újabb kötelezettségvállalásait nem teljesítette, a szocialista cím elvesztésével nem illeti meg tovább a brigádot a zászló, s tagjait a jelvény viselésének joga. Ez esetben újólag küzd a brigád az oklevélért (nagy és kis oklevél), majd ennek megszerzése után a zászlóért, s tagjai a szocialista brigád jelvényért.

Mikor válik a brigád méltatlanná a „Szocialista brigád" cím használatára

Elveszti a brigád a szocialista címet, ha a termelési tanácskozás megállapította, hogy a brigád kötelezettségvállalásait önhibájából nem teljesítette, vagy ha a cím megtartásáért további vállalásokat nem tesz.

Elveszti a brigád a szocialista címet akkor is, ha egyes tagjai a szocialista erkölccsel össze nem egyeztethető magatartást tanúsítanak (pl. munka-, technológiai fegyelem megsértése, erkölcstelen életmód, magatartás esetén stb.) és a brigád kollektívája a helytelen jelenségek ellen nem folytat harcot.

Amennyiben a szocialista címet elnyert brigádok egy-egy tagja ellen kisebb kifogások merülnek fel, ezektől a kollektíva megvonhatja a kis oklevelet és a jelvényt, a brigád egésze azonban megtarthatja a szocialista címet.

Vasutasok Szakszervezetének elnöksége

Egy óra a Nyugati osztószertárban

A Nyugati pályaudvar területén szerényen húzódik meg a szertárfőnökség. Ládahegyeket, hordókat, anyaggal rakott teherautókat, serény munkát látunk körzetében.

Varga Gyula és Nagy Lajos
(Horváth Erika felv.)

Putz Lipót szertárfőnökkel járjuk a munkahelyeket.

— *Tizenhárom számadóságunk gondozza, kezeli, osztja az országos igényeknek megfelelően a villamosanyagoktól kezdve az integradominó rendszerű biztosítóberendezésig, rakodógépanyagig, kerekpáralkatrészig, a film és egyéb fotóanyagokat, akkumulátorokat, gőzfűtési alkatrészeket, ruhákat, szerszámokat stb.* — mondja.

Mi látjuk el anyaggal az állomás területén működő valamennyi társszolgálati főnökséget és a hozzánk tartozó 56 őrnali állomást is. A budapesti igazgatóság dolgozóinak ruhaellátása is rajtunk keresztül történik. Egy új feladatunkra különb büszkék vagyunk — mondja a szertárfőnök. — *Arra hogy a dieselesítést elősegíthetjük a jobb anyagellátással — nálunk szerelnek a gépek — és hogy a MOHAB rendszerű új Diesel-mozdonyokat a mi védnökségünk alá is, a Nyugati pályaudvarra állomásították.*

— Hogyan fogják össze ezt a sokrétű munkát?

— *Bizony nem könnyű a helyzetünk! Az a szerencsénk, hogy régi kipróbált számadóink vannak. Jól bevált a számadóságok közti verseny. Az időszakos versenyben legjobb eredményt elért számadóság dolgozóit jutalmazzuk. Az eleven, élő verseny gyakran segít át nehézségeinken. Ennek köszönhetjük, hogy 1957-től kétszer lettünk élüzem és egyszer vezérigazgatói elismerésben részesültünk.*

A beszélgetés közben érkeztünk a szertár külső területére, ahol *Varga Gyula* és *Nagy Lajos* éppen egy Diesel-mozdony szerelésével foglalkoztak. Az új gázolajszerelő kútnál is szertári dolgozók foglalatoskodtak. Az V-ös raktárban *Bejczi Gyula* az integradominó rendszerű biztosítóberendezések tartozékait raktározta. A IX-es raktárban akkumulátorokat adtak ki. A VIII-asban *Csele László* leltározta a kerékpáralkatrészeket és fotóanyagokat. A II-esben *Kovács József* számadó irányítása mellett folyt a munka.

Szinte égetett a nyári nap. Sehol egy árnyék .. A raktárakat nehéz olaj és festékszag töltötte be. Verejtékcseppek gyöngyöztek a rézbőrű, ládákat emelő munkások homlokán. Oda se neki! Viderman folyt a munka a Nyugati pályaudvari szertárban.

—gergely—

Miért nincs tüzelő

Most szeretnénk beszerezni a téli tüzelőnket, amíg nyár van és elkerülhetjük az őszi torlódásokat. Sajnos *Budaörs* állomáson többszöri érdeklődésünkre azt a választ adták, hogy belátható időn belül nem lesz tüzelő a vasutasok részére. A TÜKER-telepen sem különb a helyzet.

Nem irigyeljük budapesti vasutas társainkat, akik házhoz szállítva rendben megkapják téli tüzelőjüket, de furcsának tartjuk, hogy ha a fővárosba jut, miért nem jut attól néhány kilométerre is tüzelő. Mi abba is beleegyeznénk, ha a kelenföldi telepről Budaörsre házhoz szállítanák a tüzelőnket. Szívesen megfizetnénk a tuvardíjat. **Kisgyörgy Tamás**

A győriek már pótolták az elmaradást

Számos probléma nehezíti a munkát

A győri személypályaudvar második vágányára futott be az 1302-es. Így már megérkezésünk pillanatában meggyőződhettünk arról, milyen nagyarányú munka folyik az állomáson. Pályamunkások népes csapata dolgozott a harmadik vágányon. A talpfák helyére vasbetonaljakat raktak. A vágányt kiegyenesítették, s ennek megfelelően átalakították a szigetperon szélét is.

— *Ismét építkezünk* — ezekkel a szavakkal fogadott *Jászvári Ferenc* állomásfőnökhelyettes, aki a felszabadulás óta ebben a beosztásban teljesít szolgálatot Győrött. — *A vágányhálózat felújítása csak kezdetét jelenti annak a nagy munkának, melyet az integra-dominó rendszerű biztosítóberendezés felszerelése jelent. A tervek szerint a jövő év végére fejeződnek be a korszerűsítési munkálatok.*

A korszerűsítés befejezéséig nehéz dolguk lesz a győri vasutasoknak. Igyekezniök kell, hogy minden körülmények között biztosítsák a zavartalan forgalmat.

Élüzem szinten

— *Az első negyedévi szállítási lemaradást gyorsan felszámoltuk és a második negyedévben már majdnem élüzem szinten dolgoztunk* — folytatta az állomásfőnökhelyettes. — *Csak a tehervonatok terhelésében és menetrendszerű indításánál van némi lemaradásunk.*

Amint megtudtuk, a személyvonatok menetrendszerűségében 97, a kocsitartózkodásban 91,7, a kocsikihasználásban 98,2 százalékot értek el a második negyedév folyamán. Győr állomás dolgozóinak munkaversenye arra irányul, hogy tovább javítsák ezeket az eredményeket. Igyekeznek jobban dolgozni, bár gyakran nehezíti munkájukat a GYSEV-forgalom. A GYSEV szigorúan megköveteli a RIV-szabályok betartását. Alapjában véve helyes ez az igényesség, de a kocsik kisorozása és félreállítása a javító vágányra nagyon megnehezíti a győriek dolgát.

A Szovjetunióból Ausztria felé irányuló tranzit-forgalom során három négy kocsi közös fuvarlevéllel „utazik". Növeli a Győrben ácsorgó kocsik számát, ha a társkocsikat Hatvanban, Ferencvárosban, vagy máshol „elkeveredik" és nem ugyanazzal a vonattal küldik. — Ezt már a teherpályaudvaron hallottuk *Tóth István* térfőnöktől, aki nagyon sok problémával küzd.

Kevés az ember

— *Nehezen győzzük a munkát, mert munkaerő-hiányunk van* — panaszolta. — *15 kocsirendező hiányzik a létszámból. Több váltókezelő is kellene. Legutóbb már Sárvári Géza bácsit, a kapust is váltókezelőnek kellett beosztanunk, mert nem volt más... Három külső forgalmi szolgálattevő van rendszeresítve, de hosszú ideje nincsenek betöltve ezek a munkakörök. Éjszaka nincs megfelelő ellenőrzés és irányítás a rendezőben.*

Bizakodó a hangulat a kereskedelmi szolgálatnál.

— *Nincs lemaradásunk* — hallottuk *Sághegyi Elemér* kereskedelmi állomásfőnökhelyettestől. — *Sőt, májusban 6000, júniusban pedig 5000 tonnával túlteljesítettük a kocsirakományos áruszállítási tervet. Mindhárom rakodóbrigádunk szocialista oklevelet kapott. Az idei versenyben Kovács Dénes rakodóbrigádja vezet, Dékány Gyula és Stipkovits Márton brigádjai előtt.*

Komoly probléma a kereskedelmi szolgálatnál a szociális létesítmény hiánya. A zuhanyozó és az öltöző nagyon szűk. Az öltözőszekrények többsége a folyosón kaphatott csak helyet. Az ebédlő sem felel meg a követelményeknek. Az állomás felújítása kapcsán a dolgozók jogos igényeiről sem szabad megfeledkezni...

— *Nekünk mindig azt mondják, hogy nincs pénz öltöző építésére* — mondják a rakodómunkások. — *Csak azt nem értjük, miért költöttek az illetékesek súlyos ezreket a bronz vizilovas szoborra, mellyel az állomás felvételi épületének homlokzatát dekorálták. Ráadásul ezt a fura szobrot senki sem látja, mert a perontetők eltakarják az utasok elől...*

Lehet, hogy jogos ez a szemrehányás?

Január óta üzemmérnöke is van Győr állomásnak. *Farkas Gyulának* hívják, Szolnokról jött. Mivel foglalkozik?

— *Legfontosabb feladatom az állomás minden részletproblémára kiterjedő üzemi tervének kidolgozása. Ez rengeteg előkészítő felmérést kíván. Most ezt végzem. Arra törekszem, hogy a terv alapján az állomás munkája szervezettebb, zavartalanabb legyen* — mondotta az üzemmérnök. — *A jövő hónapban már sor kerül az új üzemi terv gyakorlati alkalmazására.*

Remélhetőleg ez is segít majd a létszámhiány és a nagy forgalom okozta gondok enyhítésében.

(Lőrincz)

Munkásvédelmi körjárat

„Legalább nem kell fizetni a tagdíjat..."

Június 26-án az ellenőrzést végző munkásvédelmi felügyelő arra lett figyelmes *Hatvan állomáson*, hogy a gyorsan kihúzó vonatról *Pálinkás Gábor* gépkísérő leugrani készül. Testhelyzetének igazgatásából arra lehetett következtetni, hogy nagy gyakorlattal bír az efajta szabálytalanságban. Amikor a kocsi a forgalmi irodához ért nagy lendülettel kidobta magát és macskaügyességgel ért földet, éppen az ellenőr mellett a gyöngykavicsos peronon.

Beszédbe elegyedtünk vele és üdvözöltük szerencsés földetérése alkalmából. Az ünneplést láthatóan nem fogadta szívesen, gondoljuk nem szereti a népszerűsítést.

A tréfa tragédiává válhat

Mi mégis nyilvánosságot biztosítunk hőstettének. Hiszen nem mindennapi választ adott, amikor cselekedete esetleges következményeiről szóltunk. Miután megtudta, hogy szabálytalanságát éppen a szakszervezet ellenőre kifogásolja nagy hősiességét tréfának szánva, megjegyezte: *„ha a vonat alá kerültem volna, már nem kellene szakszervezeti tagdíjat fizetnem."*

Megjegyzését fel lehet fogni tréfaként is. De *Pálinkás Gábor* nemcsak a szavakkal, hanem testi épségével is tréfálkozott, s ez könnyen tragédiává válhat. Megdöbbentő a jóindulatú figyelmeztetéssel szemben tanusított közömbössége, amelyet kizárólag az ő érdekében tettünk, és teszünk továbbra is a hozzá hasonló szemléletű dolgozóknál.

Meg vagyunk győződve arról, hogy nem hiába tesszük. Igen sok vasutas dolgozó belátta, és örömmel fogadta a figyelmeztető szót és változtatott magatartásán.

Elgondolkoztató az a körülmény is, hogy ezt szolgálati elöljáról előtt is megteszi. Mit tesz ott, ahol kevesen vagy senki sem látja.

Joggal felvetődik az a kérdés is, hogy az irányítást végző vezetők észreveszik-e az ehhez hasonló jelenségeket és ha igen, mit tesznek, hogy ilyen meg ne történhessék, mert hisz többek között ez is feladatuk.

Tudjuk, nincs lehetőség arra, hogy minden dolgozó mellé egy-egy vezetőt állítsanak. Szerencsére erre nincs is szükség. *Pálinkás Gábor* esete azonban arra enged következtetni, hogy Hatvan állomáson az ilyenfajta szabálytalanság semmiféle következménnyel nem jár.

Közömbösség miatt megszokás

A szolgálati vezetés közömbössége mellett vérükké válik a szabálytalanságra hajlamos embereknek a könnyelműség és mint e példa igazolja már az tűnik fel nekik, ha figyelmeztést kapnak.

Módjuk és eszközük van a szolgálatvezetőknek ahhoz, hogy szigorúan járjanak el a szabálysértőkkel szemben. Az MT 2080/25/1962. sz. határozata erre lehetőséget biztosít. Úgy gondoljuk, hogy egy idején levő felelősségrevonás emberéletet is menthet. Ez a lehetőség Hatvan állomás vezetőinek is biztosítva van, ha szükséges — márpedig úgy látszik igen —, éljenek vele. Lehetőleg addig, amíg súlyosabb következmények nem késztetnek erre.

Kétségtelen, hogy lehet néni gyakorlatot szerezni a súlyos veszélyek ép bőrrel való megúszásában, a sikeres kísérletek azonban mind vakmerőbb cselekményekre buzdítanak. Ha ma sikerült egy 25 km-es sebességű vonatról leugorni, holnap már ez gyerekjátéknak tűnik és 30-assal próbálkoznak. A tragédia pedig egyetlen apró kavics által is bekövetkezhet.

Nem egy súlyos kimenetelű balesetet szenvedett dolgozó késő fogadkozását hallhattuk balesetvizsgálataink során, ami sajnos már nem tehette meg nem történtté a múltat.

Aki drágábban fizetett

Csak egyet említünk az idén történtek közül, amely ha nem is ugyanilyen mulasztás, de ugyanilyen meggondolatlanság következménye volt.

Pócsik József Ferencváros állomás értesítője két egymással szemben haladó vonat előtt akart átszaladni teljesen szükségtelen sietséggel. Meggondolatlanságának következménye: két lábának elvesztése.

Ilyenektől és hasonlóktól kívánjuk figyelmeztetéseinkkel és e cikkel is óvni Pálinkás elvtársat és munkatársait az élet a család számára. Fogadják ezeket a figyelmeztetéseket jóindulattal.

Hegedűs Károly

XIII. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítás

Szép hagyomány — immár 13 éve —, hogy a vasutasnap alkalmából minden esztendőben bemutatják munkájuk új *„termését"* a nem hivatásos vasutas képzőművészek. Idei tárlatukat július 12-én ünnepélyes keretek között *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára nyitotta meg a *Nyugati pályaudvar* kultúrvárótermében. A megnyitás után került sor a díjak átadására.

Nem volt könnyű dolga a bíráló bizottságnak. Hiszen 500 műből kellett kiválogatnia azt a 150 alkotást, mely helyet kaphatott a kiállítási teremben. Nemcsak a számszerűség, hanem a művészi színvonal tekintetében is szép fejlődést állapíthatott meg a zsüri, amelynek döntése alapján az alábbiak nyertek díjakat:

Festészet: I. Tóth János, Budapest (Jegyvizsgálat), II. Kecskeméti István, Budapest (Balatoni táj), III. Nagy Lajos, Miskolc (Női portré), IV. Czikora László, Budapest (Avasi házak) és Tar István, Nyíregyháza (Vágányépítés).

Grafika: II. Kecskeméti István, Budapest (Női portré). A zsüri az I. és III. díjakat nem adta ki.

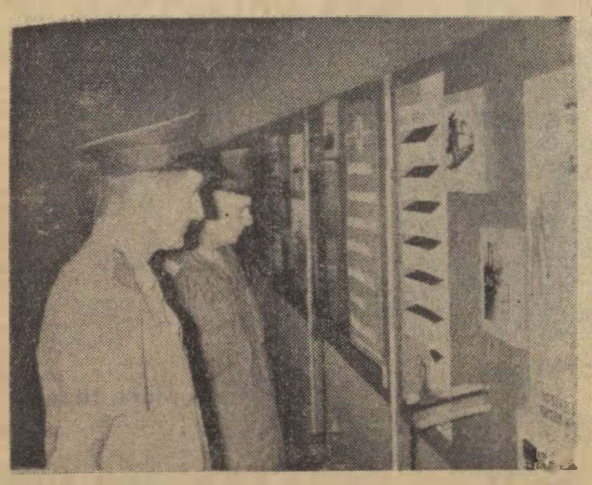
Szobrászat: I. Alexa Ferenc, Budapest (Férfi portré), II. Kovács Béla, Püspökladány (Kislányom portréja). III. Botond Béláné, Budapest (Hegesztő).

Ipar- és népművészet: I. Császár Lajos, Kaposvár, II. Ács Erzsébet, Debrecen.

Gyermekrajzok és festmények: Sáfár Pál, Budapest, Horváth Ida, Szombathely, Nagy István, Miskolc.

A kiállítás értékelésére visszatérünk.

MEGNYÍLT A VASUTAS MUNKÁSVÉDELMI KIÁLLÍTÁS



Július 6-án a *Nyugati pályaudvar ceglédi váróteremében* nyílt meg a vasutas munkásvédelmi kiállítás. A munkásvédelem eredményeit és feladatait 60 tabló szemlélteti. A tablók szemléltetően hívják fel a figyelmet, hogy a biztonsági előírások betartásával megelőzhetők a balesetek.

A kiállítást *Rödönyi Károly* vezérigazgató-helyettes nyitotta meg. Elmondotta, hogy 1962-ben a közlekedés területén 221 ezer munkanap esett ki a termelésből a különböző balesetek miatt. A balesetek többsége elkerülhető lett volna, ha a dolgozók betartják a biztonsági szabályokat, s a gazdasági vezetők nagyobb gondot fordítanak a balesetek okainak feltárására, a megelőző intézkedésekre.

Nem a véletlen műve

— *A munkásvédelmi kiállításunk célja, hogy bemutassa a korszerű biztonságtechnika követelményeit, a végrehajtandó feladatokat* — folytatta Rödönyi elvtárs. — *Központi feladat a gépesítés fokozása. Ám, a gépek több hozzáértést, kulturáltabb munkát követelnek a dolgozóktól. Ezért az a feladat, hogy a technikai fejlesztést összekapcsoljuk a kulturáltabb, hatásosabb biztonságtechnika kialakításával.*

30 millió forint kiesés

Több adatot közölnek a kiállítás tablói a vasút tavalyi baleseti helyzetéről. A vontatási szolgálatnál például a múlt évben közlekedés közben 102, mozdonyjavítás közben 201, mozdonyelőkészítés közben 165, robbanó és mérgező anyagok felhasználása közben 79 baleset történt. A balesetek többségét nem a véletlen, hanem a biztonsági szabályok megszegése okozta. Érdemes megjegyezni azt is, hogy a vasútnál történt balesetek következtében az 1960—62. évek folyamán 384 967 munkanap veszteség volt, ami bérben több mint 30 millió forint kiesést jelentett. Ebből az összegből három ötszáz személyes öltözőt és mosdót lehetett volna építeni. — Megszívlelendő számok!

A kiállítás három hétig marad a Nyugati pályaudvaron, azután országos körútra indul és valamennyi nagyobb csomóponton bemutatják. A kiállítás látogatói részére balesetelhárítási filmeket is vetítenek.

A TUDOMÁNYOS KUTATÓ MUNKÁJÁRÓL

nyilatkozik Szentgyörgyi Károly igazgató

Felkerestük *Szentgyörgyi Károly* elvtársat, a *Vasúti Tudományos Kutatóintézet* igazgatóját, hogy tájékoztatást kérjünk az intézet jelenlegi munkájáról, legfontosabb kutatási terveikről és jövőbeni feladataikról. Kérdéseinkre a következő választ kaptuk:

— Kutatási terveink megvalósításával hozzá kívánunk járulni ahhoz, hogy a vasút harmadik ötéves tervét és a távlati fejlesztési tervet tudományos alapokra építhessük, — mondta bevezetőül Szentgyörgyi elvtárs. — Számos kutatásról beszélhetnék, de tudom, hogy egy rövid nyilatkozat keretében ez lehetetlen. Ezért csak a legfontosabbakat említem.

Központi árufuvarozás rendszere

Gazdaságtudományi osztályunknak egyik fontos feladata az országos központosított vasúti-közúti fuvarozási rendszer kidolgozása. A több évre előirányzott munkából kidolgoztuk, illetőleg feltártuk az egész vasúthálózat kocsirakományú áruforgalmát és az adatokat térképre feldolgoztuk. A várható kedvező és kedvezőtlen hatások szembeállításával megállapítottuk azt az árumennyiséget és maximális távolságot, amelyen belül az állomások központosítása az árufuvarozás szempontjából szóba jöhet. A kijelölt állomásokon végzett adatfeltárásról hatékonysági sorrendet dolgoztunk ki a szóbajöhető állomások központosítására.

— *Mi a helyzet a MÁV kezelésében lévő keskenynyomközű vasútvonalak részletes feltárásánál?*

— Ez ugyancsak fontos kutatási téma — hangzott a válasz. — A forgalom, a pálya állapota és a közúti szállítás lehetősége szempontjából vizsgáltuk a keskenynyomközű vasutakat. A tanulmány eredményeképpen kijelölhetők a szükséges útépítések, megállapítható a felújítás sorrendje, vitás esetekben kitűzhető a részletes hatékonysági vizsgálat programja.

Pályakorszerűsítés segítése

Egy másik feladatunk kapcsán foglalkoztunk a *Dunai Vasműben* a belső szállítás optimális lebonyolítási módjának vizsgálatával a gyártástechnológiával összhangban. Javaslatokat tettünk a kiszolgálás hatékonyabbá tételére. A javaslatok megvalósításával a rendkívül hosszú kocsitartózkodási idők nagymértékben csökkenthetők.

— *Milyen tudományos munkát végez az intézet a vasúti pálya korszerűsítése érdekében?*

— Rendszeresen foglalkoztunk és foglalkozunk az alépítményben fellépő feszültségeloszlás vizsgálatával és helyszíni méréseket végzünk a vasúti pálya korszerűsítése érdekében. A vizsgálatok alapján bebizonyosodott, hogy a mérési módszer a vasúti alépítményben keletkező feszültségek tanulmányozására alkalmas.

— *Mit érdemes még, ha csak távirati stílusban is megemlíteni?*

— Az elővárosi közlekedés fejlesztésére irányuló kutatásainkban a városi vasúti pályafenntartási mérőkocsi tervezési irányelveit dolgoztuk ki a városi közlekedés üzemi sajátosságainak figyelembevételével. Az irányelveket a *MÁV Vasúttervező Vállalat* a tervek előkészítésénél hasznosítja.

Hadd említsem meg a másik fontos feladatunkat. A sínhegesztések vizsgálatára új módszer kidolgozása van folyamatban, amellyel csökkenthetők lesznek a vizsgálati eredmények értékelési nehézségei és javítható lesz a hegesztések minőségi ellenőrzése. Ultrahangos technológiát dolgoztunk ki kazánok és légtartályok hegesztésének vizsgálatára is, amely az eddig alkalmazott röntgen-eljárásnál gazdaságosabb. Izotóplaboratóriumunk több más feladat mellett szintén foglalkozott hegesztési varratok, öntvények és vasbetonszerkezetek izotópos radiográfiai vizsgálatával. A korábban kidolgozott vizsgálati módszer és technológia alapján a kutatási eredmények hasznosítása az *Északi Járműjavító Vállalatnál* és a *Lábatlani Vasbetonaljgyárban* folyamatban van.

Közlekedési ágak koordinációja

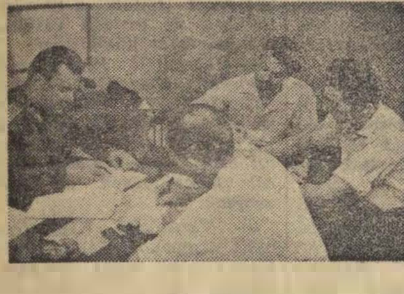
— *Mondjon néhány szót a soron következő feladatokról.*

— Kutatási tervünk alapját az *országos távlati tudományos terv és* a KPM 1963—65. évi tudományos kutatási terve képezi. Ehhez járulnak a nemzetközi együttműködésből adódó és egyes különálló feladatok. Továbbfolytatjuk a korábbi években megkezdett fő feladatok, illetőleg témacsoportok kidolgozását. A legfontosabb: a közlekedési ágak koordinációja, egységes árudíjszabási rendszer alapelveinek kidolgozása, központi pályaudvarrendszer, a vasúthálózat fejlesztése, Diesel-vonatok fűtése, a vasúti járműipar helyzete és fejlesztési lehetőségei, a vasúti forgalom korszerűsítése, elektronikus vasúti távvezérlőberendezések alkalmazási lehetőségeinek vizsgálata, izotópos működtetésű vasúti biztosítóberendezések.

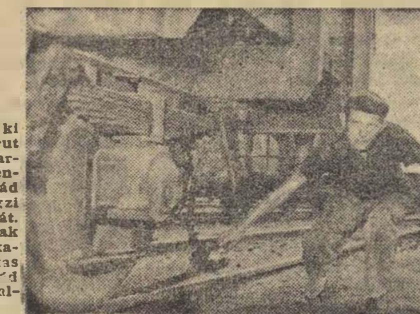
H. D.

Dunaújvárosi pillanatképek a vasutasnapi ünnepi műszak idejéről

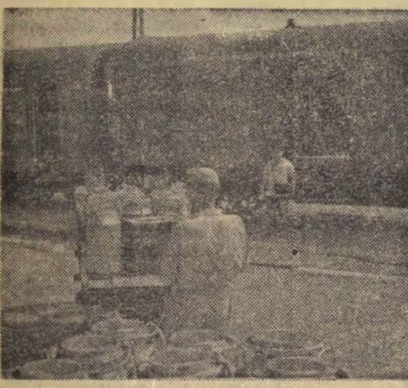
Gyors ütemben pótolták a téli szállítási lemaradást Dunaújváros állomás dolgozói. Legjobban bizonyítja ezt, hogy a második negyedévben 110,8 százalékra teljesítették a tehervonatok átlagos terhelési tervét. Vonatonként átlag 90 tonnával több árut továbbítottak. Menetrendszerűségük sokat javult, a kocsikihasználásban egy tonnával túlteljesítették az előirányzatot. A 13. vasutasnapra ünnepi műszakkal készültek. Erről mutatunk be néhány pillanatképet.



Reggeli konferencia Csáki Albert állomásfőnök irodájában. A hangszóró a pécsi igazgatóság intsrukcióit közvetíti. Az állomásfőnök, a fűtőház, a szertár és a pályafenntartás vezetői gondosan jegyzetelnek.

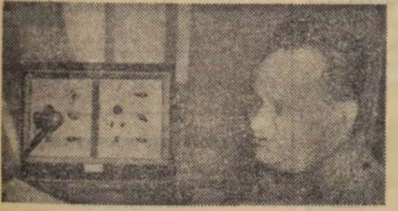


Megállt a kocsi, ki lehet venni a sarut a kerék alól. Farkas József kocsirendező a KISZ-bri ád tagja hét éve végzi a kocsik sarúzását. Fiatalabb társainak is átadja munkamódszerét Farkas József, aki a bri·‧d egyik legtapasztaltabb dolgozója.



Megjött a tej. Ezeket a te‚‚ei töl ö.t kannákat az 5012-es személyvonat poggyászkocsijával hozták Pusztaszabolcsról a dunaújvárosi tejüzem részére. A gyorsan romló árut azonnal továbbítják.

A kocsifelíró trió. — A Dunai Vasmű önálló vasútüzeme az állomáson veszi át és adja vissza a kocsikat a MÁV-nak. Ezért hárman végzik a kocsifelírást. Tóthpál Anna az állomás kocsiintézése, Szabó Emil a vasmű, Ledneczky János raktárnok pedig a kereskedelmi szolg‧lat képviseletében végzi a kocsifelírást.



Munkában a menetirányító. Szalai Béla vonali menetirányító, aki 21 éve vasutas, Pusztaszabolcs—Paks és Dunaújváros—Rétszilas között irányítja a forgalmat. A kiváló dolgozó menetrend szerint foglalkozik a dunai kikötő és vasmű közötti szállítások irányításával is. Naponként 60 vonatnak viseli gondját.

Pontosan és nagy körültekintéssel teljesíti szolgálatát az állomás II. őrhelyén Tóth Károly váltókezelő, aki már 2‧ éve vasutas.

A társadalmi bíróságok eljárásával kapcsolatos kérdések

12 A Tvr. 21. §. a) pontja szerint, a társadalmi bíróság az okozott kár megtérítésére kötelezheti a dolgozót. Ezzel kapcsolatban több helyen probléma merült fel a kárérték értelmezése tekintetében. Ha például a munkajogi felelősségi szabályok kerülnek alkalmazásra és a kár összege 1000 forintnál magasabb, a társadalmi bíróság kötelezheti-e kártérítésre a dolgozót, ha fizetésének 15 százaléka 1000 forint értékhatár alatt van?

A szándékos és gondatlan károkozások esetén egyaránt nem a kár, hanem a kártérítés összegszerűsége határozza meg a társadalmi bíróság hatáskörét. (Tvr. 21. §. a) pontja.)

13 Kizárólagos hatáskörbe tartozó bűncselekményeknél fennáll-e a tárgyaláson emelt „viszontvád" lehetősége és ilyen esetben, a társadalmi bíróság köteles-e az ilyen panaszt letárgyalni?

Becsületsértés, rágalmazás és könnyű testi sértés miatt, eljárás alá vont személy a tárgyaláson előterjeszthet a sértett ellen az ügy tárgyával ténybeli és jogi összefüggésben levő panaszt. Általában célszerű is, hogy a társadalmi bíróság az ilyen szoros összefüggésben levő ügyeket együttesen tárgyalja és a tények kellő ismeretében hozza meg a határozatot.

14 A Tvr. 21. §. c) pontja — a munkabér egy részének a család részére való kifizetése — csak az együttélő családtagok kérelmére alkalmazható-e, tehát azok részére kifizethető a munkabér egy része, akikkel az eljárás alá vont személy közös háztartásban él, vagy pedig a különélő családtagok javára is?

Általában az látszik helyesnek, ha a társadalmi bíróság a munkabér egy részének kifizetését csak a közös háztartásban élő családtagok javára rendeli el. A külön háztartásban élő családtagok tartási igényüket polgári peres úton érvényesíthetik.

15 A Tvr. 21. §. c) pontjának második fordulatával kapcsolatban felmerül az a kérdés, hogy az egyéb címen levont összegek után fennmaradó munkabér felét kell-e a dolgozó részére kifizetni, vagy pedig a végrehajtási tvr. (1955. évi 21. tvr.) rendelkezéseit kell alkalmazni, vagyis a dolgozónak munkabére 50 százalékát kell kézhez kapnia?

A Tvr. szövegéből az következik, hogy a dolgozó munkabéréből egyéb címen levont összegek után fennmaradó 50 százalékot lehet a család részére letiltani. A dolgozónak tehát legalább a munkabére 25 százalékát kézhez kell kapnia. Itt ugyanis nem a munkabér levonásáról, hanem a munkabér átvételéről van szó, ami nemcsak a család, hanem a dolgozó érdekét is szolgálja, mivel a család, tagjainak átadott munkabér a dolgozó eltartására is szolgál.

16 Több helyen felvetődött az a kérdés is, hogy a Tvr. 26. §. (1) bekezdése szerint, a társadalmi bíróság határozata ellen panaszt ki terjeszthet elő, vagyis ki értendő azon, hogy „aki a határozatot sérelmesnek tartja", csak az ügyben szereplő érdekeltek, vagy a vállalat bármely dolgozója?

Nyolc napon belül az ügyben érdekeltek terjeszthetnek elő panaszt. Mivel a szakszervezeti bizottság 30 napon belül saját kezdeményezése alapján is új eljárásra utasíthatja a társadalmi bíróságot, a határidőn belül a vállalat bármely dolgozója felhívhatja a szakszervezeti bizottság figyelmét a határozat esetleges hibáira, sőt a felső szakszervezeti szervek is.

17 Amennyiben a társadalmi bíróság fegyelmi ügyben hoz határozatot és fegyelmi büntetést szab ki, lehet-e az egyeztető bizottsághoz fordulni panasszal, vagy csak a Tvr.-ben meghatározott jogorvoslatnak van helye?

A társadalmi bíróság határozata ellen nem lehet az egyeztető bizottsághoz fordulni panasszal, csak a Tvr-ben megjelölt szervektől lehet a határozat felülvizsgálatát kérni. A két súlyosabb (áthelyezés alacsonyabb munkakörbe, azonnali hatályú elbocsátás) fegyelmi büntetés esetén pedig a dolgozó már az igazgató határozata ellen fordult az az EB-hoz.

18 Ha fegyelmi ügyben a társadalmi bíróság javaslatot terjeszt az igazgatóhoz súlyosabb fegyelmi büntetés kiszabására, az igazgató lefolytathat-e további bizonyítást kiegészítő vizsgálatot?

Az igazgató 8 napon belül köteles határozatot hozni. A határozat meghozatalánál a társadalmi bírósági eljárás során megállapított tényeket és bizonyítékokat figyelembe kell venni. Ha azonban az igazgató további bizonyítási eljárás lefolytatását tartja szükségesnek —, 8 napon belül — ezt elrendelheti.

19 A Tvr. 26. §. (1) bekezdésének utolsó mondata szerint, nem emelhet panaszt, aki a társadalmi bíróság határozatának felülvizsgálatát a járásbíróságtól kéri. Kérdés, hogy ha a dolgozó panasszal fordul a szakszervezeti bizottsághoz, utána kérheti-e a határozat járásbírósági felülvizsgálatát?

Aki a határozatot sérelmesnek tartja, panaszt emelhet a szakszervezeti bizottságnál. A társadalmi bírósági határozat közlésétől számított 8 napon belül még felülvizsgálatot lehet kérni a járásbíróságnál. (Tvr. 26, §. [1] bekezdés és 28. §. [2] bekezdés).

Állomásfőnökök kézikönyve

Több mint harminc éve jelent meg az *„Állomásvezetők lexikonja"*. Azóta szinte minden betűjében elavult ez a maga idejében közkedvelt segédkönyv, amely az állomásfőnökök munkájával kapcsolatos tudnivalókat foglalta össze.

Az állomásfőnökök kézikönyve összeállítására, a szerkesztői munka vezetésére dr. *Kiss Lászlót*, a Vasúti Tudományos Kutatóintézet osztályvezetőjét kérték fel. A szerzők hatalmas munkát végeztek. Könyvük lényegében az első úttörő kísérlet arra, hogy egységbe foglalja azt a hatalmas — szinte könyvtárra való — utasítás, szabályzati és műszaki segédletbeli anyagot, amelyet az állomási szolgálat vezető beosztású dolgozóinak ismerniük kell.

A kézikönyv útbaigazítást ad

Felkerestük dr. *Kiss Lászlót* s megkértük, mondja el lapunk olvasóinak: *miként és milyen céllal készült a kézikönyv.*

— Szeretnénk remélni — mondotta —, hogy a szerzői munkaközösségnek sikerült olyan hasznos segédeszközt életre hívni, amely az állomási szolgálat tudnivalóit összefoglalja.

A könyv nem kötelező erejű hivatalos kiadvány. Nem helyettesíti és nem pótolja az utasításokat, szabályzatokat, rendeleteket, amelyek pontos ismerete az állomási szolgálat vezetői és végrehajtói számára egyaránt elengedhetetlenek. A kézikönyv útbaigazítást ad, utal a kérdést szabályozó rendeletekre, jogforrásokra, és azok rövid összefoglalásával tájékoztat a kérdés lényegéről.

— *Az összeállítás munkájában mi volt a legnehezebb?*

— Igen nagy munkát okozott a csak rendeletileg szabályozott ismeretanyag feldolgozása. Kartonszerűen fel kellett dolgozni a felszabadulás óta kiadott összes rendeleteket és meg kellett állapítani, hogy azok közül melyek vannak érvényben, vagy miképpen módosultak. Ebben van talán a kézikönyvnek egyik legnagyobb gyakorlati haszna.

Jól tudjuk, hogy könyvünk — mondotta befejezésül dr. Kiss László —, mind az anyag viszonylagos teljessége, arányossága, mind pedig rendszerezése tekintetében tükrözheti az első kísérlettel járó hiányosságokat —, mégis, azt hiszem, sikerült könnyebbé tennünk az állomásvezetéssel járó felelősségteljes munkát. Várjuk a dolgozók észrevételeit, hogy egy esetleges későbbi átdolgozásnál még hasznosabb segédkönyvet adhassunk kezükbe.

Nagy segítséget jelent

Ennyit árult el a szerkesztő. De mit mondanak azok, akik már használják is a könyvet.

— Nagy segítséget kaptak állomásvezetőink a kézikönyv megjelenésével — szögezte le *Frigyesfalvi István* sátoraljaújhelyi körzeti oktató. — Rengeteg időt és energiát takarítunk meg azzal, hogy a könyvben minden „kéznél van". Végeredményben űrt pótolt, s gyakorlati hasznát eléri, mert gyorsítja a munkát, segíti a hibátlan ténykedést.

— Ilyen hasznos és a tudnivalók ilyen rendezett halmaza mind ez ideig egyetlen könyvben még nem látott napvilágot — mondotta el véleményét *Somosvári Frigyes*, Diósgyőr—Vasgyár pénztárfőnöke. Előnye, hogy a könyvet nemcsak állomásvezetőknek, de minden ügyintéző vasutasnak ajánlani lehet. Véleményemet a gyakorlat rövidesen igazolni fogja: a végrehajtó szolgálat színvonalában feltétlen emelkedés várható, ami a vasúti munka további javulásában mérhető majd le. Tanácsunk, egyben kérésünk is, hogy a változásokkal kapcsolatban készítsenek pótlékokat, s azt idejében juttassák el a könyv tulajdonosaihoz.

Sz. I.

Öt nap Franciaországban

III.

A SZTRÁJK...

A sztrájk egységes volt, de sokrétű, színes és módszereiben változatos. Mindenekelőtt azt a tényt kell legjelentősebb eredménynek elkönyvelni, hogy a sztrájkban valamennyi szakszervezet részt vett. (Ismeretes, hogy Franciaországban a szakszervezeti mozgalom nem egységes, összesen 6 országos szakszervezeti központ van.)

A sztrájk módszereit a hozzászólásokból ismertük meg. Az egyik szolgálati helyen pl. felváltva sztrájkoltak a különböző szolgálati ágak dolgozói. Egyszer nem ment a vonat, mert éppen a mozdonyvezetők sztrájkoltak, erre hivatkozott a forgalmi személyzet is. Mikor a mozdonyszemélyzet beszüntette a sztrájkot, „véletlenül" azzal egy időben kezdte meg a forgalmi személyzet. „Én mennék — mondta a mozdonyvezető — de nincs aki indítson, a jelzőket és a váltókat kezelje."

Érdekes módszere volt a sztrájknak a „10 perces mozgalom". A vonat tartózkodását minden állomáson 10 perccel meghosszabbították. A másik ilyen „fogás" volt, hogy minden vonatot — beleértve az expressz és tehervonatokat is — 30 km-es sebességgel közlekedtettek. Ez a menetrendszerű közlekedést felborította, teljes káoszt idézett elő az érintett vonalakon. Ezekkel a módszerekkel — annak ellenére, hogy a vasúton általános sztrájk mindössze 24 órás volt — elérték, hogy gyakorlatilag minden nap valamilyen megmozdulással felhívták a figyelmet arra, hogy szolidárisak a bányászokkal, s emellett a saját követeléseiket is fenntartják.

A sikeres sztrájkharc és az akcióegység azt eredményezte, hogy a francia vasutasszakszervezet CGT-hez tartozó szárnya jelentős mértékben emelte taglétszámát. Ez az emelkedés azonban nemcsak a sztrájkharc sikerének eredménye, hiszen az elmúlt 5 esztendőben annak ellenére, hogy a vasutasok létszáma a különböző megszorító intézkedések miatt 34 ezerrel csökkent, a CGT-hez tartozó szervezett vasutasok száma 12 ezerrel nőtt. Gyakorlatilag ma a vasutasok mintegy 70 száz‧léka tartozik a baloldali haladó és a Francia Kommunista Pártot követő CGT-hez, míg a másik 30 százalék három egyéb szakszervezet között oszlik meg.

Nem véletlen, hogy a CGT befolyása ilyen erős a francia vasutasok között. Mikor a 30-as években sikerült létrehozni — ha csak rövid időre is — az egységes francia szakszervezeti szövetséget, a kezdeményezők, illetve az egyseget először megvalósítók éppen a francia vasutasok voltak. Ezek a haladó tradíciók és az azóta elért sikerek mind arra ösztönzik a vasutas szakszervezeti szerveket, hogy újból megvalósítói legyenek az egységnek, sikerre vigyék az egység ma már igen népszerű gondolatát. A lyoni küldöttek elmondották pl., hogy a második világháború óta először volt módjuk egységesen fellépni a többi szakszervezethez tartozó vasutasokkal (keresztény, Force-Ouvrier, függetlenek) és máris be tudták bizonyítani, hogy a CGT elképzelései az egyedül helyes elképzelések.

Nagyon lelkesítő volt a küldöttek valamennyi felszólalása. Bátran, harcosan beszéltek, mondták el mindazt, amit küldőik rájuk bíztak. Ennek a bátor szókimondásnak az sem szabott határt, nem zavart senkit a kongresszusi teremben, hogy mind a 4 napon a kongresszusi terem kapujában rendőrökkel megrakott két riadóautó állt. Nem tudni, vajon ránk vigyáztak-e, vagy tőlünk féltettek valakit.

Kedves színfoltja volt a kongresszusnak, hogy részt vett azon a német fasiszták által meggyilkolt akkori főtitkár, Pierre Semard felesége is. A küldöttek nagy szeretettel vették körül, mindenki csak Juliettének szólította. E kis megjegyzés azért is kívánkozik ide, mert Pierre Semardról elnevezett intézményünk az Északi Járműjavító kultúrotthona. Bizonyára jól esne Juliettének, ha az Északi Járműjavító „Pierre Semard" Kultúrotthon vezetősége soraival felkeresné.

Elöljáróban említettem, hogy a kongresszus mennyire lelkes, forró légkörben zajlott le. Ez a lelkesedés a külföldiek felszólalásai során, de még inkább a szakszervezet vezetőinek megválasztásakor növekedett. A vezetőket — akik egyébként szinte kivétel nélkül a fiatalabb korosztályból kerültek ki — egyhangúlag választották ujjá. Minden egyes vezető neve után nagy ováció, tapsvihar volt és konfettit, szerpentint szórtak fejükre, léggömböket eregettek a levegőbe, vörös zászlókat lengettek. Olyan hangulat uralkodott, amelyet még a temperamentumosnak nevezett magyarok sem tudnak elképzelni. A küldöttek felállva énekelték el az Internacionálét, majd ismételték meg újra meg újra. Éltették a szakszervezeti egységet, a Szakszervezeti Világszövetséget, a békét.

Meggyőződhettünk arról, hogy a mi harcunk Franciaországban egyetértőkre, támogatókra talált, hogy valamennyi becsületes francia a haladás, a szocializmus a béke híve.

Dr. Soproni József

Sport

Vasutas csapatok az NB I/B-ben

Augusztusban kezdődik a félfordulós labdarúgó-bajnokság. Külön érdekessége ennek, hogy megindulnak a küzdelmek a Nemzeti Bajnokság első osztályának B csoportjában. Ez a vasutas labdarúgó szurkolók számára különösen jelentős, hiszen ebben a csoportban több neves labdarúgóegyüttesünk küzd majd a bajnoki pontokért.

A Szombathelyi Haladás

számára túlságosan erős volt az NB I mezőnye. Nem tudtak megfelelően erősíteni, fiataljaik még nem nőttek fel az élvonalhoz. A bajnoki tabella utolsó helyén végeztek és kiestek az első osztályúak mezőnyéből. Az NB I/B talán jobban megfelel majd a Vas megyei vasutascsapatnak, s lesz alkalmuk arra, hogy felfrissítsék és kellően megerősítsék tehetséges gárdájukat.

A BVSC

hullámzó teljesítményt nyújtott az NB II Nyugati csoportjában, bár sokat javultak, amióta Keszei László vette át a csapat edzését. Az NB I/B indulása a BVSC csapatát is nagyobb erőpróba elé állítja majd. Az együttes fiatal játékosai számára jó lehetőséget jelent majd a tapasztalatszerzésre az őszi csonka forduló. Bizonyítani szeretnék, hogy az élen van a helyük, s csak balszerencséjük következtében kerültek a 4. helyre.

A Győri MÁV DAC

a Nyugati csoport 6. helyén végzett és ezzel biztosította bejutását az NB I/B mezőnyébe. A győri vasutascsapat nagy örömet szerzett ezzel szurkolóinak. Kovács Imre edző irányításával 1959-ben kezdett ismét előretörni ez a korábban nagymúltú együttes. Az 1959—60. bajnoki évben „utcahosszal" nyerték a megyei bajnokságot. A következő évben másodikak, majd 1961—62-ben csoportelsők lettek az NB III-ban. Jól megállták a helyüket az NB II-ben is.

A Miskolci VSC

jól szerepelt az NB II Keleti csoportjában. Az elért harmadik hely még akkor is szép eredménynek számít, ha figyelembe vesszük, hogy a bajnokság hajrájára kissé „elfáradt" a csapat. Bizonyára a holtidényben jól felkészül a miskolci vasutasok tehetséges együttese, hogy az NB I/B-ben, amely számukra is előrelépést jelent, jobb, egyenletesebb teljesítményt nyújtsanak majd szurkolóik örömére.

Reméljük, mind a négy vasutascsapat jól megállja helyét az új bajnoki idényben.

Az újítások szervezője

A hatvani fűtőháznál eredményesebbé vált az újítómozgalom, amióta Hegedűs Gyula műszaki főintézőt bízták meg az újítási ügyek intézésével.

A számszerű eredmények is tükrözik a fejlődést. 1962-ben 19 újítást adtak be a fűtőházi dolgozók. Ezek közül hármat országos kísérletre is alkalmasnak találtak. Az idén öt hónap alatt 15 újítási javaslat érkezett Hegedűs elvtárshoz, aki arra törekszik, hogy azok mielőbb elbírálásra, s ha megfelelnek, bevezetésre kerüljenek.

A fűtőház újítási mozgalma még eredményesebb lehetne, ha Hegedűs elvtárs munkáját jobban támogatnák a műszaki dolgozók. Egyéb feladatai mellett sok munkát jelent neki a műszaki leírások tisztázása, a gazdasági számítások elvégzése és nem utolsósorban az újítási propaganda is, amiért a megyei bizottság elismerő oklevéllel tüntette ki.

Murai Gáborné
Hatvan

A szakma ifjú mesterei

A szegedi igazgatóság területén 181 ifjúmunkás indult harcba a *„Szakma ifjú mestere"* cím elnyeréséért. A vasutasnap előtt megtartott vizsgákon 110 fiatal jelent meg, s közülük 72-en feleltek meg a követelményeknek.

A 13 arany, a 35 ezüst és a 24 bronz fokozatú jelvényért nemcsak azok érdemelnek dicséretet, akik vizsgáztak, hanem azok is, akik felkészítették a vizsgázókat. Ilyen munkát végzett például a szentesi fűtőháznál *Ilosvai György* mérnök. *Jól szerepeltek a szegedi géptelep, Kiskunhalas állomás,* a *Kecskeméti Pályafenntartási Főnökség, Békéscsaba állomás és fűtőház* fiataljai. A szegedi fűtőházból senki sem vizsgázott, az állomásról is csak két fiatal. Miért maradtak ki ebből a nemes versenyből?

Hasznos ez a mozgalom, hisz a fiatalok tanfolyam keretében és egyéni tanulással készülnek fel a próbákra és a tanultakat napi munkájukban hasznosítják.

Sziládi Sándor

Zóna, csemegeuborka, rocky sör és három falusi gyerek

A közelmúltban egy jelenetnek voltam szem- és fültanúja. Nem nagy ügy, de érzékeny húrokat pengetett meg bennem.

Elmondom. Talán segíti nyesegetni életünk fonákságait.

A keleti-pályaudvari Utasellátó éttermében fogyasztottam a reggelimet, amikor három élénk, 15—16 éves fiatalember ült mellém. Szüntelen fecsegtek, forgatták a fejüket jobbrabalra. Igazgatták a frizurájukat, meg az ingek gyűrött gallérját.

— Hát akkor... enni kéne valamit! — szól az egyik.

— Az ám! — így a másik.

Összedugták a kocos fejüket az étlap felett, de már ott is volt a pincér.

Fülig pirultak. Sehogysem jött ki hang a szájukon.

— Kremássan! Talán egy jó kis zónát? — szólt a pincér.

Egyszerre bólintottak. (Meg ne lássuk, hogy életükben először vannak fényes étteremben.)

Néhány perc multán jött is a zóna. Jószagú paprikás lében egy-két húsdarab, meg néhány krumpli úszkált.

— Valami savanyúság is jó lenne — szóltak megint félszegen.

— Igenis — volt a válasz — és már ott is volt az uborka. Nagyokat nyeltek a kis emberek.

— Valami italt? — tette fel a kérdést megint a pincér.

A gyerekek összenéztek. Az egyik, a legmerészebb szólalt meg: Három pohár sört kérnénk!

— Nincs csak üveges.

— Csak üveges? — kérdezték vissza mind a hárman.

— Igen. Három üveggel?

— Nem, csak kettővel — válaszoltak amazok. Aztán jött is a sör. Mint az arany csillogott a pohárban.

Ettek, ittak, koccintgattak a kis falu gyermekei a nagy városban.

(Sürgős lehetett a dolguk...)

— Mivel tartozunk? — kérdezték.

— Kremássan. Fizet! — kiáltott a pincér, és jött a fizető. A gyerekek mozdulatlanul bámulták a fizető pincér sikló ceruzáját.

— Nyolcvanhárom-hatvan — mondta ki a világ legtermészetesebb hangján a főpincér.

A gyerekek egyik pillanatról a másikra holt sápadtak lettek. Az egyik előkotorászott egy 100 forintot. Ekkor még csak merev tekintettel bámult a fizető pincér vastag táskájába vándorló pénz után, de a maradék néhány forintot látva, már újból védtelen, falusi gyermekké vedlett vissza, a fertályórával korábban még legényeskedő vendég.

Könny úszott a szemében. Mintha a játékát vették volna el. Bevallom én is elhültem ekkora szőrösszívűség láttán, ahogy eladták, ahogy megfizettették a jámbor falusi gyermekekkel a zónát, a csemege uborkát és a rocky sört.

— lyf —

HÍREK

— Bővül a vasúti szakmérnökképzés. Az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem közlekedési üzemmérnöki karán 1964/65-ben megkezdik a vasúti távközlő és biztosító berendezések szakmérnökeinek képzését. A mérnöki karon a vasúti pályák építésére és fenntartására képeznek szakembereket.

— *26 hallgató kapott végbizonyítványt a debreceni fűtőházban a kétéves munkásakadémia zárófoglalkozásán. Négy hallgatót könyvjutalomban részesített a szakszervezeti bizottság.*

— **Becsületből kitűnőre vizsgázott Zorád László alsóörsi személypénztáros, aki elvesztett pénztárcát és igazolványt juttatott vissza tulajdonosának.**

— Moszkva—Leningrád között 160 km/ó sebességgel közlekedik az expressz. Az első út alkalmával Bescsev közlekedési miniszter kijelentette, hogy a pálya teljes rekonstrukciója után ez a vonat 200 km-es sebességet is elérhet.

— *Zánka—Köveskál állomáson modern fényjelzőket szereltek fel. Zalagyömrő megállóhelyet fénycső világítással látták el és az őrházba is bevezették a villanyt.*

— **300 km vágányt újítottak fel tavaly a finn vasutaknál.**

— A Szovjetunió támogatásával épített Bagdad—Basra között 542 km hosszú vasútvonalon ez év végén megindul a forgalom.

— **Virágosítással, példás renddel és tisztasággal köszöntötték a vasutasnapot Olaszliszka állomás szocialista brigádjai.**

— Prágában és Karlovy Varyban jártak csehszlovákiai kirándulásuk alkalmával a szegedi igazgatóság KISZ-fiataljai. Október elején újabb csehszlovákiai kirándulást szerveznek.

— **Szovjet meghívás alapján Erich Suhanek szakszervezeti elnök vezetésével két hetet töltött a Szovjetunióban az osztrák vasutasszakszervezet küldöttsége.**

— *Megnyílt Pécs állomáson az Utasellátó korszerűen felújított étterme. A műanyag festésű falak, a modern bútorok és „rakéta" csillárok reprezentatív külsőt kölcsönöznek az éttermek.*

— Vasútépítő KISZ-tábor nyílt Csopakon. Kéthetes váltásban több mint 200 egyetemista tölti itt szabad idejét és segíti a vasútvonal rekonstrukcióját.

— **Nagyméretű elektromos jelzőtáblát szerelnek fel a Déli pályaudvar indulási oldalán. A tábla mindig csak a legközelebbi vonatok indulását jelzi majd, a többi felirat sötétben marad.**

— *Körpályát építettek Csehszlovákiában próbavonatok részére. Hazánkból is erre a Pecky—Velim—Podebrady közötti körpályára küldik majd kipróbálásra a mozdonyokat és a vasúti kocsikat.*

— Automatikus hűtőberendezéssel ellátott vasúti kocsikat helyeztek üzembe az NSZK vonalain.

— *Nemzetközi tapasztalatcsere lesz Zalaszentiványon. A KGST-országok vasutas műszaki küldöttsége július végén a gépesített vágányfektetés módszereit tanulmányozza majd.*

EGY HIVATALI KÖNYVTÁRBAN

A csomagbontó szoba egyik sarkában húzódott meg a BVKH könyvtárának „őse". Két kölcsönkért szekrényben helyezték el a hatszáz, többségében elhasznált kötetet. Az olvasni szeretők hiába kerestek, kutattak közöttük, csalódottan rakták vissza őket. Agyonolvasott, hiányos példányok, nem rendszerezett művek jelezték, hogy a szakszervezeti könyvtár nem tölti be hivatását.

„Uj seprő, jól seper"

De három évvel ezelőtt örvendetes változás következett be a könyvtár életében. Éppen „uborkaszezon" volt, és *Nemes Sándorné*, az új könyvtáros, nyugodtan hozzáfoghatott nyár derekán a rendcsináláshoz.

Sokan megjegyezték, hogy az „új seprő jól seper". Csak abban tévedtek, hogy a „seprés" rövid idő alatt nem szűnt meg és ma is seper — példaadó módon. Nem volt könnyű dolga. Selejtezett, rendszert vezetett be, új könyveket kért és 672 kötettel megnyílhatott az új könyvtár. Elsősorban az olvasók visszahódítását, újak megnyerését tartotta szem előtt. Sokszor lehetett látni a törékeny fiatal asszonyt, amint maga cipekedett, keblére ölelve az új könyveket, mint anya a gyermekét.

Nem túlzás, rajongásig szereti a könyveket, a könyvtári munkát. Hivatástudat hatja át Nemes Sándornét, az elsőéves könyvtári szakos egyetemi hallgatót. Nem csoda hát, ha már 1800 kötet sorakozik a szabadpolcokon a BVKH tanácstermének alkovjában.

Módszerről, munkájáról érdeklődtünk.

— *Csak tavaly óta vagyunk itt* — mutatott rá a csillogó üvegajtós szekrényekre, melyekben glédában, tarkán hivalkodnak a szebbnél szebb művek. — *Aránylag rövid idő telt el, de a hivatal dolgozóinak felét már ide húzza a szíve, könyvszeretete. Több változást vezettem be. Ilyen például, hogy az előjegyzési könyvben kért művek beérkezésekor telefonon közlöm a könyv rendelkezésre állását. A megváltozott légkört jellemzi, hogy a család apraja nagyja számára is vételeznek a dolgozók könyveket. Az első perctől kezdve a szabadpolcrendszer hive voltam, ez a módszer kitűnően bevált.*

„Van még ilyen könyve?"

Persze, mindez édes-kevés. Ismernünk kell a látogatókat, műveltségüket, érdeklődési körüket, igényeiket. Igyekezetem arra irányul, hogy a kívánságok lehető teljes kielégítése mellett megismertessem és megszerettessem azokat is, akik máról írnak nekünk, hogy minél többet hallhassam: „Van még ilyen könyve, mert ez nagyon tetszett". Vagy ezt: „Ettől már olvastam — elviszem." És jóleső tudni, hogy egyre több szocialista realista íróra, költőre vonatkoznak ezek a megjegyzések. Jankovichot, Tatait, Szabó Magdát, Thurzó Gábort, Berkesit, Feketét kereste így az olvasók. De vannak még számosan.

— Mit szűrt le könyvtárosi tapasztalataiból?

— *Talán leginkább azt, hogy a könyvtáros hasonlít egy becsületes boltosra, aki minden lehetőt megtesz azért, hogy portékáján túladjon; hasonlít a pedagógusra, aki eredményesen nevel; és egy kicsit a politikusra is, aki mindig tudja, mit, miért kell tennie...*

— SZI —

A szerkesztőség üzeni

Benedek Tibor, Sziládi Sándor Szeged, Pintér Lajos Vácrátót, Bognár Károly Tapolca, Kiss Lajos Alsóőrs, Marosán Pál Debrecen, Murai Gáborné Hatvan, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Takács Bálint Záhony, Leiti Ferenc Pécs: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Tóth Antal Selyp, Réz Jenő Szekszárd: **Levelüket illetékesekhez továbbítottuk.**

Szekeres Tibor Szeged: Verse sajnos, nem alkalmas közlésre.

Lakáscsere

— **Kétszobás, I. emeleti utcai** MÁV szolgálati lakásom elcserélném 1 szobás, fürdőszobás nem szolgálatira. Érdeklődni 18—20 óra között 169—838. telefonszámon.

— Elcserélném Bp. XV., Rákospalota MÁV telepi 67-es végállomásnál levő konyhakertes, állattartási lehetőségű komfortos, nagyméretű, 36 Ft. lakbérű lakásomat XVI. ker., Erzsébet királyné út környékén kisebb méretű tanácsi lakásra. Cím: Hajdú Jenőné, Bp. XIV., Mimóza u. I. 2. Érdeklődni lehet: 12—17 óra között.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr u. 41
Telefon: városi: 424—184.
üzemi: 89—77
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

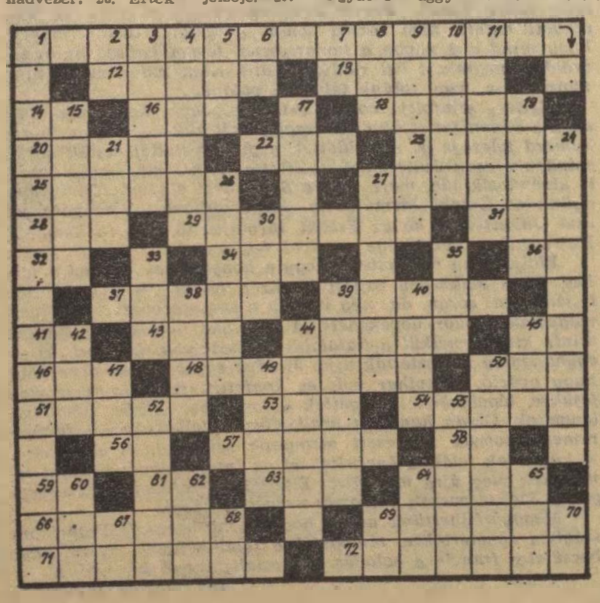
KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Ezért a címért is megindult a dolgozók versengése. (folyt. a függ. 1-ben.) 12. Fejfedő. 13. Hindu törzs Dekkánban. 14. Állati lakhely. 16. Spanyol folyó. 18. Nem tisztázott, 20. Lecíből. 22. Világtalan. 23. Nemrég elhunyt kiváló olasz operaénekes. 25. Emberszabású majmok egyike. 27. Betűpótlással Napoleont verő orosz hadvezér. 28. Erték jelzője. 29. Skót mérnökről elnevezett út. 31. Sláger kezdet. 32. Háziállat. 34. Lyuk. 36. Fémes elem. 37. Kiváló tilzelő. 39. Negatív elektród. 41. Személyes névmás. 43. Kő, távirati stílusban. 44. Irásban hibázott. 45. Kimondott betű. 46. Helyhatározó. 48. Török uraság. 50. Erődítmény. 51. Romániai alföld. 53. Zúzódás a testen. 54. Hires magyar országgyülés. 56. Elöd. 57. Figyelem. 58. Rangjelző. 59. Mint 32. vízszintes. 61. Azonos az 58. vízszintessel. 63. Utcák keresztezödésénél található. 64. Becézett női név. 66. Az amerikaiak tréfás neve. 69. Most folyó mezőgazdasági munka. 71. Indián—mongol nép az Északi sarkvidéken. 72. Fellobbanó fény.

Függőleges: 1. A vízszintes 1. folytatása. 2. Okozat szülője. 3. Keresztényeknél a főangyalok neve. 4. Mindkettő a csontokat köti össze. 5. Állami bevétel. 6. Vadász igéje. 7. Salvo titulo. 8. Távolság. 9. Keményítő, latinul. 10. Elébe rak. 11. Lándzsával felszerelt lovaskatona. 15. A költészet egyik fajtája. 17. Alacsony ellentéte. 19. Kettőből lesz a duett. 21. Kevert hab. 24. Sajátságos csillámlású **kvarcféleség, földrágakő.** 26. I. Justinianus római császár hadvezére. 27. Délamerikai indián törzsek. 30. Testrész. 33. Ilyen szó is van. 35. Piros, németül. 38. Komárom megyei község. 39. Jean Babtiste (1753—1800) Napoleon tábornoka. 40. Latin hármas. 42. Női név. 44. Elelem. 45. Fürdőszoba kellék. 47. Falatozó. 49. Megtörtént dolog. 50. Az építészetben gyakran használt tekeros. 52. Népszerű sport, névelővel. 55. A Délafrikai Államszövetség egyik tartománya. 60. Francia terrorszervezet. 62. Román pénz. 64. Gerle közepe. 65. ... Antonio, város Texasban. 67. Hangtalanul néz. 68. Kimondott betű. 69. A. I. 70. Ételizesítő.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 1. sorok. **Beküldési határidő:** augusztus 10. **Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése:** Termelési tanácskozás. Szakszervezeti taggyülés.

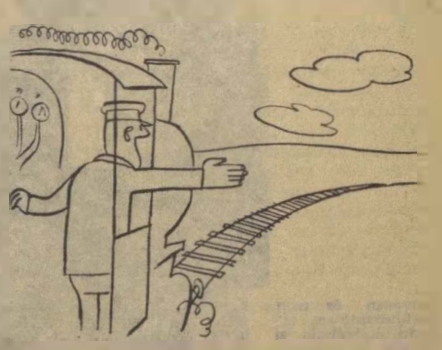
Könyvet nyertek: Salnis Mária, MÁV forgalom Kaposvár. Ifj. Hrubi József Szerencs, Kórház köz 2. Csősz Imre forg. sz. tevő, Kecel, Vasút u. 75 Varga Gyula Dunaföldvár, Kossuth tér 12. Sándor János, Somoskőújfalu áll.



SZABADNAP

—Megkapáltam a kukoricát, kijavítottam a biciklit, dajkáltam a gyerekeket, még jó, hogy minden másnap szolgálatban vagyok.

Az autótulajdonos



— Precíz mozdonyvezető

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM — Ára 40 fillér — 1963. AUGUSZTUS 1.

Kitűnően sikerült gépesített vágányépítési bemutató

Az OSZZSD tagvasutak pályaépítési műszaki bizottsága részére — mely most fővárosunkban a vágányépítés gépesítésének problémáiról tanácskozik — július 27-én *Zalaszentmihály — Pacsa — Bűcsúszentlászló* között vágányépítési bemutatót tartottak. Részt vett a bemutatón *Papp Károly*, a 6. szakosztály és *Szegedi Nándor*, a szombathelyi igazgatóság vezetője is.

A bemutató megkezdése előtt *Bázár Elemér*, a szombathelyi igazgatóság II. osztályának vezetője ismertette az igazgatóság területén folyó vágányfelújítási munkálatokat. Elmondotta, hogy most két építési területen folyik a *Szombathely—Nagykanizsa* közötti vonal átépítése. A munkálatokat 1965-ben fejezik be. Azért szükséges ehhez ennyi idő, mert a közbeeső állomásokat bővítik, 120 tengelyes vonatok befogadására teszik alkalmassá. Korszerűsítik az *Ukk—Zalaegerszeg* vonalat is. Folynak a munkálatok a Balaton északi partján a *tapolcai vonalon*, valamint *Győr—Sopron* között.

Kötőállomásával, laktanyaépületeivel és zöld színű lakókocsijaival *Zalaszentivánra* települt a *celldömölki építési főnökség* 4. számú építésvezetősége. Az ő munkájukat tekintettük meg a külföldi és a magyar szakemberek társaságában. Naponta 4,5 órás vágányzár alatt 360 méter hosszú pályát cserélnek vasbetonaljakra rögzített hosszú sínekre.

Ágyazatrostálással kezdődik

Már elmúlt 10 óra, amikor kezdetét vehette a vágányzár és *Zalaszentmihály—Pacsa* állomásról megindulhattak a munkahelyre a katonás rendben felsorakozott gépesített egységek.

— *A munkát szalagszerűen végezzük* — mondotta Bázár elvtárs, amikor elhaladt előttünk az ágyazatrostát vontató Diesel-mozdony. — *Először átrostáljuk a régi ágyazatot és csak azután kerül sor a vágánycserére. Tekintve, hogy most Zalaszentmihály—Pacsától távolodik a munkahely, mi fordított sorrendben látjuk majd az egyes munkafolyamatokat.*

Gyalog indultunk az elhaladt egységek nyomában. Hamarosan elértük a törpe sínszállító darukkal dolgozó munkásokat. Az új vágány tengelyében elhelyezett vendégsíneket szedték fel ezekkel a kis darukkal. Emelés után a daruk rögzítve tartják a síneket, s így azok könnyűszerrel bevontathatók a kötőállomásra. A külföldi szakemberek érdeklődéssel vizsgálgatták a guruló törpe darukat.

— *Nagyon jó! Nagyon ügyes!* — hallottuk innen is, onnan is oroszul, németül és a többi nyelven.

A gombolás

A legérdekesebb munkafázis következett ezután: a sáncsere, az úgynevezett „gombolás". Ez abból állt, hogy a vendégsíneket a vasbetonaljak és a geo-lemezek érintetlenül hagyása mellett kicserélték a végleges hosszú sínekkel. Mindez két gombolókocsi segítségével történt. Kerekeken futó görgős állványok ezek, melyekkel a vágány tengelyébe terelik a vendégsíneket, illetve a vágánytengelyből a helyükre rakják az előkészített hosszú sínt. Tvg vontatta a gombolókocsikat. Lépésben haladtak előre, ami ilyen bonyolult műveletnél elég nagy sebesség.

— *Csehszlovákiában és Lengyelországban használnak már hasonló gombolókocsikat, de a sincserének ezt a módszerét mi alkalmazzuk a legeredményesebben* — mondta Nógrádi János, a magyar delegáció vezetője. — *Jelenlegi tárgyalásaink folyamán előterjesztéssel élünk, hogy aláverő gépeinket és singomboló kocsijaink alkalmazását is ajánlja a bizottság a KGST tagországok vasútjainak. Az ilyen egységesítés nagyon meggyorsítaná a baráti országokban a vasútépítés gépesítésének fejlődését.*

A hegesztés

Érdeklődést keltett a 120 méteres hosszú sínek öntés útján történt helyszíni összehegesztése és ezeknek a hosszú síneknek a szállító kocsikról a vágánytengelybe való lerakása is. A kocsisorról, mellyel a hosszú síneket hozták, görgős rendszerrel működő lerakókocsi segítségével folyamatosan húzták le a 120 méteres sínszálakat. Az egyes sínek végéhez érve sem kellett megállítani a szerelvényt, mert ötletes szerkezet segítségével pillanatok alatt „bekapcsolták" a következő sínszálat. Ezután az aláverőgépeket láttuk üzem közben, majd a zúzott kő lerakását, amely speciális kőszállító kocsikkal emberi kéz érintése nélkül jutott el a kitermelési helytől a felhasználási helyre.

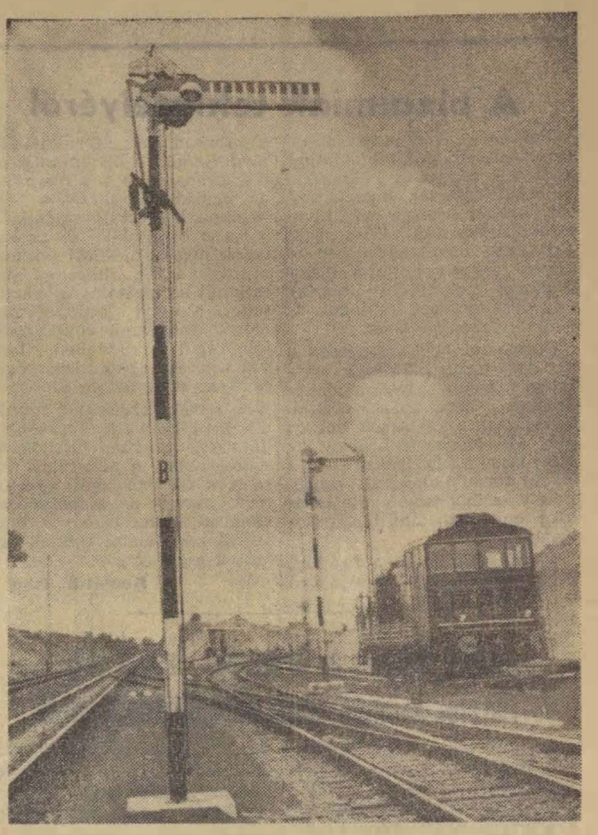
Majd a régi vágánymezők felszedése, illetőleg az újak lerakása következett és ezután elértük a szalag elejét, az ágyazatrostát, amely sorrendben az ötödik ilyen magyar gyártmányú gép és a „*Csaba*" nevet viseli.

A kötőállomáson

Gondos szervezéssel, bámulatos tempóban folyt a gépesített vágánycsere. A külföldi szakemberek elismeréssel figyelték a pályaépítők munkáját, s elmondották, hogy nagyon sok hasznos tapasztalatot szereztek.

Délután a kötőállomást tekintették meg a szakemberek, ahol működés közben láthatták a *Gépjavító ÜV.* legújabb gyártmányát, a 13,2 tonna teherbírású kétrészes kötőállomási elektromos bakdarut. A daru emelőmacskái egyszerre, „szinkronban" is működtethetők. A különböző anyagok: vasbetonaljak, sínek, sínmezők emeléséhez speciális fogószerkezetei vannak. Elektromágnes lapjával a kötszereket (geolemezeket, szorító csavarokat stb.) is gyorsan ki lehet vele rakni a kocsiból. Két vezetőkabinja van a bakdarunak. Működéséhez egy 6 hengeres Csepel—Diesel-motor termeli az áramot, de hálózatról is működtethető. Amint megtudtuk, delegációnk ezt a gépet is ajánlja az OSZZSD tagvasutak számára széles körű alkalmazásra. Nem csoda, hisz ez a daru ma már a kötőállomási dolgozók legjobb segítőtársa.

Délután a kötőállomást tekintették meg a szakemberek, ahol működés közben láthatták a *Gépjavító ÜV.* legújabb gyártmányát, a 13,2 tonna teherbírású kétrészes kötőállomási elektromos bakdarut. A daru emelőmacskái egyszerre, „szinkronban" is működtethetők. A különböző anyagok: vasbetonaljak, sínek, sínmezők emeléséhez speciális fogószerkezetei vannak. Elektromágnes lapjával a kötszereket (geolemezeket, szorító csavarokat stb.) is gyorsan ki lehet vele rakni a kocsiból. Két vezetőkabinja van a bakdarunak. Működéséhez egy 6 hengeres Csepel—Diesel-motor termeli az áramot, de hálózatról is működtethető. Amint megtudtuk, delegációnk ezt a gépet is ajánlja az OSZZSD tagvasutak számára széles körű alkalmazásra. Nem csoda, hisz ez a daru ma már a kötőállomási dolgozók legjobb segítőtársa.



Új állomás épül a pusztaszabolcsi vonalon. (Képes riportunk az 5. oldalon.)

SIÓFOK A NYÁRI CSÚCSFORGALOMBAN

Ilyenkor, kánikula idején, a legnagyobb a forgalom a *Balaton* mentén. Kétszeresen nehéz *Siófokon* a vasutasok dolga a rekkenő hőségben, hiszen az állomás befogadó képességét jóval meghaladó arányú forgalmat kell lebonyolítaniuk. Az idei nyáron naponta négy pár személyvonattal több érkezik Siófokra, mint tavaly, bár az akkori fargalom is erős volt már. A múlt pénteken óvatos becslés szerint 4500, szombaton 5000, vasárnap mintegy 7000 utas érkezett az állomásra.

Nem csoda, hogy szünet nélkül üzemben vannak az állomás hangszórói. Csak úgy harsog a tájékoztatás és sok figyelmeztetés: „*A vágányok között vigyázzunk! Mozgó vonatra felugrani tilos!*"

Egy kellemetlen epizód

A IV. vágányon, a *Székesfehérvár* felé induló személyvonat állt július 24-én, amikor némi késéssel megérkezett a 2214-es, a III. vágányra. A forgalmista „előre húzásra" adott jelzést a mozdonyvezetőnek, hogy a beérkező vonat ne takarja el az utasok elől a már bent állót.

A hangszórókon már tájékoztatták is erről az utasokat, s a poggyászkocsit is a vágány elején várták a küldeményekkel. A mozdonyvezető azonban — ki tudja, miért —, figyelembe sem vette a jelzést. Talán nem tudja, hogy jelzés parancs, amelyet végre kell hajtani? Csak tetézte mulasztását azzal, hogy a tiltakozó utasoknak hetykén kiáltott le a „konyha" ablakából:

— *Ha nem tetszik, ne utazzanak!*

Öntudatos vasutashoz igazán nem méltó magatartást tanúsított ez a mozdonyvezető.

Segítettek az utasok

Sokkal több figyelmet érdemelnek ennél az utasok. Joggal várhatják el a vasúttól ezt a figyelmet, hiszen ők is törődnek a vasúttal, ha kell, maguk is segítik a forgalmat.

Július 21-én, vasárnap délután kellett is ez a segítség. Fergeteges vihar tombolt *Siófok* környékén. *Balatonszabadi—Sóstó* megállóban egy hatalmas fa dőlt a vágányokra. A szakadó eső ellenére, a környékbeli üdülőkből 15 férfi sietett a vasutasok segítségére.

— *Nagyon hálásan köszönjük a segítséget ezeknek az üdülőknek, akik nyílván utasaink is* — mondotta *Mészáros György* állomásfőnök. — *Volt közöttük főorvos, munkás, egyetemi docens, rendőrtiszt és más foglalkozású, akik velünk együtt vágták, fűrészelték a 80 centiméter vastagságú fatörzset, hogy minél előbb szabaddá tehessék a pályát. Segítségükkel másfél óra alatt sikerült elhárítani ezt a forgalmi akadályt.*

Növekszik a teherforgalom is

A személyfogalom mellett ma már a teherforgalomban is egyre növekszik Siófok állomás szerepe. Amíg az első negyedévben közel 5000 helyi és átmenő kocsi fordult meg itt, addig a második negyedévben ez a szám meghaladta a 9000-et.

— *Áprilistól kezdve, már jó eredményeket értünk el a teherforgalomban is. Élüzemszinten dolgoztunk* — hallottuk az állomásfőnöktől.

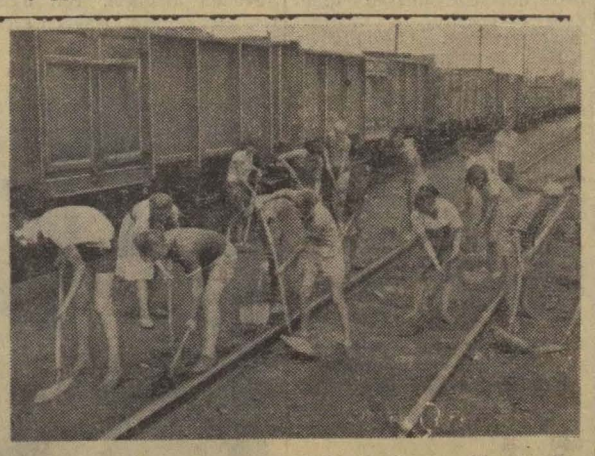
A mai forgalom számára már kicsi a rakodó és a beérkező rengeteg építőanyag kirakását nagyon lassítja a gépesítés hiánya. Az export gyümölcsszállítmányok berakásával gyakran késik a *MEZŐKER*, viszont jól rakodik a *Balatonújhelyi Állami Gazdaság*. A *13-as AKÖV* munkaerőhiánya gyakran vontatottá teszi az érkezett szállítmányok kirakását.

Egészében véve Siófok állomás dolgozói jól helytállnak a nyári csúcsforgalomban.

— *Nemcsak dolgozóink helytállásának köszönhetők a jó eredmények* — állapította meg Mészáros György —, *hanem a jól megszerkesztett üzemi tervnek is. Ez a terv a dolgozók tapasztalatai alapján készült, s most nagy hasznát vesszük.*

A vonatok több mint háromnegyed része ma már a tervben előírt vágányra érkezik, és onnan is indul. *Harmath Gyula, Horváth-Máy István* és *Takács Gábor* forgalmi szolgálattevők csak indokolt esetben engednek eltérést a tervtől. Tudják, hogy a nyári csúcsforgalom Siófok állomáson különösen megköveteli a tervszerűséget. Nélkülözhetetlen előfeltétele ez a menetrendszerű forgalomnak.

L. J.



Diákok is részt vesznek Dunaújvárosban az állomás tisztántartásában. Napi 6 órás munkával töltik el szünidejük egy részét.

A kitüntetés kötelez

Dombóvár csomópont dolgozói, akik a párt kongresszusi zászlajának, valamint az MT—SZOT-zászlónak birtokosai, kiváló eredményekkel köszöntötték a XIII. vasutasnapot.

A tehervonatok átlagos terhelését a múlt év hasonló időszakához képest 4,7, a kocsikihasználást 3,8 százalékkal túlteljesítették. *5026 kocsival többet gurítottak, mint a múlt év első felében.*

Kiváló munkát végzett az állomási szolgálatnál *Molnár István, Faragó Flórián, Pető István* és *Vida János* szocialista brigádja. *Peterdi József* szocialista brigádja a kocsikirakási tervet 103,7 százalékra teljesítette.

Jók a fűtőház eredményei is. A vontató járművek felhasználásában 104,5, az önköltség csökkentésében 103,4, az időszakos mozdonyjavításban 100, a kocsijavításban 106,2 százalékot értek el.

A pályafenntartási dolgozók a tavalyi első félévi vágánykilométerenkénti 143 hibapontot 113,7-re csökkentették, 52 000 órával kevesebb munkaidőráfordítással. *A távközlő- és biztosító berendezési szolgálat* a kedvezőtlen időjárás ellenére, 99,5 százalékra teljesítette a tervét. A gazdasági vasutak üzemfőnöksége 100 százalékos eredménnyel zárta az első félévet. *Az építési főnökség* az első negyedévi lemaradás nagy részét már pótolta és nagy erőfeszítéseket tesz a *Dombóvár—Godisa* és a *Kaposvár—Fonyód* vonalak felújítására.

Mező László
Dombóvár

Jósvafő—Aggtelekig jár az étkezőkocsi

A *jósvafő—aggteleki* gyorsvonat utasforgalmának növekedése miatt július 14-től szeptember 8-ig munkaszünetes napokon a *Borsod expressz* étkezőkocsija nem *Budapest Keleti pályaudvar—Sátoraljaújhely* viszonylatában, hanem *Budapest—Jósvafő—Aggtelek* állomások között közlekedik.

Az étkezőkocsiba az utasok a gyorsvonat indulása előtt fél órával korábban beszállhatnak *Jósvafő—Aggtelek* állomáson vacsorázás céljából.

Ugyancsak a nagy utaslétszámra való tekintettel munkaszüneti napokon a Borsod expressz 3 közvetlen jósvafő—aggteleki kocsit vontat Budapest Keleti pályaudvartól.

Az igazgatóságok versenye

1963 június hónapjának eredményei alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje, valamint — a versenyben előírt célkitűzések alapján — a százalékban kifejezett teljesítmények a következők szerint alakultak:

1—2. Pécs	*102,38%*
1—2. Szombathely	*102,38%*
3. Debrecen	*101,75%*
4. Szeged	*100,25%*
5. Miskolc	*98,87%*
6. Budapest	*94,87%*

A hálózat június havi eredménye — az értékelt műszaki-gazdasági mutatók alapján — mindössze 99,50%.

Júniusban a MÁV vonalain 397 000 tonnával több árut szállítottunk, mint az előző év azonos időszakában. A tárgyhavi állami szállítási tervet 100,75%-ra teljesítettük. A minőségi munkára jellemző mutatóink egy része azonban nem alakult kielégítően, s ennek tulajdonítható, hogy a vonatkozó hálózati eredmény alatta marad a 100%-nak.

Visszaesett az eredményünk a személyszállító- és tehervonatok menetrendszerűségénél.

A késett percek csökkentésénél, valamint a közvetlen és irányvonatok utazási sebességénél az előírt célkitűzésnek még az alsó határát sem értük el. Kisebb mérvű elmaradás mutatkozik a teherkocsik dinamikus terhelésénél és a vonatközlekedési terv teljesítésénél.

A fent említett hiányosságokra azért térünk ki, mert ezek nagyrészt a vasút július havi munkájára is jellemzők. Sőt, a menetrendszerű közlekedés terén további romlás tapasztalható.

A hibák mellett is

ki kell emelni a tehervonatok átlagos terhelésénél és a kocsitartózkodási idő csökkentésénél elért jó eredményeket.

Ez bizonyítja, hogy körültekintő munkával még azoknak a mutatóknak célkitűzései is teljesíthetők, amelyeknél a kölcsönhatás többé-kevésbé nem párhuzamos.

A II. NEGYEDBEN ELSŐ: SZOMBATHELY

A második negyedév eredményei alapján a szombathelyi igazgatóság végzett az első helyen és ezzel egyidőben a hálózat negyedéves teljesítménye is elérte a feltételként előírt 100%-ot. (100,58%.) Ennek eredményeként

a szombathelyi igazgatóság elnyerte a KPM Vasúti Főosztálya és a szakszervezet elnöksége vörös vándorzászlaját

és az első helyezéssel járó 200 000 forint pénzjutalmat.

A második helyezett *pécsi igazgatóság* 150 000 forint, a harmadik helyezett *szegedi igazgatóság* pedig 100 000 forint pénzjutalomban részesült.

A bizalmiak tekintélyéről

Tekintélyt, megbecsülést elsősorban mindenki saját maga szerezhet magának jó munkával, helytállással, magatartással. Aligha lehetne ezt „hivatalból" biztosítani. De a szakszervezeti bizottság sokat segíthet abban, hogy a bizalmiaknak tekintélye legyen, nagyobb szerepet kapjanak az alapszervezet életében.

Törekedni kell arra, hogy a szakszervezeti bizottság lehetőleg minden ügyet a bizalmiakon keresztül intézzen. Szakítsunk azzal a sok helyen még élő módszerrel, hogy az szb-titkár maga intézi el a hozzá forduló dolgozó ügyét, holott az ügy természete lehetővé tenné a bizalmi bekapcsolását is.

Szoktassuk hozzá a tagokat, hogy ügyes-bajos dolgaikkal elsősorban a bizalmiakhoz forduljanak. A bizalmiakat pedig ahhoz, hogy a szóban forgó ügyeket az illetékes szb-tagokon keresztül intézzék.

Ha a bizalmiak és az szb-tagok megkerülésével mindent a titkár intéz, akkor ez óhatatlanul az aktivitás csökkenéséhez, a helyi szakszervezeti élet sorvadásához vezet. A titkár végül is radöbben, hogy bár vannak segítőtársai, mégiscsak egyedül dolgozik.

A szakszervezeti munka alapja a kollektív vezetés, a kollektív munka. Rendkívül fontos ebben a bizalmiak szerepe, s ha van kellő tekintélyük, szavuk az alapszervezet életében, akkor bizonyos, hogy szoros kapcsolatot tudnak tartani a tagsággal.

Kocsárdi Tibor

Még egyszer az érettségi vizsgát tett fiatalok szünidő alatti betegbiztosításáról

Lapunk előző számában téves értelmezésre okot adóan jelent meg az iskolai tanulmányát befejező (érettségizett) gyermekek nyári szünidő alatti betegbiztosításáról szóló tudósítás.

A javított szöveget az alábbiakban közöljük: *„Az a gyermek, aki iskolai tanulmányait befejezte (érettségi vizsgát tett), a betegségi biztosítás szolgáltatásaira az érettségi vizsgát közvetlenül követő augusztus hó 31. napjáig jogosult, ha a gyermek eltartásáról a dolgozó gondoskodik, és a gyermeknek havi 250, vagy napi 10 forintot meghaladó keresete vagy jövedelme nincs."*

Kitüntetések a vasutasnap alkalmából

„Kiváló vasutas" kitüntetésben részesültek

Szűcs József ellenőr Komárom, B. Kiss Mátyás vez. főmunkamester, Szajol, Orosz László vez. kocsimester, Diósgyőr-Vasgyar, Kiss Jenő műsz. főint. Püspökladány fth., Fejér István főmérnök, Szentes Ép Főn., Bálint Tibor felügy Pécsi ig., Szlábi Ferenc mozdonyfelvigyázó, Sopron fth., Divinyi Sándor vez. főmérnök, Vasúttervező ÜV, Csernovszki Ferenc műsz. főellenőr, Bp—Keleti pu., Takács Zoltán műszaki vez. főellenőr, Há-[illegible]ház, Éber József vez. pályamester, Miskolci Ép. Főn. Fülöp Gábor műsz. int. Debreceni ig., Almási Sándor vez. főmunkamester, Hódmezővásarhely Pft. Tihanyi Lajos vez. főmunkamester. Pécs, Móritz István felügy. Ajka. Mészáros Károly főint. KPM I/1, Abonyi György főszakmester, Szolnok Jj. ÜV., Szabó József műsz. főint. Budapest—Krisztinavárosi Pft. Főn., Nagy Sándor főint. Budapest. Keleti pu., Szepesi János felügy. Ózd, II. Kovács Imre int. Berettyóújfalu, Lantos Mihály műsz. vez. főell. Szeged Pft., Baj Károly vez. kocsirendező, Nagykanizsa, Molnár József főint. Szombathelyi ig., Verebélyi István műsz. főint. Hatvan—Salgótarjáni Pft., Hidas Zoltán műs. főint. Angyalföldi Pft., Rakk Kálmán felügy. Bp. Déli pu., Nyirkos József műsz. ellenőr, Miskolc fth., Kiss Mihály int. Egyek, Németh István vez. főmunkamester, Pusztaszabolcs, Bálint Dezső műsz. felügy. Szegedi ig., Kassai Károly műsz. főint. Pécsi ig., Szendrey Frigyes főint. szakszervezet Borsod megyei bizottsága, Zsótér József műsz. főtan. Vasúttervező ÜV., Tóth Ferenc vez. szakmester Magasép. Főn., Takács Lajos főint. Bp. ig., Turcsik János főmozdonyfűtő, Hámán Kató fth., Cseh Béla vez. főellenőr Ómiskolci Pft., ifj. Sipos Imre főtiszt, Debrecen, Hatvani Lajos ellenőr, Kiskunfélegyháza, Geresdi István műsz. int. Dombóvári Ép. Főn., Takács István műsz. ellenőr, Tapolca fth., Berta István főfelügy. vasutasszakszervezeti központ, dr. Maróti László főtan. KPM I/2. Varga Dezső műsz. főint. Házkezelő Főn., Trecska Imre főfelügy. Bp. Déli Kocsiszolg. Főn., Pásztori István műsz. főtan. Fatelítő ÜV., Kovács László ellenőr, Szombathely Jj. ÜV., Parádi Józsefné ellenőr, BVKH, Berze Sándor vez. főmunkamester, Bp. Nyugati pu., Kozár Ferenc főmunkamester, Tatabánya-alsó. Bodnár József felügy Miskolci ig., Horváth György vez. szakmester, Székesfehérvár fth., Szabó Lenke ir. vez. Kiskunhalas, Pandur István főmozd. fűtő, Dombóvár fth., Vásárhelyi Ernő műsz főtan Józsefvárosi Pft., Tófalvi István int. Bp. Nyugati pu., Hajdú László vez. szakmest Miskolc TBFF I. Tóth Gyula int. Debreceni ig., Szabo Ferenc műsz. főint. Kecskemét Pft. Rákos Béla főint. Tapolca. Győri József munkamest. Dunaújvárosi Pft., Horváth József vez. főellenőr, Csömöder-Ráka, Reznák János főint. Cegléd, Kovács József felügy KPM I/2., Schweitzer Jakab ellenőr, Hidép. Főn., Gedeon Béla főmérnök, Miskolci Jj. ÜV., Tamás Géza főfelügy. KPM I/8., Romhányi László ellenőr, Vác, Perge József műsz. főfelügy. Keleti Műszaki Kocsiszolg. Főn., Dezső László vez. szakmester, Miskolc TBFF, Ozsváth Lajos tan. Debreceni ig., Bielik Pál műsz. ell. Békéscsaba fth., Takács II. József mozd. felvigy. Dombóvár fth., Eigl Róbert műsz. int Bp. Ép. Főn., Pako Sandor műsz. tan. Vasúttervező ÜV., dr. Juhász Béla főtan. Jogügyi Hiv., Matkó János főint. Debrecen Jj. ÜV. Végh Vince vez. főellenőr, Jegynyomda, Pintér László főmérnök, Bp. ig., Bartsch Jenő műsz. vez. főellenőr Bp ig., Fodor Lajos műsz főellenőr, Kisterenye fth., Varga Imre munkamester, Debrecen Déli Pft Csányi Pál főfelügy, Békéscsaba, vonalfőn., Varga József műsz. főint. Szombathely Pft. Harmati István tan. Anyagell. Ig., Balogh Gyula ellenőr, Rákosrendező pu., Tankó Lukács Imre műsz. vez. főellenőr, Debrecen fth., Kisvári János int. vasutasszakszerv. központ. Bodocs Géza műsz. tan KPM I/6. Trenovszky Zoltán műsz. int. Székesfehérvár Jj ÜV., Hornyák István műsz. főfelügy Bp. Építési Főn., Párdányi János főfelügy. KPM I/8., Pataki Tibor vez munkás, Cegléd szertár., Sövegjártó György munkamester, Szombathely. dr. Fehér Mihály főtan. GySEV., Senke András vez. szakmester, Sárospatak fth., Horváth János műsz. int. Győr, Pft., Molnár Pál főfelügy. Északi Jj., ÜV, László Lóránd műsz. főtan. Anyagvizsg. Főn., Sóstói Pál műsz. főint. Sátoraljaújhely Pft., Talos Gyula felügy. Bp. ig., Gergely József műsz. főint. Debrecen, Ép. Főn. Berényi László műsz. főint. KPM I/7., Szöllősy Mihály műsz. vez. főell. Celldömölk Ép. Főn., Nagy Ferenc vez. mozdonyfűtő, Pécs fth., Kovács János int., Közp Számviteli Főn., Olajos Andor műsz. vez. főellenőr. Ferencváros fth., Botyanszki Károly főint. Szegedi ig., dr. Udvarhelyi Dénes tan KPM I/2., Juhász János vez. szakmest. Kitérőgyártó ÜV., Bárány István műsz. int. KPM I/9. Dede Géza vez. munkás. Szombathely szertár., Makai Ferenc műsz. int., Szolnok fth., Milakov Szilárd főfelügy. KPM I/2., Deák Ferenc főell Landler Jenő Jj., ÜV., Pocsai Sándor műsz. vez főellenőr. Püspökladány fth., Nagy András vez. főell. szakszervezet, Baranya megyei bizottsága, Gyulai László irodavezető. Dunaújváros fth., Surányi József ig. h. Építési Géptelep, Czug János csap. vez. előmunkás. Kaposvár Pft., Wittman Rezső ellenőr, Dunakeszi Jj. ÜV., Szalóczi Lajos főfelügy. KPM I/8., Szmolka Mária szerz. havibéres ir. dolg. Utasellátó ÜV., Tüdős Imre műsz. vez. főellenőr, Mátészalka Pft., Kapás László főint. KPM I. Vasútüzem Biztonsági Oszt., Kovács Ferenc főellenőr. Északi Jj. ÜV., Szűcs Bertalan munkás, Záhony átrakó, Bíró László főint. Gépjavító Osztószertár, Horváth Lajos műsz. főint. TBKF, Szabo Miklós int. Záhony, Csőke Antal főfelügy. BVKH, Veres Ferenc műsz. int. Debrecen Ép. Főn., Tóth II. József ellenőr TBÉF, Jakab György műsz. főint. Vác Pft.

*

A debreceni csuklós villamoskocsik gyartásánal elért eredményes munkáért az alábbi dolgozók „Kiváló vasutas" kitüntetésben részesültek:

Bihari Béla m. felügy., Kiss Zoltán m. főint., Tóth György v. szakmester. Buza László v. szakmester. Husi József ellenőr.

Miniszteri dicséretben részesültek: Csiha Sándor ellenőr. Lévai Zoltán ellenőr.

Valamennyien a Debreceni Járműjavító ÜV. dolgozói.

Csapágyfém helyett műanyag

A Szovjetunióban a gomeli fűtőház mérnökei 5 éve foglalkoznak mozdonytolattyúperselyeknél csapágyfém és más színesfémek helyett szintetikus anyagok alkalmazásával.

Kapronból készitett tolattyúperselyeik kitűnően beváltak. Ezzel eddig 30 000 rubelt takarítottak meg.

Kutatásuk arra irányul, hogy a mozdonyok valamennyi kopásnak kitett alkatrészét — amennyiben azt a technikai igénybevétel lehetővé teszi — kaprونréteggel vonják be. Már más vasúti üzemek is érdeklődnek a gomeliek kezdeményezése iránt.

A vigyázatlanság áldozata

Füzesabony állomáson július 7-én az esti órákban halálos kimenetelű üzemi balesetet szenvedett *Kaprinyák István* mozdonyfűtő, a debreceni fűtőház dolgozója. Az utasítás és a munkásvédelmi előírás ellenére kiment a mozdony tetejére, és annyira megközelítette a villamos felsővezetéket, hogy áramütés érte.

Mindnyájunk számára fájdalmas, hogy ismét egy vasutas dolgozó és családapa esett áldozatául a vigyázatlanságnak, az utasításellenes cselekedetnek. A debreceni fűtőház dolgozói mely megrendüléssel vették tudomásul ezt a szomorú hírt.

Ez a tragikus eset is szolgáljon intő tanulságul minden dolgozó számára. Nagyobb elővigyázatossággal, körültekintéssel végezzük munkánkat.

Marosán Pál
Debrecen

Sokba kerül a felületesség

Gyakran előfordul az a hiba, hogy egyes állomasokon felelőtlenül, tévesen veszik fel az árukat. Különösen sok baj van a kábeldobok feladása körül.

A felvevő raktárnokok és málházók nem nézik, hogy a kabeldob megfelel-e a fuvarlevélen szereplő méretnek, nincs-e rajta sérülés. Ennek következménye, hogy a címzett vállalat a fuvarlevélben szereplő 1800 mm nagyságú kábeldob helyett nem veszi át a ténylegesen feladott és érkezett 1600 mm nagyságú, ráadásul sérült kábeldobot. A vita vege rendszerint az, hogy a vasut kártérítést fizet.

Egyesek lelkiismeretlen munkája így nemcsak a népgazdaságot, de magukat a vasutas dolgozókat is károsítja. Üzemi jutalékunk alapjából vesznek el így gyakran jelentős összegek.

Uglyai Sándor
Miskolc

Kinek, meddig és milyen összegű táppénz jár?

A Magyar Vasutas április 2-i és május 16-i számában tájékoztatást adtunk arról, hogy az üzemi balesetet szenvedett dolgozókat milyen összegü táppénz illeti meg. Most arról adunk tájékoztatást, hogy nem üzemi balesetes dolgozó keresőképtelensége esetén milyen összegű táppénzt, mennyi ideig kaphat.

Államunk annak a dolgozónak, aki betegsége miatt rendes foglalkozását folytatni nem tudja, táppénzt ad. *Táppénzt kap az a dolgozó nő is, aki 1 évesnél fiatalabb beteg gyermekének ápolása miatt nem dolgozhat.*

Az egyedülálló dolgozó nő az 1—2 éves kor közötti gyermekének ápolása címén a gyermek 2. életévének betöltéséig még további — legfeljebb 60 napig — táppénzt kaphat.

Gyermekápolási táppénzre a mostoha és nevelőanya is jogosult. Nevelőanya gyermekápolási táppénzt csak akkor kaphat, ha a gyermek édesanyja meghalt, vagy a gyermekéről nem gondoskodik.

Az a dolgozó is táppénzre jogosult, akit közegészségi okból (ragályos betegség miatt) *foglalkozásától eltiltanak.*

A dolgozó táppénzre általában akkor jogosult, ha a munkaviszonya alatt lesz keresőképtelen. *Bizonyos esetekben akkor is kap táppénzt, ha már a keresőképtelenné válás napján munkaviszonyban nem áll.*

A munkaviszony megszűnése után táppénz jár a dolgozónak, ha a keresőképtelensége a munkaviszony megszűnését követő 1. vagy 2. napon belül következett be, vagy ha a munkaviszonya legalább száznyolcvan napon át fennallott és a keresőképtelensége a munkaviszony megszűnését követő harmadik és a tizenötödik nap közötti időben következett be.

Táppénz a keresőképtelenség idejére, a keresőképtelenség első napjától számított legfeljebb egy éven át jár. Egyes esetekben ennél hosszabb ideig is részesülhet táppénzben a dolgozó, pl. tbc-s, üzemi balesetes.

Egy évig sem kaphat táppénzt az a dolgozó, aki a megbetegedését megelőző egy éven belül már táppénzben vagy kórházi ápolásban részesült, tehát előzménye van. Ilyen esetben az előzményt az egy évből le kell vonni és a még megmaradó időtartamra jár táppénz. (Pl. a dolgozó 1963. január hó 1-től beteg. 1962. évben 60 napig kórházban volt és ezalatt táppénzt is kapott, akkor 1963. január 1-től (365—60 nap) csak 305 naptári napig jogosult táppénzre, amelyből vasárnapra táppénzt nem kap.)

A dolgozó táppénzének alapja a megbetegedést megelőző három hónap állandó és változó bére.

A napi táppénz összege az egy napra járó bér 65 százaléka. *65 százalékos táppénzt kap:*

a) az a vasutas dolgozó, akinek nincs 2 évi megszakitatlan munkaviszonya,

b) a munkaviszony megszűnése után bekövetkezett keresőképtelenség esetében az egyébként táppénzre jogosult vasutas dolgozó,

c) a javító-nevelő munkára ítélt vasutas dolgozó a javító-nevelő munka időtartama alatt.

Az a dolgozó, aki ugyanannál a munkáltatónál két év óta megszakítatlanul munkaviszonyban áll, az egy napra járó bérének 75 szazalékát kapja táppénz címén.

A 75 százalekos táppénzre jogosultság szempontjából megszakítatlannak kell tekinteni azt az időt, amelyet áthelyezés miatt nem tudott a dolgozó ugyanannál a munkáltatónál eltölteni, ha a munkakönyvének adatai szerint a két munkaviszony között egyetlen napi megszakítás sincs.

Megszakítatlan a munkaviszony akkor is, ha a dolgozó MÁV munkaviszonyát akár saját maga, akár a MÁV felmondással megszünteti és a dolgozó újból a MÁV-nál helyezkedik el úgy, hogy a két munkaviszony között egy napi megszakítás sincs.

75 százalékos tappénzre jogosultság szempontjából szükséges megszakítatlan munkaviszonynak az alábbi esetekben figyelembe kell venni az ipari (műszaki, kereskedelmi, mezőgazdasági) tanviszonyban eltöltött időt is:

a) ha a tanviszony befejezése után a dolgozó megszakitás nélkül ugyanannál a munkáltatónál marad munkaviszonyban,

b) ha a tanviszony megszűnése után a dolgozó úgynevezett kihelyezéssel kerül munkaviszonyba, s a tanviszony befejezése, valamint a munkaviszony között a heti szokásos pihenőnap (vasárnap) kivételével egy napi megszakítása sincs.

Ha a dolgozó több betegségi biztosításra kötelezett munkaviszonyban dolgozik, táppénzének megállapitásánál az egyes foglalkozásokban megkeresett munkabéreket együttesen kell figyelembe venni.

Papp András

Új művelődési otthont avattak Záhonyban

A vasutasnapon Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter adta át rendeltetésének Záhonyban a vasutas dolgozók új művelődési otthonát.

A 300 személyes, színpaddal felszerelt nagytermen kívül könyvtár, olvasószoba, szakköri helyiségek szolgálják a dolgozók művelődési, szórakozási igényeinek kielégítését. A művelődési otthon közel az állomáshoz, a község középpontjában épült. Így lehetőség nyílik arra is, hogy azt — elsősorban mozimüsor idején — nem vasutas dolgozók is látogathassák.

A csaknem 2 millió forintos építési költséget a vasút és a Művelődésügyi Minisztérium vállalta. Az otthon berendezését a szakszervezeti központ biztosította.

Tíz éve üresen álló lakás

Szinte hihetetlen a címben szereplő megállapítás, de valójában így van A *Hatvan—Füzesabonyi Pályafenntartási Főnökség* V. pályamesteri szakasza pályamesterének kétszobás szolgálati lakása tíz év óta üresen áll *Kál-Kápolnán.*

A szakaszkezelő pályamester saját házában lakik, nem tart igényt a szolgálati lakásra.

Hiába keresték fel eddig kérelmükkel a lakasra nagyon is rászoruló dolgozók a miskolci igazgatóság II. osztályát, mindenkor elutasítást kaptak. Még azok is, akik írásban kötelezték volna magukat, hogy amikor felszólítják őket, azonnal kiköltöznek az említett lakásból.

Hogy meddig akarják még üresen tartani? Harom évig, amíg a jelenlegi pályamester nyugdíjba nem vonul, és utóda el nem foglalja a lakást. S ha annak is saját háza lesz, hát akkor még tovább?

MŰVEK ÉS ALKOTÓK

A XIII. országos vasutas képzőművészeti kiállítás megnyitása alkalmával nemcsak a művekkel találkozhattunk a *Nyugati pályaudvar* kultúrvárótermében, hanem alkotóikkal is. Persze a művek *„beszédesebbek"* voltak. A művészet tiszteletéről, a szépség, az élet szeretetéről beszéltek nem hivatásos képzőművészeink alkotásai.

Szembetűnő volt a kiállítás témagazdagsága, a kifejezésmód sokrétűsége, és az emberábrázolásra irányuló őszinte és nem is sikertelen törekvés. Az alkotások java a képzőművészet mai, modern eszközeinek felhasználásval készült, kellő mértéktartással, a közérthetőségre irányuló különös figyelemmel.

Hiányoljuk, hogy *az idén is kevés vasutas tárgyú alkotast láttunk a tárlaton.* A beküldött művek között több volt a vasutastéma. Ezek többségénél azonban a művészi színvonal fogyatékosságai miatt el kellett tekinteni a kiállítástól. Fogadjuk el tanulságul, hogy a jövőben nagyobb műgond szükséges a szakmai tárgyú alkotásokhoz is...

Az elsődíjas

A festészetben a 39 éves Tóth János nyerte el az első díjat. Déli pályaudvari dolgozó, jegyvizsgáló.

— Mióta fest?

— *Hat éve szerettem meg a festészetet, azóta minden szabad időmet ezzel töltöm* — válaszolta Tóth János. — *Utazás közben is magamnál hordom a vázlatfüzetet. A minap is kedvem lett volna meghúzni a vészféket...*

— Miert?

— *Hogy a vonat megálljon, s én rajzolhassak. A Balaton partján, a nemzetközi úttörőtábor mellett robogtunk el a gyorsvonattal. Nagyon szép volt a sok színes zászló, a sátrak a fák alatt, s a napfényben labdázó gyerekek. Amint lesz rá időm, oda utazom és megörökítem ezt a képet.*

Hét olajfestményt állítottak ki Tóth Jánostól. Megálltunk az egyik előtt. *„Pályajavítók"* a kép címe. Derékig mezítelen férfiak dolgoznak a síneken. A színgazdagság ellenére is egységes a kép hangulata.

— *Ezen a képen a forróságban végzett nehéz munkát akartam ábrázolni* — jegyezte meg Tóth János.

Érezzük, ez sikerült, hisz a képről valóban árad a forróság.

Családi vonás

Nagyék számára családi esemény is volt ez a kiállítás. *Nagy Lajos* miskolci menetirányító *„Nő könyvvel"* című festményéért a harmadik díjat kapta, nyolcéves fia, *Nagy István* pedig rajzaiért kapott tárgyi jutalmat.

— *Nálunk családi vonás a rajz és a festészet* — mondotta Nagy Lajos. — *Velem együtt nemcsak a fiam, hanem kislányom is szenvedélyes rajzoló. Ugy látszik, van tehetségük hozzá.*

Mondják: az alma nem esik messze a fájától. Nagy Lajos is „őstehetség"-ként kezdte és évek óta szorgalmasan tanul szakszervezetünk miskolci képzőművészeti iskolájában. Képei különleges színt és stílust képviselnek a kiállításon. Modernségük és kifejező erejük nagyon megkapó.

Kecskeméti István 31 éves, ferencvárosi vasutas. 12 művét állították ki. Festészetben második díjat nyert, grafikában ő nyújtotta a legtöbbet. Nyolc éve fest és rajzol, már önálló kiállítása is volt. Amikor megkérdeztük, miért szereti a képzőművészetet, kérdéssel válaszolt:

Nagy úr a szenvedély

— *Miért szereti az iszákos ember a bort?*

Hiába, nagy úr a szenvedély...

Remek kis portréval hívta fel magára a figyelmet a matrózblúzos szombathelyi kislány, a 15 eves *Horváth Ida.* A képről, amelynek címe *„Öcsi"*, vidám kisfiú mosolyog a nézőre.

— *Öcsi szomszéd kisfiú, és tényleg olyan, ahogyan lefestettem. Szegényke nagyon elfáradt, amíg modellt ült nekem* — mesélte Ida. Mindjárt azt is elmondta, hogy nem festő, hanem grafikus szeretne lenni. A gimnáziumban a nyelveket szereti a legjobban. Öt szovjet és egy német kislánnyal levelez. Gyengéje a matematika.

— *Kislányom Szombathelyen, a járműjavító műtermében tanul rajzolni és festeni* — szólt *Horváth József* üzemlakatos, aki elkísérte lányát a kiállítás megnyitására.

Figyelemre méltóak a miskolci *Csaba Katalin* grafikái, a budapesti *Horváth István* *„Öreg apó"* című olajfestménye. *Gomola József „Fűtőház"* című, nagyon mozgalmas festménye, s ugyanezt mondhatnánk sok más képről és szoborról, iparművészeti tárgyról is. Feltűnt a kiállítás egyetlen névtelen alkotása. Téli utcarészletet ábrázol. Nagyon szép. Kár szégyelleni.

Lőrincz János

A Vasutasok Szakszervezete Elnökségének *irányelvei*

a „Szocialista munka szolgálati helye, vállalata, üzeme, műhelye" címért indult mozgalom fejlesztésére

Az elmúlt években a szocialista munkaverseny — a dolgozók kezdeményezésének eredményeként — uj formákkal gazdagodott a vasútnál is. A szocialista brigádmozgalom mellett ez azzal együtt a „Szocialista munka szolgálati helye, vállalata, üzeme, muhelye" címért indult mozgalom rövid idő alatt nepszerűvé valt a vasutas dolgozók körében is. A mozgalom fejlődését, széles körű elterjedését a szocialista brigádmozgalom megerosödése nagymértékben elősegítette. Célja a szocialista brigádok hármas jelszavának megvalósítása, nagyobb kollektívak, gazdasági egysége mereibem szocialista módon dolgozni, élni, gondolkodni.

A mozgalom eddigi tapasztalatait felhasználva, szakszervezetünk elnöksége — figyelembe veve a SZOT irányelveit — e versenyforma főbb tartalmi és formai követelményeit az alábbiak szerint foglalja össze

I.

Hol és milyen feltételek mellett tűzzék célul a cím elnyerését

1. A szocialista cím elnyeréséért kizárólag azokban a termelési-gazdasági egységekben célszerű a verseny kezdeményezése, amelyek reálisan mérhető és önállóan értékelhető termelési-gazdasági feladatokkal rendelkeznek.

A mozgalom alapegységének a legkisebb termelési-gazdasági egységet kell tekinteni (kereskedelmi-szállítmányozási, vonatkiséről forgalmi szolgálat, állomások, fűtőházak, mozdonylakatos-kovácsműhely, pályamesteri szakasz, építésvezetőség, szertárfőnökség, távközlő és biztosítóberendezési fenntartási szakaszok és javító részlegek. Igazgatóságoknál, BVKH-nál, Vasúttervezőnél, járműjavítókban, Utasellátónál osztályok, Autófuvarozási főnökségnél kirendeltségek stb. A magasabb gazdasági egységekben akkor indokolt célul kitűzni a szocialista cím elnyerését, ha az alsóbb egységek többségének már odaítélték. (Pl. a „szocialista munka szolgálati helye, vállalata, üzeme, műhelye" címért ott indítsanak versenyt, ahol a részlegek legalább kétharmada elnyerte a szocialista címet, és annak legfontosabb személyi és tárgyi feltételei biztosítva vannak, vagy azok megteremtését a verseny időszakában biztosítani tudják az alábbiak figyelembevételével:

a) a dolgozók többsége (legalább kétharmada) tagja a szocialista címet viselő, vagy címért küzdő brigádoknak,

b) a szolgálati hely, vállalat, üzem, műhely éves műszaki-gazdasági (ahol indokolt és lehetséges, ott a fejlesztési) tervekből az adott termelési-gazdasági egység feladatai elkülöníthetők, ezen feladatok legeredményesebb megoldására irányuló versenyvállalások teljesítése reálisan mérhető és értékelhető,

c) a szállítási, termelési-gazdasági tevékenység ütemes folyamatának személyi, műszaki, anyagi és szervezeti feltételei biztosítva vannak,

d) a munkabiztonsági, egészségügyi és szociális berendezések és eszközök a dolgozók számára megfelelő körülményeket és védelmet nyújtanak,

e) a szolgálati hely berendezései és azok tartozékai, a munkahely külső képe és belső rendje is kifejezésre juttatja annak szocialista jellegét. Amennyiben a feltétel csak részben van meg, a versenyző kollektíva törekedjék azt öntevékenyen, saját erőből megteremteni, illetve javítani. Pl. egy állomás vállalását az intézkedési tervekben foglaltaknak megfelelően teszi meg, azt felbontják raktári, pénztári, szállítmányozási, vonatkiséről, forgalmi részlegekre, és ezt a részlegek termelési tanácskozásán a dolgozókkal megvitatják. Amennyiben ezt minden részlegnél elfogadták, úgy az egész állomás — és a részlegek is küzdhetnek a szocialista cím elnyeréséért. Ha az összes részleg teljesítette vállalását, az állomás szocialista címmel tüntethető ki. Ha egy részleg nem teljesítette a vállalását, akkor az állomás nem tüntethető ki a megtisztelő címmel — csak azok a részlegek, amelyek vállalásaikat teljesítették. Hasonlóan kell eljárni a fűtőházak, pályafenntartási főnökségek, üzemi vállalatok, igazgatóságok stb. területén is.

II.

Mire irányuljanak a dolgozók vállalásai

1. A szállítási, termelési-gazdasági egység dolgozóinak vállalásai általában az éves tervidőszakhoz, az éves intézkedési tervekhez kapcsolódjanak. Ezért helyes, ha a kollektívák az előkészítést, a feltételek megteremtését úgy ütemezik, hogy a cím elnyeréséért kezdeményezett verseny beindítása egybeessék a terv-év kezdetével.

2. A termelési-gazdasági egység dolgozóinak vállalását — a brigádok és egyének felajánlásaira és javaslataira alapozva — az egység gazdasági és mozgalmi vezetői készítsék el. A vállalások tartalmazzák mindazokat a feladatokat, amelyek a szállítási, termelési, fejlesztési és munkavédelmi vonatkozásban csak a szolgálati hely, vállalat, műhely vagy üzemrész szintjén oldhatók meg, az egész kollektíva együttműködésével. A vállalást elfogadás céljából az egység termelési tanácskozása (nagyobb egységeknél a termelési tanácskozások) elé kell terjeszteni.

3. A cím elnyerésére irányuló kötelezettségvállalások kialakításánál arra kell törekedni, hogy azok célkitűzéseikben és színvonalukban haladják meg a versenyző egység vállalásainak korábbi szintjét.

A szállítási, termelési, gazdasági feladatok terén alapvető követelmény a gazdálkodás állandó fejlesztése és javítása, hogy a főbb termelési, műszaki-fejlesztési, gazdasági és szállítási feladatokat teljesítsék, illetve ahol szükséges, túlteljesítsék. Az év elején kialakított vállalásokat ne tekintsék megváltoztathatatlan előírásoknak, hanem azokat — amennyiben ennek szüksége felmerül — év közben is módosítsák, a szállítási, termelési-gazdasági feladatok változásainak és az év közben jelentkező problémáknak megfelelően.

Elsődleges feladatnak tekintsék, hogy a termelés növekedésének nagyobb részét a termelékenység emelésével, a minőségi munkával biztosítsák. Egyúttal csökkenjen az önköltség is. Ezért mindenekelőtt helyes, ha a vállalások a következőkre irányulnak:

a) *A vasúti ipar területén:*

A korszerű gyártási eljárások meghonosítása, a termelőberendezések hatásfokának növelése, a termelékenység emelése. Törekedjenek arra, hogy az általuk végzett munka korszerűségben, kivitelezésben, műszaki színvonalban és az előállítási költségeket tekintve megfeleljen a reális igényeknek.

A forgalomnál:

A szállítási tervek teljesítése, kocsikiállítások, grafikonos kiszolgálások, a kocsik határidőn belüli kirakása, menetrendszerűség, kocsikihasználás, vonatösszeállítások, kulturált utazás biztosítása stb.

A fűtőházaknál:

A menetrendszerűség biztosítása, géprevárások és fekvemaradások csökkentése vagy megszüntetése, a fajlagos szénfogyasztás csökkentése stb.

A pályafenntartási és építési szolgálatnál:

A minőségi munka, termelékenység emelése, az önköltség csökkentése; stb.

A többi szakszolgálati ágaknál is általában helyes, ha az „Élüzem" célkitűzésekben foglaltak túlteljesítésére tesznek vállalásokat. Az egyéb szerveknél a szocialista brigádmozgalom továbbfejlesztésére kiadott irányelvekben foglaltak és sajátos feladatuk figyelembevétele mellett célszerű vállalásokat tenni.

b) Ujításokkal, találmányokkal, új munkamódszerek bevezetésével segítsék elő az üzem, szolgálati hely, műszaki fejlesztési célkitűzéseinek megvalósítását. Kezdeményezzék a technikai színvonal állandó fejlesztését, a korszerű biztonságtechnika megvalósítását, hatékony munka- és üzemszervezést, a dolgozók egészségére káros hatások és a baleseti veszélyforrások kizárását, illetve csökkentését.

c) Az anyaggal, energiával takarékosan gazdálkodjanak, meggátolva ezzel a felesleges termelési készletek felhalmozását. Segítsék a beruházási és felújítási eszközök legcélszerűbb felhasználását.

d) Helyes, ha a kollektíva egészére és egyes tagjaira vonatkozóan egyaránt érvényt szereznek a munka szerinti elosztás elve megvalósításának (szaktudás, szorgalom, felelősség, képzettség, gyakorlat stb.). Törekednek a szocialista munka műhelyéhez illő kulturált munkakörülmények megteremtésére. Rendben tartják gépeiket, munkaeszközeiket, szépítik, otthonossá teszik munkahelyüket és annak környékét, betartják a munka- és egészségvédelmi előírásokat, elősegítik a balesetek megelőzését, vigyáznak egymás testi épségére, egészségére.

4. A termelési egység gazdasági és mozgalmi vezetői a dolgozókkal együttesen vállalják és érvényesítsék a szocialista üzemvezetés követelményeit, a közösségi érdekek elsődlegességét, az elvtársi segítségnyújtást, a közvagyon védelmét és a kollektíva együttműködését.

a) Biztosítsák a zavartalan, ütemes szállítást, a termelés feltételeit. Gondoskodjanak a vasúti berendezések megfelelő állapotáról, legkedvezőbb kihasználásáról, a munka- és az anyagellátás folyamatosságáról.

b) Növeljék a lehetőségeket, biztosítsák a feltételeket a dolgozóknak általános műveltségük és szakmai, valamint politikai képzettségük növelésére tett kötelezettségvállalásaik teljesítéséhez. Az időszakos vizsgáztatás alkalmával az elérendő célkitűzés legalább az átlag 3,5, hivatal- vagy állomásvizsgálat alkalmával legalább 4-es osztályzat.

c) Osszák meg a vezetés gondjait a kollektívával, és használják fel a dolgozók észszerű, célravezető javaslatait, kezdeményezéseit. Tegyék élővé az üzemi demokrácia különféle formáit. A szocialista brigádok vezetőinek, szakszervezeti bizalmiaknak javaslataira bátran és következetesen támaszkodjanak.

d) Tevékenységükkel segítsék elő, hogy állandóan erősödjék a kollektíva felelősségérzete a termelési egységben folyó munkáért, az egészségre ártalmatlan biztonságos munkakörülmények kialakításáért, a technológiai és munkafegyelem betartásáért. A fegyelmi ügyek intézésébe és a jutalmak odaítélésébe vonják be a kollektívát.

III.

Hogyan történjen a vállalások jóváhagyása, teljesítésük értékelése és a cím odaítélése

1) A vállalásokat a közvetlen felettes termelési-gazdasági egység mozgalmi szervei és gazdasági vezetői — a címért dolgozó érintett egység (szolgálati hely, vállalat, üzem, műhely) termelési tanácskozásának előterjesztése alapján — együttesen hagyják jóvá. Az üzemrészlegeket a szolgálati hely, párt-, szakszervezeti és gazdasági vezetői; a szolgálati helyek vállalásait pedig az illetékes vasútigazgatóság, a megyebizottsággal, a szakosztályok közvetlen felügyelete alá tartozó vállalatokét, hivatalokét pedig a szakosztályok a szakszervezeti központtal együttesen hagyják jóvá. E szervek illetékesek a vállalások év közben szükségessé váló módosításának jóváhagyására is.

2) A termelési jellegű vállalások kialakításához és az értékeléshez szükséges adatokat az illetékes gazdasági szervek időben bocsássák a versenyző egység rendelkezésére. A vállalások teljesítését, a versenyző kollektíva rendszeresen — legalább negyedévenként és a tervidőszakot követően — termelési tanácskozáson, illetve tanácskozásokon értékelje.

(Az értékelésnek ki kell térni a termelési vállalások mellett a tanulási, kulturális, nevelési és egyéb tevékenység eredményeire is, ugyanúgy, mint a szocialista brigádvállalások értékelésénél.)

3) A „Szocialista munka műhelye, üzeme, szolgálati helye, vállalata" címet a kollektíva általában egyéves jó munkája alapján nyerheti el. A címet az a kollektíva kaphatja meg, ahol az alapvető termelési, szállítási, gazdálkodási és fejlesztési feladatok, továbbá az egyéb irányú kötelezettségek teljesítésében elérték a kívánt eredményeket, teljesítették vállalásaikat. Ahol a vezetők vagy a kollektíva mulasztása vagy vétsége következtében halálos baleset történt, vagy növekedett az üzemi balesetek száma, a túlórák csökkentésére tett vállalást nem teljesítették, a társadalmi vagy személyi tulajdon ellen súlyos vétséget követtek el, a kollektíva nem nyerheti el — vagy, ha már elnyerte, elveszti — a címet.

IV.

Milyen kitüntetés és elismerés illeti meg a címet elnyert termelési egységet

1) A cím elnyerése esetén — első alkalommal — a termelési egység kollektíváját nagyalakú oklevéllel kell kitüntetni.

2) Amennyiben a kollektívának — megszakítás nélkül — másodszor is odaítélik a címet, a kollektívát oklevéllel és a termelési egység bejáratához kifüggeszthető, díszes, nagyméretű jelvénnyel kell jutalmazni. A jelvényt első alkalommal bronz-, ismételt elnyerés esetén ezüst-, majd aranyfokozatú kivitelben kell adományozni. (Az egységes kivitelű oklevelek és jelvények kiadásáról a SZOT gondoskodik.)

3) A termelési egység kollektívája mindaddig jogosult a cím viselésére, amíg annak megtartása érdekében évente tett újabb vállalásait teljesíti.

Elveszti a címet akkor is, ha a termelési egység dolgozóinak egy része a szocialista erkölcscsel ellentétes magatartást tanúsít és a kollektíva a helytelen jelenségek ellen nem folytat következetes, eredményes harcot.

Az irányelvekben foglaltakat szolgálati helyenként, vállalatonként, üzemrészenként, műhelyenként az adott körülmények figyelembevétele mellett a sajátos helyzetnek megfelelően kell alkalmazni, de nem sematikusan. Felkérjük a párt-, szakszervezeti és gazdasági vezetőket és aktívákat, hogy fokozott gondot fordítsanak az irányelvekben foglaltak érvényre juttatására, a „Szocialista munka szolgálati helye, vállalata, üzeme, műhelye" címért indult mozgalom segítésére.

Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége

Kisgépekkel fejlesztjük az építést — Gyártsuk-e a ragasztott váltófát — Javaslat az anyagellátási rendszer módosítására

A szakszervezetünk központi vezetősége mellett működő műszakfejlesztési és üzemszervezési bizottság *Gróf József* elvtárs vezetésével, több fontos kérdést vitatott meg július 15-i ülésén.

Decentralizálják a kisebb tervezéseket

Ismeretes, hogy a Vasúttervező ÜV jelentős túlterheléssel küzd. Műszakfejlesztési és üzemszervezési bizottságunk megtárgyalta és elfogadta azt a javaslatot, hogy *a kisebb jelentőségű (értékű) beruházási és felújítási munkák terveit maguk az érdekelt főnökségek készítsék el.* Az ilyen feladatoknak a főnökségekhez való decentralizálása, bár a Vasúttervező tehermentesítését nem nagy mértékben szolgálná, de tervszerűségét elősegítené, és ezáltal a főnökségeknél szolgálatot teljesítő mérnököknek is módjukban lenne tervezéssel foglalkozni. Ennek kedvező hatása a mérnökök műszaki tudásának és munkakedvének fejlődésére, vitathatatlan. *Jelentősége van a tervezőmérnök-utánpótlás nevelése szempontjából is.* Aligha találhatnánk jobb iskolát erre a gyakorlatnál.

Arra is kitér a javaslat, hogy a kisebb tervezői munkák pályafenntartási és építési főnökségekre való decentralizálása kapcsán *a minisztérium tegyen lépéseket, hogy a MÁV a saját vállalkozásban elkészíttett tervek díját a tervhitelből megkapja.* A főnökségek így majd nem idegenkednek a tervezői részlegek megerősítésétől, hiszen azok nemcsak az önköltséget terhelnék — mint jelenleg —, hanem munkájukért a megfelelő ellenértéket is megkapnák. Ezáltal az ott dolgozó mérnökök és technikusok anyagi helyzetét is lehetne javítani.

A második napirendi pont keretében a MÁV magasépítőipar gépesítéséről tárgyalt a bizottság. A termelékenység növelésén túlmenően, abból a szempontból is vizsgálták ezt a kérdést, hogy ez a legjobb „orvosság" a növekvő munkaerő-hiányra. A termelőszövetkezetek megerősödése nyomán ugyanis a segédmunkások nagyrésze újra visszatér eredeti foglalkozásához, a mezőgazdasághoz. Az elfogadott javaslat olyan arányú géppark felújítási tervet tartalmaz, és *olyan új kisgépek beszerzését irányozza elő, melyek alkalmasak a segédmunkáshiány ellensúlyozására, növelik a termelékenységet, és értékük viszonylag gyorsan megtérül.*

Érdekes vita alakult ki a harmadik napirendi pont tárgyalása során. A bizottság tagjai abban egyetértettek, hogy a *Vasúti Tudományos Kutató Intézet* elismerésre méltó eredményeket ért el a vasúti váltófák és hídgerendák ragasztásos eljárással történő előállításában. Hét évvel ezelőtt 1350 darab ilyen anyagot építettek be a nagyforgalmú vonalakba. Bár a kipróbált anyagok laboratóriumi ellenőrzésére csak a következő hetekben kerül sor, a gyakorlati tapasztalatok és a szakvélemények máris a ragasztott faanyag mellett szólnak. A nemes fában, főként tölgyben mutatkozó hiány szükségessé teszi, hogy kedvező tapasztalataink alapján, mielőbb megkezdjük a váltófák és hídgerendák ragasztásos eljárással történő gyártását. A vita főként gazdaságossági és a gyártás megszervezésével kapcsolatos problémákra terjed ki. A gyártás előkészítésére vonatkozó javaslat kidolgozása céljából az érdekelt szervek képviselőiből álló szakértő bizottságot küldtek ki.

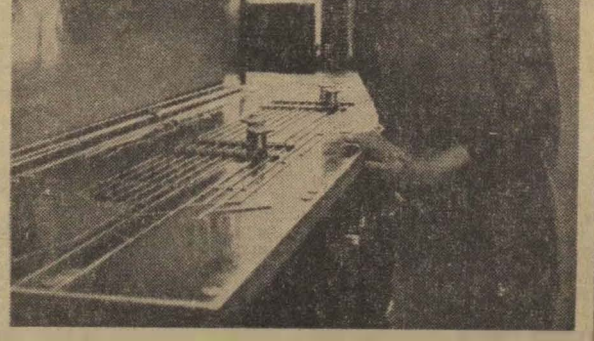
Az anyagellátás javításáért

A járműjavítók és a vontatási telepek anyagellátási rendszerének megváltoztatására vonatkozó javaslat nem váltott ki különösebb vitát. A bizottság tagjai egyetértettek abban, hogy az anyagellátás jelenlegi rendszere nem segíti kellően a járműjavítók, illetve a vontatási üzemek termelékenységének növelését. Ezek a szertárak ugyanis nem a termelő üzemekhez, hanem az Anyagellátási Igazgatósághoz tartoznak. A legjobb akarat mellett is érdekellentét és bürokrácia gátolja munkájukat és ez kedvezőtlenül hat a vasúti járművek javítására. A Népi Ellenőrzési Bizottság és más szervek vizsgálatai is ezt a megállapítást támasztják alá.

A javaslat lényege az, hogy *a járműjavítói vállalati szakszertárak és a fűtőházi szertárak feletti hatáskör menjen át a vállalatokhoz és a fűtőházakhoz.* Tartalmazza a javaslat olyan anyagnormatívák kidolgozását is, melyek jobban megfelelnek a tényleges javítási igényeknek.

A bizottság úgy döntött, hogy ezt a javaslatot — különös jelentőségére tekintettel —, közvetlenül a miniszter elvtárshoz juttatják el.

(L—cz)



Mészáros Pálné Kiváló dolgozó jelvénnyel kitüntetett takarítónő gondos munkával tartja rendben Ercsi-Iváncsa-állomás felvételi épületeit.

Új rakodógép az NDK-ban

Az NDK vasútján üzeme helyeztek egy mozgékony és gazdaságos Diesel-mozdonyt, amely a vagonok be- és kirakodását is elvégzi. Az 5 tonna súlyú rakodómozdony teleszkópos darugémmel van felszerelve, amelynek működését a mozdonyvezető fülkéjéből lehet irányítani. Legjobban ládák, hordók, bálák és tartályok be- és kirakodására használható.

A nyári étkezésekre vonatkozó tanácsok

A helyes táplálkozás igen fontos tényező egészségünk, testi és szellemi munkabírásunk megőrzésében. Fontosabb tápanyagaink: fehérjék, zsírok, szénhidrátok, vitaminok és sók. A szervezetbe kerülő tápanyagoknak az energia utánpótlás mellett építőanyag szerepe is van. Ezért igen fontos a tápanyagok helyes összeválogatása.

Legkedvezőbb a vegyes növényi és állati eredetű táplálékok fogyasztása.

Nyáron mind a növényi, mind az állati eredetű tápanyagokból bőséges választék áll rendelkezésünkre. Ezekből olyan változatos és ízletes étrendet kell összeállítani, amelyet szívesen fogyasztunk és ugyanakkor a szervezet minden tápanyagszükségletét is fedezzük. Nyáron módunkban van vitaminszükségletünket beszerezni friss gyümölcsök és színes főzelékek formájában.

Ismeretes azonban, hogy egyre több mérgező tulajdonságú növényvédőszert hoznak forgalomba, ezért kirándulásokon mosatlan gyümölcstől nemcsak fertőzéseket, hanem vegyi mérgezéseket is kaphatunk.

A gyümölcsöket mindig csap alatt, csorgó vízben mossuk meg.

A törődött gyümölcs nedvében a baktériumok elszaporodhatnak és elfogyasztásuk bélhurutot okozhat. A zöldségfélék tisztításánál gondoljunk arra, hogy felületük baktériumokon, vírusokon kívül — a földből kihúzva — féregpetéket is tartalmazhat.

Lehetőleg friss ételeket

Az előre elkészített ételekben a nyári melegben elszaporodhatnak a baktériumok és az ilyen ételek elfogyasztása ételmérgezést okoz, ezért

nyáron lehetőleg csak frissen készített ételeket fogyasszunk

vagy, melyeket jégszekrényben tároltunk.

Ételmérgezést leggyakrabban húsételektől, kánikulában rosszul tárolt hurka, disznósajt és nem tartósított kolbászféléktől (töltelékáruktól) kaphatunk. Ételmérgezést okozhat a kényszervágott állatok húsa, ha azt nem sütik kellően át. Az egészségére ügyelő ember, a nyári meleg napokon, csak frissen készített ételeket, téli szalámit, illetőleg kolbászt fogyaszt.

Statisztikai adataink azt mutatják, hogy gyakran okoznak ételmérgezést gombák, fagylaltféleségek, édességek, tejtermékek, főzelékek, tojással készült ételek is nem megfelelő tárolás esetén.

Fontos tudnunk, hogy az ételmérgezés milyen tünetekkel kezdődik

és milyen súlyos formában zajlik le. Enyhébb esetben 1—2 napig tartó gyomor-bélhurutos tüneteket okoz, de súlyos esetekben halálos lefolyású is lehet.

Élelmiszerekkel és ivóvízzel az enyhe lefolyású bélhuruton kívül súlyos fertőzések is keletkezhetnek. Nevezetesen így terjed a hastífusz, paratífusz, vérhas, járványos gyermekbénulás, járványos májgyulladás, a protonozos vérhas és a különböző féregmegbetegedések. Tudnunk kell, hogy ezekben a fertőzés forrása a beteg ember vagy állat, amelynek ürüléke vagy húsa tartalmazza a kórokozókat.

Irtsuk a rovarokat

Gyakran előfordul az is, hogy egészséges ember hordozza és üríti a fenti baktériumokat, ezeket nevezzük bacilusgazdáknak, vagy kórokozó ürítőknek. A betegekből és kórokozóürítőkből kikerülő mikrobák tovább terjedhetnek közvetlenül érintkezés útján a beteg használati tárgyaival, de leggyakrabban rovarok szerepelnek, mint betegségvivők. A rovarok közül a közönséges házilégy és az élelmiszer szennyező svábbogár szerepel, s terjesztheti a vérhast, hastífuszt, járványos gyermekbénulást, a májgyulladást. A kórokozóürítők felkutatása közegészségtani feladat, de

a rovarok elleni küzdelemben mindenkinek részt kell venni,

saját érdekében. Ma már igen hatásos rovarirtó szerek, mint a „DDT" megkönnyítik a rovarok elleni védekezést. Természetesen az a helyes, ha ételeinket emellett tüllhálóval is védjük.

A nyári meleg napokon a kirándulók és túrázók megrohanják a közforgalmú járműveket. Az előbb vázolt veszedelmek még fokozottabban fenyegetik az utazó közönséget és ugyanakkor a közlekedési dolgozók egészségét is. Helytelennek tartjuk utasainknak azt a szokását, hogy amint elindul a vonat, azonnal elkezdik az étkezést, kézmosás nélkül, azzal a kézzel, amellyel előzőleg mindent megfogtak (pénzt, kilincset, ablakpárkányt stb.). Ezeken a tárgyakon a legkülönbözőbb baktériumok találhatók.

Az egészségére vigyázó ember nem fogyaszt vonaton, csak előre elkészített, kellő védőburkolattal ellátott élelmet.

Milyen legyen az úticsomag

Útra könnyen romló ételeket ne vigyünk. Legalkalmasabb a vajaskenyér közé helyezett téliszalámi, kolbász, melyek előre elkészítve, papírszalvétába csomagolva higiénikusan fogyaszthatók.

Hosszabb gyalogtúrákon az étkezésekben legyünk mértékletesek.

Legyünk óvatosak a forrásvizek fogyasztásával,

mert szinte minden felületi vizünk fertőzöttnek tekinthető, ezért inkább igyunk termoszból hígkávét vagy teát, melyek jobban felfrissítenek és megbízhatóbbak.

Külön elbírálás alá tartozik a közforgalomban szolgálatot teljesítő vasutas dolgozók táplálkozásának kérdése, egyrészt hosszú szolgálati idejük, másrészt a nehéz testi munka miatt. Nem véletlen az a sajnálatos tény, hogy a vasutas dolgozók között a fekélybetegség igen jelentős arányban fordul elő. Valószínűleg ebben szerepet játszik a fárasztó munkán kívül a tartós vonatrázás, a rendszertelen és igen gyakran nem megfelelő étkezés is.

Vasutasaink talán még fokozottabban kell, hogy ügyeljenek a fent vázolt veszélyekre és étkezéseiket úgy kell szabályozniok, hogy azok lehetőleg ugyanabban az időpontban és a lehető leghigiénikusabban történjenek. Nyári melegben csak nem romlandó ételeket vigyenek szolgálati útra. Helyes, ha étrendjük változatosan, vitamindúsan, ízletesen van összeválogatva.

Dr. Vajda Gyula

Munkásvédelmi újdonságok

Minta üzemszemlék tapasztalatai a pécsi igazgatóság területén

A 2080/25/1952. MT—SZOT határozat alapján havonta az egész szolgálati helyre kiterjedő üzemszemlét kell tartani. Célja: a szolgálati hely balesetelhárítási és egészségvédelmi felkészültségének ellenőrzése. Az üzemszemlén a szolgálati vezetőnek vagy megbízottjának, az üzem biztonsági megbízottjának, a szakszervezet munkásvédelmi felügyelőjének, és ahol van, az üzemorvosnak kell részt venni.

Mire irányul az ellenőrzés

1957-ben a pécsi területi bizottság munkásvédelmi bizottsága új módszerként bevezette a tapasztalatcserével összekötött minta üzemszemléket. Kezdetben a fűtőházaknál, később a forgalomnál és a pályafenntartásnál vizsgáltunk meg negyedévenként más-más szolgálati helyet. Ezeken a szemléken a nagyobb szolgálati helyek biztonsági megbízottjai és társadalmi munkásvédelmi felügyelői vettek részt. A szemléken részvevő brigádok vezetői a legtapasztaltabb biztonsági megbízottak, vagy társadalmi munkásvédelmi felügyelők.

Kezdetben ezek a szemlék szinte kizárólag a műszaki felkészültség ellenőrzésére irányultak. A későbbiek folyamán — és jelenleg is — a brigádok tagjai elbeszélgetnek a dolgozókkal, a munkásvédelmi őrségek tagjaival. Ezzel a módszerrel számos tapasztalat, hiányosság jön felszínre.

A minta üzemszemlék szervezését, megtartását az igazgatóság érdekelt osztályaival közösen végezzük. A szemlének három mozzanata van:

1. A szolgálati hely munkásvédelmi szempontból történő felülvizsgálata.

2. A tapasztaltak értékelése.

3. A hiányosságok kiküszöbölésére vonatkozó tennivalók rögzítése.

Az igazgatóság osztályai, az ellenőrzött szolgálati helyek vezetői és szakszervezeti bizottságai egyaránt szívesen fogadják az üzemszemléknek ezt a módszerét. Különösen azt értékelik, hogy a szemléken nemcsak a hiányosságok megállapítására szorítkozunk, hanem észrevételeinket minden esetben közöljük a szolgálati hely vezetőivel.

Finnországi vendégszereplésre készül a Debreceni Járműjavító ÜV. népi tánccsoportja.

Olyan helyeken, ahol már egy ízben tartottunk minta üzemszemlét és sok hibát találtunk, az újabb szemlén már eredményről győződhettünk meg. Ehhez az is hozzájárul, hogy az illetékesek tudatában vannak annak, hogy visszatérünk a hiányosságok felszámolásának ellenőrzésére.

A tapasztalatok hasznosítása

Az üzemszemle a szolgálati hely nagyságától függően két-három órát vesz igénybe. Megtartását csak 2—3 nappal előbb közöljük a szolgálati hely vezetőjével. A tapasztalatok megbeszélésére meghívjuk a szakszervezeti bizottság és a pártszervezet képviselőjét is. Jelenlétükben történik a tapasztaltak jegyzőkönyvbe foglalása. Írásban rögzítjük a határidőket és a megszüntetésért felelős személyek nevét. Végrehajtásuk a 240/1952. MT. sz. rendelet alapján kötelező. A végrehajtásról a szolgálati hely vezetője a legutolsó határidőt követő három napon belül írásban tesz jelentést a megyei bizottság munkásvédelmi felügyelőjének és az érdekelt igazgatósági osztály vezetőjének.

1962. negyedik és 1963. első negyedében a biztonságtechnikai vizsgáztatások miatt elmaradtak a minta üzemszemlék. Ennek hiányát a biztonsági megbízottak és a munkásvédelmi felügyelők egyaránt érezték és a legutóbbi minta üzemszemlén kérték, hogy ilyent minden negyedévben feltétlenül tartsanak.

Az érdekelt üzemi osztályok vezetői által tartott főnöki és egyéb értekezletek alkalmával minden esetben foglalkoznak a munkásvédelmi kérdésekkel és a balesetek alakulásával. Ahhoz azonban, hogy a balesetek alakulásánál számottevő javulás következhessen be, elsősorban a szolgálati vezetők szemléletén kell változtatni. Ezt is szolgálni kívánjuk azzal, hogy a jövőben negyedévenként rendszeresen megtartjuk a minta üzemszemléket.

Kisbodis János
munkásvédelmi felügyelő.

Kevés a kocsi Dorogon

Legjobb szeneink közé tartozik a dorogi szén. Fontos nepgazdasági érdek, hogy minél többet tudjunk belőle szállítani a felhasználási helyekre Legutóbb, amikor Dorog állomáson jártunk, nem a megszokott kép fogadott bennünket. Az iparvágányokon alig „lézengett" néhány kocsi.

210 helyett csak 50

— *A kocsihiány most a legnagyobb problemank* —, ezzel fogadott *Sebor Ferenc* állomásfőnök, aki néhány hónap híján, 25 éve vasutas. — *Múlt éjszaka már megállt a szénosztályozó, mert csak 50 kocsit tudtunk adni, és még 160 kellene. A brikettgyárban már a földre kezdték rakni a brikettet, pedig egyébként ott is kocsira termelnek. Az ilyen kétszeres rakodás csak növeli a költségeket.*

Elmondotta az állomásfőnök azt is, hogy az első negyedévi lemaradást már pótoltak, s lényegében rendben mennek a dolgok, ha mindig idejében kapják a „K"-kocsikat.

Találkoztunk az irodában *Szikulai István* vonalfőnökkel is. Éppen telefonált.

— *Az éjszaka kocsihiány miatt elmaradt a 3489-es irányvonat. Így nem lesz terveljesítés! Ahol csak találtok nyitott kocsit, küldjétek ide, Dorogra. De ne feledkezzetek meg Tokodról és Ebszőnybányáról sem!* — szólt, majd letette a kagylót. Felénk fordulva megjegyezte: — *Ez a vége, ha nem rakják ki idejében a kocsikat. Sok vállalatnál nem akarják megérteni, hogy a zavartalan szénellátás előfeltétele a kocsik gyors kiürítése. Nekünk kell emiatt kapkodnunk... Most a kocsiintézőséggel beszéltem. A 3474-es szerelvény már eljött Rákosrendezőről és hozza az üres kocsikat. Komáromból is elindult ide egy üres szerelvény.*

Nem a vasút kedvtelése

Mindez egy csütörtöki napon történt. Tanulságosak az ilyen kocsihiányok a szállítófelek számára is. A dorogiakat is arra figyelmeztetik, hogy az annyiszor kért, és részükről megígért vasárnapi rakodás nem a vasút „kedvtelése", de a kocsiforduló meggyorsítása szempontjából igen fontos dolog.

— *Úgy látszik, a bánya már tanult a kocsihiányokból és jövő vasárnapra tervezik, hogy teljes üzemmel dolgozik a szénosztályozó. Az ilyen igyekezetnek csak örülhet a vasút* — jegyezte meg az állomásfőnök.

Nemcsak az időnként fellépő kocsihiány nehezíti Dorog állomás munkáját, hanem a vonal átépítésével kapcsolatos sok vágányzár és a munkaerőhiány is. *A múlt hónapban például 10 kocsirendező hiányzott az állomásról.*

Most is emlegetik azt a májusi nappali műszakot, amikor csak a kocsimester és a tolatásvezető jelentkezett szolgálatra, a 9 kocsirendezőt hiába várták. Úgy kellett visszarendelni őket a bányától, meg a fűtőháztól, ahová a jobb kereseti lehetőségek miatt akartak átmenni. Az olyan ipari jellegű állomásokon, mint a dorogi, a munkaerővándorlás meggátlása céljából is nagyobb gondot kellene fordítani a vasutasok bérezésére, a szociális helyzet javítására és a lakáshiány enyhítésére. Sok a fiatal vasutas Dorogon, aki csak azért igyekszik a bányához, mert ott lakást ígérnek, a vasútnál erre még ígéret sincs.

Júniusban 65 irányvonat

A törzsgárda helytállásának köszönhető, hogy Dorog állomás a gondok és nehézségek ellenére is jól teljesíti a tervét. Júniusban például 65 jól kihasznált irányvonatot továbbítottak *Ferencváros, Hatvan, Selyp és Rákosrendező* felé.

Nem hagyható szó nélkül az állomáshoz vezető, mintegy 150 méter hosszú bekötőút állapota sem. A MÁV-szállítmányozás teherautói ezen a gödrös úton tudják csak megközelíteni a raktárt. Úgy látszik, a rossz útból ilyen kevés is elég ahhoz, hogy megsérüljön a szállított gép, bútor, vagy más áru. *Havonta 15—20 kártérítési jegyzőkönyv készül emiatt.* Sürgős szükség van tehát a bekötőút megjavítására.

Könnyű ezt mondani. De ki végezze el, és ki állja a költségeket? A KPM azt mondja, hogy ez az út a tanácsé, ám a tanács ezt nem ismeri el. Azt mondja, javíttassa meg az utat a MÁV, ha közlekedni akar rajta. S míg tart ez a vita, kártérítésre költjük a népgazdaság pénzét. Bizonyos, az útépítés kifizetőbb lenne. Ezt értsék meg az illetékesek!

L. J.

A harangjelzés ma még nem felesleges

Az utóbbi években sok vita merült fel a harang- és ezen belül a menetjelzésekkel kapcsolatban. A hosszan folyó vita lezárásaképpen az illetékesek úgy döntöttek, hogy a távközlő berendezéseinknek fejlettségének mai fokán a haranggal adott jelzések elavultak.

Az állásfoglalásban nem kis mértékben az is szerepet játszott, hogy újításokkal bebizonyították a harangjelző berendezések üzemeltetésével kapcsolatos költségek felesleges voltát.

Egyoldalú magyarázat

A folyó évi 24. sz. *Hivatalos Lapban* meg is jelent a 108267/1963. I 8. A. sz. *Végrehajtási Utasítás*, amelynek hatálybalépésével elkezdődött a harangjelző készülékek használatának fokozatos megszüntetése.

A részleteket figyelmen kívül hagyva ebből a Végrehajtási Utasításból maradandóan csak annyi ment át a köztudatba, hogy a *„harangjelzést, mint feleslegest megszüntetik."* Hogy ennek megszüntetésével a vonatok forgalmának egy új szabályozása lép életbe, keveseket érdekel. A tapasztalatok legalábbis ezt mutatják.

A helytelen szemlélet hatása alatt mind többször fordul elő, hogy a közlekedő vonatok részére nem adnak menetjelzést. Figyelmen kívül hagyják, hogy ez ma még különösen az egyszerűbb dolgozóknál milyen fontossággal bír.

Íme egy példa! Július 5-én *Kádárta* megállóhelynél levő útátjárón bekövetkezett súlyos kimenetelű balesetet megelőzően a sorompót kezelő térközőr mindent előkészített az 1802-es számú gyorsvonat zavartalan menetének biztosítására. Csak a sorompót nem zárta le abból az utasításellenes gyakorlatból kiindulva, hogy azzal ráér a menetjelzés elhangzásáig.

Nem indok a mulasztásra

Tévedés ne essék, nem mentegetni akarjuk a mulasztást elkövető sorompókezelőt, mert a menetjelzés adása, vagy annak elmulasztása nincs összefüggésben a sorompók kezelésére előírt szabályokkal. De nem mehetünk el szó nélkül olyan jelenség mellett —, mint a menetjelzések adásának elmulasztása —, amely rendkívüli módon magában hordja a balesetek veszélyét. Sokan nem várják meg a vitás kérdések végleges eldöntését, hanem a körülményeket és összefüggéseket figyelmen kívül hagyva önkényesen járnak el.

A fenti példa esetében is nyilván fennáll *Hajmáskér* állomás felelőssége még akkor is, ha a menetjelzés adásának az elmulasztása jogszabály szerint nincs is okozati összefüggésben a bekövetkezett balesettel. Véleményünk szerint a vasúton belüli felelősségre vonás nem maradhat el a szabálysértés miatt csak azért sem, hogy ebből az esetből is okulva ne húzza meg senki a vállát, ha olyan munka elvégzésére kerül sor, amely már megszüntetésre van ítélve ugyan, de idő előtti elhagyása súlyos következményeket vonhat maga után.

A mi — természetesen szubjektív — végkövetkeztetésünk a fenti esetben az, hogy fennállt volna a valószínűsége a baleset elmaradásának, ha a menetjelzést leadták volna. Ebben az esetben pedig a bekövetkezett baleset halálos és súlyos sérülést szenvedett áldozatai egészségben tovább élhették volna, a szabadságában saját hibája miatt korlátozott sorompókezelő vasutassal együtt.

Ismételjük és kérjük, hogy a fennálló szabályokat mégakkor is tartsa be mindenki — ha azok idejétmúltsága nyilvánvaló is — egészen azok tényleges megszüntetéséig.

Fehérvári József

Az élüzem címért folyó verseny tapasztalatai és további feladataink

Az MT—SZOT 1022/1961. (XI. 15.) sz. együttes határozata alapján — a MÁV Vezérigazgatósággal egyetértésben — szabályoztuk *a szocialista munkaverseny irányítását, a termelést tanácskozásokat és a verseny szervezését, valamint a munkaversenyben élenjáró dolgozók és vállalatok kitüntetését és jutalmazását.* (1962. évi 1. sz. Hivatalos Lap.)

Ebben határoztuk meg az élüzem címért folyó verseny 1962. évi célkitűzéseit is. Alapvető változás volt, hogy a célkitűzések nem félévre, hanem egy évre szóltak. Az volt a törekvésünk, hogy az élüzem címért folyó verseny igazodjon a vasút éves tervéhez és annak teljesítését, illetve túlteljesítését segítse. Érvényt szereztünk a csomóponti élüzem címért folyó versenynek is, bár még ma is vannak ellenzői e versenyformának.

Reális célkitűzések

Az elmúlt esztendő tapasztalatai azt mutatták, hogy a célkitűzések reálisak voltak. Kifejezésre jutott benne pártunk VIII. kongresszusának határozata, amely kimondja, hogy: *„gazdasági tevékenységünk vezérlő elve a gazdaságosság fokozása, a termelékenység emelése, az önköltség csökkentése."* Ebből következik, hogy a szolgálati ágak szoros együttműködésére van szükség az alapelvek valóra váltásához.

Az élüzem címért folyó verseny eredményei igazolják a célkitűzések helyességét. *1962-ben az élüzem celkitüzéseket 68 szolgálati hely és vallalat teljesitette.*

Még jobban segíthette volna ez a verseny a vasút terveinek teljesítését, ha a gazdasági és mozgalmi szervek évközben is aktívabban támogatják azt. A címek odaítélésének közeledtével ugyanis egyöntetű harcos *„versenyszellem"* alakul ki a cím mindenáron való megszerzéséért. A címek adományozására tett javaslatokban még sok a szubjektivitás. *(Például a debreceni igazgatóság 8, a budapesti 7 olyan szolgálati helyet javasolt élüzem kitüntetésre, amelyek a célkitűzéseket nem teljesítették.)*

Egyes igazgatóságok és megyei bizottságok a javaslatoknál nem mérlegelték megfelelően a balesetmentes szolgálat ellátását, különösen a pályafenntartási szakszolgálat területén. Bár ez nem kizáró tényező a sorrendiségnél és az elbíralásnál azonban feltétlen figyelembe kell venni.

Az a tapasztalat, hogy az élüzem célkitűzések felülvizsgálatakor *az értekelést végzők nem minden esetben rögzítik helyesen a jegyzőkönyvekben a tenyállást.* A címek adományozásánál pedig csakis a jegyzőkönyvekben foglaltakra lehet támaszkodni. A szolgálati vezetők egy része szubjektivitásból kiindulva csak a maga igazát látja.

Ezen a szemleleten feltétlenül változtatni kell, mert az ilyen jelenségek fékezoleg hatnak a munkamorálra, a dolgozói aktivitásra, a munkaversenyre.

Összhangban a tervekkel

Az 1962. évi tapasztalatok alapján határoztuk meg — a vezérigazgatósággal egyetértésben — az 1963. évi élüzem célkitűzéseket. (1963. évi 1. sz. Hivatalos Lap.) A célkitűzésekben az a törekvés jut kifejezésre, hogy *a lehető legteljesebben összhangban legyen a vasút 1963. évi tervével, az igazgatósági versennyel és ösztönözzön az egész vasúti hálózat terveljesítésére.*

Az igazgatósági verseny I. negyedévi értékelését a zord időjárás miatt fel kellett függesztenünk, az élüzem címért folyó versenyt azonban nem, mert az éves viszonylatra vonatkozik. Az igazgatósági versenyre biztosított jutalomösszegből az igazgatóságok a zord időben példamutatóan helyt állt dolgozókat jutalmazták. Itt hívjuk fel az érdekeltek figyelmét, hogy *az élüzem célkitüzések a zord időjáras ellenére változatlanul érvényesek.* Továbbra is az egész tervét teljesítményeit kell figyelembe venni.

Külön alá szeretnénk húzni az 1962. évi 1. sz. Hivatalos Lapban megjelent végrehajtási utasítás *„Általános rendelkezések:"* 4. pont 2. bekezdésében foglaltakat: *„A felülvizsgálatnál a célkituzesek értékelésén túlmenően figyelembe kell venni a szolgálati hely egészének fejlődését. az összes körülmények együttes mérlegelése alapjan."* Továbbá az 5. pontot, amely kimondja, hogy: *„a szolgálati helyek eredményeit ev kozben is figyelemmel kell kiserni, az I. félév befejezése után értekelni kell a szolgalati helyek munkáját, melyről jegyzőkönyvet kell felvenni. A célkitűzéseket az I. félévben legjobban teljesito szolgálati helyek vezérigazgatói elismerést és pénzjutalmat kapnak."*

Ehhez kapcsolódik az 1963. évi 1. sz. Hivatalos Lapban megjelent rendelkezés a végrehajtási utasítás kiegészítéseként, hogy *„a vasúti csomoponthoz tartozó szolgalati helyek kiemelkedo eredmények elérése eseten egyedileg is részesülhetnek vezérigazgatói elismerésben."*

A vállalások a feladatokkal legyenek összhangban

A vasútnak mintegy 2,2 tonnával több árut kell elszállítania a második félévben a tervezettnél. Használjuk fel az élüzem és a *„szocialista szolgálati hely"* címért folyó versenyt a teljesítés elősegítésére.

A *„szocialista brigád"* és a *„szocialista szolgálati hely"* címért folyó verseny vasútra vonatkozó irányelveit a *Magyar Vasutas* 14. és 15. számában közöltük. Megjelentetjük azokat a 4. sz. *Tájékoztatóban* is. Igy minden szakszervezeti és megyei bizottságnak módjában lesz azt tanulmanyozni és felhasználni versenyszervező munkához.

Javasoljuk, hogy az igazgatóságok a megyei bizottságokkal egyetértésben — a kiadott irányelvek alapján — *október 31-ig tartsanak szocialista brigádvezetői értekezleteket,* s ott ismertessék az irányelvekben foglaltakat. Készítsék elő az irányelvek alapján az 1964. évi vállalások megalapozottságát és a tervév sikeres beindulását.

Közgazdasági osztály.

Tájékoztatás

A Marxizmus—leninizmus Esti Egyetemén végzett, illetve hallgató elvtársak érdeklődésére és kérésére tájékoztatásul kivonatosan közöljük a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány 17/1963. (VII. 2.) számú rendeletét.

1. §

„1. A Pártfőiskolán államvizsga letételével szerzett oklevelet, valamint a Budapesti Pártbizottság Marxizmus-leninizmus Esti Egyeteme kétéves szakosított tagozatán oktatott valamennyi szakágból államvizsga letételét együttesen tanúsító oklevél — képesítés szempontjából — egyenértékű a főiskolai oklevéllel.

2. Azok, akik pártfőiskolai tanulmányukat államvizsga letétele nélkül fejezték be, az államvizsgának letételére 1966. június 30. napjáig jelentkezhetnek, és annak letételével szerzik meg a főiskolai oklevéllel egyenértékű oklevelet."

A rendelet 1963. július 2-án lépett hatályba.

Lesz villany Lentiszombathelyen

Július 2-i számunkban *„Csak 10 méter vezeték kellene"* címmel közöltük *Markos József* levelét arról, hogy miért késik Lentiszombathely megállóhelyen a villany bevezetése.

A szombathelyi igazgatóság ezzel kapcsolatban közölte, hogy a villany bekapcsolása néhány napon belül megtörténik. Amint írták, a feladat nem olyan egyszerű, amint azt levelezőnk gondolta. Ugyanis betongyámmal ellátott végfeszítő „A" oszlopot kell felállítani, árammérőket kell felszerelni megfelelő mérőszekrényben és vezetékcserére is szükség van, hogy zavartalan legyen majd a megálló áramellátása. A kivitelezési munkálatok elvégzésére a zalaegerszegi fűtőház ez év május 20-án kapott megbízást.

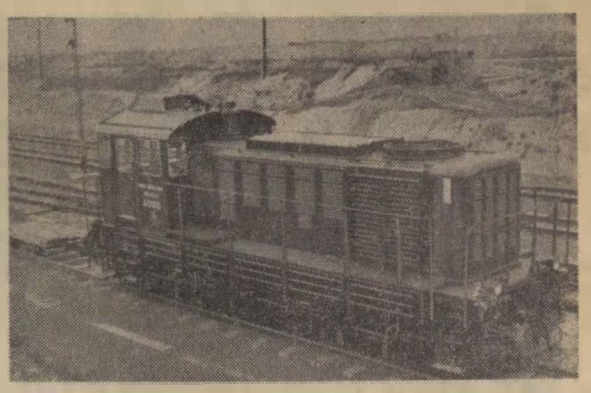
A Hivatalos Lapból

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

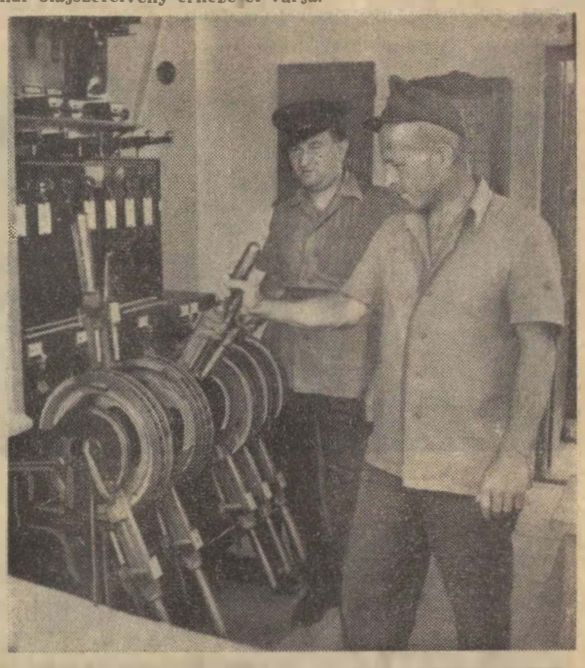
28. számból: 119 021 1963. I. 2. B. Árképzési és kalkulációs munkakörben foglalkoztatott dolgozók képesítése.

29. számból: 119 006/1963. AI. D. MÁV kezeleseben levő épület lebontásából visszanyert használt téglákra igény bejelentése.

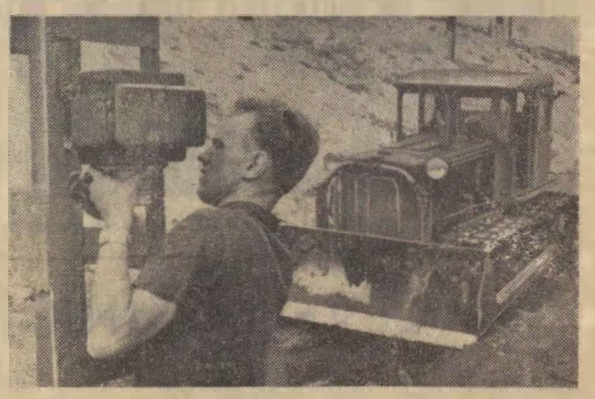
Megnyitás előtt a Dunai-finomító állomáson



Dunai-finomító a neve a Százhalombatta és Ercsi között épülő új állomásnak, melynek feladata lesz az épülő Dunai Kőolajipari Vállalat üzemeinek kiszolgálása. A Diesel-mozdony már olajszerelvény érkezét várja.



Jól működnek a jelzőberendezések — állapítja meg Kakucska István váltókezelő kapcsolásai nyomán Korpos György állomásfőnök.



Talajt egyenget a földgyalu. A kép előterében Pusztai János kábelszekrényt szerel az egyik higanygőzlámpa oszlopára.

Még csak ideiglenes felvételi épülete van az állomásnak. A végleges épület helyén még markológép dolgozik.

Folyik a földmunka az iparvágányi kitérőnél.

Utazás Svédországban

I.

A Svéd Vasutasok Szakszervezetének néhány alapszervezeti vezetője 1962-ben hazánkban járt. Látogatasuk viszonzására meghívták a magyar Vasutasok Szakszervezetének háromtagú küldöttségét.

A viszontlátogatason kívül utazásunk azt is celozta, hogy a svéd szakszervezet vezetőivel kapcsolatokat teremtsünk, megismerjük azokat a körülményeket, amelyek között a svéd vasutasok élnek. Ismerkedjünk, barátkozzunk, keressük azokat a kapcsokat, melyek összekötnek.

Utunk talán legmaradandóbb élménye volt, hogy a svéd vasutasokat is ezek az érzések töltik el. Ha vannak is félreértések, ellenvélemények, azok nem a jóakarat, hanem az ismeretek hiányan, vagy inkább a „félre tájékoztatáson" alapulnak és nem kerül nagy fáradságba eloszlatásuk. Korábban kevesen, ma egyre többen jönnek hozzánk Svédországból, élénkülnek az államközi és kereskedelmi kapcsolataink. Oszladozik a „Tschikösch", „Fokosch", „Gulasch", „Pusta" Magyarországról alkotott vélemény. (Ezt őszintén meg is mondta a göteborgi fűtőház főmérnöke.) Azért persze megkérdezik, hogy van-e nálunk tehén és ismerjük-e a tortát? (Igaz, hogy ezt a kérdést a svédek többsége is megmosolyogta.)

Utazásunk során — ha nem is a kutató alaposságával — megismerkedtünk számtalan emberrel, szakszervezeti vezetővel, államférfival, városi és üzemi vezetőkkel, vasutasokkal és más szakmabeliekkel. Meglátogattunk városokat, üzemeket, vasúti szolgálati helyeket, szociális és kulturális létesítményeket. E látogatásainkról, svédországi élményeinkről, benyomásainkról szeretném tájékoztatni e rövid irás keretében a Magyar Vasutas olvasótáborát.

Ahol 150 éve nem volt háború

A svéd viszonyok, állapotok ismeretéhez szükséges egy néhány dolgot előrebocsátani. Svédország területe 450 000 négyzetkilométer, lakossága 7,5 millió. Hatalmas ország, a déli részeken sűrűbben, északon egészen ritkán lakott. Természeti kincsekben igen gazdag. Kimeríthetetlen fában. A világ egyik legjobb vasércével rendelkezik. Ólom, réz, horgany és uránbányái gazdagok. Sok száz kilométeres partvonalon kínálja területt asztalát a tenger. Gazdag ország és e gazdagságot megtanulták jól felhasználni. Svédország ma Európa egyik legfejlettebb tőkés országa.

Az ország nemzeti jövedelmének több mint 85 százalékát az ipar, a bányaszat és a kereskedelem adja, alig több mint 10 százaléka kerül ki az egyébként igen fejlett és jól gépesitett mezőgazdaságból. Fejlett gép- és vegyipara jó alapanyag iparra és olcsó — 90 százalékában vizi — energiára támaszkodik. (Egyebkent az egy főre eső energiafelhasználásban negyedik a világon.) Gépipara főleg exportra termel. Mezőgazdasági, faes papíripari gepei, hajói — és ami minket is különösen érdekel — villamos- és diesel-mozdony gyártasa rendkívül fejlett, a világszínvonalat jelenti. Épület- és szerszámfát, cellulozét több millió köbmétert, illetve tonnát termel és exportál.

Ez a gazdagság azonban nem „magától" jött. Két fontos tényező kellett hozzá. E két tényező nélkül minden természeti adottság hiába való. Ezek: a szorgalmas munka, és a munka eredményességét megőrző tartós béke. A svéd ipart, bányászatot, közlekedést és mezőgazdaságot magasfokú gépesítés és automatizálás jellemzi. Az üzemek többsége kitünően szervezett (erre meg visszatérek), a munka termelékenységének igen magas fokat értek el. Ezen a szorgos munkán alapszik a meglehetősen magas életszínvonal is. (És még mennyivel lenne magasabb, ha az igen jelentős tőkés profit is a dolgozókat szolgalná?)

A svéd gazdaság megerősödésének és a jelenlegi színvonala eléresenek másik fontos, az előbbivel azonos jelentőségű, egymást kölcsönösen feltételező és igénylő tényezője a közel 150 éves béke-állapot. Az 1814-es kieli békekötés óta Svédország nem viselt háborút. Ágyúszót csak a nemzeti ünnepeken, vagy a királyi család ünnepein, fogadások, esetleg flotta-látogatások alkalmából hallanak. Úgy az I. mint a II. világháborúban Svédország semleges volt. Mindkét háború idején élénk kereskedelmet folytatott a szembenállo felekkel. A hadiszállítások nagy nyereséggel zarultak. Ezen kívül a svéd városok, falvak sértetlenek maradtak, a nemzeti vagyon nem pusztult, ellenkezőleg, gyarapodott.

Svédország jól példázza, mit tesz a szorgalmas, békében végzett munka. Természetesen a jelen korban, a tömegpusztító fegyverek korában ez a semlegesség illuzórikus. Ennek tudatában van a svéd kormány, de a nép is. Ezért választják politikájuk alapjául az aktiv semlegességet, lényegében a békés együttélési. ENSZ-beli állásfoglalásaik, a nemzetközi kérdések megítélése, a minden oldalú és megkülönböztetésektől mentes kereskedelmi kapcsolatok fenntartása — egymas mellett áll a parkírozó helyeken a Moszkvics és a Merzedes, a Skoda és a Renault, a Wartburg és a Fiat — ezt látszik megerősíteni.

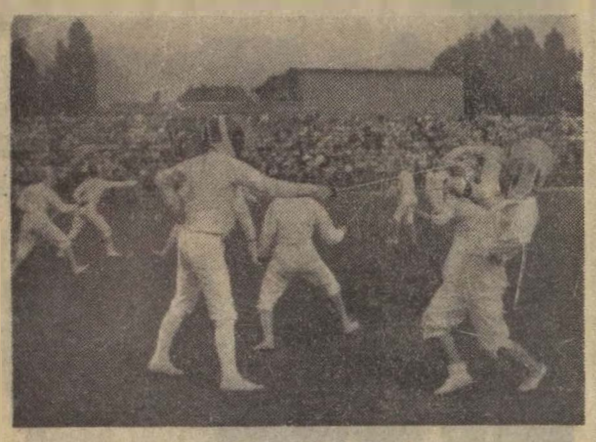
Svédország természetesen kapitalista ország. Ebben rejlenek azok az ellentmondások is, amelyek az ország gazdasági és politikai életében adódtak vagy adódnak. Senki sem tudta még például logikusan megokolni — és véleményem szerint nem is lehet — hogy a háború alatt az egyébként semlegességét deklaráló kormány miért küldött egy időben önkénteseket a náci barát finn kormány megsegítésére, engedte átvonulni területén a hitleri csapatokat Norvégiába. Nem áll összhangban a kormány proklamációja a tömbön kívüliségről azzal a ténnyel, hogy részt vettek a Marshall-tervben, illetve vesznek az Európai Szabadkereskedelmi Társulásban. (Igaz, hogy ez a társulás nem tűzött ki célul agresszív politikai célokat, mint az Európai Közös Piac, sőt egy kicsit az ellen, de jobban Nyugat-Németország térhóditása, gazdasági behatolása ellen alakult.)

J.

(Folytatjuk.)

Képek a vasutasnapi sportünnepségről

A BVSC labdarúgó-csapata az osztrák Strum Graz együttesét látta vendégül a vasútasnapon. A mérkőzés a magyar csapat 4:2, (3:1)-es győzelmével végződött.



Törvívók tréfás bemutatója.

Nagy közönséget vonzott a gyermekek lepényevő versenye.

Négy csokor piros rózsa

Ma már természetesnek hangzik, ha a pályaudvarok hangosbemondója egy vonat érkezését jelzi. Augusztus 14-én a Keleti pályaudvaron is megszólalt a szokott hang: „Gyorsvonat érkezik Kiskunhalas felől. A vágány mellett tessék vigyázni!"

Az emberek többsége egykedvűen tudomásul vette, hogy ismét megérkezett egy vonat. Csak három apró emberke állt a csarnok harmadik vágány peronszigetén teli izgalommal, kezükben piros rózsákkal, egy-egy saját készítményű kis albummal.

A gőzparipa prüszkölve állt meg előttük. Vezetője és a két fűtő mit sem sejtve lépett le róla, s mint máskor, megszokottan törülgették alajos, kormos tenyerüket.

Annál nagyobb volt meglepődésük, amikor a három virágcsokros kis óvodás: Kovács Katika, Kocsó Istvánka, Undi Antika toppant eléjük, s a három piciny száj nyomban rákezdett a köszöntő dalocskára.

Az ünnepeltek szinte megmeredtek a váratlan fogadtatástól. Az utasokból másodpercek alatt hatalmas gyűrű vette körül a kormos arcú ünnepelteket és köszöntőiket. A böröndök, táskák a földre kerültek, most mindenki elfeledte, hogy siet.

Péter Mihály vonatvezető, Kele Kálmán mozdonyvezető, Urbán József és Papp József fűtők meghatódva vették át az apró kezekből a kedves kis ajándékokat.

Az utasok arcára is mosolyt csalt a megható kis ünnepség. Lassúbb tempóban folytatták útjukat, s talán akadtak köztük olyanok is, akik kicsit büszkén gondoltak arra: „a vasutasnap ünnepelt mozdonyával utaztak most Pestre."

V. M.

Szolnoki kultúrosok sikerei

Jórészt fiatalokból áll a szolnoki járműjavító kultúrotthonának színjátszó-csoportja. Átlagos életkoruk 22 év. Előadásaikra szorgalmasan készülnek.

Tavasszal az árvízkárosultak javára rendezett vidéki előadásaikon nagy sikert arattak. Szolnok város kulturális seregszemlején a *„Legjobb szinjátszó-csoport"* címet nyerték el A *„Tiszai táj"* bemutatón arany oklevelet nyertek.

Cseh Zoltán
Szolnok.

HÍREK

— 430 vágányfolyóméter síncsere terven felüli elvégzésével teljesítette vasutasnapi vállalását a békéscsabai IV. pályamesteri szakasz három szocialista brigádja. A brigádtagok öt újítást is felajánlottak, melyek közül három már tárgyalás alatt áll.

260 tonna teherbírású, 18 tengelyes tehervagont készített az Olson nevű svéd cég. A csaknem 40 méter hosszú vagont henger alakú rakományok szállításához speciális rögzítő szerkezettel is felszerelték.

— **Társadalmi munkával hozzák rendbe klubhelyiségüket a zalaegerszegi vasutasok. Eddig 25 brigád tett felajánlást a tatarozási munkálatokban való részvételre.**

— Magánjáró vagont építettek a szovjetunióbeli dzseszkaszgani tervező-kutató intézetben. A vagon a rendező pályaudvarokon mozdony nélkül végezhet különböző munkákat.

— *Légcsavaros vasúti jármű kifejlesztésével kísérleteznek az Egyesült Államokban. A tervek szerint a jármű óránként 900 kilométeres sebességet érhet el, és szivar alakú testében 200 utas találhatna kényelmes helyet.*

— **Hűtőszekrénnyel, villanyborotva működéséhez alkalmas konnektorok felszerelésével tervezik a dunakeszi járműjavítóban épülő új hálókocsikat.**

— Svédországból megérkezett a harmadik, 2000 lóerős NOHAB típusú Diesel-elektromos mozdony a MÁV részére.

— *Újfajta készüléket szerkesztettek a bukaresti közlekedési és távközlési kutatóintézetben, amely mozdonyokra szerelve, rossz látási viszonyok között, és nagy sebesség mellett is, teljes biztonsággal felismeri és a vezető állásban reprodukálja a vasúti jelzők jelzéseit. Veszély esetén a berendezés önműködően megállítja a vonatot.*

— **Alkoholizmus elleni küzdelem címmel kiállítást rendeztek a szombathelyi járműjavító kultúrházában.**

— Bécs közelében összeütközött egy vonatszerelvény, és egy autóbusz. Két személy meghalt, hat súlyosan megsebesült.

— *100 tonnával emelték az egységes vonatterhelést a nagykanizsai fűtőház dolgozói. Vállalásuk teljesítésével a növekvő forgalom lebonyolítását segítik.*

— Meghaladja a 100 kilométert a moszkvai Metró hossza. A 100. kilométernél nyílt meg a 66. állomás, amelynek oszlopait zöld márvány borítja, falait csiszolt szürke gránittal fedték be. Az állomás építését Bikovszkij és Tyereskova űrhajósok tiszteletére határidő előtt fejezték be.

— **Harmincezer kül- és belföldi látogatója volt júniusban az aggteleki cseppkőbarlangnak. A barlang látogatottságának ilyen arányú növekedésében nagy szerepe van a közvetlen gyorsvonati járatnak is.**

— 177 százalékra teljesítették a tehervonatok terhelési tervét a II. negyedévben a tapolcai vasútállomás dolgozói.

Megkülönböztetés nélkül...

Társadalmunk intézményesen gondoskodik az évszázadokon át kiközösített, falu szélére szorított, vagy mindúntalan vándorló cigányok védelméről, a közösség munkás életébe való bekapcsolásukról. Nem eredménytelen ez a törekvés.

Napjainkban már csaknem minden munkahelyen megtalálhatók a cigányok, akik korábban részben a velük szemben taplált előítéletek, részben hagyományaik, szokásaik miatt, végigkóborolták az országot, jobb esetben muzsikálással, vándorparral, vagy lókereskedéssel foglalkoztak.

A felszabadulás óta sokan munkát és megbecsülést találtak közülük a vasútnál is. Főként a pályafenntartási és építési főnökségeknél dolgoznak. A Ferencvárosi Pályafenntartási Főnökségnél például évek óta foglalkoztatnak cigány dolgozókat is. A munkások személyügyi vagy bérügyi adataiból ez nem tűnik ki. hiszen nincsen semmiféle megkülönböztetés. A személyzetisek persze tudnak róluk, hiszen különös gonddal segítik őket, hogy állandó munkásokká váljanak, megszokják és megszeressék a vasutas életnek ezt a valóban nem könnyű területét.

— *Eddig igazán jó tapasztalatokat szereztünk cigány dolgozóinkkal kapcsolatban* — mondotta *Pécz Imre.*

— *El sem engednénk őket . . .* — jegyezte meg *Rácz Jánosné.* — *Akik nálunk vannak, mind szorgalmas munkások.*

Hasonlóképpen vélekedik *Érdi Péter*, a III. szakasz pályamestere és *Szőnyi Gábor* beosztott pályamester is.

A személypályaudvar vágányain éppen ágyazatrostálás és aláverés folyik. A kövek szinte szikráznak a nyári napfényben. A pályamunkások kezében sűrűn villan az aláverő csákány.

— *Nálunk is vannak cigány dolgozók, de különbség nincs. Ők is szorgalmasak és éppen úgy dolgoznak, mint mi* — szólt, majd az egyik rostálást végző pályamunkás felé kiáltott *Patkó Illés* előmunkás. — *Rudi, gyere ide egy kicsit!*

A hívott lerakta a szerszámot, s közben mi léptünk oda hozzá. Bemutatkoztunk. *Csömör Rudolfnak* hívják. Szakszervezeti bizalmi. Családja *Tiszafüreden* él. Öt „rajkó" — így mondta — meg a felesége várja haza minden héten.

— *A nagyobbik fiamat is szerettem volna már ide hozni, de nem sikerült, mert egy kicsit hibás a szeme* — mondta. — *A négy kisebbik gyerek még iskolába jár. Megvagyunk. Nem panaszkodhatom. Tíz esztendeje dolgozom itt a vasútnál. Ugy érzem, a vezetőim és a munkatársaim is megbecsülnek. Csak egyszer, egy emberrel volt bajom, mert rászóltam, hogy vegye komolyabban a munkát. El is ment közülünk. Ha mindenhol úgy megbecsülnék a cigányt, mint itt nálunk, akkor gyorsabban fogyna azoknak a száma, akik ma még idegenkednek a kötött munkától.*

Egy fiatalembert is bemutatott az előmunkás. Vékony, de csupa izom *Kovács Géza, Mezőkövesdről.* Két éve forgatja a csákányt, a katonaságtól került a vasúthoz. Korábban bányában is dolgozott

— *Jobb így* — mondta —, *állandó munkán. Kéthetenként megkapom a béremet. Nem kell pénz nélkül csavarogni faluról-falura . . .*

— Mások miért teszik ma is gyakran ezt?

— *Tetszik tudni* —, kezdi, s úgy néz, mintha latolgatná, mondja-e vagy ne mondja —, *él még bennük valami fura elképzelés a könnyű életről, meg aztán sok helyen gúnyolják, kicsiccelik a cigányt, nem tartják magukkal egyenrangúnak. Itt nálunk ilyen nincs. Ezért érezzük itt jól magunkat.*

— g. j. —

A túlórák ellenszere

A *Dunakeszi Járműjavító* tervének teljesítését hosszabb idő óta megnehezíti a fővizsgára esedékes kocsik beküldésének tervszerűtlensége. Pedig a járműjavító mindig idejében megadja a budapesti igazgatóságnak a fővizsgára utalási tervet.

A túlórák legjobb ellenszere a járműjavítóban is a tervszerűbb munkaellátás, melynek előfeltétele a fővizsgára esedékes kocsik pontos időben való beküldése. Ezt a pontosságot egyébként a járműpark kifogástalan állapotban tartása is megköveteli.

T. O.

Lakáscsere

— Elcserélném Miskolcon levő 3 szoba összkomfortos MÁV-lakásomat budapestiért. Érdeklődni lehet munkanapokon 325—791 vagy 23—49 számon.

— Pusztavám állomáson levő kétszobás komfortos földszintes, kertes számadó és árupénztárosi lakásom elcserélném hasonló, vagy egyéb kereskedelmi beosztású vasutassal, a pécsi vagy szombathelyi igazgatóság területén, lehetőleg víz mellett. Lehet tanácsi rendezkedési lakás is. Cím: Árupénztáros, Pusztavám.

LEVELEZŐINK ÍRJÁK

„A közelmúltban Balatonzamárdiba utaztam üdülésre a családommal — írja levelében Roszkopál Győző, a szombathelyi járműjavító statisztikusa. — *A 2202 számú gyorsvonaton felejtettem az esőkabátomat. Kérésemre az állomásról telefonáltak a vonat további állomásaira és Gyékényesről jelezték, hogy megtalálták a kabátot. Ezúton is köszönöm az ismeretlen jegyvizsgáló segítségét."*

★

Dombóvár fűtőházban 18 nyugdíjba vonuló dolgozót búcsúztatott a szakszervezeti bizottság. Munkatársaik bensőséges ünnepség keretében virágcsokorral köszöntötték a nyugdíjasokat és közös vacsorát rendeztek részükre — olvastuk *Várhegyi János* levelében

★

„Az átépítési munkálatok ellenére jó eredményeket értek el az első félévben Piliscsaba állomás dolgozói — írja levelében Pintér Lajos. — *Kocsitartózkodásban 95,4, kocsikihasználásban 95,5 százalékos eredményt értek el."*

★

Debrecenben a fűtőház dolgozói az utóbbi két hónap folyamán 1380 tonna szenet takarítottak meg, melynek pénzbeli értéke több, mint 900 ezer forint. A gazdaságos szénfelhasználásban a 424-es mozdonyok személyzete éri el a legjobb eredményeket — írja *Marosán Pál.*

★

„Jó munkával köszöntötték a vasutasnapot Kazincbarcika állomás dolgozói. Az ünnep alkalmából többen kaptak pénzjutalmat, rendkívüli előléptetést és Gáspár Jenő forgalmi szolgálattevő érdemes vasutas kitüntetésben részesült" — írja levelében *Behán Rózsa.*

★

„Jóleső érzéssel halljuk, hogy Szegedre a rókusi szertárhoz nagy mennyiségben érkezik a jó minőségű tüzelőanyag — írja levelében *Tótka Károly.* — Megvan a lehetőség arra, hogy a vasutas dolgozók a nyár folyamán akadálytalanul beszerezzék tüzelőjüket. Tűzifahiány még van, reméljük, ezen is segítenek."

★

— *Miért nincs hüsítő a Békéscsabáról 14.50-kor induló 6621-es budapesti személyvonaton?* — teszi fel a kérdést levelében *Boldizsár Gyula.* — *A közel 800 utas jogosan panaszkodik amiatt, hogy az Utasellátó mozgó büféről sem gondoskodott a vonaton. A nyári időszakban különös szükség van arra, hogy az utasokat hüsítő italokkal lássák el.*

★

„Jelenleg 17 szocialista brigád vesz részt a munkaversenyben *Békéscsaba állomáson* — írja *Cserháti József.* — *Dobosi László* személyvonatkísérő brigádja és *Borcsök János* forgalmi szolgálatvezető brigádja éri el a legjobb eredményeket."

★

„Röszkén nemrég tartották az első névadó ünnepséget. Szécsi István forgalmi szolgálattevő Erika nevű kislányának névadását nemcsak az állomás dolgozói, hanem a község lakói is megünnepelték, akiket B. Tóth László tanácselnök képviselt a kedves ünnepségen" — írta Szegedről *Sziládi Sándor.*

★

„A Nyugati pályaudvar személypénztárában dolgozó Hámán Kató szocialista brigád arra kéri a vasút területén levő többi Hámán Katóról elnevezett brigádot, hogy levél útján vegyék fel velük a kapcsolatot — kéri levelében *Aszódi Sándorné* brigádvezető. — Az lenne a cél, hogy a Hámán Kató-brigádok tagjai közvetlenül megismerjék egymást és segíthessenek egymásnak tapasztalataik kicserélésével."

★

Június 1-i számunkban Markos József leveléből tévesen idéztünk egy részt. A helyes szöveg az, hogy a termelési tanácskozáson nem a prémes téli sapka, hanem a vörös sapka viselési idejének leszállítását kérték 3 évről 2 évre. — A hiba a kézzel írt levél téves értelmezése következtében állt elő.

Szertárban ÖRÖM

— Az állomás dolgozóinak küldték azzal, hogy „jól fel kell kötni", mert nagyon lemaradtak a versenyben.

— Megkezdődött a nyaralás. Szabadságra ment a főnök.

(Pusztai Pál rajzai)

A szerkesztőség üzeni

Sziládi Sándor, Cserháti József, Tótka Károly, dr. Bánkfalvi Gyula, Szeged; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Behán Rózsa kazincbarcikai; Pokol Zoltán, Záhony; Marosán Pál, Debrecen; Pintér Lajos, Vácrátót; Várhegyi János, Dombóvár; Roszkopál Győző, Szombathely, Cseh Zoltán, Szolnok; Markos József, Zalaegerszeg. Leveleket lapunk anyagához is használtuk.

Veres Lajos, Berettyóújfalu. Levelét illetékeshez továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő Gulyás János
Felelős kiadó Szabó Antal
Szerkesztőség
Budapest VI. Benczúr u. 41.
Telefon városi 424—184
üzemi 59—75
Terjeszti a Hírlapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM — Ára 40 fillér — 1963, AUGUSZTUS 15.

Életünk törvénye: az alkotmány

Népköztársaságunk alkotmányát 14 esztendeje, 1949. augusztus 20-án iktatta törvénybe az országgyűlés. Azóta minden esztendőben büszkén ünnepeljük ezt a napot annak emlékére, hogy alaptörvényünkben is leszögeztük azokat a történelmi változásokat, amelyek a felszabadulás óta végbementek országunkban.

„A Magyar Népköztársaság a munkások és dolgozó parasztok állama. A Magyar Népköztársaságban minden hatalom a dolgozó népé" — ezekkel a szavakkal fejezi ki alkotmányunk, hogy nálunk a munkás, a paraszt, a dolgozó ember a maga gazdája, az ország ura, a hatalom birtokosa lett és örökre befellegzett a tőkések és a földesurak hatalmának. Pártunk, a Magyar Szocialista Munkáspárt helyes úton vezeti a dolgozó népet és politikája nyomán ma az alkotásvágy, a munkakedv a magyar jelen legfőbb jellemzője.

A szervezett vasutas dolgozók, miként egész népünk, az alkotmány születésnapján úgy tekintenek életünk alaptörvényére, hogy tudják: a jogokat összefoglaló törvény egyúttal kötelességeinket is summázza. A jogok teljessége, amely a termelőeszközök és a hatalom birtokosává tette a milliókat minden hazájához hű, népével eggyéforrt dolgozónak kötelességévé teszi, hogy képességei, munkája egészét a közösség, a haza javára használja fel, minden erejével, minden tettével védelmezze népünk hatalmát, a szocialista rendet.

***Alkotmányunk tartalma átfogja egész életünket, hatását** mindennap érezzük. Érezzük akkor is, ha csak ilyenkor, születésnapjának közeledtével gondolunk rá hangsúlyozottabban. Mert az alkotmány hatása mutatkozik meg népünk kulturális felemelkedésében. Abban is, hogy egyszerű pályamunkások iskolapadban ülnek és megszerzik az általános műveltséget. Abban is, hogy alkotó munkánk eredményeként emelkedik az életszínvonal, enyhül a lakáshiány, több tartós fogyasztási cikk kerül a háztartásokba.*

A vasutas dolgozók alkotmányunk szellemében teljesítik kötelességeiket, amikor erejüket megfeszítve munkálkodnak a zord tél okozta szállítási lemaradás pótlásán. Elmondhatjuk: fáradozásuk nem eredménytelen. Mind korszerűbb eszközökkel és módszerekkel dolgozunk, s a lemaradás jelentős részét már pótoltuk is. A feladataink azonban még igen nagyok és teljesítésük megköveteli valamennyi szolgálati ág szervezett, jó együttműködését. Törekednünk kell arra is, hogy javítsuk együttműködésünket a népgazdaság többi ágazatával, hogy a szállítás gerince, a vasút az idei terv teljesítése során is beváltsa a hozzáfűzött reményeket.

Uj, meg új erőt, lendületet ad ehhez a munkához az alkotmány minden sora — életünk törvénye. Élve jogainkkal, teljesítve kötelességeinket köszöntsük eredményes munkával az alkotmány ünnepét!

Mit jelent a KGST tagállamok vasútjai számára a közös teherkocsi park

A sajtó korábban már hírt adott arról, hogy a KGST XVII. ülésszakán a magyar küldöttség közös vasúti teherkocsipark létesítését javasolta a tagállamoknak. A javaslatot elfogadták. Eszerint hat, egyaránt 1435 milliméter nyomtávú vasútvonallal rendelkező KGST tagállam — *Bulgária, Románia, Csehszlovákia, Lengyelország, NDK és Magyarország* — részvételével létrejön a kocsiközösség.

A teherkocsik gazdaságos felhasználására irányuló törekvéseknek eddig gátat szabott az a körülmény, hogy a kocsik irányítása a nemzetközi forgalomban kikerült a kocsitulajdonos vasút hatásköre alól. Az árufuvarozási szerződés szerint a kocsikat kiürítésük után azonnal — üresen vagy áruval rakottan — vissza kell küldeni a kocsitulajdonos országba. Amelyik vasút ezt elmulasztja, jelentős összegű kocsihasználati díjat fizet. Ettől minden vasút mentesülni akar, ezért látunk annyi külföldi üres kocsit futni a mi vonalainkon is.

Hazánkban átlagos forgalommal számolva, naponta 6—8000 külföldi kocsi tartózkodik. Ennek mintegy fele üresen közlekedik. Hasonló a helyzet a többi baráti ország vasútjánál is. A szocialista országok vasutainak érdeke, hogy jobban kihasználják kocsiparkjukat, s ezáltal is emeljék a szállítás gazdaságosságát.

1964. január 1-től

Ezen a téren jelentős eredmények várhatók a KGST kocsiközösségtől, amely 1964. január 1-től kezdi meg működését.

Hogyan?

A közösségbe belépő ország — nemzetközi forgalmának megfelelő arányban — *meghatározott számú tehervagont bocsát a nemzetközi szervezet rendelkezésére.* A közös kocsiparkba kizárólag korszerű és jó állapotú a PPV 5. mellékletének és a RIV VII. fejezetében foglalt valamennyi műszaki, valamint a részes vasutak egyöntetű hozzájárulásával kikötött egyéb feltételeknek megfelelő nyitott és fedett teherkocsik vehetők fel. Ezeknek a kocsiknak lehetőleg azonos típusúaknak kell lenniük mind a hordképesség, mind a térfogat és az alapterület tekintetében. Ezáltal ugyanis nem okoz különösebb problémát az árufuvarozási és a díjszabási feltételek megállapítása.

A MÁV a tervek szerint 12—14 ezer teherkocsit visz a közösségbe.

A közös kocsiparkban részes vasutak saját hálózatukon díjmentesen mindenkor annyi kocsit tarthatnak vissza, amely nem haladja meg számítási részüket. Kocsihasználati díjat csak azok után a kocsik után kell fizetni, amelyek túllépik a használó vasút tényleges állagának számítási részét. Ha viszont kevesebb kocsit vesz igénybe, kocsihasználati díjat kap azoktól, akik állagtúllépésben vannak.

A közös kocsik használatáért járó díj összegét rubelben számítják fel kocsinaponként, kéttengelyű kocsikban számítva.

Elkészült a szabályzat tervezet

A KGST bukaresti végrehajtó bizottságának harmadik ülésén hozott határozat nyomán kidolgozták a tervezeteket a kocsiközösség működési elveiről, részletes feltételeiről és körülményeiről. Elkészült a kocsiközösség szabályzattervezete és meghatározták a vagonparkra vonatkozó műszaki követelményeket és előírásokat is. A szervezet legfelsőbb irányító szervének, a tanácsnak ügyrendjére és üzemeltető irodájának működési szabályzatára, továbbá a kocsiközösség státuszára és költségvetésére vonatkozó javaslatokat is írásba foglalták.

A határozat szerint a szervezet központja Prágában lesz. Itt állítják fel a közösség üzemeltető irodáját, amely az egyes vasutak jelentései alapján naponta regisztrálja a hálózaton levő közösségi kocsik számát és elosztását, majd legkésőbb 14 óráig az összes részes vasutakkal közli, hogy a közösségi kocsik milyen mozgása szükséges az egyes vasutaknál jelentkező hiány és túllépés szabályozására. Gondoskodik a közösségi kocsik használatáért járó költségek elosztásáról a részes vasutak között. Feladatkörébe tartozik a statisztikai adatok feldolgozása, az időszakos beszámolók elkészítése, a javaslatok kidolgozása a közös kocsipark üzemeltetési munkájának javítására.

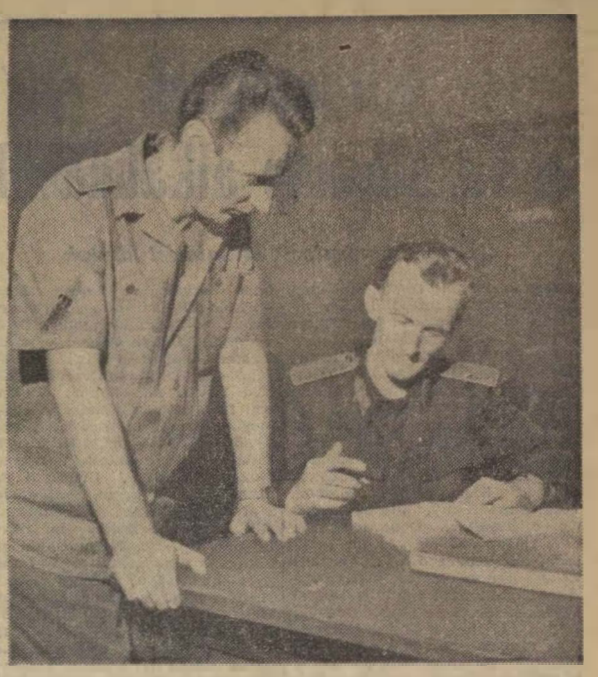
Az iroda műszaki, forgalmi és pénzügyi szakértőit a részt vevő vasutak egyenlő arányban delegálják. Azonos számban képviseltetik magukat a részt vevő országok a szervezet legfelsőbb szervében, a tanácsban is.

Előreláthatólag 90—100 000 kocsi

A kocsiközösség az indulásnál — tehát 1964. január 1-én — előrelathatólag 90—100 ezer nyitott és fedett teherkocsival rendelkezik.

Mit jelent ez a 100 ezer kocsi a gyakorlatban? A szakemberek szerint, ha a jelenlegi 40 százalékos üres futást szerényen számolva csak egynegyedével sikerül leszorítani — a MÁV önköltségi tarifáit alapul véve — *a tagállamok mintegy félmilliárd forintot takaríthatnak meg.* Ez az összeg közel 3000 új nyitott teherkocsi beszerzését teszi lehetővé.

Ezek után nem nehéz megállapítani, milyen nagy jelentősége van ennek a magyar kezdeményezésre született KGST határozatnak. Annál is inkább, mivel a közös tehervagonpark a jelentős megtakarításon túl ahhoz is hozzájárul, hogy az áruk gyorsabban jussanak el rendeltetési helyükre.



Máté László forgalmi szolgálattevő és Fekete József naplózó egy bejárat előkészítését beszéli meg Kecskemét állomáson. A Máté-brigád, amely a szocialista címért versenyez, balesetmentesen dolgozik. (Képes riport a 3. oldalon.)

Sikeresen teljesítették feladatukat határállomásaink

A közelmúltban fejeződött be a *csehszlovák—magyar* határállomások szocialista munkaversenyének első félévi értékelése. Valamennyi határállomásunk győztesen került ki a versenyből, elnyerte a vándorzászlót.

Az értékelésre a magyar határállomásokon került sor. *Somoskőújfalun Mocsári Ferenc* állomásfőnök értékelte az állomás kollektívájának munkáját. Elmondta, hogy a menetrendszerűséget 0,4 százalékkal teljesítették jobban, mint a *filakovói* állomás. A helyes vonatösszeállításban is 25 pontot szereztek a versenytársakkal szemben. A visszautasított kocsik száma 49 százalékkal volt kevesebb. Javítani kell viszont az egy fuvarokmányra eső kezelési időt.

Derekas munkát végeztek a CSD dolgozói is, hiszen csupán 6 ponttal maradtak le a győztes állomás mögött. A filakovóiak jobban dolgoztak, mint az elmúlt évben, s lelkes munkájukkal hozzájárultak a magyar versenytársak győzelméhez is.

Szobon már több, mint fél évtizedes múltra tekint vissza a nemzetközi munkaverseny. Az év első félévében ismét több pontot értek el a szobi vasutasok, mint az egyébként magas teljesítményeket felmutató csehszlovák versenytársak. Joggal büszkélkedhetnek Szob állomás dolgozói a fél évig *Sturovóban* őrzött vándorzászlóval, amelynek most már végleges tulajdonosai.

Ma már Sturovóban, a közös határállomáson közös technológia alapján folyik a személy- és tehervonatok rendezése, továbbítása. Az eddigi sikerek és a megnövekedett feladatok még több felelősségre, nagyobb hozzáértésre, pontosabb munkára kötelezik a MÁV dolgozóit is.

A *hegyeshalmi* vasutasok is megérdemelten nyerték el a vándorzászlót *Rusovce* határállomástól. Az idei félévben a hegyeshalmiak különösen a tehervonatok menetrendszerű közlekedtetésében és a kocsitartózkodás csökkentésében előzték meg a csehszlovákokat.

Mindössze 0,5 százalékkal került ki győztesen a versenyből *Komárom* állomás, de ez a félszázalékos előny is sok áldozatot és lelkesedést kívánt a határállomás dolgozóitól, különösen a zord téli hónapokban. S bár a versenyt a komáromi kollektíva nyerte, ebből a versenyből mégsem került ki senki vesztesen, mert tovább erősödött a két ország vasutas dolgozóinak testvéri barátsága. **Várkuti Miklós**

Szombathelyre került a vándorzászló

Augusztus 2-án délelőtt Szombathelyen, a vasutasok Ady Endre kultúrotthonának színháztermében zászlóátadási ünnepséget rendeztek. A termet zsúfolásig megtöltötték az ünneplő szombathelyi vasutasok.

Szabadfi József, szakszervezetünk Vas megyei bizottságának titkára nyitotta meg az ünnepi gyűlést, majd átadta a szót *Szegedi Nándornak*, a szombathelyi igazgatóság vezetőjének.

Szegedi elvtárs ünnepi beszédében részletesen ismertette a második negyedévben elért eredményeket, melyekkel a szombathelyi igazgatóság elnyerte a Vasúti Főosztály és a vasutasszakszervezet vándorzászlaját és az azzal járó 200 000 forint jutalmat. Részletesen szólt arról is, milyen feladatokat kell teljesíteni ahhoz, hogy az év hátralevő részében első maradjon a szombathelyi igazgatóság.

A növekvő feladatok az utasítások pontos betartását, lelkiismeretes munkát követelnek az igazgatóság minden dolgozójától. A kocsiforduló gyorsításával lehetővé kell tenni a 610 000 tonnát kitevő áruszállítási lemaradás mielőbbi pótlását. Szükséges a gazdaságosabb kocsiintézés, a vonatközlekedési terv pontosabb végrehajtása. Számos gazdasági, üzemszervezési feladat végrehajtására hívta fel a figyelmet. *„A vándorzászló elnyerése* — hangsúlyozta Szegedi elvtárs —, *serkentse még jobb eredmények elérésére a szombathelyi igazgatósághoz tartozó vasutasokat!"*

Ezután *Harmati Sándor* vezérigazgatóhelyettes szólalt fel és üdvözölte az igazgatóság dolgozóit a verseny megnyerése alkalmából. Felhívta a figyelmet arra, hogy népgazdaságunk igényeinek megfelelően az idén, a tavalyihoz képest 9 millió tonnával több árut kell elszállítania a vasútnak. Ezt segíti elő a járműpark és a vonalak fejlesztése és erre kell irányulnia elsősorban minden szakvonali munkának is.

Harmati Sándor vezérigazgatóhelyettes beszél a vándorzászló átadása előtt.
(Melega Miklós felvétele)

Mester Sándor, az MSZMP Vas megyei bizottságának titkára felszólalásában örömmel gratulált a szombathelyi igazgatóság dolgozóinak a szép sikerhez és kifejezte azt a reményét, hogy megtartják a zászlót.

Szakszervezetünk központi vezetősége nevében Gulyás János üdvözölte a szombathelyi vasutasokat. A pécsiek siker sorozatára célozva megjegyezte, hogy nincsenek „kiváltságos" igazgatóságok. A szombathelyiek példája bizonyítja, hogy jól szervezett utasítás szerinti szolgálattal más igazgatóságok is képesek a verseny megnyerésére. Elismerését fejezte ki a szakszervezet aktivistáinak, akik elősegítették a jó eredmények kivívását.

Leküzdötték a tüzet

Július 27-én, 15.40 órakor a 2114/a számú vonat kihaladása után *Alsóőrs* állomáson kigyulladt a száraz fű. A tűz, amely az állomási fordítókorong csonka vágányánál keletkezett, gyorsan továterjedt, s a lángok belekaptak a közelben tárolt 34 darab 8 méter hosszú villanyoszlopba.

Az egyik oszlop már nagy lánggal égett, amikor észrevették a tüzet. *Jani Ferenc* forgalmi szolgálattevő azonnal intézkedett, hogy az állomáson levő 375—574. számú mozdony menjen a fordítóhoz. A szénrámolók és a váltókezelők tűzoltótömlőt szereltek a mozdonyra és annak vizével gyorsan eloltották a tüzet.

Bokor Lajos, Göbölös István, Gárdonyi József, Bárdos Lajos és a tűz oltásában részt vett többi vasutas a gyors beavatkozással több, mint 30 ezer forint értékű anyagot mentett meg a pusztulástól.

Kiss Lajos

Épül az új Rába-híd

A püspökmolnári Rába-hidat a háború alatt a német fasiszták több helyen felrobbantották. A felszabadulás után a híd helyreállítása csak ideiglenes jelleggel történt. Végleges újjáépítése 1962-ben kezdődött, és a tervek szerint 1964 nyarán fejeződik be.

A 11 milliós költséggel épülő korszerű híd üzembehelyezésével megszűnik a sebességkorlátozás, növekszik az üzembiztonság, meggyorsul a vonatok közlekedése.

Kitüntetések a vasutasnap alkalmából

„Érdemes vasutas" kitüntetést kaptak

Orosz István főmunkamester, Rákosrendező, Szabó István elenőr, Bp. Soroksári út, Pintér József főállomáselőljáró, Balinka, Halkóczi Gyula m. főellenőr, Miskolc fth., Bóta András munkavezető, Nyíregyháza, Józsai Sándor munkamester, Nyíregyháza Pft., Nagy III. László m. főellenőr, Kecskemét fth., Varga József m. ellenőr, Sárbogárd, Halmágyi János munkamester, Komló, Kiss József ellenőr, Veszprémvarsány, Bujdosó Imre cs. előmunkás, Debrecen Ép. Főn., Mészáros Mátyás m. tanácsos, Vasúttervező ÜV., Pejkos Imre munkamester, Hatvan-Salgótarjáni Pft., Bánkuti Dániel m. főellenőr, Keleti fth., Oosovai István v. szakmester, Hatvan fth., Somogyi István cs. előmunkás, Bp. Ép. Főn., Kocsis István v. főmunkamester, Ujmiskolci Pft., Csatári Zsigmond m. főmunkamester, Debrecen fth., II. Szabó János főtiszt, Záhony, Dobozy János felügyelő, Mezőtúr, Dombai László v. főellenőr, Dombóvár Ép. Főn., Wéber János v. főellenőr, Pécs Pft., Torma György ellenőr, Zalaegerszeg Pft., Bene Ferenc főmunkamester, Keszthely, Bodnár Ferenc v. munkás, Debrecen Ép. Főn., Monti Gáborné irodavezető, Szabványosító Főn., Fodor Csaba üzemmérnök, KPM I/7., Fekete Tibor v. szakmester, TBÉF, Lummer Lászlóné irodavezető, Adatfeldolgozó Főn., Egri András főszakmester, Hídépítési Főn., Faggyas Lajos v. m. kezelő, Vác Pft., Gimesi Rezső főintéző, Tokod, Parádi Béla főellenőr, Pusztavám, Jenoval Miklós m. főtiszt, Miskolci Ig., Komáromi István főtiszt, Mátészalka, T. Nagy Miklós munkamester, Debrecen, Csányi Gyula ellenőr, Szeged fth., Dóda Lajos ellenőr, Székkutas, Solymosi István m. főintéző, Nagykanizsa Pft., Cseh Márton m. ellenőr, Pápa fth., Iszak László v. munkás, Zalaegerszeg szertár, Balázs Károly ellenőr, Szolnok Pft., Beregi Lajos felügyelő, Bp-i Ig., Ács András v. főmérnök, Bp. Ferencváros Pft., Környei Mihály főtiszt, Dorog, Horváth Lajos m. főintéző, Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn., Bakacsi András mérnök, Távközlő Fenntart. Főn., Karádi Andrásné v. váltókezelő, Sátoraljaújhely-Torzsás, Magnucz József v. főmunkamester, Hatvan-Füzesabonyi Pft., Sasi Ferenc ellenőr, Sárospatak, Csordás Béla irodavezető, Záhony, Mihály János m. ellenőr, Nyíregyháza fth., Király István v. főellenőr, Orosháza, Sós György m. főintéző, Szentes Ép. Főn., Gárdonyi Gézáné v. pénztáros, Kaposvár, Markó István felügyelő, Pécsi Ig., Tóth Károly v. kocsimester, Dunaújváros, Jenőfi Ferenc v. főellenőr, Felsőpaty, Major Ferenc főellenőr, Zalaegerszeg, Poós József főintéző, GYSEV Győr, Kiss János főintéző, Debrecen, Hegyesi Gábor gépkocsimester, Építési Géptelep Főn., Keller Pál v. főmérnök, KPM I/6., Mózes András főmérnök, Anyagvizsgáló Főn., Gilyén József m. tanácsos, Vasúttervező ÜV., Papp Mihály Zoltán m. főintéző, Pályafenntartási és Vasútépítési Technikum, Soltl Jenő főfelügyelő, MÁV Nyugdíj Hivatal, Kiss Imre v. munkás, Dunakeszi szertárfőn., Balogh István m. főintéző, KPM I. Katonai Szállítási oszt., Kiss Sándor ellenőr, Épületelemgyártó Főn., Lozsi István főintéző, Budapesti Ig., Ondok László főintéző, Bp. Keleti, Ujvári Ferenc felügyelő, Salgótarján-külső, Madarász Sándor munkamester, Rákosrendező, Plangár István főkocsirendező, Bp. Keleti, Fazekas Ferenc főellenőr, BBFF, Nagy József főmunkamester, Szuhakálló-Mucsony, Zsámba László főellenőr, Miskolc, Tiszai pu., Driszku István főkocsirendező, Záhony, Oláh Károly m. ellenőr, Debrecen fth., Olcsval Lajosné ellenőr, Debrecen, Fekete Imre mozdonyfelvigyázó, Szentes fth., Kun László cs. előmunkás, Békéscsaba Pft., Szántó József ellenőr, Kecskemét, Horváth Sándor főmunkamester, Dombóvár Pft., Vida Gyula m. v. főellenőr, Dombóvár, Nagy Lajos v. kalauz, Pécs, Pusztaszeri István ellenőr, Dunakeszi JJ., Lőkös Sándorné tiszt, KPM I/2., Varga Gyula főellenőr, Vaszar, Sipos Antal m. főellenőr, Veszprém-külső fth., Székely Ferenc ellenőr, Sopron Pft., Meár János főintéző, KPM I/7., Francz Erzsébet irodavezető, MÁV Adatfeldolgozó Főn., Kucsera Sándor főszakmester, MÁV Utasellátó ÜV., Gergye Endre intéző, Celldömölk Szertárfőn., Nagy Tornia Gyula főintéző, Kiskunhalas, Bódis Béla m. főellenőr, Kaposvár fth., Fodor Lajos v. főmunkamester, Kisújszállás Pft., dr. Pásztliory Zoltán főtanácsos, Budapesti Ig., Hidas Béla főellenőr, Épületfenntartási Főn., May Ferenc v. főmunkamester, Oroszlány, Rusznyák Béla főmunkamester, Szob, Rábai (Rehulka) Ferenc v. főellenőr, Bp. Keleti, Iglói Pál m. v. főellenőr, Északi JJ., Endrődy Gyula főfelügyelő, KPM I/8., Molnár Lajos főellenőr, MÁV Jegynyomda Főn., Faltusz Lajos ellenőr, TBÉF, Major József főállomáselőljáró, Jászberény, Bogdán Lajos ellenőr, Déli Műszak, Szentesi Pál cs. előmunkás, Bp. Ép. Főn., Putz Péter cs. előmunkás, Terézvárosi Pft., Török Ferenc m. ellenőr, Déli fth., Venesz István v. kocsirendező, Miskolc-Görömi pu., Bánvölgyi József v. főmunkamester, Csokvaomány, Gazda Albert v. szakmester, Ómiskolci Pft., Gáspár Jenő ellenőr, Kazincbarcika, Kőrösi István m. ellenőr, Debrecen fth., Zelinka Mihály v. szakmester, Magasépítési Főn., Bluszt Ernő m. tanácsos, KPM I/7., Pukli József előmunkás, Bp. Ig., Mozgó Pft. Főn., Orosházi Ferenc főintéző, Ercsi, Szalkai József m. főellenőr, Ferencváros fth., Tasnádi Dénes m főfelügyelő, Bp. Ig., Nagy Gyula m. főintéző, szakszervezet Vas megyei bizottsága, Varga István ellenőr, Sátoraljaújhely Pft., özv. Mizsik Istvánné v. munkás, Miskolc fth., Erdélyi József m. ellenőr, Debrecen Déli Pft., Lakatos Dezső m. főtiszt, Záhony, Molnár Jánosné szakmester, Debrecen, Orosz Gyula munkamester, Püspökladány, Puskás János munkamester, Nyíregyháza, Ács Pál v. kalauz, Szeged, Maizl Gyula v. szertárnok, Baja Szertárfőn., Kohonicz Antal v. főellenőr, Makó fth., Brandenburg Beatrix ellenőr, Szeged TBFF, Csonós Lajos ellenőr, Nagykanizsa fth., Sólyom János v. főellenőr, Szekszárd, Balogh Pál szakmester, Győr Pft., dr. Pálvölgyi István tanácsos, Vasúti Tudományos Kutató Int., Békési Mihály m. v. főellenőr, MÁV Kórház, Bujdosó Ferencné intéző, KPM I/2., Ligeti Rudolf v. főellenőr, Északi JJ., Delczó József felügyelő, KPM I/8., Dombóvári Jenőné főszakmester, Utasellátó ÜV., Tóth János m. intéző, Józsefváros Pft., Juhász Ferenc főellenőr, Hatvan, Korodi Sándor ellenőr, Tatabányafelső, Hollósi János v. kocsirendező, Székesfehérvár, Szentmihályi Sándor m. v. főellenőr, Keleti Vill. fenntart. Főn., Zsédenyi József v. főellenőr, Bp. Ig., Mag László m. ellenőr, Kazincbarcika fth., Kemper János v. munkás, Miskolc fth., ifj. Répási Balázs cs. előmunkás, Debrecen Északi Pft., Várnai Károly főintéző, Anyagellátási ig., Falvai János m. főfelügyelő, TBÉF, Kerekes Jánosné irodavezető, Miskolc JJ., Szűrös Ferenc m. munkamester, Záhony fth., Takács János munkamester, Debrecen Ép. Főn., Séner András főtiszt, Szeged, Bereczki István ellenőr, Dombóvár, Ép. Főn., Kiss István v. főellenőr, Zalaegerszeg fth., Halmai Imre m. főintéző, Tapolca Pft., G. Szabó Sándor m. felügyelő, Bp. Ép. Főn., Csollák Sándorné irodavezető, Bp. Ig., Turáni Miklós főintéző, Hídépítési szakszertár, Gecs László ellenőr, Kitérőgyártó ÜV., Gáborhelyi Ernő felügyelő, Tisztképző Int., Baki Károly ellenőr, Keleti Műszak, Bölöni Kelemen Imre cs. előmunkás, Szombathely TBFF, Ónódi Sándor főmérnök, Épületelemgyártó Főn., Baráthy József v. főellenőr, Hatvan szertárfőn., Almási Józsefné irodavezető, Bp. Ig., Széles Lajos m. főmunkamester, Berente fth., Mosoni Nándor v. főellenőr, Debrecen JJ., Marton György főfelügyelő, szakszervezeti központ, Sparing László m. tanácsos, Szombathely Pft., Hajdu János m. ellenőr, Miskolc fth., Simon István intéző, Balatonmária-fürdő, Boros János m. v. főmunkamester, Bátaszék fth., Reizinger Sándor főváltókezelő, Sárszentmihály, Teleki Károly főtiszt, KPM I/4., Varga István v. munkás, Záhony, Nagy Tóth Mihály munkamester, Rákos, Kadenszki Lajos m. ellenőr, Hámán Kató fth., Kántor Béla főintéző, Bp. Ig., Kocza János előmunkás, Szekszárd Pft., Susánszki Imre v. szakmester, Székesfehérvár JJ., Zentai Sándor intéző, szakszervezeti központ, Óvári Mihály főellenőr, Dunapart, Polonyi Imréné segédtitkár, Bp. Ig., Erődi Béla felügyelő, Országos Osztószertár Számviteli Főn., Sas Lajos m. főellenőr, BBFF, Ordasi József főállomáselőljáró, Dabas, Tóth Károlyné ellenőr, Bp. Ig., Kovács István főellenőr, Landler JJ., Németh Ill. Lajos m. intéző, Dombóvár, fth., Soltész Gyula v. szakmester, Déli fth., Czirják Árpád főintéző, Utasellátó ÜV., Zinlel István titkár, Szállítmányozási Főn., Koniczky Károlyné irodavezető, Dunakeszi JJ., Bereczk József v. szakmester, Komárom fth., Jánosi István m. főellenőr, Szombathely TBFF, Reucsán Jenő fömozdonyfütő, Balassagyarmat fth., Klsvárdai József ellenőr, Sárospatak vonalfőn., Pitlik István ellenőr, Landler JJ., Molnár Imre ellenőr, Székesfehérvár szertárfőn., Tóth VI. Mihály főellenőr, Keleti Műszak, Barcs Sándor főellenőr, Autófuvarozási Főn., Molnár II. László m. v. főellenőr, Ferencváros fth., Szegetkó József v. szakmester, Hámán Kató fth., Dragovics János munkafelvigyázó, Pécs szertárfőn., Csapó Ferenc főellenőr, Szolnok JJ., Rányási Dénes v. szakmester, Szombathely fth., Szabó Zoltán főintéző, Miskolc Ig., Vinczc József v. főmunkamester, Kál-Kápolna, Sebők István v. főellenőr, Berente, Kovács Elek m. főtanácsos, Székesfehérvár fth., Varró János v. szakmester, Landler JJ., Tömö Imre m. főintéző, Hámán Kató fth., Nagy József intéző, Eger, Máté Lászlóné ellenőr, Utasellátó ÜV., Lakatos László főmérnök, Mátészalka Pft., Nedeczky Zoltán főfelügyelő, KPM I/8., Szegedi György intéző, Debrecen, Rostás András v. munkás, Északi Osztószertár, K Tóth Mihály v. kocsirendező, Nyíregyháza, Tamás Jenőné szertárnok, Gépjavító Osztószertár, Szőke Sándor m. ellenőr, Nyíregyháza Kisvasút, Lévay Lehel v. főellenőr, Szegedi Ig., Bánhegyi Kálmán főintéző, Mezőhegyes, Széll László m. ellenőr, Szeged TBFF, Leveleki (Gofa) András főmunkamester, Nyíregyháza Pft., Pósa József munkamester, Szentes Ép. Főn., Szabó Jánosné irodavezető, Szeged Pft., Oláh Ferenc m. v. főellenőr, Kiskunhalas fth., Barthe István m. v. főellenőr, Békéscsaba fth., Katovics Lajos v. főellenőr, Szombathely JJ., Gáspár Lajos főellenőr, Miskolc JJ., Légár József v. munkás, Nagykanizsa szertárfőn., Pergel János irodavezető, Nagykanizsa fth., dr. Makkos Ferencné irodavezető, Pécs Számviteli Főn., Gádzser József főintéző, Szegedi Ig., Horváth János m. munkamester, Kaposvár fth., Kovács István ellenőr, Szombathelyi JJ., Bán Korsós Béla m. ellenőr, Veszprém Pft., Egresits Ferenc v. főmunkamester, Sopron Pft., Simon József mozdonyfelvigyázó, Zalaegerszeg fth., N. Molnár János ellenőr, Szolnok JJ., Csiki Lajos m. ellenőr, Debrecen JJ., Buzás Mihály ellenőr, Debrecen JJ., Bordi István irodakezelő, Utasellátó ÜV., dr. Titton Páiné, intéző, szakszervezeti közp., Kovács Jánosné irodavezető, KPM I/2., Tóth Lajos főintéző, Szombathely, Horváth Károly m. főintéző, Szombathelyi Ig., Barcsai Márton ellenőr, Vasúttervező ÜV., Czibulyás János ellenőr, Landler JJ., File József cs. előmunkás, Debrecen Ép. Főn., Dancsi Lajos m. intéző, Vasútgépészeti Technikum, Dér Lajosné intéző, KPM I/2., Szél Ernő főintéző, Vasútforgalmi Technikum, Károly Lajos ellenőr, Gazdasági Hív., Dobrovits János főellenőr Dunakeszi JJ., Juhász Pál ellenőr, Anyagvizsgáló Főn., Fáy Miklós főintéző, KPM I/4., Sógor János főintéző, Fatelítő ÜV., Gyursó Károly munkafelvigyázó, Gépjavító ÜV., Sebeházi Istvánné ellenőr, Északi JJ., Bergmann Mihály m. v. főellenőr, Gépjavító ÜV., Erdélyi Árpád m. felügyelő, Közp. Felépítmény Vizsgáló Főn., Tóth IV. Károly cs. előmunkás, Ferencváros szertárfőn., Fabók Sándor v. főellenőr, Miskolc TBFF, Szeleczki István főszakmester, Szolnok JJ., Kemény Jenő Endre főellenőr, TBF, Simon András v. munkás, Krisztinavárosi Pft

Mit kell tudni az öregségi nyugdíj igényléséről

Az a férfi, aki 60. és az a nő, aki 55. életévét betöltötte, és a nyugdíjhoz szükséges —, de legalább 10 év —, szolgálati idővel rendelkezik, és kéri öregségi nyugdíjának megállapítását, annak a MÁV Nyugdíj Hivatal a szolgálati időtől függően teljes —, vagy résznyugdíjat állapít meg.

Az a férfi dolgozó azonban, aki legalább 25 éven át, és az a nődolgozó, aki legalább 20 éven át a MÁV-nál teljesített mozdonykísérői, vonatkísérői, kocsirendezői szolgálatot 5 évvel korábban mehet nyugdíjba.

A kérelmezés módja

Az öregségi nyugdíjat általában csak a munkaviszony megszűnése után állapítják meg és csakis a dolgozó kérelmére. A kérelmet az erre a célra rendszeresített és a dolgozó által kitöltött *„Igénybejelentőlap"*-on kell beadni, hozzá kell csatolni a nyugdíjazáshoz szükséges okmányokat. Az *„Igénybejelentőlap"*-ot a dolgozó elviszi a tanácshoz és a szolgálati főnökséghez, ezek is kitöltik a rájuk vonatkozó részt, s kiadják az előírt igazolásokat. A szolgálati főnökség az összes szolgálati okmányt csatolja és elküldi azt a MÁV Nyugdíj Hivatalhoz.

Külön felhívjuk a figyelmét azoknak, akik korkedvezményre jogosító munkakörben dolgoznak és — betöltötték az (férfiak) 55., illetve (nők) az 50. életévüket, és megvan ezekben a munkakörökben férfiaknál 25 év, nőknél 20 év betöltött idejük —, a nyugdíjkorhatár betöltése után továbbra is ily munkakörben dolgoznak, joguk van kérni nyugdíjuk megállapítását.

Ilyen esetben a dolgozó keresete mellett megállapított nyugdíjának felét kapja meg. *Például egy mozdonyvezető megállapított nyugdíja 1900 forint, amelynek felét 950 forintot a mozdonyvezetői teljes bér mellett is megkap.*

A nyugdíj alapja

Az öregségi teljes és résznyugdíj összegét az utolsó 5 évi munkabér havi átlaga alapján állapítják meg. Ha azonban a nyugdíjra jogosító életkor betöltését megelőző 5 év átlaga kedvezőtlenebb, mint az annál 5 évvel alacsonyabb életkort megelőző 5 év bére, akkor a nyugdíjat a dolgozó kérésére ennek alapján kell megállapítani, ha ebben az időben a dolgozónak már legalább 10 év szolgálati ideje van. *Például az a dolgozó, aki 1965-ben lesz 60 éves az 1960—65. évek bérátlaga kedvezőtlenebb részére, mint az 1955—60. évekéé, kérheti az 1955—60. évek bérátlaga alapján a nyugdíj megállapítást, azonban csak akkor, ha 1960-ban már legalább 10 betöltött szolgálati éve volt.*

Öregségi teljes nyugdíjat kap az a dolgozó, akinek az igénymegnyíláskor az előírt szolgálati ideje megvan. A kötelező szolgálati idő 1963-ban 18 év, 1964-ben 19 év lesz. Ez 1970-ig évente így emelkedik, tehát 1970. évtől már 25 év lesz szükséges ahhoz, hogy valaki teljes öregségi nyugdíjat kaphasson. Annak a dolgozónak, akinek előírt szolgálati ideje nincs meg, csak résznyugdíjat kaphat.

A törzsnyugdíj

Az öregségi teljes és résznyugdíj két részből áll:

1. Törzsnyugdíjból,

2. nyugdíjkiegészítésből.

Az öregségi teljes törzsnyugdíj a munkabérátlag 50 százaléka, *például 2000 forintos munkabér esetén 1000 forint.* Az a dolgozó, akinek a nyugdíjazás idején nincs meg az előírt szolgálati ideje, csak öregségi résznyugdíjat kaphat. Ez azt jelenti, hogy az 5 éves béradatok alapján kialakult havi átlagkereset összegének annyiszor 2 százalékával csökkentik az öregségi teljes törzsnyugdíjat, ahány év hiányzik az előírt szolgálati időből. *Például: egy dolgozó 2000 forint bérezés mellett 1963-ban az előírt 18 év helyett csak 13 év szolgálati idővel rendelkezik, 5 éve tehát hiányzik. Ezért az átlag bérének 10 százalékával, azaz 200 forinttal kell csökkenteni az öregségi teljes törzsnyugdíját. 2000 forintnak a 10 százaléka 200 forint, az öregségi teljes törzsnyugdíj, vagyis 1000 forint, így 200 forinttal csökkentendő. Az öregségi résznyugdíj tehát 800 forint lesz.*

Nyugdíjkiegészítés

Nyugdíjkiegészítés címén a dolgozó a megállapított törzsnyugdíj (teljes, vagy résztörzsnyugdíj) annyiszor 1 százalékát kapja, ahány évi szolgálati idővel rendelkezik. *Például: 2000 forint bér esetén, ha 30 éve van a dolgozónak, 1000 forint az öregségi teljes törzsnyugdíja és ennek 30 százaléka azaz 300 forint a kiegészítés. Igy nyugdíja összesen 1300 forint.* A példában már említett esetben, mikor 13 éve van a dolgozónak és 800 forint a résztörzsnyugdíja, a dolgozó ennek 13 százalékát 104 forintot kap kiegészítésként. Nyugdíja így összesen 904 forint lesz.

Még két fontos körülményre hívjuk fel a figyelmet:

a.) Az öregségi teljes, vagy résznyugdíj összege általában 500 forintnál kevesebb nem lehet. Ha azonban van olyan dolgozó, akinél a nyugdíjazás alkalmával figyelembe vehető átlagbére nem éri el az 500 forintot, nyugdíja legfeljebb akkora összegű lehet, mint az átlagbér. *Például: egy dolgozó 480 forintos átlagbérrel szolgál, mondjuk 13 éve. Ennek a dolgozónak nyugdíja legfeljebb 480 forint lehet, tehát 500 forintra nem egészíthető ki.*

b.) Ha a dolgozónak az 500 forintot meghaladó átlagbére alapján 500 forintnál kevesebb nyugdíj összeget állapítanak meg és szolgálati ideje a tíz évet meghaladja, nyugdíját 500 forintra ki kell egészíteni, és annyiszor 5 forint összeggel megemelni, amennyivel több a szolgálati ideje 10 évnél. *Például: egy dolgozót törzsnyugdíj és nyugdíjkiegészítés címén 485 forint illetné meg 20 év alapján. Nyugdíját ki kell egészíteni 500 forintra. És mivel 10 év szolgálati időn túl további 10 éve van 10x5 vagyis 50 forint kiegészítést kap. Nyugdíja tehát 550 forint lesz.*

A dolgozó nyugdíjának megállapításáról a MÁV Nyugdíj Hivataltól határozatot kap. Amennyiben a határozat valamely pontjával nem ért egyet, azt a MÁV Nyugdíj Hivatalhoz címzett beadvánnyal 15 napon belül meg lehet fellebbezni. A fellebbezés alapján újabb határozatot kap a dolgozó, ha azzal sem ért egyet, további jogorvoslati (fellebbezési) lehetőséggel lehet élni, ha a határozatnak a fellebbezésre adott utasítása erre lehetőséget ad.

Mint látható, a nyugdíjügyek intézése bonyolult, ezért keressék fel a dolgozók a szakszervezeti bizottságok nyugdíjügyi albizottságait és kérjék segítségét.

A legközelebbi számunkban a nyugdíjak folyósításának korlátozásáról fogunk tájékoztatást adni.

Papp András

Ahol gondosan foglalkoznak a dolgozók panaszaival

A MÁV Hídépítési Főnökség dolgozóit úgyszólván az egész ország területén megtalálhatjuk. A főnökségnek 23 építésvezetősége van, munkahelye ennél is több. Nem könnyű a főnökségnél a szakszervezeti bizottság dolga. A tagoltság miatt különösen nehéz az ügyek folyamatos intézése, a dolgozók panaszaival való rendszeres foglalkozás. Ennek ellenére elismeréssel szólhatunk a szakszervezeti bizottság ilyen irányú munkájáról.

Ha a szakszervezeti bizottság valamelyik tagja vidéki építésvezetőségnél jár és visszaérkezve tájékoztatja tapasztalatairól *Müller János* szb-titkárt, rendszerint így hangzik az első kérdése:

Mi volt a panasz?

— *Mi volt a panasz?* — Mondják is, hogy ez a titkár „vesszőparipája". Ha volt valami probléma, elintézendő ügy, kérés, igyekeznek a lehető leggyorsabban eleget tenni azoknak.

— *Csak úgy tudjuk elkerülni a felesleges vitákat, s hogy szó ne érje a házunk elejét, ha gyorsan tájékoztatjuk tagjainkat ügyeik intézéséről, panaszaik orvoslásáról* — mondotta *Lengyel Sándor*, a tapasztalt aktivista, aki jelenleg az szb számvizsgáló bizottságának elnöke. — *Akik személyesen keresik fel panaszaikkal bizottságunkat, azoknak, ha mód van rá, azonnal segítünk. Bér- és ruhaügyekben erre rendszerint meg is van a lehetőség. A levélben küldött panaszokkal sem várunk. Igyekszünk gyorsan intézkedni, hogy 3—4 napon belül már a választ küldhessük.*

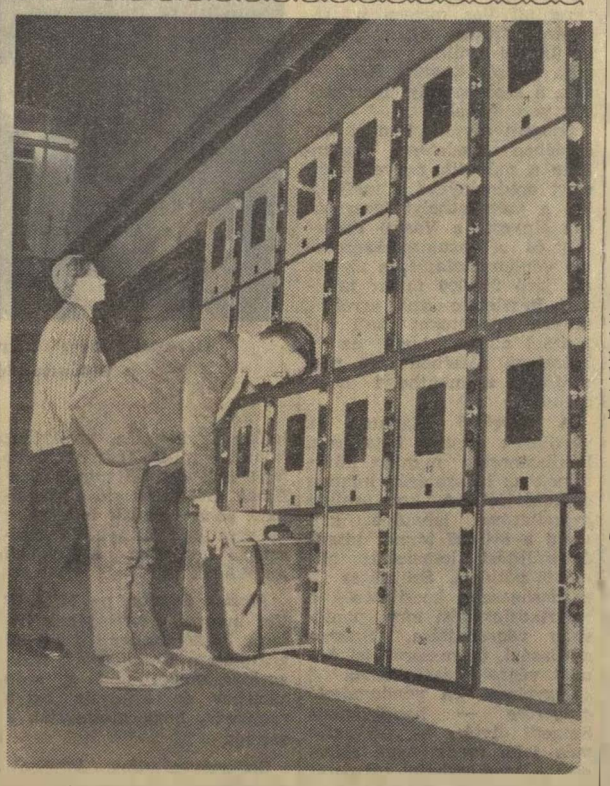
A szakszervezeti bizottság nyilvántartásából kitűnik, hogy valóban gyorsan intézkednek és küldik a válaszlevelet a panaszosoknak. Egy szombathelyi bérpanaszt, például, melyről július 19-ig szereztek tudomást, még aznap orvosoltak és küldték a levelet *Horváth Lajosnak*, meg a többieknek, értesítve őket az ügy kedvező elintézéséről.

A legtöbb panaszt a bizalmiak továbbítják a szakszervezeti bizottsághoz. Teszik ezt szóban és levélben, és úgy is, hogy a bizalmi naplót havonta rendszeresen bemutatják a bizottságnak. A naplóba bejegyzett panaszokra a bizottság erre kijelölt tagjai, vagy közvetlenül az illetékesek válaszolnak.

Rendszeres nyilvántartást

Megnéztük az egyik bizalmi naplóját. A gondosság, a tagság ügyei iránti odaadás árad minden sorából. Díszére válik ez a napló *Szigeti Nándorné* bizalminak. Ebből is kitűnik, hogy Szigetiné valóban megérdemelte a jutalmat, amelyet az idén kapott, tízéves bizalmi munkájáért.

Jó volna, ha a szakszervezeti bizottság is egy hasonló naplóban vezetné a tagok panaszait és az ezek nyomán tett intézkedéseket. Jelenleg ugyanis a panaszok nyilvántartása egybefolyik a többi üggyel, levelezéssel. A külön nyilvántartással is áttekinthetőbbé, még szervezettebbé válna ez a szakszervezeti munkánk szempontjából oly fontos terület: a bejelentések és panaszok intézése. **(L—cz)**



Automata csomagmegőrző a lipcsei pályaudvaron.

3 millió forintos építkezés a debreceni járóműjavítóban

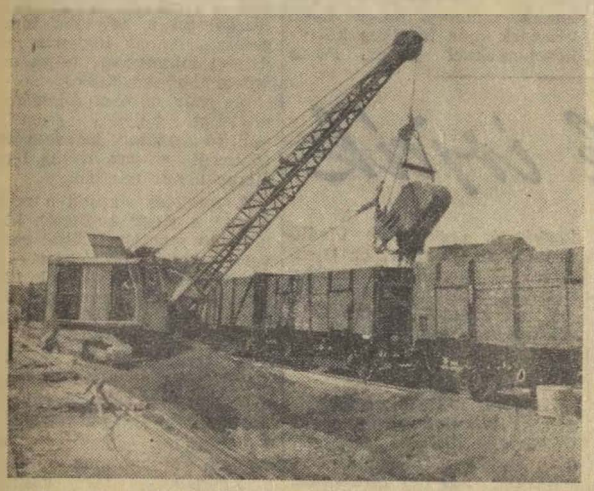
A debreceni járműjavító kapacitásának növelése és a dolgozók szociális ellátásának javítása érdekében nagyobb arányú átalakítási és bővítési munkák indulnak.

A 3,1 milliós költségű építkezést előreláthatólag 1964. augusztusában fejezik be. A beruházás megvalósításával a kapacitást növelő építkezéseken túl 200 dolgozó részére korszerű öltöző-mosdó is épül.

„Átalakítás alatt a forgalom zavartalan"

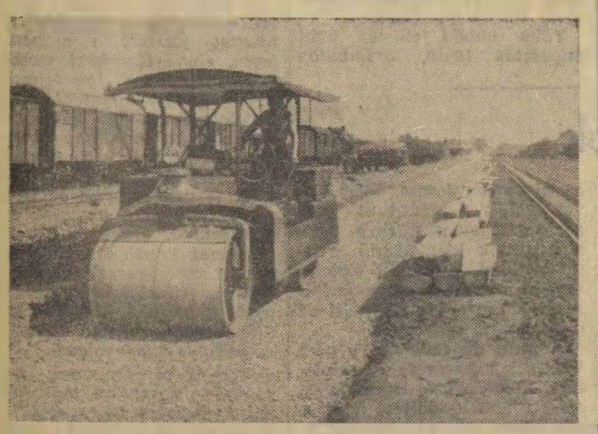
Mintha már ősz lenne — olyan nagy a forgalom Kecskemét állomáson. Naponta 100—120 leadásos kocsi érkezik, a feladás is közel ennyi. Ráadásul folyamatban van az állomás átépítése

Meglátogatta Kecskemét állomást Gafar Ahmed abd el Karim, a szudáni vasutak forgalmi osztályának vezetője.



Markológép segíti az állomás negyedik vágányának bontását.

A Szentesi Építési Főnökség pályamunkásai a negyedik vágány ágyazatának helyét készítik elő.



Motoros henger tömöríti az 5. vagany ágyazatát. Az állomás vágányainak átépítését szeptember végére befejezik.

A tíz darab négytengelyes hűtőkocsi 200 tonna pecsenyekacsát visz a Német Demokratikus Köztársaságba. A vonatot a legkorszerűbb fagyasztóberendezéssel szerelték fel.

Talpraesett vasutasok

Erős szélviharral járó zivatar tombolt július 21-én, délután a Balaton északi partján is. Megszólaltak a viharágyúk, a csónakázók és a fürdőzők menekültek ki a vízből. A vonatoknak azonban közlekedniük kellett...

A nagy szélviharban a 39. számú őrháznál szolgálatot teljesítő Palkovits József pályaőr éberen teljesítette szolgálatát. Figyelte a pályát. Észrevette, hogy a 2114/a számú vonat előtt egy nagy nyárfát a sínekre döntött a vihar. Időben megállította a vonatot. Fűrészt hozott és a vonat személyzetének segítségével elhárította a veszélyt jelentő akadályt. Bödör József tapolcai vonatvezetővel kettéfűrészelték a fatörzset. A vonat kisebb késés után folytathatta útját.

A kidőlt nyárfa súlyos balesetet okozhatott volna, ha Palkovits József nem veszi észre idejében. A vonat utasai örültek, hogy néhány talpraesett vasutas megmentette őket a veszélytől. Kötelességüket teljesítették, de méltók az elismerésre is.

Bognár Károly

Pontos vonatindítás — A kocsikihasználás akadályai — Utánpótlási gondok

Beszélgetés Esztergom állomás munkájáról

Évente sok ezer kiránduló keresi fel Esztergomot, ezt a történelmi nevezetességekben gazdag várost. A vonaton érkezők főleg diákok, az ország minden részéből. Nyári vasárnapokon néha négy különvonat is befut az állomásra. A mai Esztergomnak azonban nemcsak múltja van, hanem munkás jelenje és szép tervekkel biztató jövője is. Jól látják ezt Esztergom állomás dolgozói, akik számon tartják a teherforgalom fejlődését. *Krizsai József* állomásfőnök is ezt említette először, amikor az állomás forgalmáról beszélgettünk.

Naponta 54 személyvonat

— Esztergom üzemei jól fejlődnek, forgalmuk növekszik. Főleg szerszámgépeket, hordozható cserépkályhákat, higanygőz lámpákat, szemüveg kereteket és vitorlázó repülőgépeket adnak fel nálunk. Jelentősebb tömegárut — bánya- és tüzifát — csak a helyi erdőgazdaság rak vagonba. Nagy személyforgalmat bonyolít le Esztergom állomás. Naponta 54 személyvonat indul és érkezik Esztergomba.

Krizsai József elmondta, hogy a második negyedévben a személyvonatok menetrendszerűsége 98 százalékos, a tehervonatoké 95 százalékos volt. A vonatindítási tervet 100 százalékra teljesítették. Ezen a vonalon kötött fordában közlekednek a mozdonyok, így a személyvonatok menetrendszerűségének javulása maga után vonja a tehervonatok pontosabb közlekedését is. A kocsitartózkodás a vállalt 95 százalék helyett a második negyedév folyamán 95,8 százalékos volt.

Kocsikihasználásban azonban nem érték el az élüzem szintet, kevés volt ehhez a 92,1 százalékos eredmény.

— Mi nehezíti Esztergom állomáson a kocsikihasználást? — kérdeztük.

— Állomásunk lényegében a 2-es és a 4-es vonalak végállomása. Nem nagyon válogathatunk a kocsikban — válaszolta az állomásfőnök. *Rendszerint a helyben kirakott kocsikat kell felhasználnunk a feladáshoz is. A szerszámgép export küldeményeknél különösen nem tudjuk kihasználni a kocsikat. Ha csak két gépet küldenek valamelyik országba, azokat már külön kocsiba kell berakunk. A vitorlázó repülőgépek igazán nagyon könnyűek, viszont nagy helyet foglalnak.*

Nehézségeik ellenére eredményes az esztergomi vasutasok munkaversenye. A múlt negyedévben balesetmentesen dolgoztak. A vasutasnap alkalmából 8 brigádot oklevéllel tüntettek ki. Most szervezik újra a szocialista brigádokat, mert a korábbi vállalások nem voltak megfelelőek. Szakvizsga hátraléka senkinek sincs. Az állami oktatásban való részvétel is jó. Középiskolába 7, általánosba 8 dolgozó járt tavaly.

Szorgalmas törzsgárda

— Nagyon megbízható, szorgalmas törzsgárdánk van — mondta az állomásfőnök —, *de az utánpótlás nincs biztosítva. Az utóbbi években 38 dolgozónk ment el, főleg nyugdíjba. Fiatal alig jön hozzánk. Csökken a létszám ezért mind nehezebben tudjuk kiadni a szabadságokat. Úgy látom, a vonal más állomásain még nehezebb a helyzet. Éppen az imént telefonáltak, hogy küldjek holnapra Lábatlanra egy málházót.*

Komoly gondot jelent az is, hogy az állomás nélkülözi a szociális létesítményeket. A vonatkísérőknek, a vontatási dolgozóknak és a raktári munkásoknak munkaruhában kell bejárniok, mert nincs öltöző és fürdő. Csak a kocsitakarítónők részére sikerült egy szűk öltözőhelyiséget biztosítani. Tavaly terveztek Esztergom állomásnak egy 20 férőhelyes laktanyát, de az építkezés elmaradt.

Esztergom állomás forgalma, jelentősége növekszik. Szükséges, hogy gondoljunk a munkakörülmények javítására is.

L. J.

Minőségi járműjavítás kezdődött a szombathelyi járműjavítóban

Június óta minőségi járműjavítás folyik a szombathelyi járműjavítóban. Nem azért nevezik így az új munkáltatási módszert, mintha korábban nem fordítottak volna gondot a minőségre, az egyes járműjavítási módozatok előírásai azonban korábban nem tették lehetővé az alaposabb munkát. Az első minőségi hónap eredményeit, tapasztalatait augusztus 2-án a járműjavító kultúrotthonában Harmati Sándor vezérigazgatóhelyettes elnökletével tartott műszaki konferencián értékelték.

— Mit jelent a minőségi járműjavítás és mi a célja? — erről beszélgettünk a konferencia megkezdése előtt *Matkó Józseffel*, a járműjavító osztály helyettes vezetőjével.

— A minőségi járműjavítás több külföldi országban már elterjedt módszer. Azt jelenti, hogy a járműjavítók nemcsak azt a hibát javítják ki, amely miatt a forgalomtól beküldik a járművet, hanem gondos ellenőrzés alapján szinte generálozzák a kocsikat. Elsősorban a járművek kopó, forgó és szilárdsági szempontból igénybe vett alkatrészeinek gondos kijavítását értjük minőségi járműjavítás alatt. Nálunk is az a cél, hogy járműjavítóból kikerült kocsikat ne kelljen egy-két hónap múlva újra javítani. El akarjuk érni, hogy fővizsgától fővizsgáig javítás nélkül üzemeljenek járműveink.

A minőségi járműjavítás révén csökkenteni akarjuk a futójavítások számát, ami jelenleg igen magas. Évente 23—24 ezer futójavítást végeznek a vasútnál. Népgazdaságunkat kedvezőtlenül érinti, hogy egy kocsi évenként átlag hat és félszer áll le javítás miatt. Ez kocsinként ugyanannyiszor 7—8 napi kiesést jelent.

Mit hozott az első hónap

Érdekes vitának voltunk tanúi a műszaki konferencián. Elmondották, hogy a kísérleti munka minőség szempontjából igen jó eredményeket hozott. Kifogásolták viszont a teljesítmények csökkenését, a korábbi javítási darabszám közel egyhatodára való visszaesését. Ezért hívta fel a figyelmet a túlzások elkerülésére *Harmati Sándor* vezérigazgató-helyettes. Nem az a cél, hogy most egy csapásra pótoljuk a régi hiányosságokat, nem új járműveket akarunk itt gyártani. Az a fontos, hogy az igénybevett alkatrészek állapota megfelelő legyen. Szükség van a már használt, de megjavított alkatrészekre is, ha azok állapota megfelelő. Valamennyi jármű javításánál nem növelhetjük egyszerre 100 százalékosan a ráfordításokat, hiszen ez erőnket meghaladó vállalkozás lenne. A helyes középutat megtalálva, a döntő fontosságú minőségi tényezőket követeljük meg a járműjavításban.

Rámutatott *Harmati* elvtárs arra is: nemcsak az átállás nehézségei okozták a javítási darabszám csökkenését, hanem az, hogy a műszaki vezetők és a munkások körében sokan „kényelmes javításnak" értelmezték a minőségi járműjavítást. Valóban tűrhetetlen, hogy ne érje el a 100 százalékos teljesítményt a kerékesztergályos, vagy más szakmunkás, akinek munkáját lényegében nem érinti az új javítási elv alkalmazása. Márpedig ilyen jelek is mutatkoztak az első hónapban.

A szombathelyi járműjavító igazgatója, *Bata Ferenc* elmondotta, hogy felismerték ezt a problémát és több szervezési intézkedést tettek a javítás gyorsítására. A cserejavítás kiterjedtebb alkalmazása feltétlenül segíteni fog. Augusztus 2-án már 273 kocsi felvételét végezték el és 187 kocsi javításán dolgoztak.

Demeter István, a 7/D. csoportvezetője elmondotta, hogy sok a szegecselési hiba. Eredményként említette, hogy a C- és D-kategóriás kocsiknál nagy mennyiségű OH-anyagot sikerült felhasználni. A kocsik mázolása nem megfelelő, mert nem jó a festék. Jobb szerszámokra, több speciális kisgépre van szüksége az üzemnek.

Jobb anyagellátást

Hajós Sándor, a járműjavító kocsiosztályának vezetője azt kérte, pontosabban rögzítsék mit kell elvégezni egy-egy javítás keretében. Nem helyes ezt az átvevők becslésére bízni. Van olyan kocsi, amelynek javítása a szokásos 6000 forint helyett az újabb és újabb kívánságok miatt 15 000 forintba került. Segíteni kell az anyaghiányon. Hat kocsit például ütközőcsavar hiánya miatt nem tudtak kiadni a múlt hónapban.

A vasút és egész népgazdaságunk számára rendkívül fontos, hogy ne csak a járműveket, hanem az ankéton elhangzott hibákat is minőségi módon javítsák ki a szombathelyi járműjavító vezetői és dolgozói. Megvan a lehetőségük arra, hogy úrrá legyenek az átállással járó kezdeti nehézségeken, főként akkor, ha nagyobb gondot fordítanak a munkabrigádok mennyiségi eredményeire is. A forgalomnak rendkívül nagy szállítási feladatai vannak, melyeknek csak akkor tud eleget tenni, ha gyorsabban kapja vissza a javításra küldött kocsikat.

Lőrincz János

Négy év után újra az első helyen

— A szombathelyi igazgatóság vezetőjének *nyilatkozata* —

Az igazgatóságok 1963. második negyedévi munkaversenyében a szombathelyi igazgatóság került az első helyre. Ebből az alkalomból kerestük fel *Szegedi Nándor* elvtársat, az igazgatóság vezetőjét.

— Milyen reményekkel kezdték a második negyedévi versenyt? — kérdeztük.

— A kemény tél és az azt követő árvíz eléggé sújtotta igazgatóságunk területét — kezdte Szegedi Nándor. — Az első negyedév folyamán mintegy 500 ezer tonna áru szállításával maradtunk adósai a népgazdaságnak. Arra törekedtünk, hogy mielőbb kikerüljünk a nehéz helyzetből. Igyekeztünk javítani a vezetést, amihez a párt- és a szakszervezet egyaránt sok segítséget adott. Műszaki konferenciákon és termelési tanácskozásokon beszéltük meg dolgozóinkkal a feladatokat. Különösen sokat vártunk attól a 331 brigádtól, amelyik a szocialista címért versenyez, vagy már elnyerte azt. Nem is csalódtunk bennük. Különösen jól dolgoztak a pályafenntartási és a vontatási szocialista brigádok.

Versenytársaink a nyomunkban vannak

— Sikerült pótolniuk a lemaradást?

— Sajnos, még nem. Azonban igen sok mutatóban szép javulást értünk el. Jó volt a menetrendszerűség. A tehervonatok átlagos terhelését a korábbi 731 tonnáról 760 tonnára növeltük. Javult a fajlagos szénfogyasztás, és a mozdonykihasználási tervet 104,7 százalékra teljesítettük. A kocsijavítási és a kocsikihasználási tervet egyaránt teljesítettük a második negyedévben. Eredményeinkkel négy év után kerültünk újra az első helyre. Sikerült ismét megelőznünk régi vetélytársunkat, a pécsi igazgatóságot, amely tavaly olyan kiváló eredményeket ért el.

— Hogyan akarják megtartani az első helyet?

— Most ez a legfőbb gondunk. A pécsiek és a többi igazgatóság máris a nyomunkban van. Nagyon nehezíti dolgunkat a kocsihiány, amelyet napról napra meg kell küzdenünk, s javulás ebben a növekvő szállítási igények következtében most aligha várható. A tömegáruk rakodásához igazgatóságunk területén kevés a rakodógép. Az AKÖV dolgozói, akikkel igyekszünk a lehető legjobb együttműködést kialakítani, nem győzik a szállítást. Úgy látjuk, a szállítófelek, különösen Veszprém térségében, nem adnak elég támogatást, gyakran raktárnak használják a kocsikat.

Több kocsi kellene

— Mi a legfontosabb tennivalójuk?

— Elsősorban az, hogy csökkentsük a gépre várások számát és gyorsítsuk az elegymozgást. Javítanunk kell kapcsolatainkat a szállítófelekkel. Különösen fontos, hogy fejlesszük az irányítás, az emberekkel való foglalkozás színvonalát. A szállítási lemaradás pótlásához arra is feltétlenül szükség van, hogy több üres kocsit kapjunk a szomszédos igazgatóságoktól. Nálunk ugyanis naponta átlag 600 kocsival több a feladás, mint a leadás, tehát a rakott kocsikból semmiképpen nem tudjuk fedezni rakodási szükségletünket.

Örülünk az elsőségnek és reméljük, hogy ez a szép siker arra ösztönzi igazgatóságunk valamennyi dolgozóját, hogy segítsék elő az őszi forgalomra való felkészülést. A cukorrépa-szállítás legalább 18 ezer kocsit vesz majd igénybe. Számíthatunk a többi mezőgazdasági termény, valamint a műtrágyaszállítás fokozódására. Tranzitforgalmunk is növekedni fog. Példás helytállást várok a szombathelyi igazgatóság valamennyi dolgozójától — fejezte be nyilatkozatát Szegedi Nándor elvtárs.

Elhunyt Bebrits Lajos elvtárs

Bebrits Lajos elvtárs a munkásmozgalom és a párt régi harcosa augusztus 9-én 72 éves korában elhunyt. Halálával egy régi vasutas, a vasutasok mozgalmainak kipróbált harcosa távozott sorainkból.

Bebrits elvtárs életútja szorosan összeforrt a vasúttal. 1911-től már a vasútnál dolgozott. Temesváron ifjú korában bekapcsolódott a munkásmozgalomba, belépett a Szociáldemokrata Pártba és a Vasutasok Szakszervezetébe. Élete ettől kezdve összeforrt a munkásmozgalommal.

Nagy energiával vett részt a vasutasok szervezésében, a vasutas mozgalmakban. Az első világháború végén az erdélyi vasutassztrájkok egyik szervezője volt. Erdélyben 1920-ban a bánáti vasutasszövetség titkára lett. Forradalmi tevékenysége miatt többször letartóztatták és hosszabb-rövidebb börtönbüntetésre ítélték. 1922-ben az erdélyi és bánáti szakszervezeti tanács elnökévé választották.

Romániából 1924-ben, miután a börtönből kiszabadult, Amerikába ment. Tagja volt az Egyesült Államok Kommunista Pártjának, és az Új Előre című kommunista napilapot szerkesztette. Forradalmi munkássága miatt 1932-ben kiutasították Amerikából. Ekkor a Szovjetunióban kapott menedékjogot, ahol mint vasutas dolgozott, és állandó munkatársa volt a Sarló és Kalapács és az Új Március című folyóiratoknak. A második világháború éveiben bekapcsolódott a magyar hadifoglyok között megindult felvilágosító munkába, az Igaz Szó szerkesztője volt.

1945 tavaszán tért haza a Szovjetunióból. A vasutas szakmában szerzett gazdag tapasztalatait és minden erejét latba vetette azért, hogy a háború következtében szétzilált és tönkrement magyar vasutat és közlekedést helyreállítsuk. A Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium államtitkára lett, majd 1949-ben közlekedés- és postaügyi miniszterré nevezték ki. Ezt a tisztségét 1956-ig töltötte be. 1949-től 1962-ig Budapest, illetve Zala megye országgyűlési képviselője volt. Odaadó munkája elismeréséül a Munka Érdemrend arany fokozatával és a Munka Vörös Zászló Érdemrenddel tüntették ki. 1957-től 1959-ig diplomáciai szolgálatot teljesített követi minőségben, majd 1920-tól nyugdíjba vonulásáig az Országos Idegenforgalmi Tanács főtitkára volt. Nyugdíjba vonulása után a párt áldozatkész, fáradhatatlan munkásaként dolgozott tovább.

Bebrits Lajos elvtársat augusztus 13-án nagy részvét mellett helyezték örök nyugalomra a Kerepesi temető panteonjában.

Központi rádióskört szervezünk

Az oktatási évben 50 hallgatója volt az MHS rádiós tanfolyamának, melyet kezdők és haladók részére az Északi Járműjavító „Törekvés" kultúrotthonában szerveztünk. Az elméleti és a gyakorlati foglalkozások folyamán a hallgatók megismerkedtek a detektoros és a csöves rádiókészülékekkel.

Házi műhelyünkben rádiókat is építettünk. A rövidhullámú rádióamatőr munkát egy O—V—1 típusú vevőkészülék építésével kezdtük meg. Ezzel a készülékkel sajnos, még nem tudunk eredményesen dolgozni, mert még nem kaptuk meg a rövidhullámú megfigyelő számot.

Az a tervünk, hogy központi rádióskört szervezünk, itt, a „Törekvés" kultúrotthonban, vagy másutt egy helyre tömörítjük a budapesti vasutas rádiósokat. Kérjük ehhez a rádiósok jelentkezését és az illetékesek támogatását.

Dr. Buru János

Munkásvédelmi körjárat

Szabálysértés — pénzbírságolás

Az utóbbi években nagyon elszaporodtak azok a jelenségek, hogy illetéktelen személyek a vasút területén meg nem engedett helyen közlekednek és tartózkodnak. De elkövetnek egyéb súlyos szabálytalanságokat is. Például felemelik a lezárt sorompót és alatta átbújnak, mozgó vonatra fel- és leugrálnak, a vonat lépcsőjén utaznak. Ezzel

nemcsak a vasútüzem biztonságát, hanem saját és mások testi épségét is veszélyeztetik.

Mindez annak ellenére történik, hogy figyelmeztető táblákon, hangos bemondón, vagy élőszóval gyakorta felhívják ennek tűrhetetlenségére az utazóközönség figyelmét. Legtöbbször azonban nem veszik figyelembe ezeket a figyelmeztetéseket. Sőt sokszor sértő, fenyegető megjegyzésekkel illetik a kötelességüket teljesítő vasutas dolgozókat. Jórészt ennek következménye, hogy gyakorta az erre hivatottak is elmulasztják a figyelmeztetést. Beigazolódott, hogy

a vasút alkalmazottai képtelenek ezeket a szabálytalanságokat megakadályozni,

annak ellenére, hogy ilyen vétségek már tragikus következményekkel jártak. Példa erre az Aszód állomáson 1962. szeptember 2-án bekövetkezett baleset, melynek következtében 5 személy meghalt, egy pedig súlyosan megsérült.

Ez a tragédia hívta fel nyomatékkal az illetékesek figyelmét arra, hogy a balesetek megelőzése érdekében sürgősen olyan intézkedéseket kell foganatosítani, hogy a vasút területén az illetéktelen személyek által eluralkodott állapotokat a lehetőséghez mérten megszüntessék.

Az elgondolást tett követte. 1963. március 26-i kelettel megjelent a kormány 7/1963. számú rendelete, amely lehetőséget ad a helyszíni bírságolásra. (Annak idején a rendeletet lapunkban teljes terjedelemben közöltük.)

Ma már minden állomáson, szolgálati helyen, személyszállító vonaton kifüggesztésre kerül ez az április 1-vel életbe lépett rendelet.

A rendelet alapján a rendőrség a vasút területén illetéktelen személyek által elkövetett szabálysértésekért — a szabálysértés mértékétől függően — a jövőben postai befizetési lap átadásával helyszíni bírságolást fog kiróni.

A szabálysértések megszüntetésére azonban a helyszíni bírságolás egyedül nem lesz elegendő.

Továbbra is szükséges — és ez nem szűnhet meg —, hogy a szolgálatban levő vasutas dolgozók kötelességszerűen figyelmeztessék azokat a személyeket, akik szabálysértést követnek el, vagy akarnak elkövetni.

Kiss Pál

Levelezőink írják

„Nagy megtiszteltetés érte a vasutasnap alkalmával pályafenntartási főnökségünk II-es szakaszát — írja Sopronból Perlaki Gyula. — *Szocialista brigádjuk tagjai zászlót, jelvényt és pénzjutalmat kaptak. Főnökségünknél 15 brigád küzd a szocialista címért. Közülük négy már többször, három pedig egyszer nyerte el ezt a kitüntető címet."*

★

Kanizsavár megállóhely talaja nagyon elhanyagolt állapotban van a fel- és leszálóhelyen. Csak a szerencsének köszönhető, hogy eddig nem történt baleset. Feltétlenül szükséges, hogy mielőbb salakkal töltsék fel ezt a területet — olvastuk *Markos József* levelében.

★

„Nagy költséggel újították fel tavaly Keszthely állomás felvételi épületét. Néhány „apróságról" azonban megfeledkeztek — írja Bognár Károly. — *A forgalmi iroda, a segédhivatal és a raktárépületben levő árupénztár ablakaira nem tettek rollót. A perzselő nyári nap nem használ az itt dolgozó vasutasok szemének..."*

★

Az első félévi munka eredményeiről és a további feladatokról tanácskoztak legutóbb a debreceni fűtőház szocialista brigádvezetői. A kocsiszolgálatot képviselő brigádvezetők elhatározták, hogy harcot indítanak a „szocialista munka műhelye" cím elnyeréséért — tudósít *Marosán Pál.* — Többen kérték, hogy a szertár javítsa meg az anyagellátást.

★

„Alsóőrs állomáson az 1. és 2. számú váltók ábra állító rúdja a szögvason csúszik, ami nagyon megnehezíti a váltók állítását. A blokkmester és a pályamester egymásra háritja a felelősséget, a hibát egyik sem akarja megszüntetni. Jó lenne, ha a szombathelyi igazgatóság mielőbb eldöntené ezt a vitát — írja Kiss Lajos.

★

Legutóbbi termelési tanácskozásukon a második negyedév eredményeit értékelték *Kazincbarcika* állomás dolgozói — írta levelében *Behán Rózsa.* — A turok versenyét *Lővey Lajos* szocialista brigádja nyerte 99,7 százalékos kocsitartózkodási és 99,2 százalékos kocsikihasználási eredménnyel.

★

„Több vasutas társammal együtt mi szégyeltük magunkat az Utasellátó helyett augusztus 5-én, a Déli pályaudvarról indult 1008. számú gyorsvonaton — írja *Molnár Árpád* levelezőnk. — A cukorkát és csokoládét kínáló kosaras fiatalember, az Utasellátó alkalmazottja piszkos, pecsétes öltözetben járta végig a vonatot. Olyan volt, mintha az Ecseri úti piacról menekítették volna..."

★

Kéthetes műszakkal készülnek az alkotmány ünnepére Dévaványa állomás dolgozói, akik tervüket élüzem szinten teljesítik. 320 óra társadalmi munkával vesznek részt a tanácsi fürdő építésében. Az állomás minden dolgozója szakszervezeti tag — írja Boldizsár Gyula.

Suomi küldöttei

A finnek „Suomi"-nak nevezik hazájukat, a 70 ezer tó országát, ahol rövid a nyár és hosszú a tél, s ahol ránk, magyarokra rokoni szeretettel gondolnak az emberek. E rokonság fokának bizonyítását a nyelvtudósok már elvégezték, de ahhoz, hogy hazánkban, főként a vasutasok körében jobban megismerkedjünk a finn nép életével, népi kultúrájával, jó szolgálatot tett a szakszervezetünk meghívására hozzánk érkezett öntevékeny finn népi együttes.

Több vidéki fellépés után augusztus 10-én, szombaton este Budapesten tartottak előadást az Északi Járműjavító „Törekvés" kultúrotthonában. Ünnepélyes pillanat volt, amikor felgördült a függöny, s a finn nemzeti lobogó alatt zeneszóra vonultak a színpadra az együttes népviseletbe öltözött tagjai. A jórészt középiskolás diákokból álló együttes nevében Irja Sarnama tanárnő üdvözölte a közönséget, majd kezdetét vette a műsor.

Lakodalmas tánccal kezdték a műsort. A zenekar menüettet játszott s a párok lassú, ringó léptekkel mozogtak a színpadon. Így fejezték ki a tánc mondanivalóját: a fiatalokat szüleik kényszerítették egymáshoz, hogy a vagyon házasodjék a vagyonnal. — A felszabadulás előtt nálunk is gyakori volt az ilyesmi... Azután a táncosok egy vendéglőhöz érnek és bánatában inni kezd a lakodalmas nép. A zene gyorsabb ritmusra vált és frissebb lesz a tánc, majd a pálinka hatására széditő forgássá gyorsul a „nyolcszemélyes engelskában".

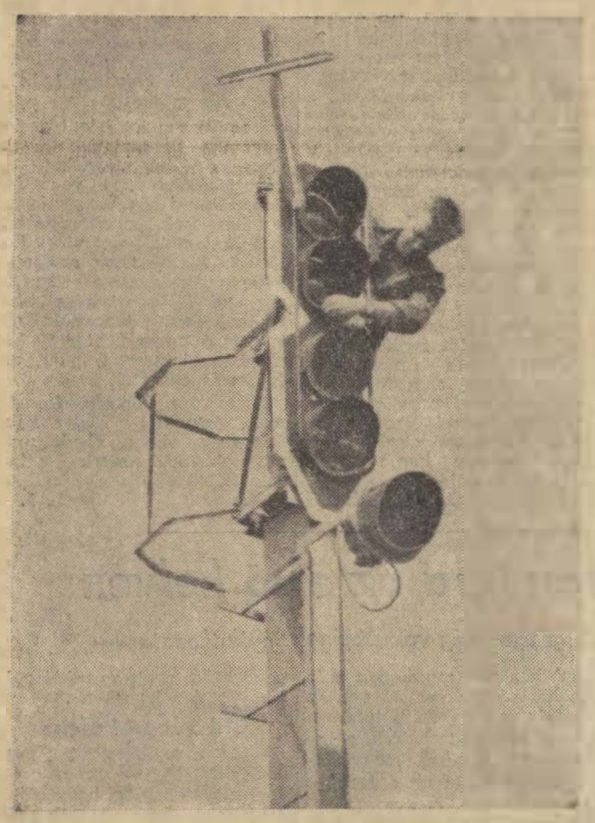
Magyar tánccsoportok műsorában szokatlan műsorszámot is bemutatott az együttes. Ritmikus, balettszerű labdagyakorlatot adtak elő a kék blúzba és fehér szoknyácskába öltözött karcsú finn lányok. A közönség fergeteges tapssal jutalmazta Mariatta Sarnama, Elina Vuori és a többiek remek produkcióját, mely a tánc és a művészi torna ötletes kombinációja volt. A táncot betanító Anna Liisa Lackschewitz tornatanárnő elismerésre méltó munkát végzett.

Az együttes műsorát ének- és zeneszámok is tarkították. Különösen a 18 éves bájos helsinki diáklány, Merja Helenius aratott nagy sikert harmonikus játékával.

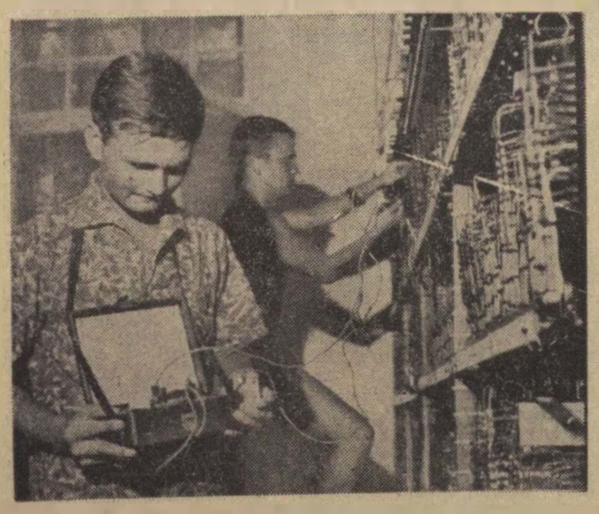
A színvonalas és jól szórakoztató műsor után a „Törekvés" kultúrotthon tánccsoportja látta vendégül a finn együttest. A barátságos hangulatú találkozó során a magyar táncosok is bemutatták néhány műsorszámukat. A nyelvi nehézségek ellenére kedves rokonokhoz, barátokhoz illően hamar megértették egymást a finn és a magyar fiatalok.

(L—cz)

Korszerüsitették Cegléd állomás jelzőberendezéseit



Ez a bejárati jelző már nem „karácsonyfa". Fényjelzései megfelelnek a nemzetközi szabályoknak. Az átadás előtt Bangó Sándor műszerész leveszi a lámpák fedőlapjait.



A jelfogó helyiségben Tököly Imre műszerész ellenőrzi az áramköri átalakítást.

Gyöngyösi változások

A nyár elejére új köntösbe öltözött Gyöngyös állomás. Az épületek — az áruraktárt is beleértve — valósággal megújhodtak.

— *Ideje már* — mondják a gyöngyösi vasutasok. — *Városunk egyre nagyobb idegenforgalmat bonyolít le. A Mátra az év minden szakában százával vonzza a turistákat. Bizony az állomás elhanyagoltsága miatt eddig eleget szégyenkeztünk.*

Most már nem kell szégyenkezniök. Szépen rendbehozott állomásukon a legelőkelőbb vendégeket is fogadhatják. Meg aztán nem rajtuk múlott, hogy csak az idén került sor a megkopott, fakószürke színű épületek tatarozására. Ők a rájuk bízott feladatokat évek óta becsülettel végrehajtják. Erről tanúskodnak az állomásfőnök irodájában látható élüzem-oklevelek.

Élüzem szinten

— *Az első félévben is teljesítettük az élüzem cím feltételeit* — mondotta *Karbuczky Károly* állomásfőnök. — *Pedig a hosszú, kemény tél nekünk is sok borsot tört az orrunk alá. A lemaradást azonban az első fél év végéig sikerült behoznunk. Kocsitartózkodási tervünket 100, a személy- és tehervonatok menetrend szerinti indításában ugyancsak 100 százalékos, a kocsikihasználásban pedig 98,28 százalékos eredményt értünk el. Ennél a tényezőnél azért van némi lemaradásunk, mert aránylag sok göngyöleg árut kell továbbítanunk. Az igazgatóság az üres gyümölcsös rekeszekre például 7 tonna terhelést szabott. Ezzel szemben 2,7—3 tonnánál nem tudunk többet berakni egy kocsiba. A laza fémforgács szállításához nem áll rendelkezésünkre megfelelő kocsi.*

Mi hiába törekszünk arra, hogy a kocsikat kiterhelve továbbítsuk. A dolgozók szorgalma, igyekezete is kárba vész. Úgy vélem jogos az a kérésünk, hogy reálisan szabják meg ennél a tényezőnél is a tervet.

A szocialista szolgálati hely címért

Beszélgetés közben a munkaversenyre, a szocialista brigádmozgalomra terelődött a szó. Mióta Gyöngyös állomáson a mozgalmi szervek, főként a szakszervezeti bizottság gazdájává vált a szocialista munkaversenynek kézzel fogható eredmények születtek. *Jelenleg 11 brigádban 110 dolgozó harcol a szocialista címért.* S miután megértek a feltételek, az állomás kollektívája néhány héttel ezelőtt úgy határozott, hogy harcot indítanak a szocialista szolgálati hely cím elnyeréséért.

Gyöngyös állomáson nem egyik napról a másikra, hanem fokozatosan fejlődött ez az új versenyforma. Négy évvel ezelőtt 4 brigád 24 dolgozóval lépett az új útra. Ezek a brigádok kiemelkedő eredményeikkel, a vállalt kötelezettség maradéktalan teljesítésével előbb a címet, majd az oklevelet is elnyerték.

A múlt év tavaszán a párt VIII. kongresszusa tiszteletére kibontakozó munkaverseny újabb lendületet adott a szocialista brigád-mozgalomnak. Ennek eredményeként további 6 brigád készített szerződést.

— *Amikor tavasszal a párt és a szakszervezeti bizottsággal elhatároztuk, hogy tovább lépünk, úgy éreztük a feltételek adva vannak* — jegyezte meg az állomásfőnök. — *Állomásunk négy éven át 5-ös eredményt ért el a gazdasági vizsgálatnál. Ugyanakkor az élüzem cím elnyerésének feltételeit is évek óta teljesítjük.*

A főnök ezután egy gondosan elkészített vállalást tett elém. Az állomás dolgozói 17 pontban határozták meg a tennivalókat. Mind a 17 pont a szocialista módon dolgozni, tanulni, gondolkodni, hármas jelszó jegyében született.

Egy évvel ezelőtt, amikor Gyöngyös állomáson jártam, az állomás épületei szürkén húzódtak meg a hegyek lábánál. Azóta nemcsak az épületek fiatalodtak, hanem az emberek is változtak: lendületesebben, jobban dolgoznak.

Visi Ferenc

Nemzetközi pályaépítési és fenntartási gépbemutató

A Szocialista Vasutak Nemzetközi Együttműködési Szervezetének a vasúti pályaépítési és pályafenntartási munkák gépesítésével foglalkozó szakértői munkacsoportja *július 23. és augusztus 3. között Budapesten tartotta éves ülését.*

A bizottság feladata, hogy a pályamunkák gépesítésére egységes munkamódszereket és egységes gépi berendezéseket dolgozzon ki.

A bizottsági üléssel párhuzamosan nemzetközi gépbemutatóra is sor került, melyen a *szovjet, bolgár, német, lengyel, román* és a *magyar* vasutak a külföldi delegációk képviselői és hazai szakemberek előtt bemutatták különböző pályaépítési és fenntartási gépeket. A szovjet vasutak nagy teljesítményű gépeinek bemutatója *Záhony* térségében, a többi gépé *Budapest—Angyalföld* állomáson volt.

A gépbemutatón kívül, a MÁV a *Szombathely—Nagykanizsa* közötti vonalon bemutatta a gépesített pályafelújítás technológiáját.

A bemutatott géptípusok közül egységesítésre elfogadták a német vasutak motoros sínfúrógépét, a cseh vasutak villanymotoros sínfúrógépét, a bolgár vasutak univerzális csavarkulcsát és végül a magyar hidraulikus rendszerű aljalátömörítő gépeket.

Az értekezlet megtárgyalta valamennyi tagvasútnak a pályamunkák gépesítésében elért eredményeit, azokat értékelte és összeállította 1964—65. évi munkatervét.

Az értekezlet záróülésére augusztus 3-án került sor, amelyen *dr. Csanádi György*, a MÁV vezérigazgatója összefoglalta az értekezlet és a nemzetközi gépbemutató eredményét. Hangsúlyozta, hogy a korszerű és a más közlekedési ágakkal versenyképes vasúti üzemnek elengedhetetlen alapfeltétele, hogy a vasútépítési és pályafenntartási munkák gépesítését fokozzuk.

Ezt nem csupán a műszaki fejlődés kívánja, hanem az a körülmény is, hogy a dolgozókat a nehéz testi munkától minél nagyobb mértékben mentesítenünk kell.

Dr. Csanádi György, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója a tanácskozás után a kínai küldöttség tagjaival beszélget.

„CIVIL" A MOZDONYON

Július 24-én este *Balatonszentgyörgyön* úgy kellett levenni a gépről a 2214-es vonat mozdonyvezetőjét. Akkor kezdte rosszul érezni magát, amikor Siófokot elhagyta a vonat, s tovább már nem tudta vállalni a szolgálatot.

— *Mi lesz most a vonat sorsa?* — erre a kérdésre igyekezett választ, illetve megoldást találni *Balatonszentgyörgyön* a külsős forgalmista, aki *Nagykanizsára* önköltségben utazó mozdonyvezetőt keresett, de nem talált.

Jelentkezett viszont egy civil ruhás férfi: *Fonó Mátyás* nyugdíjas mozdonyfelvigyázó Nagykanizsáról. Az idei tavasszal ment nyugdíjba. Fonó Mátyás tényleges szolgálata idején a legkiválóbb mozdonyvezetők közé tartozott. Ízig-vérig vasutas. Számos újítással segítette a mozdonyok gazdaságosabb üzemeltetését, a vontatási teljesítmények növelését. Nem csoda, hogy szívesen vállalta a rendkívüli szolgálatot.

S a vonat 6 perc késéssel, „civil" mozdonyvezető irányításával folytatta útját Nagykanizsa felé. Hiába, jó az öreg a háznál...

Markos József
Zalaegerszeg

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Molnár Árpád, Buru János dr., Budapest, Pintér Lajos Vácrátót, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Bognár Károly Tapolca, Sziládi Sándor, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged, Lovas Gyula, Perlaki Gyula Sopron, Markos József Zalaegerszeg, Marosán Pál Debrecen, Melega Miklós Szombathely, Behán Rózsa Kazincbarcika, Pálinkás Károlyné Pécs, Kiss Lajos Alsóörs, Szelle Ferenc Szob: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

S. Imre és társai, Budapest: Névtelen levelekkel nem foglalkozunk. Ha a megírt problémát fontosnak tartják, keressék fel szerkesztőségünket.

Jugoszláv levél a skopjei katasztrófáról

A Jugoszláv Szállítási és Közlekedési Dolgozók Szakszervezetének Központi Bizottsága az alábbi levelet intézte Szabó Antal elvtárshoz, szakszervezetünk főtitkárához:

Hálásan köszönöm Önnek, a központi vezetőség nevében kifejtett elvtársi részvétét a Skopje várost és egész népünket ért szörnyű tragédia alkalmából.

Az egész népünk osztozik a Skopje várost ért szomorú sorsban, és igyekszik lakóinak megadni az összes lehető segítséget. A kegyetlen sors tíz másodperc alatt elpusztított egy 220 000 lakosú várost, egy olyan várost, amely évszázadokig volt az idegen megszállók hatalma alatt, és amely csak a szocialista Jugoszláviában kezdett modern és virágzó várossá fejlődni. A város romjai alól a mai napig (július 31.) 833 holttestet húztak ki, és még nem tudni, hányat fognak még találni. Több mint 2500 sebesültet helyeztek el más városok kórházaiban, és a sebesültek közül soknak az állapota súlyos, tekintet nélkül a teljes orvosi segítségre. Egész családok pusztultak el lakásaikban és a város utcáin, ahogy eltisztítják a romokat, percről percre tágul a borzalmas kép.

A város 90 százalékra megsérült. A földrengés 34 000 lakást tett tönkre, a többi lakás is lakhatatlanságig megsérült. Megsemmisültek a társadalmi és kulturális intézmények, mint például a városi egyetem, amelyben 11 000 hallgató tanult. Megsemmisültek az iskolák, kórházak, szállodák, a vasúti pályaudvar, múzeumok, történelmi emlékművek, a vízvezeték és a villamos hálózat stb.

Hogy a tönkrement lakásokat megtisztíthassuk, kénytelenek voltunk Jugoszlávia más vidékére telepíteni 50 000 gyermeket és anyát, de 170 000 ember még hajléktalan, bár mindenféle visszatérés a megsérült lakásokba lehetetlen és igen veszélyes.

Egész népünk és más országok segítségével sikerült biztosítani a kárt szenvedettek kitelepítését, a sérültek elhelyezését és gyógykezelését.

Ugyanakkor nagy anyagi és emberi erőkifejtés áll népünk előtt. A legsürgősebben biztosítani kell a város lakóinak elhelyezését összeszerelhető barakkokban. Megfelelő barakkokat kell építeni a kommunális, oktatási és egészségügyi intézmények részére. A lehető leggyorsabban el kell takarítani a romokat, biztosítani kell az építkezési anyagokat és építési gépeket azoknak az épületeknek megjavításához, amelyeket még meg lehet javítani, üzembe kell helyezni a vízvezetéket és a villamos hálózatot stb. Ez most a legfontosabb feladatunk, mivel közeleg a tél, amely még további megpróbáltatásokat hozhat a hajléktalanná vált lakosságra, ha nem sikerül megoldani a legsürgősebb feladatokat.

Mégiscsak a legfontosabb feladatunk magának a városnak a felépítése, lényegében egy új Skopjenak, amely komoly erőfeszítést igényel egész népünktől és még szélesebb körű segítséget a nemzetközi együttműködéstől. Az igen sok kormánytól, szakszervezettől, köztük az Önök központi vezetőségétől kapott erkölcsi és anyagi támogatás nagy megtiszteltetés számunkra, és az emberi szolidaritás mély visszatükrözése. A jugoszláv nép megtesz és a jövőben is mindent meg fog tenni a maximális erőkifejtésig, hogy a lehető leggyorsabban begyógyítsa a szenvedő népe sebeit.

A SZÓ ELREPÜL – AZ ÍRÁS MEGMARAD...

Egy szakszervezeti bizottság első félévi munkájának tapasztalataiból

Vastag könyv telne ki abból a határozat-, jegyzőkönyv és jelentéshalmazból, ami fél év alatt gyűlt össze a *Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* szakszervezeti bizottságánál. *Gábor József* szb-titkár szinte kifogyhatatlanul rakja elénk a sok írásos anyagot, amely a hét különböző munkahely műhelybizottságainak tevékenységével foglalkozik. Első pillanatra úgy tűnik, hogy a kelleténél több is a papírra vetett szó.

— *Új módszer ez nálunk* — mondta Gábor József. — *Talán a szokottnál valamivel többet írunk, de ez nagyon hasznos. Korábban ugyanis lezajlottak gyűlések, megbeszélések, a tagság elmondta gondját, baját, aztán a szó elrepült és sok kérdés nem nyert elintézést.*

Kell-e az írás?

A tagság kérésére most időközönként összeállítják a legfrisebb igazgatói utasítások, határozatok és rendeletek kivonatait, és megküldik azokat az aktíváknak, hogy ne érje őket meglepetés, ha a dolgozók különböző problémákkal keresik fel őket. Legutóbb azt tapasztalták, hogy némelyik műhelybizottsági titkár nem eléggé átgondolt beszámolót tart. Ezen úgy segítettek, hogy házi röplapot adnak ki, amelyben ismertetik, melyek azok a legfontosabb kérdések, amelyeket fel kell venni a műhelybizottsági értekezletek napirendjére. Ebben is felhívják a figyelmet arra, hogy a bizalmiak észrevételeit és javaslatait ne hagyják ki a beszámolóból.

Ez az írásos munka is elősegítette, hogy több hozzászólás, gyakran heves vita követi a beszámolókat. A műhelybizottsági gyűlésekről sikerült számúzni az unalmat és a közömbösséget.

Hasznos volt az is, hogy írsába foglalták a szakszervezeti tisztségviselők nevét, és ezt megküldték a szakvonali vezetőknek. Erre azért volt szükség, mert a munka irányítói áthelyezésekor, bérmegállapításnál, vitás ügyek intézésénél gyakran mellőzték a szakszervezet véleményét, így érvelve: *„Sajnos magunk döntöttünk, mert nem ismerjük a bizalmit".* Az írásos munka látszatra jelentéktelen, de mégis fontos dolgokban segíti a szakszervezeti aktivisták tevékenységét.

Mi valósult meg a tervből?

A bizottság féléves munkatervének végrehajtásával kapcsolatban ugyancsak vaskos iratcsomó gyűlt össze. Bőséges anyag, hiszen az első fél év folyamán 12 témával foglalkozott a munkaterv szerint a szakszervezeti bizottság.

A szakvonali szervek közreműködésével felmérték a bérhelyzetet. A lehetőségekhez képest orvosolták a jogos panaszokat, és sikerült felszámolniok jó néhány fizetési aránytalanságot. Megerősítették a bérbizottságot, hogy nagyobb segítséget tudjon adni a vitás kérdések megoldásához.

Az elmúlt fél évben tovább bővült a szocialista brigádok mozgalma. A korábbi 6 helyett ma már 20 ilyen kollektíva verseng a megtisztelő címért. A November 7 kocsitisztító brigád, melynek vezetője *Pataki Béla* már szocialista brigád jelvényt kapott. A tagság továbbképzését is tervszerűen irányítja az szb. Az első félév során állami oktatásban 109, szakszervezeti oktatásban 162 dolgozó vett részt.

Külön pontként szerepelt a munkatervben a rákos-rendezői műhely munkásvédelmi helyzetének javítása. A tervet a munkásvédelmi őrség átszervezésével, néhány műszaki hiányosság megoldásával sikerült is teljesíteni, és az első félévben nem volt baleset ebben a műhelyben.

F. J.

Utazás Svédországban

II.

Stockholm a béke városa is

Svédország lakosságának többsége, közel 65 százaléka városokban él. A felkeresett városok igen szépek, rendezettek és tiszták. Jártunk mindenekelőtt Stockholmban, a svéd fővárosban, Göteborgban, a nagy kikötővárosban, Trolhättanben, Kristinehamnban stb. Érdemes ezek közül legalább Stockholmról megemlékezni.

Az ország legnagyobb városa, közigazgatási, gazdasági, politikai, kulturális centruma. Stockholmnak — ami magyar fordításban „cölöpsziget"-et jelent — 800 000, az elővárosaival, peremvárosaival —, a csodaszép Solnával, a csendes Nackával, a modern Sundbyberggel, Djursholmmal, Lidingövel stb. — egymilliónál több lakosa van. A várost a 13. század körül alapították és mint Hanza város gyorsan jelentőségre tett szert. Szívesen nevezik a stockholmiak — akik legalább olyan lokálpatrióták, mint a pestiek — városukat „Észak Velencéjének". Erre a hízelgő névre rá is szolgál a város. A Mälaren-tó Balti-tengeri kijáratánál három sziklaszigeten — a Staden-, a Helgeaus- és a Riddars-szigeteken — terül el a régi város, a tulajdonképpeni városmag.

Fjordok, öblök, tavak és az azokat összekötő „lagunák", csatornák vizében tükröződnek a városháza, a parlament, a királyi palota, a városrészeket összekötő merész ívű viaduktok, csillognak az esti Stockholm száz színű fényei. Szép ez a város. (Majdnem olyan szép, mint Budapest — mondtuk svéd barátainknak.)

Stockholm jelentős kikötő- és kereskedőváros. Közel 20 km hosszúságban köthetnek ki a hajók partjai mentén. Ki is kötnek. Évente több tízezer hajó fordul itt meg. A kikötési lehetőségeket télen is — amikor mínusz 2—3 C-fok a középhőmérséklet — biztosítják jégtörő hajók állandó járatásával. A kikötői élet mozgalmas. Több ezer tonnás hajóóriások között apró kiránduló hajócskák szelik a vizet, rólluk harsány hangú cicerónék magyarázata hallik. Arról az állami — de elsősorban a városi vezetőség gondoskodik, hogy legyen miről beszélniük. Most egy ilyen téma, vagy inkább főattrakció a Wasa hajó, melyet hosszú hónapok munkájával és több milliós költséggel emeltek ki a tenger fenekéről, s most mutogatják jó pénzért. (Természetesen a középkori gályának megvan a maga kultúrtörténeti jelentősége és értéke.)

Stockholm alapítása óta kereskedelmi centrum. A kialakult és az országgal összekötő vasúti, közúti, légi és vízi közlekedési utak is ezt mutatják. Nagy üzlethálózata élénk forgalmat bonyolít le. Itt is kialakultak az üzletnegyedek, mint akár Budapesten vagy Prágában. Legjelentősebb a forgalmas Óváros. Egyre jobban hódítanak a modern eladási formák. Az ízlésesen rendezett, szépen adjusztált (a tejtől a limonádéig sok mindent papírba csomagolnak) árukhoz önkiszolgálással lehet hozzájutni. Egy-egy új lakónegyedben „szupermarket"-eket létesítenek. Ez a része a lakónegyednek a járműforgalomtól elzárt. Ez biztosítja a zavartalan szemlélődést, együttlét a vásárlóközönség kényelmét.

A lakáshiány enyhítésének, a nagy forgalom okozta gondok megoldásának jeléül Stockholmban lépten-nyomon építkezésbe botlik a látogató. 25 emeletes üzlet- és irodaházak törnek a derűs kék ég felé. Az egyébként zsúfolt belső várost igyekeznek fellazítani: Stockholm körül olvó-városokat, ún. szputnyik-városokat képeznek ki. E városrészek között gyorsjáratú, sűrűn közlekedő földalatti vasút és jó — szintbeni kereszteződéstől mentes — utak biztosítják az összeköttetést.

Építkezéseiket — egy, a stockholmi városháza kivételével, amire még visszatérek — a célszerűség jellemzi. Nagyon sok régi, 70—80 éves, látszólag még jó épületet bontanak le, s építenek újat, modernet helyükre. Ennek okául azt hozták fel, hogy egy öreg ház — természetesen, ha az nem műemlék — tatarozása annyiba kerül, mint egy új felépítése, életkora pedig felújítottan sem éri el egy új ház életkorának tizedét. Röviden; csak ott tataroznak, ahol érdemes. (Ezt nem ártana nekünk is megszívlelni!)

Említettem, hogy a stockholmi városháza új — 1923-ban épült —, de hihetnénk nyugodtan középkorinak. Hatalmas tanácstermeinek pompája a régi városatyák taláros gyülekezetét, lovagterme Károly vasasainak nehéz lépteit idézi. Vaskos harangtornya — melynek harangjátékát a svéd rádió naponta közvetíti — 100 méternél magasabban emelkedik a város fölé. Öt méteres aranyozott bronzszobrok meredten ágaskodnak a vaskos, dupla nagyságú vörös téglából épített falakon. S mindezt bemutatja, minderről angolul, oroszul, németül beszél egy kedves, fiatal, csőnadrágos, két oldalt slicccelt zakóba öltözött elegáns fiatalember, akivel a meglepő városháza egy idős. Nos igen — mondja —, több mint 800 éves városhoz ilyen városháza illik. (Lehet, bár nekem a szegedi is roppantul tetszik.)

Stockholmot joggal mondhatjuk az értekezletek városának. A svéd kormány nem tett ez ideig megkülönböztető intézkedéseket és a vízumot mindenki számára megadja. Évente több tíz nemzetközi értekezletre gyűlnek itt össze a világ minden tájáról és beszélik meg korunk gazdasági, kérdéseit. Stockholm mégis két értekezletről vált híressé, mondhatni világhíressé. Itt ülésezett a Béke-világtanács Végrehajtó Irodája 1950-ben és adta ki a ma is „stockholmi"-ként ismert és 500 millió ember által aláírt felhívást. 1958-ra is emlékezik a békeszerető emberiség. A stockholmi Béke-világkongresszus fogalmazta meg pontosan a haladó emberiség vágyait, tette százmilliók jelszavává a kommunisták által először követelt atommentes világot, a teljes leszerelést, a félelem nélküli életet. Stockholm a béke városa is.

S. J.

(Folytatjuk.)

Egy veterán harcos köszöntése

Meleg szeretettel köszöntötték július 26-án, a pécsi igazgatóság tanácstermében Lefkovics Ernő elvtársat, egykori vasutast 75. születésnapján. Az ünnepelt meghatódva hallgatta Kinczli József elvtársnak, a megyei bizottság titkárának szavait. Később, a kialakult beszélgetés folyamán ő maga is visszaemlékezett küzdelmes élete egy-egy epizódjára.

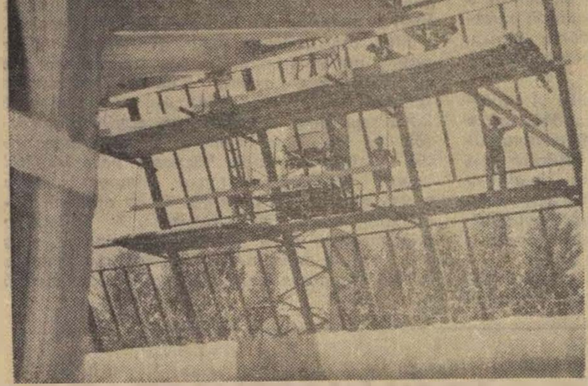
Lefkovics Ernő fiatal korától kezdve tevékenyen részt vett a munkásmozgalomban. Az első világháború idején került a MÁV akkori pécsi üzletvezetőségéhez, ahol több kommunista sejtet szervezett. 1918-ban a KMP megalakulása után ő tartotta a kapcsolatot a délvidéki kommunistákkal és a Központi Bizottság között. Jelentős szerepe volt az 1919. február 22-én kezdett általános sztrájk szervezésében. Az állomások értesítésére az üzletvezetőség távirdáját használta fel.

A Magyar Tanácsköztársaság bukása után Jugoszláviába emigrált. 25 évig ette az emigráció keserű kenyerét. Számára is a felszabadulás hozta meg azt, amiért annyi éven át küzdött: a szabadságot, a proletárdiktatúra megvalósítását. A szabadságot nem sokáig élvezhette, mert a személyi kultusz idején internálták. Ma nyugdíjat élvez és szocializmust építő társadalmunknak megbecsült tagja.

Ez a megbecsülés jutott kifejezésre a születésnapi ajándékokban is, melyekkel a vasutasok kedveskedtek a veterán harcosnak.

Pálinkás Károlyné

Épül a BVSC Szőnyi úti fedett uszodája



(Horváth Erika felv.)

Három kis történet a nagy nyári forgalomban

AZ IDEGES UTAS ÉS EGY SZÍVES ÜGYINTÉZÉS

Sok vonat, sok utas, sok füst, nagy meleg jellemzi ezekben a napokban a pályaudvart. Árusok kiabálnak. Hangszórók bömbölnek... Zsebkendők lengenek .. Érkeznek, indulnak a vonatok.

Egy középkorú férfi kétségbeesetten rohan a debreceni vonat után. A vonat egyre gyorsabban halad. Ő egyre lassabban, de csak fut, fut, valami megmagyarázhatatlan reménykedéssel.

Aztán megáll, s világfájdalommal az arcán ballag visszafelé.

Mire a csarnok alá ért, a szentesi vonat is elindult. Merre megy ez a vonat? — kiáltott a vonatra mutatva.

Ceglédnek — volt a válasz Emberünk — se szó, se beszéd —, felugrott rá.

Aztán Cegléd állomás szolgálattevőjének elmondtuk az esetet: a futást, a műugrást a vonatra. Az a debreceni vonatban megkerestette az elhagyott holmikat. Meg is találták. Amikor aztán odaért a szentesi vonat, meg a mi emberünk, az elhagyott tárgyakat: egy kabátot, egy táskát, meg egy piros rollert, amelyért futott, kiabált és felugrott a vonatra, nagy meglepetésére átadták neki a vasutasok.

A LENGYEL ANYA ÉS A MAGYAR VASUTASOK

Az 508/a számú — Bukarest—Várna—Constanza — gyorsvonat összeállítása rendkívül gyorsan megtörtént. Állt a jelző. Indulás... szólt a parancs. Már messze járt a vonat, amikor kétségbeesett kiabálást és jajveszékelést hallottunk. Fiatal, csinos nő — akiről kiderült, hogy lengyel és hogy Várnába utazik —, lemaradt a vonatról. Könnyek közt magyarázta, hogy minden csomagját, 4 és 6 éves kislányát elvitte a vonat.

Taxi??? Már nem segít!

Rövid megnyugtatás — amennyire ilyen helyzetben ez lehetséges —, következett. Majd Biharkeresztes határállomásnak elmondtunk mindent. Ott a gyermekeket, az időközben pártfogásukba vett jegyvizsgálóktól átvették. Cukorka és néhány szelet csokoládé is előkerült. Az anya meg a későbbi bukaresti gyorsvonattal utazott a már elveszettnek hitt gyermekek után.

Emberséggel, kis igyekezettel is lehet nagy segítséget nyújtani.

HELYJEGYÉRT SZÉP NÓTA

Egy barna bőrű utas, nagy szélű kalapban, régi katonanadrágban segítséget kérve, ijedt ábrázattal állította meg az ügyeletes tisztet.

„Főnök úr! A Bódi utazna haza Erdélybe, Vásárhelyre, de a kisasszonyka azt mondja, hogy nincs helyjegy. Mi lesz a Bódival instálom? Segítsen, főnök úr!”

Tömött fekete bajúsza alatt hófehér fogak villogtak, ahogy beszélt. Nem lehetett nemet mondani. Kíséretében néhány asszony, tarkabarka szoknyában, a férfiak, hóna alatt az elmaradhatatlan hegedű.

Elindultak a pénztár felé... Elől az ügyeletes, utána a kíséret. A pénztárosnő is érdekesnek találta a jelenetet. Igenám! — de nincs helyjegy. Sebaj — mondta. Ha érkezik a vonat és lesz benne szabad hely, akkor kiadjuk.

Áldja meg az ég, drága jó kisasszonykám — hálálkodtak az asszonyok. A Bódi hátul-állva, görnyedt egy fene nagy faláda alatt.

Aztán beérkezett a berlini gyors, mely Románia felé megy tovább. Akadt hely. A pénztárosnő jószívvel ki is adta a helyjegyet.

Ezzel úgy látszott, hogy Bódi ügye lezárult. De mégsem! Mert a vonat indulása után — amikor már a jegyeit és pénzét számolta a pénztárosnő —, prímhegedű tiszta hangja, brácsakísérettel, szólalt meg az ablak előtt: „Megy a gőzös, megy a gőzös Kanizsára...” — húzta a két hálás zenész, a szép kisasszonynak, aki hozzásegítette Bódit az utazáshoz.

— gergely —

HÍREK

— Tranzisztorokkal működő diszpécsertelefont kísérleteztek ki a Telefongyár vasútfejlesztési laboratóriumában. Egy központhoz 20 állomás tartozhat. A hívás és a beszélgetés a rendszer valamennyi állomásával egyetlen közös vezetékpáron történik.

— A 2000. év vasútjának tervét mutatták be Párizsban. Az egysín vezérlésű légpárnás vonat számára néhány méter magas betonoszlopokon nyugvó pályát építenek. A repülőmotorral, vagy reaktorral hajtott vonat óránként 150—400 kilométeres sebességgel száguldhat.

— 36 évi szolgálat után ment nyugdíjba Hajpár János vizsgáló főkalauz. Dunaújváros állomás kultúrtermében búcsúztató ünnepséget rendeztek számára, ahol vasutas kollégái ajándékokkal is kedveskedtek neki.

— A Szovjetunió vasúti teherforgalma kétszerese az Egyesült Államokénak és a világ vasúti teherforgalmának több mint 40 százalékát teszi ki.

— Rövidesen átadják a székesfehérvári fűtőház 600 személyes fürdő-öltöző épületét, amelyet a legkorszerűbb berendezésekkel szereltek fel.

— Feltekercselhető tetőszerkezettel ellátott tehervagonok is közlekednek már Franciaországban. A tetőszerkezet tökéletes szigetelést biztosít. Az ilyen kocsikat főként acélszalagok szállítására használják.

— A „Szakma ifjú mestere” mozgalom keretében öt fiatal tett sikeres vizsgát a zalaegerszegi fűtőházban. Közülük egy arany, kettő ezüst, kettő bronz jelvényt kapott.

— Új motorkocsi tervei készültek el a Ganz—MÁVAG-ban. Az új konstrukció a Rába—Balaton motorkocsi tökéletesített és továbbfejlesztett formája.

— Ismeretlen tettesek elmozdították az egyik váltót Uruguayban, Montevideó közelében. Emiatt kisiklott egy személyvonat. A szerencsétlenségnek 40 halálos áldozata és több mint 100 sebesültje van.

— Marinka Lajos dombóvári mozdonyvezetőt dicséretben és pénzjutalomban részesítette a pécsi igazgatóság vezetője, amiért három, a vasúti sinek között játszadozó gyermek életét megmentette.

— 1 466 000 forint költséggel új épületszárnyat építenek a nyíregyházi pályaudvar felvételi épületéhez. Ebben helyezik el az új biztosító berendezés központi szerelvényeit. Az építkezést az idén fejezik be.

— Sikerrel tette meg első próbaútját a „Baltika” nevű szovjet Diesel-vonat. A négy kocsiból álló szerelvény 100 méter hosszú és 416 férőhely van benne.

— Hőálló papírpohárban árulják a feketekávét a kaposvári és a siófoki állomásokon is a mozgóárusok. Celofán zacskóba csomagolt kristálycukrot mellékelnek a kávéhoz.

— Automata poggyászmegőrzőket szerelnek fel a Keleti pályaudvaron. Az első 10 ilyen poggyászmegőrző-szekrényt az NDK-ból rendelte a MÁV.

— 123 újítást adtak be a dolgozók az első félévben a Dunakeszi Járműjavítóban. Az újítások eredményeként az utókalkulációs megtakarítás 484 621 forint volt.

— Száz évvel ezelőtt, 1863 augusztusában indult meg Budapesten az első lóvasút a mai Kálvin tér—Múzeum körút—Bajcsy Zsilinszky út—Váci út—Ujpesti kikötő útvonalon.

— A szombathelyi igazgatóság területén az idén mintegy 1,8 milliós költséggel, 15 állomást, megállóhelyet és több őrházat látnak el villamos világítással.

Központi áruirányító szolgálat

A központosított vasúti fel- és elfuvarozás a korszerű szállítási formák egyik új módszere. A Központi Szállítási Tanács határozata alapján

1963. január 1-től 72 állomáson rendelték el ezt a fuvarozási formát.

Az idén újabb kezdeményezések születtek a szállítási feladatok maradéktalan végrehajtására. A MÁV és az Autóközlekedési vezérigazgatóság megállapodtak egy közös áruirányító szolgálat létrehozására. Az új szerv augusztus 1-én kezdte meg működését. Az áruirányító szolgálat az Autóközlekedési vezérigazgatóság áruforgalmi szakosztálya országos főmenetirányító osztályának felügyelete alá tartozik. A központi szolgálatnak területi szervei is lesznek. Ezek a MÁV vezérigazgatóságán és a vasútigazgatóságok székhelyén működnek.

Milyen feladatokat lát el a központi áruirányító szolgálat?

Egyik fontos feladata a vasút és az Autóközlekedési vezérigazgatóság munkájának összehangolása a fel- és elfuvarozást illetően.

Biztosítania kell a MÁV és az AKÖV időben történő felkészülését a szállításra feladott áruk fogadására, illetve elszállítására.

Feladatköréhez tartozik az olyan vasúti kocsirakományú küldeményekre vonatkozó jellemző adatok gyűjtése, majd továbbjelentése, amelyeknél az AKÖV a címzett vagy a küldemény olyan rendeltetésű helyre irányul, amelyről az AKÖV — a Központi Szállítási Tanács határozata alapján végzi a pályaudvari odaés elfuvarozást.

Az áruirányító szolgálat tartja nyilván és a megyei AKÖV menetirányítóknak előjelenti az AKÖV részére érkező kocsirakományú küldeményeket, veszi és továbbadja az irányvonatokra vonatkozó adatokat. Figyelemmel kíséri a feladott küldemények áramlását és szorgalmazza a vasúti kocsik határidőn belüli kirakását.

Csak a legfontosabb feladatokat soroltuk fel, de ezekből is kitunik, hogy sokrétű munkája lesz mind a központi, mind a területi áruirányító szolgálatnak.

GySEV állomások — ünnepi köntösben

Az immár hagyományossá váló soproni ünnepi hetekre gondosan készültek a GySEV dolgozói is. Jelentős társadalmi munkával ünnepi köntösbe öltöztették az állomásokat. Virágágyaik és szökőkútjaik, a szépen festett padok és kerítések vetekszenek a balatoni állomások virágpompájával és gondozottságával.

Több mint 20 ezer virágot ültettek ki az ágyásokba, a virágládákba és a műkővázákba. Összesen

131 840 forint értékű társadalmi munkával szépítették szolgálati helyeiket.

Nem volt hiába való a felkészülés, hiszen az ünnepi hetek során

tíz különvonattal 7000 vendég érkezett Sopronba

az ország területéről és még többen jöttek a menetrendszerű vonatokkal. A határátlépési könnyítések révén a szomszédos Ausztriából is nagy utastömeget vonzottak az ünnepi hetek. Sopron GySEV-állomás tisztán, gazdag virágdíszszel várta az érkezőket.

Lovas Gyula

TERMELÉSI TANÁCSKOZÁS SZEGEDEN

A szegedi igazgatóság forgalmi és kereskedelmi osztályának dolgozói legutóbbi termelési tanácskozásukon az őszi forgalom előkészítésével kapcsolatos feladatokról tárgyaltak. Első félévi tervét nem teljesítette az igazgatóság, bár a múlt év hasonló időszakához képest az elszállított utasok száma 3,1 százalékkal, az árutonna mennyiség 2,4 százalékkal nőtt.

A még meglevő lemaradás mielőbbi pótlásának módszereire fordította a fő figyelmet a termelési tanácskozás. A második félév folyamán mintegy 890 ezer tonna mezőgazdasági termény kerül elszállításra az igazgatóság területén. Növekszik az építő- és a tüzelőanyag szállításának igénye is. A feladatok növekedése megköveteli a rakodások gyorsítását, a tervszerűbb vonatindítást, a tehervonatok utazási sebességének növelését. A menetirányítói szolgálat ne túrje el, hogy valamely csomópont térségében késői tervezés, vagy géprendelés miatt ácsorogjon az elegy.

Sz. S.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Mozgalmi és szakvonali szervek soron következő feladata. 14. Higanyt és klort tartalmazó gyógyszer. 15. Ezüsttel bevont. 16. Megtiltom az írást. 17. A nyűtt ruha teszi. 19. Vissza: Heves megyei község. 20. Lányom férje. 21. Római 499 és 50. 22. Ellentétes kötőszó. 23. Kicsinyítő képző. 25. Ludolf-féle szám. 26. Építőanyag, névelővel. 27. Pest megyei község. 28. Zúdít. 29. Híres sanzonénekesnő. 31. Erőszakos behatásra fellépő szívgyöngeség. 32. Fordított névelő. 33. Mohamed próféta leánya. 34. Disznószőr. 35. A folyó víz keringő mozgása. 37. Szovjet nemzetiség. 38. Milánó világhírű operája. 39. A citrom, narancs gyűjtőneve. 41. Lúd, hangtalanul. 42. Noé legkisebb fia, a hamiták ősatyja. 43. Becézett női név. 44. Francia utca. 45. Idegen olaj. 46. Kis Imre. 47. Igen, oroszul. 49. Azonos betűk. 50. Kalcium vegyjele. 51. Talp mássalhangzói. 52. Kertet művel. 53. Bő. 55. Spártai állam rabszolgája. 57. Közel ellentéte. 59. Becézett női név. 61. Időmérő. 62. Életnedv. 63. Ritka női név. 65. A Kis-Szunda szigetek legnagyobbika. 66. Vissza: a görög ábc első betűje.

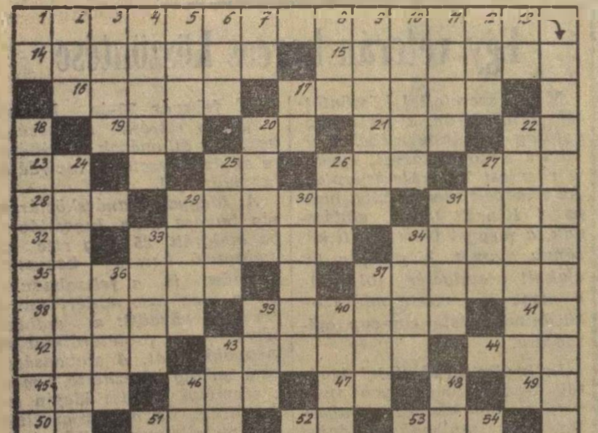
Függőleges: 1. Félig akar. 2. Tanulmány. 3. Vagyok. 4. Francia folyó. 5. Férfinév. 6. Testrész. 7. Igekötő. 8. Eke keverve. 9. Vissza: az ifjúsági szövetség tulajdona. 10. Fiatal sertés. 11. Erdélyi folyó. 12. Ütközet kezdete. 13. Vadász igéje. 17. Rangjelző. 18. A KGST-n **belül megvalósuló egyezség.** 20. Becézett férfinév. 22. Versláb, egy hosszú, két rövid szótag. 24. Fejetlenség. 25. Pest megyei község. 26. Juttatta. 27. Skandináv név. 29. Nótázgatás. 30. Teljesen kifejlett rovar. 31. Ital, fonetikusan. 33. Még a félmegoldásnál is kevesebb. 34. Nem érdes. 36. Dél-afrikai folyó. 37. Szemeteskocsi. 39. Török név. 40. Hangtalanul rendes. 43. Az országba behozott. 46. Illendő. 48. Magyar Államvasutak. 51. Személyes névmás. 52. Egymást előző betűk. 53. Tartó. 54. Tengeráramlat. 55. Újság. 56. T. A. I. 57. Utcák torkolata. 58. Talál. 60. Rag. 62. Vonat eleje. 64. Azonos betűk.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 18.

Beküldési határidő: szeptember 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Szocialista munka szolgálati helye.

Könyvet nyertek: Molnár József, Balatonkenese állomás; Sinkó László, szombathelyi járműjavító, kocsiosztály; Cserháti Józsefné, Szeged, Oldal utca 2: Cserjés János, Zalaegerszeg, Tüdőszanatórium, földszint 19; Fabók Irén, Gyál állomás.



Lakáscsere

Elcserélném budapesti 2 szoba, komfortos, utcai szolgálati lakásomat budapesti háromszobás szolgálati, vagy tanácsi lakásért, I. emeletig. Tóth Gy. XIII., Mautner S. u. 135. fszt. 5.

A Hivatalos Lapból

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

31. számból: 117.204/1963. I/3. A. A MÁV Beszerzési Főnökség megszüntetése.

A Munkaügyi Minisztérium hivatalos tájékoztatója a felső iskolák nappali tagozatán végzők foglalkoztatásáról szóló 21/1962. végrehajtásával kapcsolatos egyes kérdésekről.

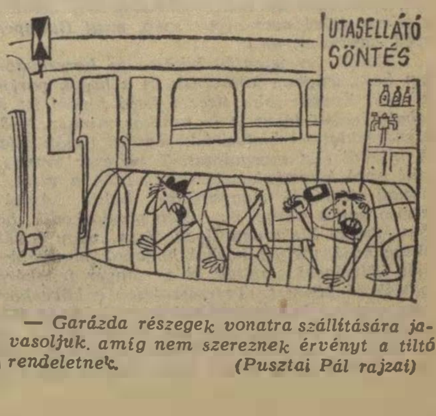
MAGYAR VASUTAS

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

SZAKELŐADÓ

— *Balesetvédelmi előadásom tárgya: „Milyen veszélyekkel jár a hibás szerszám használata.”*

FIZETÉSI NAP



— *Garázda részegek vonatra szállítására javasoljuk, amig nem szereznek érvényt a tiltó rendeletnek.*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM — Ára 40 fillér — 1963. SZEPTEMBER 2.

Felhívás az őszi forgalom előkészítésére és lebonyolítására

Az 1962/63. évi rendkívül hosszú és zord téli időjárás, majd az ezt követő árvizek és belvizek következtében népgazdaságunk termelési tervét, ennek következményeként a vasút szállítási tervét, maradéktalanul teljesíteni nem tudta.

A vasúti közlekedés területén a kedvezőtlen időjárás és az ezzel kapcsolatban életbe léptetett forgalmi korlátozás elsősorban az áruszállítás terén éreztette hatását, amelynek következtében az I. negyedévben a tervezettnél *3,1 millió tonna áruval kevesebbet szállítottunk el.*

A zord időjárás lemaradást eredményezett a MÁV építő és javító iparában is és nagyban hátráltatta a beruházási, felújítási és fenntartási munkák tervszerű elvégzését.

Bár az I. negyedévi terveket nem teljesítettük, mégis meg kell állapítani, hogy a vasutas dolgozók — a kedvezőtlen időjárási viszonyok ellenére — *bátor helytállással és kötelességtudással végezték a reájuk háruló feladatokat,*

méltán érdemelték ki a párt, a kormány és az egész dolgozó nép elismerését.

Az *MSZMP Központi Bizottsága* megvizsgálva az I. negyedévi lemaradásokat, folyó év május 23-i ülésén határozatot hozott és felhívással fordult a magyar dolgozó néphez az 1963. évi népgazdasági tervek maradéktalan teljesítése érdekében. Pártunk felhívását a dolgozók magukévá tették, országos mozgalom indult az I. negyedévben elmaradt szállítási igények teljesítésére.

Ennek az országos mozgalomnak következményeképpen a II. negyedévben a tervezettnél *800 000 tonna* áruval többet szállítottunk el, s így az I. negyedévi lemaradásból *a III. és IV. negyedévre*

2 300 000 tonna többletszállítással kell számolnunk.

A vasutas dolgozók önfeláldozó munkája mellett ennek a többletszállítási feladatnak a megvalósítását segítik elő az újonnan beszerzett mozdonyok, kocsik és egyéb műszaki fejlesztési intézkedések.

Az I. félévi eredmények megvizsgálása után *pártunk Központi Bizottsága* ez év augusztus 2-i ülésén hozott határozatában kimondja, hogy *„a gazdasági építés eredményeivel alapozzuk meg a népjólét emelését".*

A vasút a várható terven felüli feladatoknak csak úgy tud majd eleget tenni, ha minden dolgozója a legnagyobb odaadással, felelősségének tudatában, fegyelmezetten fog a reá háruló kötelezettségeknek megfelelni.

A végrehajtandó feladatok nagy horderejüknél fogva mind a vezető szervektől, mind a végrehajtó szolgálati ágak dolgozóitól *szervezettebb munkát és a szállítható felekkel*

a legszélesebbkörű együttműködés

kiépítését követeli meg.

Ezért felhívással fordulunk a vasúti párt- és szakszervezetekhez és rajtuk keresztül a vasutas dolgozók összességéhez, kövessenek el minden tőlük telhetőt a vasút éves szállítási és termelési tervének maradéktalan teljesítése érdekében és ugyanekkor törekedjenek a leggazdaságosabb üzemvitelre és a legnagyobb takarékosságra.

Ezen cél elérése érdekében a vasút területén az alábbi legfontosabb feladatokra hívjuk fel a figyelmet:

1.) Biztosítani kell, hogy a szállíttató vállalatoknál a viszonylati fuvarozási tervezést illetően a *tervfegyelem* megszilárduljon és ezáltal a készített tervek megbízható alapját képezhessék a vasút üzemi munkájának. Következésképpen a viszonylati tervek készítéséhez a vasúti szervek is idejében jelentsék be az adatokat felsőbb szerveikhez.

2.) Törekedni kell minél több *rakodással és rendezéssel képzett irányvonat közlekedtetésére.* A kocsigyűjtési idő csökkentése végett emelni kell a *többcsoportos* irányvonatok mennyiségét.

3.) A tényleges szükségletnek megfelelően szaporítani kell *a tolató tehervonatokat.* E vonatok utazási sebességének növelésére menetirányító tartalék meneteket kell közlekedtetni.

4.) Az árukezelési helyek és az iparvágányok *grafikus kiszolgálási rendjét felül kell vizsgálni* és a tényleges vonatközlekedési szükséglethez kell igazítani. Gondoskodni kell a többszöri kiszolgáláshoz szükséges többlet tolató mozdonyok és tolató személyzet kiállításáról.

5.) *Ellenőrző brigádokat* kell szervezni, amelyek rendszeresen ellenőrzik a kocsik beállításának, rakodásának és kihúzásának idejét.

6.) A fuvaroztató felekkel való szoros együttműködés útján biztosítani kell az *éjjelnappali* és a *vasár- és ünnepnapi rakodások* tervszerinti végrehajtását.

7.) Mindent el kell követni a jelentkező szállítási igények maradéktalan kielégítésére. Az exportszállításokhoz az importárukkal érkezett *idegen kocsikat* kell elsősorban felhasználni. Törekedni kell arra, hogy a *feladási* kocsiszükségletet elsősorban a *leadási* kocsikból fedezzék.

8.) Minden erővel törekedni kell a forgalom helyes megszervezésére, a tehervonatok előírt *terhelési normáinak* betartására, a kocsik raksúly szerinti *válogatására,* a vonatok menetrendszerűségére, a mozdonyokkal való jobb gazdálkodás biztosítására.

9.) Felül kell vizsgálni és szükség szerint módosítani kell a *mozdonyforduló*-tervet.

10.) A mozdonyok fűtőházi tartózkodásának csökkentése végett *felül kell vizsgálni a fűtőházak technológiáját.* A mozdonyok érkezés utáni utókezelését ne az utazószemélyzet, hanem második csoportos brigádok végezzék. A vonatelőkészítő brigádok szervezésével csökkenteni kell a mozdonyok fordulóállomáson való tartózkodási idejét.

11.) A mozdonyok és kocsik *javítási ütemét* meg kell gyorsítani azért, hogy minél nagyobb üzemi állag álljon rendelkezésre.

12.) Biztosítani kell, hogy a járműjavítók és fiókműhelyek *megfelelő anyagkészlettel* rendelkezzenek. Gondoskodni kell arról is, hogy *a fűtőházak szénkészlete ne csökkenjen 16 napalá,* mert csak így biztosítható a mozdonyoknak az előírt szénkeveréktkel való kiszerelése.

13.) A pályafelújítási és fenntartási munkákat úgy kell megszervezni, hogy az őszi forgalom idejére *lassújelek csak kivételes esetben maradjanak.* Ebben az időszakban *csak 25—40 km-es lassújelek alkalmazhatók.* Törekedni kell a lassújelek idejének és hosszának csökkentésére.

14.) A távközlő- és biztosítóberendezések fenntartását úgy kell végezni, hogy *a forgalom lebonyolítását ne akadályozzák,* a berendezések üzembiztosan működjenek.

15.) Fokozottan kell törekedni a *takarékossági* intézkedések végrehajtására, a szocialista munkaverseny minden formáját fel kell használni a célkitűzések elérésének elősegítésére. Gondoskodni kell arról, hogy a munkaverseny — a kongresszusi verseny időszakához hasonlóan — gyorsan és rugalmasan alkalmazkodjon a tervek teljesítése során jelentkező nehézségek leküzdéséhez. Az adott feladatoknak megfelelően helyileg módosítsák az éves vállalásokat, az egyének, brigádok és termelési egységek vállalásait.

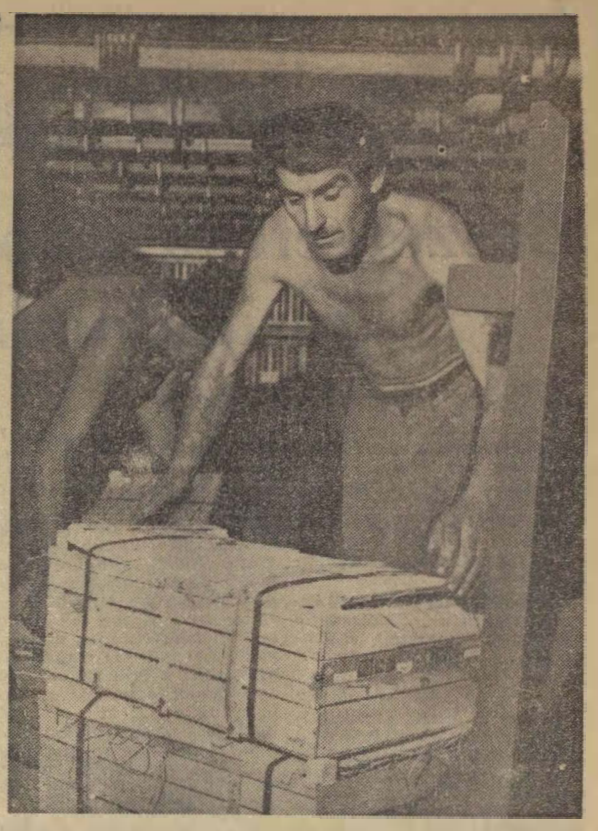
16.) A lemaradások behozására tett intézkedések közben sem szabad megfeledkezni *a dolgozó emberekről.* Ezért elsősorban *helyes műszaki és szervezési intézkedésekre van szükség,* amelyek lehetővé teszik a helyileg rendelkezésre álló összes erők és eszközök koncentrált, ésszerű és tervszerű felhasználását. Az intézkedések hatékonyságának növelése érdekében használják fel a rendelkezésre álló anyagi és erkölcsi ösztönzőket.

Pártunk VIII. kongresszusa a párt és a szakszervezetek jelenlegi legfontosabb feladatként jelölte meg a gazdasági munka menetének ellenőrzését és megsegítését. Bízunk abban, hogy a vasút minden dolgozója átérzi a tervteljesítésből reá háruló feladatok fontosságát, tudatában van az ezzel járó felelősségnek és mindent el fog követni a kitűzött célok megvalósítása érdekében.

Dr. Csanádi György,
a miniszter első helyettese,
a MÁV vezérigazgatója

Szűcs Zoltán,
a KPM I. Vasúti Főosztály MSZMP pártbizottságának titkára

Szabó Antal,
Vasutasok Szakszervezetének főtitkára



Nagykőrös állomásról hűtőkocsiba rakva, naponta öt-hat vagon görögdinnye indul exportra (Képes riport a 3. oldalon)

Vasutas dolgozók!

A vasút legfelső vezetése örömmel és elismeréssel vette tudomásul azokat az eredményeket, amelyeket a vasutas dolgozók augusztus 19—20 kettős munkaszüneti napon elértek.

A rendkívül megnövekedett személyszállítási igények maximális kielégítésén túlmenően ez ideig példa nélkül álló teljesítményt értünk el a teherkocsik berakásánál és kirakásánál. A megnövekedett forgalom ellenére kedvezően alakult a személyszállító és tehervonatok menetrendszerűsége is. A két munkaszünetes nap alatt a tervezettnél 3100 kocsival raktunk többet és ezen túlmenően több mint 1 tonnával növekedett a teherkocsik átlagos kihasználása is.

Mindezek az igen kedvező eredmények nagymértékben hozzájárulnak ahhoz, hogy a közeli napokban jelentkező csaknem valamennyi szállítási igényt kielégítve további jelentős lépést tegyünk előre az első negyedévi szállítási lemaradások pótlására.

A MÁV Vezérigazgatósága nevében elismerésemet és köszönetemet fejezem ki valamennyi vasutas dolgozó részére, akik fáradtságot nem kímélve, sokszor kötelességükön túlmenően szervezték, irányították és végezték a munkát. Ismételten igazi vasutas helytállásról tett tanubizonyságot úgy a központi, mint a végrehajtó szolgálat valamennyi dolgozója.

Amikor az elért eredményeket ily nagyra értékeljük, felhívással fordulunk valamennyi vasutas dolgozóhoz annak érdekében, hogy az év hátralevő időszakában minél több alkalommal érjünk el hasonló csúcseredményeket.

Az eddig elért eredményeink és dolgozóink hozzáállása a feladatok elvégzéséhez biztosíték arra, hogy a Magyar Államvasút 1963. évben is teljesíteni fogja feladatát.

Valamennyi szolgálati helyünk dolgozói részére újabb munkasikereket kívánok.

Dr. Csanádi György
a miniszter első helyettese,
MÁV vezérigazgató

Az ötszázadik bauxit irányvonat Halimbáról

Bensőséges hangulatú ünnepük volt augusztus 13-án *Halimba állomás* és a *Bakonyi Bauxitbánya* dolgozóinak. *Alkotmányunk ünnepe* tiszteletére tett közös felajánlásuk eredményeként 15.50 órakor útba indíthatták az idei *ötszázadik* bauxit-irányvonatot. Ezt a vonatot *Komárom* átmenetben *Csehszlovákiába* küldték.

A vonat indítása előtt rendezett ünnepségen a bányászok és a vasutasok képviselői mellett megjelentek a *csehszlovák külkereskedelem* megbízottai is.

— Szigorú volt a tél, sok ezer tonna bauxit szállítása maradt el miatta — mondotta a szerelvényt átadó *Bagi József. — Ugy látszott, a bánya nem tudja teljesíteni tervét. A bányászok és a vasutasok lendületes munkaversenye mégis segített. A bánya és az állomás egyaránt teljesítette első félévi tervét. E kollektív munkát dicséri, hogy most elindulhat az 500. irányvonat.*

Az állomás dolgozói nevében *Osváth Zoltán* állomásfőnökhelyettes vette át az irányvonatot. Elmondotta, hogy az ötszáz irányvonattal az állomás *278 232 kocsiórát és 38 534 tolatási órát takarított meg eddig.* Egy órai tolatás átlagos költsége pedig *200 forint.* A következő cél Halimba állomáson az *ezredik* irányvonat indítása ebben az évben.

A szombathelyi igazgatóság nevében *Németh Gyula,* a forgalmi osztály helyettes vezetője gratulált a jó eredményhez, majd a csehszlovák külkereskedelem nevében *Dvorák* elvtárs mondott meleg hangú köszönetet a bánya és az állomás dolgozóinak.

— Legyen ez az irányvonat a magyar—csehszlovák barátság és együttműködés jelképe — mondotta. — *Nevezzük barátság irányvonatnak.*

Koltay Vince

Már két heti előnyt szereztek az építők Miskolc tiszai pályaudvaron

Tavaly nyáron kezdte meg a *Miskolc tiszai pályaudvar* teljes átépítését a *Miskolci Építési Főnökség.* A pályaudvar átépítésén azóta a főnökség egy-egy felépítményi, magasépítési és hídépítési építésvezetősége dolgozik. *Hol tartanak a munkálatokkal? Hogyan pótolják a zord tél okozta lemaradást?* — Erről érdeklődtünk a főnökség irodájában *Baksa István* főmérnöktől.

— A múlt év végére elvégeztük azokat a vágányépítési munkálatokat, amelyek a forgalmat nem zavarták. E munkák során gépek segítségével 150 ezer köbméter földet mozgattunk meg — mondotta a főmérnök. *— Az idén eddig befejeztük a járműjavító területén a vágányépítési és átalakítási munkálatokat. Továbbá az ütemtervnek megfelelően a forgalom alatti vágányok cseréjét olyan mértékben végeztük el, hogy azzal pótoltuk a téli lemaradást. Három kivételével valamennyi kocsitároló vágányt átépítettünk augusztus végéig és Felsőzsolca felé már a végleges vágányok és váltók segítségével bonyolítják le a forgalmat. Jól szervezett munkával csaknem kétheti előnyt szereztünk a tervhez képest.*

A munka tehát jó ütemben halad. Ez lehetővé teszi, hogy az idei építési tervben szereplő vágányokon kívül megépítsenek a felvételi épület előtti *fogadó- és indítóvágányok* közül *két* vágányt. S ha gondoskodni tudnak a szükséges anyagokról, akkor már a negyedik negyedévben hozzákezdenek a *szigetperonok,* valamint a *perontetők* építésének is. Ilyen munkák csak a jövő évi tervben szerepelnek.

Az aluljáró építésén dolgozó hídépítők is jól haladnak munkájukkal. Már csak az aluljáró középső részének szerkezeti munkáit s a betonozást kell elvégezniük szeptember 30-ig, s azután megkezdhetik az aluljáró belső burkolását.

A *Miskolc tiszai pályaudvar* átépítése során *egy percre sem szünetel* a forgalom. Most is úgy jönnek-mennek a vonatok, mintha nyoma sem volna az építkezésnek. *Minek köszönhető ez?*

— Az építési munkálatok megkezdése előtt tanácskoztunk a miskolci igazgatóság, valamint a tiszai pályaudvar vezetőivel. Megállapodtunk az építkezés részletes programjában, s ezt a programot törvényként hajtjuk végre — válaszolta a főmérnök. *— Ennek megfelelően pontosan betartjuk az előírt építési ütemeket. Mindig más és más vágányokat és kitérőket adunk át, illetve veszünk el átépítésre a pályaudvartól. Ügyelünk arra, hogy a forgalomnak mindig kellő számú vágány álljon rendelkezésére, arra is, hogy minden építési ütemben csak annyi munkát kezdjünk, amennyit késedelem nélkül be is tudunk fejezni.*

Az építés idei feladatait *12 ütemre* osztották be. Most a *nyolcadik* ütemnél tartanak és néhány napon belül megkezdik az építkezés *kilencedik* ütemét. A zavartalan forgalom szempontjából rendkívül hasznos, hogy ezeket az építési ütemeket nemcsak az építési főnökség dolgozói ismerik, hanem a pályaudvar forgalmistái, váltókezelői és kocsirendezői is *mindig pontosan tudják, milyen változtatásokat kell végrehajtaniuk.* Ez az építők és a pályaudvar dolgozói közötti harmonikus együttműködés eredménye.

Bizalmiak Foruma

Beszélgetés a rákosrendezői guritódombnál

— Sajnos, elvtárs, a kérését nem teljesíthetem... Nem tudok idehívni most három bizalmit, emberhiánnyal küszködünk, ahol nyolc kézre lenne szükség, csak négy van, ahol négyre — ott lehet, hogy egy sincs. De jöjjön, átkísérem a felső telepre, a gurítókhoz, ott elbeszélgethet néhány bizalmival!

A fenti mondatok Bali Ferenc szb-titkár rákosrendezői irodájában hangzottak el. Tanácsát megfogadtam, elindultunk.

— Naponta többen jelentik be, hogy kilépnek a vállalattól — mondotta, miközben a sínek között baktattunk. — Van, aki csak hónapokig marad nálunk, Rákosrendezőn, s már a törzsgárda tíz-húsz éve itt dolgozó tagjai között is akadt, aki búcsút mondott a vasutas életnek.

Szerencsénk volt. A guritóknál elérhető közelségben találtuk Madarász Sándor sarust, Kővágó József váltóőrt és Toldi Ferenc kocsirendezőt — mindhárman régi bizalmiak, Kővágó kerek tizenöt éve élvezi munkatársai bizalmát. Padot hoztunk az egyik őrház elé, s a szerteágazó sínek, guruló vagonok között kezdtünk beszélgetni.

Sok a panasz

— Persze, hogy elmennek tőlünk a fiatalok — panaszolta Toldi — amikor olyan problémák vannak itt, amelyek közül egy is elég lenne ahhoz, hogy valaki „istenhozzád"-ot mondjon.

— Tavaly október óta nincs a guritóknak szabadnapja — kezdte a felsorolást Kővágó József. — Ha megkérdezzük, miért nem adják ki a jogos szabadnapot, azt válaszolják, hozzunk új munkaerőket. Ha nem lesz emberhiány, lesz szabadnap... Hát kérem, mi hoztunk embert, de az új munkaerőt meg is kell becsülni! Egy mai fiatalnak már igenyei vannak és nem tűri el, hogy akárki is becsapja őt! Márpedig itt azt látták, hogy az igért havi 210 munkaóra helyett 246 órát dolgoznak, a három szabadnapot pedig csak papíron biztosítják...

— Azt ígérték, ha lesz elég munkaerő, fokozatosan kiadják az elmaradt szabadnapokat...

Mikor lesz elég munkaerő?

— ... De ki tudja, hogy mikor lesz elég munkaerő, amikor pillanatnyilag napról napra kevesebb az ember. Havonta 36 órával többet dolgozunk, mások munkáját végezzük el — ilyen bizonyos esetekben előfordulhat, segítünk a munkahelyünknek, ha módunkban áll. De azt hiszem, jogos a kérés — fizessék meg a túlórát! A pályaudvar vezetői azt mondják, erre nincs módjuk. De akkor hol az a pénz, amelyet azoknak a dolgozóknak fizetnének ki, akik helyett mi dolgozunk?... A béralapot nem nyelhette el a föld!

— Képzelheti, milyen feszült a helyzet, ha más megoldást nem látva, egy ügyvédi munkaközösséghez fordultunk, hogy a törvényes jogainknak érvényt szerezzünk.

Néhány másodpercnyi csend, majd ismét Kővágó József hozakodott elő egy másik problémával.

— Nehéz úgy dolgozni egy bizalminak, ha azt érzi, hogy szavai süket fülekre találnak — jegyezte meg nagy sóhaj kíséretében. — A szakszervezetes semmilyen szociális juttatásnál nem kéri ki a véleményünket... Amikor legutóbb a „kiváló dolgozó" címet osztották, gondolja, hogy megkérdezték bármelyikünket is, hogy kit ajánl a csoportjából? S amikor emiatt tiltakoztunk, jóformán választ sem kaptunk! Azt hiszi talán a szakszervezetés, hogy a bizalmiakat azért választják, hogy legyen, aki a belyegeket szétosztja?!

Ekkor már többen álltak körülöttünk, bele-beleszóltak a beszelgetésünkbe.

— A gurítóknak negyedórát kell gyalogolni ahhoz, hogy reggel a munkahelyükre érjenek — mondotta az egyik kocsirendező. — Este, 18 órakor van egy autó, amelyet úgy mondják, a dolgozók szállítására a rendelkezésünkre bocsátanak. Ez a tehergépkocsi nem mindig jön, de ha jön is — akkor sincs benne sok kényelem. Ülőhely nincs az autón, a padlója fénylik az olajtól, állni viszont a KRESZ előírásainak megfelelően, tilos... Mit tehetünk egyebet — amíg rendőrt nem látunk, állunk, ha pedig észreveszünk egy rendőrt, leguggolunk az olajba. Ha megállítják az autót, többen elkésik a vonatot...

— ... A vonatban az emberek elhúzódnak mellőlünk, ragadunk szinte az olajtól. Igazán az is velünk utazhatna, aki ezt a járművet a „rendelkezésünkre bocsátja"!

Elhanyagolt szociális létesítmények

Rövid sétára csábítottak. Azt ígérték, megmutatnak egyetmást. Érdemes volt a bizalmiakkal tartani — latnivaloban nem volt hiány... Láttam azt a dülledező fatákolmányt, amely messzi távolban az egyetlen WC, láttam a férfiak mosdóhelyiségét, amelyben több száz dolgozó részére két zuhanyrózsát biztosítottak. S aligha nevezném épületes látványnak azt a parányi helyiséget, amely egyben ebédlő, öltöző, étkező és tanácsterem is, amelyben az öltözőszekrények szerepét keskeny, a dolgozók által nyúlketrecnek nevezett rekeszek töltik be — egy-egy „szekrénybe" két-két dolgozó préseli be ruhazatát és a többségnek így se jut még egy közönséges polc, vagy akasztó sem, ahová egy sapkát, télikabátot elhelyezhetnének... S bár nem tartom magam gyáva embernek, de örültem, amikor elhagytuk a helyiséget, amelyben ott fortyogott az a kazán, amelyen időtlen idők óta nincs feszmérő, s bármelyik pillanatban szétrobbanhat.

— Azt mondják, azért nem korszerűsítenek semmit sem Rákosrendezőn, mert az állomást előbb-utóbb teljesen átépítik — mondták a bizalmiak. — S addig? Addig minden maradjon a régiben? Nem elég azt tudomásul venni hogy az emberek egyre-másra továbbállnak, hogy átjáróházzá lett az állomás, nem ártana egy kicsit megvizsgálni az okokat is. Némi jóakarattal, lelkiismeretesebb munkával orvosolhatnának néhány panaszt, de ehhez jó lenne, ha a bizalmiak véleményét is kikérnék olykor-olykor.

Bizony, nem ártana!...

F. T.

Munkás—paraszt találkozón, Adácson

Alkotmányunk és az új kenyér ünnepén munkás—paraszt találkozót rendeztek a Heves megyei *Adács* községben. Adács neves vasutas község. Alig van itt olyan ház, olyan család, ahol ne lenne egy-két vasutas dolgozó. Így nem véletlenül történt, hogy ezen a *munkás—paraszt* találkozón a munkásosztályt, a helyi és a környékbeli vasutasok képviselték.

Nagygyűléssel kezdődött az ünnepség jól szervezett eseménysorozata. Ragyogó napsütéses időben, délelőtt fél 10 órakor a dísztribün mellett játszani kezdett szakszervezetünk zeneiskolájának fúvószenekara és gyülekezett a közönség. *A négyezer lakosú község főterén*

több mint 2000-en gyűltek össze az ünnepi gyűlésre.

Kocsis László, a helyi pártszervezet titkára az ünnepség jelentőségét méltató szavakkal nyitotta meg a nagygyűlést, majd átadta a szót *dr. Pásztor Pál* elvtársnak, a miskolci igazgatóság vezetőjének.

— Tizennégy évvel ezelőtt, 1949. augusztus 20-án megilletődéssel fordult népünk a Parlament felé, ahol képviselőink megalkották a nép első alkotmányát. Alkotmányunk azóta életünk alaptörvénye lett. Hazánkban a munkások és a parasztok maguk irányítják sorsukat — kezdte beszédét dr *Pásztor Pál.*

Szólt a továbbiakban a gazdasági életben elért eredményekről. Elmondotta, hogy parasztságunk 95 százaléka a szocialista szektorban dolgozik, s az ipar ma kétszer annyi munkásnak nyújt biztos megélhetést, mint a felszabadulás előtt. *A szocialista fejlődés eredményét bizonyítja, hogy*

a magyar ipar ma ötször annyit termel, mint 1938-ban.

A volt földesúri kastélyokból üdülők és gyermekotthonok lettek, százezrek tanulnak az esti iskolákban Hazánkban megszűnt az analfabétizmus. Az alkotmányban rögzített jogok valósulnak meg abban is, hogy a társadalombiztosítás népünk 96 százalékára terjed ki. Minden embernek lehetősége van arra, ha beteg, *orvoshoz* menjen, s

az adácsi anyák is kórházban hozzák világra gyermekeiket.

Méltatta az adácsi *Béke Termelőszövetkezet* eredményeit is. Ebben a termelőszövetkezetben több mint 300 olyan asszony dolgozik, akiket nem kell biztatni a munkára. Részletesen taglalta *Pásztor* elvtárs a vasút fejlődésében elért eredményeket, s a miskolci igazgatóság előtt álló feladatokat. Tréfálkozva megjegyezte: *„Azt mondják, Adácson már csak a pap nem vasutas..."* Az adácsi fiatalok mind vasutasok szeretnének lenni. Felhívta a figyelmüket arra, hogy gondoljanak a termelőszövetkezetre is, hiszen

a mezőgazdaságban is kell az utánpótlás.

A nagy tapssal fogadott ünnepi beszéd után *Sári István*, a *Béke Termelőszövetkezet* elnöke szólalt fel és a munkás—paraszt szövetség jelentőségét méltatva elmondotta, hogy az ipar segítsége révén az adácsi dolgozó parasztok munkája is könnyebbé válik és magasabb termésátlagokat takarítanak be. *„Küldjenek a munkások még több gépet és műtrágyát, és mi több kenyeret, tejet és más élelmiszert adunk..."* — mondotta a tsz-elnök, amikor

díszes kosárban átadta az új kenyeret, s a gazdaság legszebb gyümölcseit

a munkásosztály képviselőinek.

Az ünnepség *Gyóni László* tanácselnök zárszava után, az *Internacionálé* hangjaival fejeződött be.

Délután a sportpályán a *BVSC vegyes csapata* népes közönség előtt találkozott az *adácsi termelőszövetkezet labdarúgó-együttesével*. Sportszerű, szép játékot mutatott be a két csapat, s mérkőzésük 3:3 arányú döntetlennel ért véget. A közönségnek nagyon tetszett a lendületes játék.

Este az új művelődési ház felé fordult a figyelem. A színházterem nézőterén több mint 500-an foglaltak helyet, amikor felgördült a függöny, és megkezdte előadását a *Debreceni Járműjavító „Bocskay" népitánc együttese*. A színpadon *Berki Sándor* hétágú népi zenekarának muzsikájára 8 táncospár ropta a lendületes *mikepércsi csárdást. A táncosokat minden műsorszám után*

alig akarták leengedni a színpadról.

Nagyon tetszett az adácsiaknak *Bojtor Imre* népdalcsokra is, háromszor kértek tőle rádadást.

Az előadás után szakszervezetünk zeneiskolájának tánczenekara foglalta el a színpadot és az éjszakába nyúló táncmulatsággal ért véget *Adácson a munkás—paraszt* találkozó.

Lőrincz János

A vasutashelytállás újabb tényei a budapesti személypályaudvarokon

Megszokott már, hogy több *napos ünnep* előtt egy-két nappal felduzzad a pályaudvarok forgalma. Ilyenkor *fokozottabb felelősség* nehezedik a forgalmi szolgalatokra. Így volt ez az *Alkotmány évfordulóján lezajlott kettős ünnepi csúcsforgalom* idején is. Három legnagyobb *budapesti személypályaudvarunk* ez alkalommal ismét *dicséretes* munkát végzett. Bár időben már messze mögöttünk hagyjuk az ünnepeket, a dicséretes munkaért járó elismerő szavak ma is időszerűek.

Mint értesültünk, a budapesti Keleti, Nyugati és Déli pályaudvarokról *17-étől 19-én éjfélig*

1 millió 13 ezer utas hagyta el a fővárost.

Ez a szám valamivel alatta van a tavalyi azonos időszak utasforgalmának. Az ünnepi forgalom a csúcspontját mindhárom pályaudvaron augusztus 18-án érte el, amikor közel *negyedmillióan* utaztak vidékre. A legnagyobb forgalmat a *Keleti* pályaudvar bonyolította le *fél millió* utassal.

A Nyugati pályaudvarról

csaknem óránként indították a mentesítő vonatokat, így álló utasok csak az egyébként is nagyforgalmú *nyíregyházi* vonaton voltak. Sok dicséret hangzott el a Nyugatiban a *Hámán Kató fűtőház* munkájáról: talán soha nem biztosított ilyen folyamatosan gépeket ünnepi csúcsforgalomra. A fűtőház jól kapcsolódott a pályaudvar kidolgozott *„ünnepi"* technológiájához. Ennek is volt eredménye, hogy a kettős ünnepen *a Nyugatiban egyetlen géprevárás sem fordult elő*. A pályaudvar munkáját irányítók közül kitűnt *Palla Béla* felügyelő, csarnoki főnök és *Pákozdi Imre* térfelügyelő.

A Keleti pályaudvaron

az egyes, kettes toronyban *Solti Pál* és *Oszlánczi János* szocialista brigádja, a tolató csoportban pedig *Vitárius Sándor* szocialista brigádja tűnt ki jó munkájával. Mintegy 20 raktári és segédhivatali dolgozó teljesített információs szolgálatot az ünnepek alatt. A pályaudvar *KISZ-szervezete* pedig a rendőrség munkáját segítette önkéntes, rendfenntartó *ifjúgárdistákkal.*

A Déli pályaudvarról

induló vonatok egy részét ez évben is a megszokott *zsúfoltság* jellemezte. Főleg a *Balaton* déli partját keresték fel számosan már az ünnepeket megelőző napon, augusztus 20-án pedig a *Bakony-felé* közlekedő vonatok indultak ki zsúfoltan. Az utasok elszállításában itt sem volt fennakadás. Ebben dicséretes részt vállalt a kettes toronyban *Taba Sándor* szocialista brigádja és *Bognár Károly, Molnár IV. József* kocsimester *szocialista* címért küzdő brigádja.

(várkuti)

Korszerűsíteni kellene

A *balatonfüredi üzemi konyha* erősen túlterhelt. Amikor felszerelték, akkor még csak *150 személy* részére kellett főzni, ma pedig *250 dolgozó* ebédjét állítják elő. Ennek megfelelően, ma már *kevésnek* bizonyul az *ötfönyi személyzet* is.

Nehezíti az ott dolgozók munkáját, hogy a konyha *semmiféle géppel* nem rendelkezik. Tűzhelye nagyon elavult. Két sütője van és mindkettő rossz. Jó lenne ezt a tűzhelyet *gáztűzhelyre* cserélni. Könnyítené a konyhai dolgozok munkaját, ha *robotgépet* és *villany husdarálót* kapnának. A személyzetnek nincs *öltözője* és *mosdója.*

A balatonfüredi üzemi konyha a *Tapolcai Palyafenntartási Főnökséghez tartozik.* Jó lenne, ha több gondot fordítanának e konyha fejlesztésére. *Özv. Mikó Józsefné* szakácsnő, az ízes ételek alkotója, *Kovács Amália* felszolgálónő és a konyha többi szorgalmas dolgozója megérdemli a támogatást csakúgy, mint azok a vasutasok, akiknek *étkeztetéséről* a balatonfüredi üzemi konyha gondoskodik.

Kiss Lajos

Három év után a továbbkezelő kórházban

A *Magyar Vasutas* hasábjain legutóbb 1961 januárjában írtunk a *péceli továbbkezelő kórházról*. Most ismét ellátogattunk, hogy megnézzük: *milyen változást hozott az azóta eltelt idő. Dr. Farkas László Elemér* igazgató-főorvos érdeklődésünkre így válaszolt:

— 1961. januárja óta sokat fejlődött a kórházunk. Ha ágylétszámban nem is, de felszerelésben, munkaerőben, a betegek jobb ellátásában igen. Betegszállító gépkocsit kaptunk, amellyel komplikáltabb vizsgálatokra a fővárosba küldhetők a fekvő betegek. Novemberben a régi röntgengép helyett olyan gépet kaptunk, mellyel felvételeket is készíthetünk. Erre azért is nagy szükség van, mert a kórházban állandóan 30—35 gyomorfekélyes beteget gyógykezelnek. Elektrokardiograf készüléket is kaptunk, a szívbetegek pontosabb vizsgálatára.

— *Milyen a gyógyszerellátásuk?*

— Részfoglalkozással gyógyszerész látja el a gyógyszerek, vegyszerek, kötszerek rendelését, nyilvántartását és azok kiadását. Nálunk a költséges és a ritkább gyógyszert ugyanúgy megkapja a beteg, mint bármelyik fővárosi kórházban.

— *Úgy értesültünk, hogy műszaki vonatkozásban is számottevő a fejlődés.*

— Valóban így van. A mosoda teljesen gépesített, még a textiliák szárítása, vasalása is, a múlt évben kapott nagyteljesítményű mosógéppel és gépi szárítóval. Kibővült a melegviz-szolgáltatás: éjjelnappal meleg víz áll a betegek és a személyzet rendelkezésére. Ezt azért is megemlítem, mert Pécelen még nem mindenütt közművesítettek. A kórháznak saját vízvezetéke van, szennyvízderítővel és külön villanyszolgáltatással.

— *S amire még szükség lenne?*

— Kevés az ágylétszám. Sajnos, ez a vasutasok országos panasza az utóbbi évek előrehaladása ellenére. A vasutas dolgozók között a gyomor- és vérnyomásos betegség gyakori. Ezek elhelyezésére nincs elegendő hely. Nem megoldott az öregek elhelyezése sem.

Végezetül a kórház dolgozóinak munkájáról esett szó.

— A kórház dolgozói a község társadalmi munkájából is szépen kiveszik részüket. Három tanácstagunk van. Itt székel a helyi Vöröskereszt Egyesület, az elnökkel és a titkárral együtt, de itt található a tanács egészségügyi állandó bizottságának elnöke. Éveken át kórházunk dolgozói segítik elő az önkéntes véradás lebonyolítását is. Eszperantó szakkörünk is eredményesen működik. A péceli kultúrális napokon egészségügyi kiállítást rendeztünk, kórházon belül, immár harmadízben — fejezte be nyilatkozatát *dr. Farkas elvtárs.*

H. D.

A péceli továbbkezelő kórház.

Gazdaságos szállítás az NDK vasútjánál

A gazdaságosság fokozása érdekében az *NDK* vasútjánál széleskörű vizsgálatok folytak a gazdaságtalan ellenfuvarozások feltárására. A *DR* ezzel a tevékenységével

az üzemek közötti gazdaságosabb forgalom kialakítása

szempontjából is kezdeményezőként lép fel: olyan tömegáru fuvarozási kapcsolatokat igyekszik kialakítani, amelyek *a legkisebb költséggel* biztosítják a népgazdaság teljes ellátását.

Elsőnek a múlt nyáron társadalmi munkásokból alakított bizottság vizsgálta felül a *szénfuvarozás* helyzetét. Javaslataik alapján jelentős megtakarítást értek el. Még nagyobb haszonnal jár a *cement*, a *kálisó*, a *mész*, a *kénsav*, a *kavics*, a *tégla* és a *farost* fuvarozásának felülvizsgálata. Ilyen módon *1963 első félévében*

a kavics szállításában 7 millió díjszabási tonnakilométert

és 210 000 márka fuvardíjat sikerült megtakarítani. A farost forgalmában például a felesleges szállítások elhagyása ugyanezen idő alatt *75 000 márka* megtakarítást eredményezett.

Most a *cukor*, a *margarin*, a *sör* és más *élelmiszerek* fuvarozásának felülvizsgálata folyik. *Berlin* térségében alaposan elemezték a *tejszállítás* szervezettségét és kitűnt, hogy sok a felesleges szállítás. Ezeket a szükségtelen szállításokat megszüntetve

naponta 500 km szállítást takaríthatnak meg,

ami évente 100 000 márka hasznot jelent.

A gazdaságosabb fuvarozást segíti elő a *DR elektronikus számító központjának* fejlesztése is. Rövidesen üzembe helyezik az első *ZRA 1.* automata számítógépet, amely gazdaságosabb árufuvarozás fejlesztése céljából végez majd folyamatosan elemző számításokat.

Karl Heinz Gummich

Május óta tart a csúcsforgalom

Dr. Csanádi György vezérigazgató nyilatkozata a vasút munkájáról

A vasút gondjairól, terveiről tájékoztatta az újságírókat augusztus 14-én a Magyar Sajtó Házában dr. Csanádi György, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója.

— *Az áruszállítási terv teljesítése jelenti most a legnagyobb gondot, feladatot a vasút számára* — kezdte Csanádi elvtárs. — *Sohasem voltunk olyan nehéz helyzetben, mint most vagyunk, és a következő hónapokban leszünk. Felelősségünk igen nagy: a népgazdaság terveinek végrehajtása függ a vasút munkájától.*

Nincs átmeneti idő

Ezután a nehézségek okairól szólt, majd megállapította: egy vasút sincs berendezkedve arra, hogy négy hónap kiesett forgalmát nyolc hónap alatt teljesíteni tudja. Lényegében már május óta csúcsforgalom van a vasútnál. Hiszen a májusi áruszállítási teljesítmény csak 1.5 százalékkal maradt el a tavaly októberi eredménytől, ami a múlt évben csúcsteljesítmény volt. Az idei júniusi áruszállítási eredmény 12 százalékkal haladta meg a tavalyi rekordot.

A vasút nehézségeit fokozza, hogy nem volt felkészülési ideje az őszi forgalomra, mint máskor. Nincs átmeneti időszak, hogy előszállításokkal könnyíthetné terheit a vasút. A múlt években a járműjavítók sok javított mozdonyt és kocsit adtak az őszi forgalomhoz. Rendszerint a pályák felújításának lényeges munkálatait is befejezték az őszi forgalom idejére, hogy a vágányzárak ne zavarják a szállítást.

— *Most tehát fokozottabb alaposság, tervszerűség kell a tennivalók megszervezéséhez. Kár volna önmagunkat becsapni: minden felajánlott árut nem tudunk elszállítani az idén. Ezt az első alkalommal mondja ki a MÁV* — folytatta a vezérigazgató. — *Mindent megtesz a vasút, amit csak lehet, hogy egységes munkával, előrelátó együttműködéssel olyan mértékben teljesítse a szállítási feladatokat, hogy a termelésben sehol se legyen fennakadás.*

Mit tesz a vasút azért, hogy szállítási feladatait a lehető legnagyobb mértékben teljesíteni tudja?

Gyorsabb járműjavítást

Gyors ütemben folyik a járműpark javítása. A járműjavítók fokozott lendülettel dolgoznak, hogy a javítási kocsiállományt hatezer kocsiról a felére csökkentsék. Erősíti a kocsiparkot az idén beszerzésre kerülő 2785 teherkocsi is. A KGM illetékes vállalataitól nagyobb segítséget var a vasút a WL rendszerű villamos mozdonyok javítási állagának csökkentéséhez. A villamos mozdonyok zavartalan üzeme rendkívül fontos, mert a villamosított vonal technológiája ezekre van beállítva, és egy villamos mozdony három gőzmozdonyt pótol. Sürgősen el kell végezni az elmaradt pályaépítési, jelző- és biztosító berendezési építési és fenntartási munkálatokat is. Ezekkel jó ütemben haladunk.

Döntő feladat a maximális szállítási teljesítmények biztosítása. Mindenekelőtt a kocsiforduló-idő lerövidítése. Ez minden vasútnal a fő tennivaló. A vasutak kapacitását rendszerint az átlagteljesítményre méretezik. Ha ennél nagyobb teljesítményt akarnak elérni, az főként a kocsifordulóban rejlő tartalékok feltárásaval lehetséges.

— *Rendelkezik-e ilyen tartalékokkal a MÁV?* — tette fel a kérdést Csanádi elvtárs. — *Igen nagy tartalekaink vannak. Kocsijaink ugyanis a kocsiforduló-idő 56 százalékát a fel- es leadasi helyen töltik. Nyilvánvaló: feltarhatjuk e tartalék jelentos reszet, ha gyorsabban rakodunk. Arra most nincs lehetoseg, hogy rövid idő alatt növeljük a rakodás gepesitését. De módunkban áll, hogy a szállító vállalatokat gyorsabb rakodásra ösztönözzük és társadalmi összefogással segítsük ezt a munkát.*

Nemcsak a vasút de a szállító vállalatok felelos ege is igen nagy. A múlt hét végén például *Diósgyőr és Ózd* térségében 1450 kocsi állt kirakatlanul a kohászati vállalatok hibájából. A cementgyárak a kocsik 70—80 százalékát késve rakják ki, más cementgyárak viszont kocsihiány miatt nem tudják feladni áruikat. A vasútnak nem az a célja, hogy árukorlátozással könnyítse terheit, mint ahogy azt januárban és februárban tettük. Ilyen intézkedés rendkívüli mértékben csökkentené a vasút teljesítőképességét és gazdasági szempontból nagyon hátrányos lenne. Az a célunk, hogy helyes üzemi technológiával a lehető legtöbb árut rendeltetési helyére szállítsuk. Javítanunk kell a rendező-pályaudvarok munkáját is, mert vagonjaink a kocsiforduló-idő 28 százalékát töltik jelenleg a rendező-pályaudvarokon.

Tárcaközi operatív bizottság

— *A napokban operatív bizottságot szerveztünk a szállítások lebonyolítására. Az operatív bizottságban valamennyi minisztérium képviselője részt vesz. A bizottság naponta határozza meg, hogyan használjuk fel a rendelkezésre álló szállítóeszközöket, milyen termékek elszállítása a legsürgősebb a népgazdaság szempontjából. E sürgős feladatok elvégzéséhez 10—15 százalékos tartalékot képeztünk. Biztositani akarjuk, hogy egyetlen építkezésen, üzemben se álljanak le azért, mert a vasút nem szállította le idejében a nyersanyagot, az árukat. Azt azonban előre látjuk, hogy valamennyi megrendelést nem tudunk teljesiteni az őszi forgalom folyamán. Igy például a cukorrépa és a kő nagyobb részét csak utószállítások formájában, valószínűleg a jövő év első hónapjaiban tudjuk majd rendeltetési helyére szállitani. Természetesen, addig is annyit továbbítunk ezekből a termékekből, amennyire a termelés biztositásához szükség van.*

Nagy segítséget jelent a vasút számára, hogy a vállalatok mind jobban megértik a vasárnapi rakodások szükségességét. Legutóbb például 11 ezer 731 vagont raktak meg. Jól kihasználta a vasút az alkotmányünnepi kettős munkaszüneti napot: cement-, kő- és műtrágyaszállító irányvonatokat indítunk, hogy ezekből az árukból is törlesszük adósságainkat.

— *A vasút és a szállítatók jó együttműködésén múlik, hogy a meglevő szállítási kapacitást mennyire tudjuk kihasználni* — állapította meg dr. Csanádi György, majd részletesen foglalkozott a közlekedés távlati műszaki fejlesztési terveivel és hangoztatta, hogy ebben is döntő szerepet kap a vasút.

Életmentő figyelmesség

Székesfehérvár állomáson vonatra várakoztam a múlt héten. Arra lettem figyelmes, hogy a szokottnál harsányabban szólal meg a hangszóró:

„Szülők, vagy kisérők vigyázzanak, mert az V. vágányra most érkezik a vonat és elgázolja a kisfiút!"

Mindnyájan odanéztünk. A szigetperron szélén, az V. vágány mellett valóban egy kisfiú ácsorgott és gyönyörködött a vonatokban. A berobogó vonat biztosan elütötte volna. Ám ekkor egy férfi sietett oda, elrántotta az úrszelvénybe ero kisfiút és átadta szüleinek, akik alaposan megijedtek.

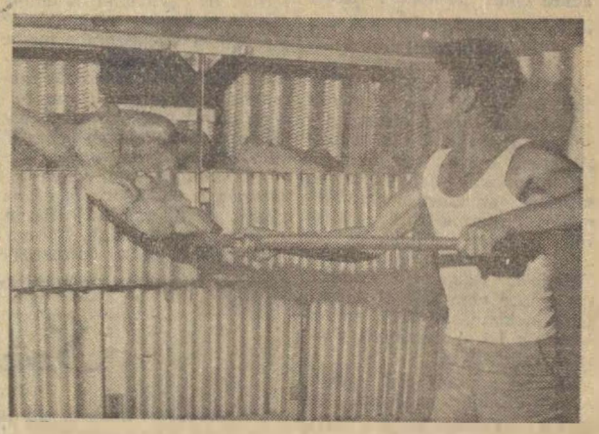
Nagy Erzsébet bemondónő *figyelmességével* — bátran állíthatjuk — *életet mentett.* Hiszen ha ő nem veszi észre a toronyból, *a berobogó szerelvény könnyen maga alá sodorhatta volna a gyermeket.*

Bognár Károly,
Tapolca

— AGÁRDNÁL augusztus 25-én, este a sorompó leengedésekor egy *mikrobusz rekedt a sineken.* A *Budapest* felé haladó sebesvonat darabokra törte ezt a járművet. *Emberéletben nem esett kár,* mert a busz utasai idejében észrevették a veszélyt és kiugráltak a kocsiból. A *rendőrségi* vizsgálatot megindították.

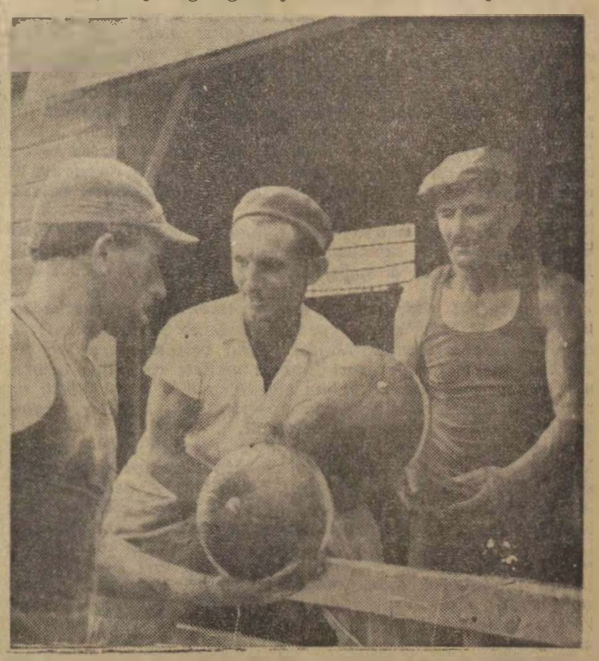
Dinnyerakodás Nagykőrösön

Ládába, fahánccs közé rakva érkezik a sugárbélű exportdinnye Nagykőrös állomás raktárába. Az édes gyümölcs rendeltetési helye London. Mérlegelés után rakodólap és kézikocsi segítségével viszik a ládákat a hűtőkocsiba



Friss jéggel töltik fel az egyik hűtőkocsit

A teherautókkal szünet nélkül hordják a nagykőrösi tsz-ekből a jól fejlett görögdinnyét az állomás rakodójához



Jól fizetett az idén a görögdinnye a nagykőrösi Szabadság Tsz földjén. Ez a hetedik vagon dinnye, amelyet Nagykőrös állomásról Budapestre szállítanak.

Szocialista komplexbrigád Szentes állomáson

Több mint egy éve, hogy *Szentes állomáson* egy kicsiny, de lelkes csoport, a „C" *turban* dolgozó *állomási és fűtőházi* vasutasok elhatározták *komplexbrigád* alakítását és a *szocialista cím* elnyeréséért kezdtek dolgozni. Nem kiemelkedő képességű emberek voltak ezek, akik látványosságra törekedtek, hiszen párttag is csak kettő van a brigádban, hanem olyan egyszerű dolgozók, akik *a becsületes munkát tekintik szivügyüknek.*

Brigádnaplójuk egy sikeres év munkájáról tanúskodik. Több negyedévi versenyt nyert az állomáson ez a *Dózsa Györgyről* elnevezett brigád. Ők voltak az elsők az idei *vasutasnap tiszteletére* indított munkaversenyben is. Szép eredményeket értek el a *társadalmi munkában*, a *politikai* és a *szakmai* önképzésben. Közösen vesznek részt *sportrendezvényeken, mozi- és színházi előadásokon.* Egy csoportjuk tavaly az *NDK-ban* járt *társasutazáson.* Mindez jól elősegítette a brigádban a *szocialista szellem* kialakítását.

Szentes állomás augusztus 12-én megtartott termelési tanácskozásán a dolgozók a végzett jó munka alapján úgy találták, hogy a *Dózsa komplexbrigád* méltó a *szocialista brigád* cím viselésére.

Majzik László
Szentes

Hámán Kató szocialista brigád

Patronálja: HÁMÁN ANDRÁS

Május 25-én járt a *Nyugati-pályaudvaron* utoljára, de augusztus közepén ismet ellátogatott közéjük, *két teljes napot szentelve a nővére nevét viselő szocialista brigád munkanaplójának tanulmányozására, a személyes beszélgetésre, a segítésre.*

Nem minden elfogódottság nélkül ülök *Hámán András* mellett. *Hámán Kató* edes testvérőccse 67 évét meghazudtoló frissességgel, fürgeséggel ecsetel, vitáz, javasol. Markáns vonásai szívós életküzdelmek nyomait, mélyen fürkésző, amellett derűs fényt sugárzó tekintete a harcos elvtársat, az emberséges embert tükrözik.

Mintha bársonnyal vonná be őket, oly jóleson válnak szinte tapinthatóvá visszaemlékezései. Az első világháború idején *„személypénztáros* volt itt *Kató* és a kis *Andris*, az ifjú mozdonyvezetőtanonc gyakran járt be hozzá. Mindennapi dolgokról folyt a szó, az életről, a munkások helyzetéről, arról, hogy miként lehetne friss levegőre jutnlok az elnyomottaknak... A csarnokot tartó karcsú oszlopok éppúgy ismerő ei, mint a pénztárak mögött húzódó keskeny folyosó, a fülkék, a berendezési tárgyak... *Hámán Andras* azonban nem lehetett mozdonyvezető. A katonai behívó, a világháború kettétörte álmait, de érdeklődése, vonzalma a vasút iránt még 40 esztendő után is élő, eleven.

Büszkén, hosszasan mesél a brigád kiváló teljesítményeiről, arról, hogy *dr. Malatinszky Jánosné*, pénztárfonök fáradhatatlan irányító munkája révén az eredmények kimagaslóak.

— *Viszonylag rövid idő telt el a brigádok megalakulása óta* — mondotta —, *alig két és fél esztendő. Az első szerződés megkötése óta azonban magatartásukban, a közönséghez való viszonyukban szakmai képzettségükben, a bel- es külpolitikai élet ismeretében, az egymás iránti segitő készségben stb. nagyot léptek előre. Hogy még szemléltetőbbé tegyem a dolgokat, néhány jellemző és követésre méltó példát említek.*

— *A kultúrált utazás érdekében*, az ismert atlagnál magasabb tudással világositják fel az érdeklődőket a brigad tagjai, szolgálják ki az utazók igényeit. *Nyelvvizsgát tettek németből, romanból és franciából.* Kis táblácska hirdeti a pénztárablakban, hogy ezeken a nyelveken is válaszolnak. A személyfuvarozás tárgyu munkásakadémiai anyagot is sikerrel sajátították el. Ezen túlmenően a brigádtagok a többi reszort dolgozóit is meggyőzték, s bevonták őket a továbbképzésbe. Mit eredmenyezett többek között ez a készség, a tanulni vágyas? Azt, hogy az állomason *nemzetközi pénztár* is működik.

— *Érdekes és mások számára is megszivlelendő, amit a brigád kezdeményezett* — folytatta. — *Szolgálatátszervezés kapcsán még három brigadot hoztak létre*, amelynek vezetői a *Hámán Kató brigád* alapító tagjainak sorából kerültek ki. Az új brigádok a *Valentyina Tyereskova, Kallai Éva, Dózsa György* és *Baross Gábor* nevet vették fel.

— *Most a brigád jelhívást tett közzé, amelyben kapcsolatok létesítésére hívja fel a vasúton működő, és novérem nevét viselő brigádokat. Közös tapasztalat- és eszmecserére. További terük — amit csak helyeselni tudok —, hogy december 4-en, mártirhalált halt testvérem szobra koszorúzási ünnepségének napján e brigádok küldöttei itt, Budapesten közös megbeszélésre üljenek majd össze.*

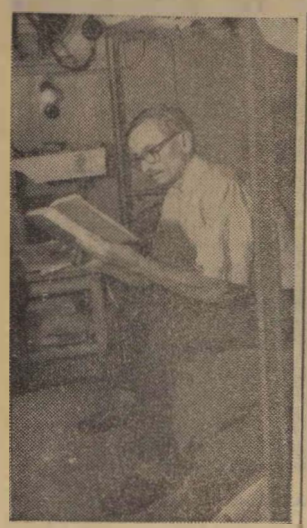
Nem vitás, hogy valamennyi brigad számára hasznos lesz ez a tanácskozás, a tapasztalatok átadása.

— *A brigád számos területen fejt ki hasznos tevékenységet* — mondotta a továbbiakban *Hámán András.* — Jó munkájuk nyomán csökkent a hiánylaiok száma. A legutóbbi allomásvizsgálatnál az ellenőrzés alá vont *Marosi Vincéné, Szalkai Gyuláné* és *Vida Jánosné* pénztárvizsgálata *példás* eredménnyel zárult. *Marosi Vincéné, Schmidt Miklosné* és *Feher Gézáné* kiváló dolgozó jelvényt, illetve oklevelet érdemlek ki. *Szalkai Gyulánét* pénzjutalomban részesítették.

— *Se szeri se száma kezdeményezéseiknek, amelyek a tanulmanyi átlagos 4-es eredménytől kezdve*, a nyugdíjasok és beteg társaik latogatásáig, a *„közös családi kasszáig"*, a családi kollektív összejövetelig — mind a *szocialista együttélés a szocialista embertipus* kialakítása érvényesnek megfelelően zajlik erősödik. Mindez *Kató szellemi* öröksége jegyében. Büszkén állapithattam meg az elmúlt évek folyamán, hogy a szerződésekben rögzített kötelezettségeknek mindenkor és mindenben eleget tettek. Érthető, ha ilyen kollektívába mindig várakozással, lelkesen látogatok el *családomnak tekintem a brigádot, és szivesen osztozom továbbra is munkájában és örömében* — fejezte be mondanivalóját *Hámán András* elvtárs.

Szelecsényi István

ÉLET A SINEK MELLETT



Kertész Kálmán 12 éve él a sínekre épült „faluban". Amíg jó könyv akad, soha sem fog unatkozni

Az utóbbi évek során megnőtt *Ludas* állomás. Nemcsak a magasfeszültségű vezetékeknek, az új sínpároknak és raktáraknak, hanem egy különös lakótelepnek is helyet adott. Modern és tágas *munkásszállót* építettek itt. Ez *a Miskolci Építési Főnökség 3. számú gépesített építésvezetőségének központja.* Mind a 420 ember nem fért el a téglaépületekben, közülük sokan laknak a jól berendezett vasúti kocsikban is.

Modern *„nomádok"* élnek itt. *Hajdúsági, szabolcsi* és *hevesi* munkások, a vasút szorgos kezű építői. *Miskolctól Ludasig* építik, korszerűsítik a vasútvonalat. Vasbetonaljak ezreit rakták le, hogy a 26 tonna tengelynyomást és a 125 kilométeres sebességet bírja a pálya.

A 420 ember között csupán egy-két nő akad, a takarítók. Hogyan rendezkedtek be, *miként élnek a családtól távol, hétfőtől szombatig?* — legutóbb ezt kutatta szemünk és fényképezőgépünk lencséje.

A bakancsos léptektől valósággal döng a folyosó. A fürdőbe sietnek. Aztán vacsorát kell főzni. Pillanatok alatt megtelik a két óriás tűzhely lábasokkal és kondérokkal. Fő a paprikás krumpli, lebbencsleves öregen, van, aki zöld paszulyt főz és akad, aki lecsót rendelt a társától. Mert mindennek meg kell adni a módját és az együtt töltött évek alatt kialakult, hogy, ki, minek a mestere. Olyan ízű vacsorákat főz itt némelyik ember, hogy híres szakácsok is tanulhatnának tőlük.

— *Nem volna jobb mégis az üzemi konyha?* — kérdezgettük.

— *Tavaly leszavazták az emberek és máshová vitték az egész felszerelést. Így több a különélés, de több a vesződség és a munka. Többen kezdik emlegetni az üzemi konyhát, főleg a fiatalabbak* — mondja *Balog Kálmán*, a műhelybizottsági titkár.

A rádió és főleg a televízió csalogatja el az embereket a tűzhely mellől. A könyveknek is egyre nagyobb a varázsa, *Egerben* cserélik, hogy az olvasnivaló között nagyobb legyen a választék. *Villany, vízcsap és ventillátor van a 37 lakókocsiban.* Ha egy kicsit szűkösen is, de jól megférnek itt egymással az emberek. Veszekedés, nézeteltérés? Ma már ritkaságszámba megy. A sínmezők lekötése, a vágányszabályozás, a kitérők szerelése, mind-mind olyan feladat, ahová nagyobb csoportok jól szervezett, egymást segítő munkája kell. *A munka formálja az embereket*, eggyé kovácsolja a brigádot és ez az egység megmarad a szálláson is. Négy kocsit adnak, egy-egy brigádnak és akik összeszokták a munkában, barátságot és megértést tanúsítanak a munkásszálláson is.

A ludasi vasútépítők maguk főzik a vacsorát. Ízlik a bográcsban főtt étel Balogh Kálmán műhelybizottsági titkárnak is

Távoli falukból, tanyavilágból jöttek a munkások. Kemény munka, kissé rideg élet vár rájuk a családtól távol. De valami új alakul a sínek mellett. Ezt jelzi a *televízió* magasba kúszó antennája, a kézről-kézre járó *könyvek* és az a *40 bizonyítvány*, amelyet a *Ludasi Általános Iskolában* állítottak ki a vasúti munkások nevére.

Fazekas László

Szövetség

Hegyeiket összedugják az ágak —
a fák szövetségben erdővé válnak.

A csillagok rendje, — nézd az éjszakát, —
olyan, mint egy gazdag, óriás család.

És látod a tengert, hullámhegyei
tajtékát érhátú hajókra veti. —

Dönthet szél a fát, de erdő marad —
a gyökerek új fát s lombot hajtanak.

S míg elvillan néhány csillag élete,
már újakat lát a csillagász szeme.

Az esőt a szomjas föld se bírja el,
nyelni s a tájon, mint folyó, útra kél. —

Akár a csillag, fa, vízcsepp vagy bármi —
milliókkal néppé akarok válni:

s a népek egyetlen rendjében — legyek
láncszem, hogy kössek s hogy engem kössenek.

Fazekas Lajos

Munkásvédelmi őrjárat

A jelző meghaladásokról...

„A JELZŐ PARANCS" — figyelmeztet egy régi plakát felirata. A plakát *„Megállj"* állású karosjelzőt mutat szembetűnő vörös koronggal és a jelző mögött pusztulást jelképező romhalmaz látható. Ezzel a plakáttal kapcsolatban annak idején sok vita volt. A plakát mondanivalóját sokan túlzásnak, a mozdonyvezetői munkakör tekintélyét alázásának, feleslegesen rémisztgetőnek, sőt, ízléstelennek nyilvánították.

Szerintünk ez a plakát a régi riasztó formájában is megfelelne azoknak az állapotoknak, amelyek jelenleg fennállnak a „Megállj" állású jelzők és határjelzők meghaladása körül, a helytelen vagy késői fékezések következményeként.

A jelző- és határjelző meghaladások száma vasúthálózatunkon alig egy hónapon belül a korábbi havi átlagos ilyen előfordulások számának ötszörösét is meghaladta és csak a körülmények kedvező közrejátszásának volt köszönhető, hogy egy esetben sem következett be valamilyen súlyos és szégyenteljes esemény.

Mi okozza a veszélyeztetéseket?

Csak a szerencsének köszönhető a balesetek elmaradása, amikor előfordul, hogy gyorsvonatok haladják meg egy-egy állomás bejárati, vagy kijárati jelzőjét. A mozdonyvezetők gyakran nem veszik figyelembe a *„Megállj"* állású jelzők előjelzőinek figyelmeztetését, hogy a vonat fékezését meg kell kezdeni.

Vannak, akik úgy okoskodnak, hogy ezt az egész szégyenteljes eseménysorozatot a *rendkívül meleg időjárás* okozta, amely a megfigyelő és cselekvőképességet is tompítja, illetve késlelteti.

Nem akarjuk alábecsülni ezeket az érveket, csak ezek után érthetetlenné válik, hogy a meleg időjárás miért csak a *budapesti, miskolci, debreceni* és *szegedi* igazgatóságok mozdonyvezetőire hat. Legjobb tudomásunk szerint, a *pécsi* és *szombathelyi* igazgatóság területének mozdonyvezetőire legalább olyan mértékben hatnak az időjárási viszonyok, mint az előbbiekre. A tárgyalt időszakban ezeknél az igazgatóságoknál mégsem fordultak elő *„Megállj"* állású jelző- és határjelző-meghaladások.

Ha a jelző- és határjelző-meghaladások a *téli időjárási* viszonyok között következtek volna be, szinte minden esetben megpróbálták volna kimutatni a képződött *jégdugónak* a fékberendezések működését akadályozó hatását. Nem tagadjuk, hogy ilyen is előfordult már a gyakorlatban. Az ilyen esetek azonban csak egészen kivételes körülmények között következnek be, és csakis akkor, ha sem a mozdonyvezető, sem mások nem tesznek eleget *a fékek üzemben- és karbantartására előírt kötelességnek.*

Ugy gondoljuk, nem járunk messze az igazságtól, amikor egyik okként némely *fűtőháznál* fennálló állapotokat jelöljük meg. Egyébként nehéz volna megérteni, hogy egyes fűtőházak mozdonyvezetői a fenti eseményekből miért veszik ki részüket az átlagon jóval felüli mértékben. Ilyenek például a *miskolci*, a *keleti*, a *debreceni* és a *szolnoki* fűtőház mozdonyvezetői. Gyorsjáratú és nagyterhelésű vonatokat nemcsak e fűtőházak személyzete továbbít, tehát ez sem lehet érv a részükre.

A „félretett" rendelkezés

Szeretnénk felfrissíteni azon elvtársak emlékezetét, akik szerint a *tiszatenyői* baleset okozója kizárólag a helytelenül kiállított rendelkezés volt. *Július 26-án, a 407-es sz. gyorsvonat* több, mint 70 km/óra sebességgel haladt be kitérőbe terelő váltón keresztül *Tiszaluc állomásba*, annak ellenére, hogy a mozdonyvezetőt rendelkezéssel értesítették a vonatnak kitérőbe terelő váltón át történő haladásáról. Csak a körülmények kedvező közrejátszásának volt köszönhető, hogy egy szerkocsikerék kisiklásánál súlyosabb esemény nem következett be. Ez is *„fél-ér"* egy jelzőmeghaladással.

Vitatkozzunk most a rendelkezések tájékoztató, vagy parancsot adó jellegéről? — Felesleges. Mert ebben az esetben a hibátlanul kiállított rendelkezés ott függött a mozdonyvezető előtt és *nem ezen múlott, hogy nem történt a tiszatenyőinél is nagyobb szerencsétlenség.*

Megfigyeléseink szerint a jelenlegi nem kívánatosan alakuló állapotokért — mégha meg is állapítjuk a mozdonyvezető elsődleges felelősségét — közvetve felelősséggel tartoznak azok a szolgálati helyek is, ahol rendszeresen, indokolatlanul *későn kezelik a jelzőket*, a forgalmi szolgálattevők későn adják az áthaladó vonatok részére a *„Felhívás az indulásra"* jelzést, nem kezelik a jelzők előjelzőit, nem az előírt jelzések alkalmazásával haladtatják át az állomáson a vonatokat rendkívüli módon.

Mégis jó lenne, ha minden mozdonyvezető megtanulná, hogy a balesetek nem annyira a jelző késői kezeléséből és a vonat részére adott késői jelzésből, hanem inkább a *késői fékezésből származnak.* Mert amikor a jelző nem késedelmes kezelés miatt mutat *„Megállj"* jelzést, bekövetkezhet a késői fékezés, illetve annak nyomán a *„Megállj"* állású jelző, vagy határjelző meghaladása.

Határozott intézkedést!

A jelenlegi helyzet nyilvánvaló tarthatatlansága sürgetően szükségessé teszi határozott intézkedések tételét.

Javasoljuk:

1. Szünjön meg az a hamis, felelőtlen álláspont, hogy aki a mozdonyvezetői vizsgát letette, az minden vonat továbbításával megbízható. Az élet bizonyítja, hogy megfelelő *gyakorlat* szerzésére még annak is szüksége van, aki egyébként egészen kiváló adottságokkal rendelkezik.

2. Bármilyen nehéznek is látszik, el kell határozni egy olyan intézkedést, hogy a fontos és az úgynevezett *kényes vonatok továbbításához* a fűtőházak jó képességű és megfelelő gyakorlattal rendelkező mozdonyvezetőket osszanak be.

3. Ugyanakkor az ilyen szolgálatra beosztott mozdonyvezetők *élvezzék* az ebben a beosztásban végzett munkájuk erkölcsi és *anyagi előnyeit is.*

4. Az állomások vezetése *jobban ellenőrizze, nem uralkodott-e el a vonatok forgalmával kapcsolatos teendők késedelmes végzése.* Ha ilyent tapasztalnának, azt meg kell szüntetni. Magyarázzák meg, hogy az ilyen késedelmesség vonatforgalmi nehézményeket okoz, gazdaságtalan, sok veszélyt rejt magában.

5. A *„Megállj"* állású jelzők és határjelzők meghaladásának esetei nyomán előállott veszélyeztetések és balesetek vizsgálatánál az eddiginél *jobban kell elemezni*, mi volt az oka, hogy a jelzőt nem lehetett *kellő időben* kezelni, a menetrend szerint áthaladó vonatokat meg kellett állítani, vagy miért nem lehetett *a menetrendben előírt vágányúton* közlekedtetni a vonatot.

Fehérvári József

— Bulgáriában az úttörők is segítették a vasút villamosítását. 1961 óta gyógynövénygyűjtési mozgalmat indítottak. Az úttörők 7 348 000 kg gyógynövényt gyűjtöttek, melynek ellenértékéért 5 villanymozdonyt vásárolt a vasút.

A jelző szabadra áll!

Harmincöt évig vezette a mozdonyt, és azután nyugdíjba ment. Ennek ellenére ma is dolgozik, pedig már egy éve betöltötte a hetvenet.

— Nyugdíjba majd akkor megyek, ha már megöregszem — szokta mondani Újvári István volt főmozdonyvezető, aki nyugállományba való helyezése óta is aktív pártmunkása a balassagyarmati szervezetnek.

Az esztergomi proligyerek édesanyja korán jutott özvegységre, és hét gyerek nevelése szakadt a nyakába.

Újvári Pista korán megismerte az idegen kenyér ízét. Gépmester-tanulónak állt be egy esztergomi nyomdába. Szerette a gépet, de a pofonokat, melyeket mesterétől kapott nem állhatta. Rövidesen búcsút mondott a kapufélfának, és géplakatos inasnak ment. A tanoncidők után Pestre jött, és egyideig itt élte a munkanélküliek életét a Salétrom utcai „köpködő" járdaszélén. Sok nehézség után a ferencvárosi fűtőházhoz került, s egyik legkiválóbb mozdonyvezetője lett a fűtőháznak. Olyan „vezér" volt, aki 35 éven át biztos kézzel vezette a rábízott mozdonyt. Jó kezekben volt a mozdony, és az a csoport is, amely bizalmivá, később főbizalmivá választotta.

— János bátyám szervezett nyomdász volt. Ő vitt engem a pártba is. Együtt vonultunk fel az 1912-es nagy tüntetésen. Én akkor estem át a tűzkeresztségen — mondja Újvári elvtárs.

A vasútnál tilos volt a szociáldemokrata szervezkedés. A Magyar Vasutas című lapot járattuk, és ez azt jelentette, hogy együvé tartozunk. Landler Jenő volt akkor a lap főszerkesztője. A ferencvárosi fűtőház mellett volt egy kiskocsma. Ott jöttünk össze titokban egy-egy pohár bor mellett. Itt vettem át az instrukciókat egy elvtárstól, aki Landler megbízásából tartotta velünk a kapcsolatot.

Az első világháború alatt nagyon kemény volt a szolgálatunk. A vasút katonai parancsnokság alá került. A legkisebb hangos szóért is elzárással büntettek. A nehéz szolgálat, az emelkedő élelmiszerárak és a kis fizetés elkeseritették a vasútasságot is. Még egy tisztességes szappant sem kaptunk, hogy testünket, ruhánkat rendben tarthassuk. Ekkor leplezte le a Magyar Vasutas a kereskedelmi minisztert ilyenformán: „Amíg a vasutasok csak homokkal kevert valamit kapnak mosáshoz, mosáshoz, addig a miniszter úr finom Vera Violetta szappant készittet a szappangyárban, nyaralásra menő családjának."

A cikknek nagy hatása volt. Szájról szájra adtuk, majd nagy tüntetést rendeztünk az Andrássy úton az igazgatóság épülete előtt. 1916-ban már úgy éreztük, hogy tarthatatlan a helyzet. Két ízben is ülősztrájkot tartottunk. Ezek szervezésében az Istvántelki főműhelyből a két Havasi testvér, a Keleti fűtőházból egy Baron nevű szaktárs jeleskedtek. Mi az Északihoz tartoztunk. Tulajdonképpen a háború elleni megmozdulások voltak már ezek, de leplezésül gazdasági jelleget kellett adni nekik.

A Vasas-székházban jöttünk össze. Landler Jenő volt az előadó. Alapos elemzést adott a háború esztelenségéről és megmagyarázta, hogy mennyire fontos, hogy mi vasutasok is siettessük a háború befejezését. Felállítottuk bérköveteléseinket, és ezen a gyűlésen úgy döntöttünk, hogy sztrájkba lépünk. Könnyű volt azt kimondani...

A szájról szájra való agitáció azonban eredményesebb volt, mint ahogy gondoltuk. Másnap már ülősztrájkot kezdtünk. Egyetlen mozdonyt sem fütöttünk be, egyetlen szerelvény sem indult el. Pilczer Ignácz, a ferencvárosi fűtőház főnöke így pattogott:

„Elrendelem, hogy azonnal vegyék fel a munkát!"

— Főnök úr — mondta az egyik munkatársam —, a belügyminisztérium — és a gyomrára ütött — nagyobb úr! Azt parancsolja, hogy amíg nem kap elég ennivalót, addig nincs munka!

És katonai fegyelem ide meg oda, nem vettük fel a munkát. Végül „szorgalmi díj" címén mégis kaptunk fizetésjavitást.

1919 egyik estéjén Hámán Kató a Keleti pályaudvar oktató termében tartott előadást, amikor hírül hozta valaki a ludovikások ellenforradalmi kísérletét.

— Elvtársak! Verjétek szét a bitang ellenforradalmárokat! — buzdított Hámán Kató és tüzes forradalmi beszéde nyomán szinte pillanatok alatt rohantunk a Ludovikához, ahol azonban már a levert ellenforradalmárok bujkáló maradványait fogdosták össze elvtársaink.

Az ellenforradalom győzelme után Újvári István főbizalmit elhurcolták és internálták az imperialista román csapatok. Hazatéréséhez nagy segítséget adtak szaktársai, akik sztrájkkal fenyegetőztek, ha nem helyezik szabadlábra Újvárit.

Amikor újból szolgálattételre jelentkezett, munkába állították, mert kellett a jó mozdonyvezető. De rövid idő múlva „szolgálati érdekből" Esztergomba, majd vissza Budapestre helyezték. Az 1922-es mozdonyvezetői sztrájk szervezése miatt büntetésből Balassagyarmatra került. Mindenhová ment utána politikai priusza, mely árnyékként kísérte egészen a felszabadulásig.

— A felszabadulás nekem valóban az volt és végét jelentette a sok megalázásnak. Természetes tehát, hogy amíg erőmből telik dolgozom. Azt akarom, hogy gyermekeimnek, unokáimnak még szebb és biztonságosabb életük legyen.

A jelző szabadra áll. És a nyugdíjas „vezér úr" öntudatosan segít dolgozó népünknek, hogy életünk vonata továbbra is zöld úton haladhasson.

Márkus Lajos

Nem tűrjük a baleseti csalásokat

Idén, az első félévben, 74 üzemi baleset történt a Miskolc tiszai pályaudvaron, éppen egy tucattal több, mint tavaly az első hat hónapban. E balesetek az idén is 586 munkanap kiesést okoztak, csakúgy, mint a múlt év hasonló időszakában. A balesetek többségét az óvórendszabályok, utasítások megszegése okozta.

Üzemi baleseteink száma jobban növekedett volna, ha nem vesszük észre a baleseti csalásokat. Üzemi balesetnek akarta feltüntetni például lábsérülését Sz. Tóth Sándor vonatfékező. A vizsgálat azonban megállapította, hogy június 13-án otthon, kapálás közben vágta meg a lábát. Tőszegi Piroska takarítónő pedig azt íratta a baleseti jegyzőkönyvbe, hogy a felvételi épület lépcsőjén esett el és ütötte meg a lábát. A valóság az volt, hogy a FŰSZERT-bolt lépcsőjén esett el, ahová bevásárolni ment a saját részére.

Nem tűrjük az ilyen baleseti csalásokat. Ha üzemi balesetként tartanánk nyilván az ilyen sérüléseket, nemcsak a statisztikánkat hamisítanánk meg, hanem jogtalan előnyhöz is juttatnánk egyeseket. Az említett két eset elkövetői írásbeli figyelmeztetést kaptak, de amennyiben hasonló esetek ismét előadódnak, elkövetőik ellen fegyelmi úton szigorúan eljárunk.

Határozottan kell fellépnünk azokkal szemben is, akik a baleseti vizsgálatot a tanúkihallgatásra szóló berendelés figyelmen kívül hagyásával hátráltatják. Az egyik baleset vizsgálatát például két hónapig késleltette, hogy Laczkó János és Csók István nem jelent meg tanúkihallgatáson. Pedig ezek a követelmények is hozzátartoznak a fegyelmezett munkához.

Lévai Imre
biztonsági megbízott

Tallózás a Baló brigád naplójában

— Az idei vasutasnapot harmadik alkalommal ünnepelte együtt szocialista kollektívánk. Minden évben egy-egy oklevéllel gyarapodtunk, az idén pedig elnyertük a szocialista brigád jelvényt és zászlót is.

Öröm volt nézni, amikor az öttagú brigád asztalhoz ült. Az „újonc" *Mészáros* elvtárs kivételével csupa kiváló dolgozó. Mindannyian a munkával eltöltött évekre gondoltunk, amikor elhangzott a poharköszöntő. Bizony nem így volt ez három évvel ezelőtt — hallottuk *Baló Sándor* brigádvezetőtől az *Északi Járműjavító* egyik tágas műhelycsarnokában, ahol a „gyógyító" kéz munkájára vártak a villany-, Diesel-, és gőzmozdonyok. A beteg masinák javítását végzi a horizontál esztergályosokból toborzott Baló-brigád is.

— Három éve alatt több mint 250 óra munkát végeztünk el terven felül. Nem is számítva azt, hogy legutóbb az *épületkarbantartó főnökség* részére hat csapágyat készítettünk el soron kívül. Terven felül adtuk át a Dieselosztálynak a sürgősen kért tengelyágyakat és alváz-szerelvényeket. Ez a munka is kitett vagy 80 órát. Aztán a feljegyzéseinkben ott szerepel hat hidraulikus sajtológép alkatrészeinek esztergályos munkája ugyancsak programon felül.

A VIII. pártkongresszus előtt megfogadtuk, hogy kilenc hónapon keresztül dolgozunk a keményfémlapkás és rapid késekkel. Sikerült rekordot javítani. A késeket még azóta is kifogástalanul használjuk. Amikor értékeltük az 1962. második féléves munkát, kitünt, hogy 13 Diesel-mozdony hajtórúddal többet sikerült készíteni a tervezettnél. De talán sok is lesz a felsorolásból — fejezte be *Baló Sándor* egy kézlegyintéssel.

De mi nyomban átvettük a szót, hogy tovább folytathassuk a brigádnaplóban talált feljegyzések alapján a felsorolást. A nagyszerű munkafelajánlások mellett a brigádnak jutott ereje arra is, hogy a *lágymányosi vásárvaros* építésében segítsen. A *Nepliget* csinosítási munkáinál is ott szorgoskodtak. Vállalkoztak arra is, hogy az üzem szomszédságában lebontják a régi, rozoga épületeket, és a környéket parkosítják. Ezzel a feladattal is megbirkóztak.

Megtörtént már, hogy a reszort közel ötezer forint jutalmat kapott, mert öt mozdonyon végezték el idő előtt a javítási munkákat. Aztán egy másik alkalomkor megint csak szükség volt a brigád összefogására. A társosztályt segítették ki a bajból: négy hajtórúd elkészítésével és rendbehoztak egy bányamozdonyt.

Az újítómozgalomban is derekasan helytállnak. *Baló Sándor* nevéhez fűződik a bronzcsészék méretváltoztatásának ötlete. Így havonta 150 túló bronzot takarítottak meg. A menetmaró esztergapadjára szerelték fel a fémfogóbúra újításukat, amellyel az igen értékes ólompor és fehérfém földre hullását tudták megakadályozni.

Azt hihetnénk: a brigád sikereinek titka abban rejlik, hogy mind az öten már évek hosszú sora óta együtt dolgoznak, féltve őrzik gazdag szaktudásukat és ezt kamatoztatják a maguk dicsőségére.

— Amikor *Fekete Sándor* bevonult katonának, nem tiltakoztunk az ellen, hogy új ember jöjjön a brigádba — mondotta Baló Sándor. — Így került hozzánk *Dobos István* esztergályos, aki az első időkben eléggé tájékozatlan volt ebben a munkakörben. Aztán itt szorgoskodott körülöttünk *Nádasdi László* szállító segédmunkás. Munkájában sok igyekezetet, szorgalmat, tanulni akarást fedeztünk fel. Jól számítottunk, amikor felvettük a brigádba. Ma már századmilliméter pontossággal dolgozik a horizont esztergapadon. A szakmunkás bizonyítványán még alig száradt meg a tinta, amikor *Mészáros József* marást közénk vettük. Három év alatt három új embert tanítottunk meg a szakma mesteri fogásaira.

De a kollektíva nemcsak a munkára, a termelésre nevelte újdonsült tagjait. Közösen járnak színházba, hangversenyekre, filmelőadásokra, no meg labdarúgó-mérkőzésekre. A brigád valamennyi tagja rendszeresen látogatja az üzemi könyvtárakat. A politikai iskolák előadásairól egyszer sem hiányoztak. *Letanovszki István* pedig jó eredménnyel végezte a második évet a Vasútgépészeti Technikumon.

A közélet eseményeiben is tevékenyen részt vesznek. A Szakszervezeti Világszövetség Közlekedési és Vasúti tagozatának III. nemzetközi konferenciáján küldöttként jelent meg a brigád két tagja. Meghívót kaptak a feltalálók és újítók országos értekezletére is. A szakszervezeti választáskor három küldöttet adott a brigád. Baló Sándor pártonkívüli létére felszólalt a X. kerületi pártbizottság vezetőségválasztó közgyűlésén. Ott voltak a vasutas szocialista brigádvezetők országos tanácskozásán. Nagy nyilvánosság előtt beszéltek munkájukról, módszereikről, eredményeikről. Hírül vitték az országnak, hogy az *Északi Járműjavító* ÜV-nél huszonkilenc brigád verseng a szocialista címért.

S mi most ezzel a rövid frással akarjuk tudtul adni az országnak, hogy ebben a nemes vetélkedésben a legelsők között találni a Baló-brigádot.

— i. — s. —

„Gyorsvonat indul Prága, Berlin felé..."

Kellemesen csengő női hang árad a *Nyugati pályaudvar* hangszóróiból. Elindultunk, hogy megkeressük a hang gazdáját.

A váltókezelő toronyban találtunk rá. *Koltai Lajosné* már csaknem másfél éve űzi ezt a „szakmát". Még soha nem jött zavarba, pedig — ha láthatatlanul is — már sokat szerepelt a nagy nyilvánosság előtt. Most mégis kissé *megilletődve* fogadja a riportert. A vele egy helyiségben szolgálatot teljesítő távirász kolléganője mint mindig, ha kell — most is készségesen veszi át néhány percre a hangosbemondó helyettesítését.

Koltainé a pályaudvar csarnokára néző hatalmas üvegfalon át látható térségre mutat.

— *Látja, ez az én birodalmam. Érdekes innen a pályaudvar forgalmát figyelni. Amikor ide kerültem, az első napokban olyan érzésem támadt: önakaratomból soha nem mennék el innen.*

— *És ma?*

— *Nagyon szeretem a vasutat, különösen a forgalmat. Gyerekkoromban Cegléden, a vasút közelében laktunk. Mindig az órház körül sündörögtem, figyeltem a vonatok mozgását. Ma pedig... Nem tudnának szebb munkakört adni.*

A nagyközönség általában elégedett a bemondóval, viszont mindig akadnak utasok, akiknek bántja a fülét, ha egymás után sokszor harsogja a hangszóró: „... *a vágány mellett tessék vigyázni!*" Mi erről a véleménye a hangosbemondónak?

— *Soha nem felejtem el augusztus tizedikét. Szombat volt. A püspökladányig közlekedő vonat szerelvényét tolták be a csarnok negyedik vágányára. Mint mindig, akkor akkor is szüntelenül mondtam: a vágány mellett tessék vigyázni! Mégis megtörtént a baleset. Egy idősebb férfi csomagokkal próbálkozott a mozgó vonatra felugrani, az életével fizetett érte. Még ma is hatása alatt vagyok. Sok baj van az utasokkal, mindenki siet, rohan. Más káran sem tanulnak.*

Koltai Lajosné

— *Hogyan készül az információs szöveg?*

— *Igen egyszerűen. Persze, csupán önerőből nem menne. A toronyban szolgálatot teljesítő munkatársak mindig időben közlik a beérkező vonatokat, szerelvényeket, hogy időzítve hangozzék el a közlemény. Azonkívül jól kell ismerni a menetrendet, meg a pályaudvar életét. Idegfeszítő a munkám, nagy figyelmet kíván, de a kollégák önzetlenül segítenek.*

Mesélték a pályaudvar vezetői, hogy amikor Koltainé elfoglalta ezt a munkakört, *többször végigjárta* a főváros valamennyi személypályaudvarát és tanulmányozta a bemondás legapróbb hangtechnikai feltételeit, a jól érthetőség követelményeit, az utasokra gyakorolt hatást. *Jól megtanulta, hogyan kell a mikrofonba beszélni.*

Nem ezt értjük „jobb együttműködés" alatt

A problémát, melyről az alábbiakban szó lesz, már *megoldottuk*. Tanulságképpen mégis *érdemes* megemlékezni róla.

A *székesfehérvári* fűtőháztól *Piros János* mozdonyreszortos azzal a kéréssel fordult hozzánk, hogy nyújtsunk segítséget egy 424 sorozatú *szerkocsi kerékpár* mielőbbi megjavításához. A *Landler Járműjavító VIII. osztályától* ugyanis kedvezőtlen határidőt kapott a kérdéses kerékpár kijavítására. Mi is beszéltünk a *VIII. osztály* illetékes reszortosával. Mereven kijelentette, hogy csak két hét múlva tud kerékpárt adni. Pedig azon a napon, amikor ezt velünk közölte, 14 darab 424-es mozdony állt a járműjavítóban, amelyek kikötött szerkocsi kerékpárjai között akkor is adhatott volna egyet, ha tartalékkal nem rendelkezik. Ez ugyanis számunkra egy mozdony *gyorsabb üzembehelyezését* tette volna lehetővé.

A problémát úgy oldottuk meg, hogy *felsőbb szerv közbenjárását kértük*, s erre az utasításra már *volt* szerkocsi kerékpár. De mennyivel egyszerűbb, a járműjavító és fűtőházak közötti jó együttműködést elősegítő cselekedet lett volna, ha a *Landler Járműjavító* illetékes reszortosa *saját elhatározásából és nem csak felsőbb utasításra segít.*

Serfőző Dénes
budapesti igazgatóság

Ülést tartott a Műszakfejlesztési és Üzemszervezési Bizottság

A szakszervezetünk *központi vezetősége mellett* működő *műszakfejlesztési és üzemszervezési bizottság* augusztus 21-i ülésének napirendjén három témakör szerepelt.

Először *Szolnok állomás* átépítési munkálatainak megkezdéséről, a beruházás előkészítéséről, *Bognár Imre* elvtárs, az I. szakosztály vezetője tartott tájékoztatót. A mintegy másfél milliárd forintba kerülő beruházásból az idei terv szerint 20 millió forintot kellene felhasználni. *Amennyiben a munka megkezdését engedélyezik.*

szeptemberben megkezdik a földmunkákat.

A beruházás programozása elkészült és jövőre *71 millió forintot* fordítanak Szolnok állomás korszerűsítésére.

A napirend második pontja keretében

a járműjavítók belső anyagszállításának szervezési feladatairól

tárgyaltak. A belső szállítást az *Északi Járműjavítóban* oldották meg a legjobban. A jó szervezés következtében kevesebb géppel tudjak lebonyolítani az üzemen belüli forgalmat. A vita során többen felhívták a figyelmet az *Északi Járműjavító* követendő példájára. Valamennyi járműjavítóban központosított és menetrendszerű szállítási technológia alapján kell megszervezni a belső szállításokat. *Becker Antal*, a járműjavító osztályvezetője rámutatott arra, hogy a járműjavítók eddig keveset foglalkoztak a helyes anyagszállítási rendszer kialakításával és a legtöbb helyen az utak állapota sem megfelelő. Az *Északi Járműjavítóban* alkalmazott központi szállítási rendszer átvételét javasolja a *műszakfejlesztési és üzemszervezési bizottság* valamennyi járműjavító számára.

A napirend harmadik tárgyköre

a pályafenntartási főnökségeknél létrehozott gépesített pályamesteri szakaszok és gépesített egységek egyéves működésének

értékelése volt. Az erről szóló előterjesztés vitája során megállapították, hogy a különböző pályafenntartási munkákra *szakosított* gépesített csoportokat kellene szervezni. A gépkihasználás fejlesztése céljából javasolták újabb gépállomások létesítését, mert ezáltal a gépek karbantartása is gazdaságosabban megszervezhető. Felhívták a figyelmet a rostálás gépesítésének fontosságára. Az alázúzalékolási munkák elvégzésére valamennyi gépesített szakaszt speciális szerszámokkal szerelik fel. Igen sok problémát okoz, hogy a gépesített egységek rendszerint nem tudják tartani az előírt ütemtervet, ami a tervszerű pályafenntartás előfeltétele. *Szükséges, hogy*

a forgalom jobban segítse a pályafenntartási munkálatokat.

saját érdekében igyekezzek lehetőséget adni a vágányzári idők betartására. A vasút számára kedvezőtlen, ha a fenntartási munkák rovására részesítik előnyben a pályaépítéseket és gépeket, munkaerőt vonnak el attól.

— *70 millió forintot fordít a vasút a gyors pályaudvar felújítására. Az idén a félautomata biztosítóberendezéseket állítják üzembe, jövőre a vágányhálózatot cserélik ki.*

Utazás Svédországban

III.

Életmód, egyebek...

Ebben a fejezetben arról kellene szólni, hogy milyen benyomást tettek rám a svéd emberek és életmódjuk. Ehelyett inkább kaleidoszkóp-szerűen egy néhány élményt szeretnék az olvasó elé tárni. Természetesen más szemével nézni a dolgokat nem könnyű, ezért inkább csak a történést mondom el véleményem nélkül.

A svéd ember szívesen tartózkodik otthonában. (Nem csoda, hiszen fizetésének 25—30 százalékát adja lakbérre.) Ennek számtalan apró jele van. Mindenekelőtt az, hogy a lakásokra sok gondot fordítanak, és hogy nagyon kevés a színház, meg a zenés szórakozóhely. Minden bútor, kép vagy más tárgy, a gondosságot próbálja igazolni. Igaz, hogy a gondosság nem mindenütt jár együtt a jó ízléssel. Egymás mellett lóg a századforduló idején divatos csíkos tapétautánzaton az absztrakt-kép és a tenger mormolását is hallatni vélő naturalista giccs.

Cowboy filmek a tv-ben

Fontos helyet foglal el a legtöbb svéd család életében a televízió. Egy-két programot végignéztem és egyre jobban kezdem becsülni a magyar tv műsorát. Egy színházi, vagy hangversenyközvetítés egészen ritka a svéd tv-ben. Annál inkább a hollywoodi cowboy filmek. Idestova 20 éve nem láttam ilyen filmet. Megegyeztünk abban, hogy megtekintünk egy ilyen műalkotást. Bár ne tettük volna! Ugyanazt a gicscset láttuk, mint annak idején. Azaz mégsem! Feltűnt, hogy sokkal kevesebb a halálos végű revolver-párbaj, késelés, verekedés. Erdeklődésünkre elmondták, hogy ez a fiatalság lelkivilágának a tisztesség útján való megtartása végett van így. Egyszerűen kivágják a borzalmakat a tv-filmből. Ez igen! (Igaz, hogy itt nem is lesz Tell Vilmos-vita, bár Robin Hood-vita még nálunk sem volt korábban!) Ez aztán radikális megoldás a jó ízlés érdekében — gondoltam. De talán ez sem hiba nélkül való, mint általában a kategórikus megoldások. Megkérdeztem, hogy az „Akit üldöz a halál", „A rémület", „A gyilkos visszatér" (ezekre emlékszem) című mozikban pergetett filmekből is kivágják-e a borzalmakat. Nem — válaszolták —, azt nem lehet, mert a mozi magánvállalkozás, így is kevesen mennek be, de ki látogatná, ha a „legizgalmasabb" részeket kihagynák. Hát... ezen nehéz eligazodni.

Gondban voltunk az étkezéssel. Kevés húst, annál több halat — heringet — esznek a svédek. Na és az elkészítési mód is erősen eltérő a miénktől. Ételeik zöme édes, cukrozott. A kenyér is, meg sok egyéb. Az édes ételeket kívántuk felváltani valami másra. Egy önkiszolgáló étteremben — ilyen a legtöbb — heringet hagymával, valamilyen lében láttunk. Gondolván, hogy ez csak nem lesz cukros, elvettünk egy-egy adagot. Tévedtünk. A hagymás hering is cukros lében volt. Vendéglátóinkat udvariasan biztosítottuk arról, hogy ez kitűnő dolog. Bár ne tettük volna! Kaptunk még egy porciót és nyeltünk nagy magyar akarással, gyakran öntözgetvén a sört utána.

Apropó... sör. Általában az italok, az italozás. A sör még a szesztilalom idejéből való, mert 0 fokos. Ettől aztán nem lesz senki kapatos. Mégis nagyon sok az ittas ember. A burgonyából készített különböző szeszféleségek mértéktelen élvezete nem ritka dolog. Magyarországon csak szilveszterkor látni az utcán annyi ittas embert, mint ott. Ez lehet túlzás, de ha azt mondom, hogy az utcán részegen botorkálót, vagy a járáshoz kezeit is segédeszközként igénybe vevőt nem is veszik figyelembe, nálunk meg csődület veszi körül, vagy utána fordulnak, akkor érzékeltethetem a különbséget. Főleg a fiatalok közül — a lányokat sem kivéve — kerülnek ki az ilyen „jókedélyű svédek". A berúgott fiatalok viselkedése pedig eléggé gátlástalan. A huligánprobléma eleven. Stockholmban, de más vidéki városokban is zavarják a közrendet. Álljon két kis epizód ezzel kapcsolatban. Az egyik történet színhelye Stockholm, a másiké Budapest, melyet egy itt járt kristinehami polgár vendégeinek mesélt el.

Romantika és huligánok...

A stockholmi óváros szűk utcácskáival, öreg házaival, sejtelmes világításával azt az elragadtatott felkiáltást csalta ki belőlünk, hogy „lám mennyi romantika!" Mire egy arra járó és e szavainkat halló idősebb óvárosi lakós, mintegy válaszként felsóhajtott: „és óh... mennyi huligán!"

A budapesti történetet, vagy inkább élményt lelkendezve beszélte el vendégeinek az egyik itt járt és azóta barátunkká vált svéd vasutas. „Képzeljétek — mondta — Budapesten a Népköztársaság úton éjfélkor egy nőt egyedül láttam menni és senki nem molesztálta." Ezen aztán mindenki elcsodálkozott. Megvallom őszintén egy kissé mi is. Ez ugyanis magyarul azt is jelenti, hogy Svédországban este egyedüli nőnek nem tanácsos az utcára kimenni.

Még sok apróbb történettel, tapasztalással, élménnyel gazdagon tértünk haza, de találkozásaink közül két „magyarosat" szeretnék még bemutatni. A kristinehami polgármester kalauzolt végig a városkán és udvarias ember lévén társalgásunkat megkönnyítendő, kerített egy magyar tolmácsot. A fiatalembert — gondolom 22—23 éves lehetett — szülei gépkocsin hozták a városházára, így őket is megismertük. Nagyon örültek a találkozásnak, hiszen 1954 óta élnek Svédországban és igen ritkán találkoznak e városkában magyar emberrel. Meghívtak a lakásukra és bár zsúfolt programunk volt, szakítottunk egy fél órát, nehogy azt gondolják, hogy nem vagyunk hajlandók szóbaállni velük.

Hárman vannak, mindhárman dolgoznak. Munkaidő után 3—4 órát házi szövőszéken és síkkötőgépen a család textilneműit elkészítik, sőt eladásra is szőnek szövetet, takarót, szőnyeget. (A házaspár ugyanis textiles szakmában dolgozik.) 9 év alatt lakást szereztek, amit nagyjából bebútoroztak, kocsijuk is van. Meglepődtem, hogy ilyen szorgalmas és fáradságos munkával még nem jutottak többre. Magyarországon ilyen munkatempó mellett és ennyi idő alatt már a Balatonon is lehetne vikendházuk. „Igen — válaszolt a háziasszony —, de mi magyarosan étkezünk, ami itt tudvalevően igen drága mulatság." Ez valóban így is van, hiszen a magyaros étkezés legkevesebb ötszörösébe kerül a hazai áraknak.

A másik találkozás távolról sem ébreszt bennünk ilyen végső soron egy szorgalmas magyar családról szerzett emléket. A svédeknél „svédebbé" vált „honfitársnők" tárgyilagosságát teljesen elveszítve próbálta összehasonlítani a svéd és a magyar — gondolom 1956-os disszidálása-korabeli — viszonyokat. Véleménye tarthatatlanságáról és mélységes tévedéseiről meglehetős alapossággal kioktattuk. Talán azért, vagy mert mégis felébredt benne a becsületérzés, titkolni próbált könnyekkel a szemében nézett utánunk, akik a gazdag Svédországból egy szegényebb, de egyre épülő, szépülő, gazdagodó országba, HAZA mentünk.

S. J.

Sport

„Arattak" a BVSC ifjúsági úszói

Augusztus 16—18 között a Margitszigeten a *Nemzeti Sportuszodában* rendezték meg az idei *országos ifjúsági úszóbajnokságot.* Ezen az érdekes versenysorozaton igen jól szerepeltek *a BVSC ifjúsági úszói,* akik valóságos *„aratást"* rendeztek — már ami az elmúlt bajnokságokat és az előkelő helyezéseket illeti.

A 25 ifjúsági bajnoki versenyszámból *13-at nyertek* a fiatal vasutas úszók. Ezenkívül 6 második és 6 harmadik helyezést szereztek. Különösen kitűnt *Gágyor Vera,* aki a 100 méteres pillangóúszásban 1:14.7 perccel új országos ifjúsági csúcseredményt ért el. Az ifjúságiak küzdelmében is kitűnően megállta a helyét a 15 éves, tehát *még serdülő* korú *Túróczy Judit.* Jó időeredménnyel nyerte a 100 méteres gyorsúszást, a 200 méteres vegyes úszást, valamint a 100 méteres hátúszást is. Tagja volt a bajnokságot nyert gyorsúszó és vegyesúszó csapatnak is. Az ugyancsak 15 éves *Nagy Margit* a 200 méteres gyorsúszásban nyert bajnokságot. *Jacsó Gabi* két versenyszámmal is második lett.

A fiúk versenyében a 17 éves *Lenkei Ferenc,* valamint a 16 éves *Balássy Péter* remekelt. *Lenkei* lendületes úszással győzött a 100 méteres pillangóúszásban és a 100 méteres gyorsúszást, ezt a klasszikus versenyszámot is ő: nyerte. *Balássy három bajnokságot szerzett.* Első lett a 100 és 200 méteres mellúszásban és a 200 méteres vegyesúszásban. S ehhez csak annyit, hogy rajtuk kívül a BVSC ifjúsági úszócsapatának *valamennyi tagja* kitett magáért.

— *Három hete csak az országos ifjúsági bajnokságra készültünk, más versenyen nem indítottuk fiataljainkat* — mondotta beszélgetésünk alkalmával *Litomericzky Mária,* a BVSC-úszók egyik edzője. — *Volt, akinek nem tetszett a mi „kikapcsolódásunk", de a bajnokság pontversenyének megnyerése most bennünket igazolt. Szükség volt a zavartalan felkészülésre, mert korábban igen sok volt a verseny. Úszóink valamennyien jó formába lendültek.*

A BVSC úszószakosztálya évek óta a legjobb nevelőmunkát végzi. *Székely Éva* és *Litomericzky Mária* edzők szakszerű irányításával úszósportunk új ígéretei nevelődnek a Szőnyi úti uszodában. Naponta kétszer edzenek és 5000—6000 métert úsznak a fiatalok. Kemény *„munka"* ez, de — mint az országos ifjúsági bajnokság eredményeiből is látszik —, meghozza gyümölcsét. S a BVSC úszószakosztályának vezetői nemcsak a sporttal törődnek, hanem azzal is, hogy a fiatalok *az iskolában is megálljá-ják a helyüket.* A múlt tanévben 4,7 volt a fiatal vasutasúszók átlagos tanulmányi eredménye. — *S ebben az a szép, hogy legalább olyan büszkék rá, mint az úszómedencében aratott győzelmeikre.*

L. J.

„Sok szerencsét Dodó!"

Búcsúzás — mindig egy kissé keserű szájízt ad e szó. Így van ezzel *Tihanyi József* is, akit a sportolók, a szurkolók csak *Dodó* néven ismernek.

— *Huszonegy évi sportpályafutás után akasztom szögre a labdarúgócipőt, ahogy ezt a kiöregedett futballisták szokták. Nagyon nehéz ez, mert hiszen 21 évig minden bajnoki fordulón ott voltam a játéktéren. De hát mit tegyek, eljárt az idő...* — szólt és nagyot sóhajtott *Tihanyi József.*

Akik ismerik őt, a *Székesfehérvári MÁV* játékosát, el sem tudják képzelni, hogy hiányozzék a kezdő tizenegyből, hogy a pálya széléről vagy a lelátóról köszöntse az új évadot. *Isaszegről* jött a *Postásba,* majd a *BVSC* játékosa volt. Négy éve került *Székesfehérvárra.* Szerény, de megbízható játékos volt. Nem írtak róla hasábokat az ujságok, de a vezetőség, a csapat mindig számíthatott rá. A labdarúgás iránti szeretetét tanítani lehetne. A csapat kollektív szellemének kialakításával, tapasztalatainak átadásával, játéktudásával ő is részese volt annak, hogy a székesfehérvári vasutascsapat bejutott az NB II-be.

— *A pályáról már végleg lejöttem, de szeretnék a pálya szélén maradni* — mondotta *Tihanyi József.* — *Oktatói vizsgám van, edzősködni szeretnék ifjúsági vagy ütőtörő csapatban. A labdarúgástól végleg nem tudok megválni...*

A szurkolókkal együtt kívánunk ehhez a további sportevékenységhez *sok szerencsét, Dodó!*

Nyolc új jelvényes szocialista brigád a debreceni fűtőháznál

Létai Károly szocialista brigádja örömmel vette át a zászlót

A *debreceni fűtőház* legutóbbi termelési tanácskozásán *Tóth István,* a fűtőház főnöke az első félévi vontatási eredményekről számolt be.

Elmondotta, hogy *évek óta nem volt ilyen nagy nyári forgalom,* mint most. A június és július hónapokban elszállított árumennyiség meghaladja bármelyik őszi forgalmi időszak eredményeit. Ez egyrészről örvendetes, mert azt mutatja, hogy a vasút fokozatosan pótolja a tél okozta lemaradást. Sok problémát okoz viszont az utazószemélyzetnél *a szolgálati órák nagy száma.* Keveset vannak otthon családjuk körében ezek a dolgozók. Rendkívül nagy probléma a nyári *szabadságolási terv* teljesítése, mert úgyszólván minden emberre szükség van.

A fűtőház *109,8 százalékra* teljesítette a júniusi 100 etkm tervet és júliusban is hasonló eredményük volt. Ezzel mintegy *1730 tonna szenet* takarítottak meg.

Értékelték a szocialista brigád címért versenyző brigádok eredményeit is. A dolgozók *8 brigádnak* ítélték oda a zászlót, a tagoknak pedig a jelvényeket. Több brigád a szocialista címmel együtt az *oklevelet* is megkapta. Négy brigád jelentette be *csatlakozását* a szocialista brigádmozgalomhoz.

Marosán Pál,
Debrecen

Ötven éve vasutas

1900-ban született, mégis ötven éve vasutas Cseh Ferenc főfelügyelő, a szegedi igazgatóság dolgozója. Munkáscsaládból gyermeke volt, ezért a négy polgári elvégzése után 14 éves korában munka után kellett néznie. 1914. június 25-én felvették a MÁV-hoz másolási munkák végzésére, mert nagyon szép írása volt.

Azután hamarosan kitört az első világháború, az idősebbeket katonának vitték, nagyobb szükség lett a fiatalok munkájára. Alkalmazták 1 korona napidíjért. Így kezdődött vasutas pályafutása. Dolgozott, mint kézi másoló, összeolvasó, osztálykezelő, kiadó, főnyilvántartó. Ma is frissen, jó kedvvel végzi munkáját.

Cseh Ferenc főfelügyelő fiatalon megszerette a vasutat, sokat tanult és ma is odaadó szeretettel végzi mindennapi munkáját. A szép jubileumon kívánunk neki további sok sikert, erőt, egészséget!

Sziládi Sándor
Szeged

KIVÁLÓ ÁRUPÉNZTÁROS

Ercsi állomáson dolgozik Élő Ferenc intéző, az állomás árupénztárosa. Munkáját pontosan, nagy körültekintéssel végzi. Legutóbb Kiváló dolgozó oklevéllel tüntették ki. Élő Ferenc 1940 óta vasutas, Ercsi állomás szakszervezeti bizottságának gazdasági felelőse

Eredményes újító

Eddig elfogadott újításaival több mint *200 ezer forintot* takarított meg a népgazdaságnak *Borús Jenő* műszaki felügyelő, aki a *szegedi igazgatóság* II. osztályának dolgozója, a felújítási munkák *építési biztosa.* 1950 óta rendszeresen foglalkozik újítással.

Tizenhét újítást adott már be, melyek közül *tizenötöt* elfogadtak. A legnagyobb megtakarítást a bajai közúti Dunahíd burkolatának javítására vonatkozó újításával érte el: *128 ezer forintot* eredményezett. Egy éve kipróbálás alatt áll *„A sorompó lezárásának megkezdését jelző tábla"* tárgyú újítása. Ennek lényege, hogy a sorompó lezárását megelőző csengetés kezdetével egy időben stop tábla fordul a menetirány szerinti jobb oldal felé. A járművek vezetői ennek révén akkor is megállnak, ha a csengő jelzését erős motorzúgás miatt vagy más okból nem hallják.

Jelenleg két újításon dolgozik, melyek a *gazdaságosságot* és a *minőség javítását* segítik majd.

Cserháti József
Szeged

Vészfék...

A dolog úgy kezdődött, hogy Zsámbéki Zsiga, a helybéli „Kapáljunk serényebben" termelőszövetkezet tagja fejébe vette, hogy a fiából kalauz lesz. Szólt is a szomszédnak, Cs. Cagány Péternek, aki a pintyekőpántlikási állomáson sorompófelvigyázó, vagyis hivatalos személyiség, nagy ember.

Cs. Cagány Péter amondó volt, hogy jó állás a kalauzi, de aki ezt a hivatást választja, annak jól kell írnia, meg a vonat rázkódásait is bírnia kell.

Zsámbéki Zsiga bizonykodott, hogy a fiúnak mindig jó jegye volt szépírásból. De Cs. Cagány Péter megmagyarázta, hogy nem egészen erről van szó. A kalauznak a robogó vonaton is olvashatóan kell a betűt papírra vetnie. Ez pedig már nem olyan egyszerű dolog. Zsámbéki Zsiga azonban nem jött zavarba.

Másnap reggel Cs. Cagány Péter éktelen keréknyikorgásra ébredt. A nyikorgás Zsámbékiék udvaráról terjedt szét. Még a puli is szűkölve húzódott be a házába. Péter bácsi, úgy gatyában ahogy felkelt kilépett a szobából, és mit látott?

Zsiga keserves igyekezettel tólja a talicskát körbe-körbe az udvaron. A talicskában pedig nagy, behemót fia álldogál. Papír, ceruza a kezében, és fene nagy igyekezettel rója a betűket, miközben szülője egymás után kiabálja a vasútvonal mentén fekvő állomások nevét. Péter bácsit a nevetés fojtogatta, látva hogyan készül Zsigáéknál a kalauz.

Zsámbéki Zsiga izzad, a kerék nyikorog, a Jóska fiú szorgalmasan ír. Egyszercsak a kerék nekiütközik egy kődarabnak. Mit gondolnak mi történt? Ami a sors könyvében meg volt írva:

Baleset!

A talicska huppant, Jóska nagyot esett, s amikor már leporolta magát, megkérdi:

— Hát ez mi volt?

Mielőtt még Zsiga válaszolhatna a fiának, Péter bácsi átkiabál az ámbitusról:

— Vészfék... Jóska fiam!

Azóta Zsámbékiék portáján nem lehet kimondani azt a szót, hogy kalauz.

— *várkuti* —

HÍREK

Rosszul értelmezett takarékosság

A takarékosság nem tévesztendő össze a fösvénységgel és fordítva. A takarékosság erény, a fösvénység csúnya tulajdonság. A kettő között van valahol egy határvonal.

Ezt fokozottan kell tudni az olyan nagy vállalatnál, mint a vasút. De azt is jó tudni, hogy hol az a bizonyos határ, melyen túllépve szembekerülünk az ésszerűséggel, mint az a bizonyos fösvény ember, aki a lova abrakját addig takargatta, amíg az megdöglött.

A rosszul értelmezett takarékossággal találkoztunk a Nyugati pályaudvaron. Szombat délután volt, nyár és meleg. Az indulási oldalon nem folyt a víz a csapokból... Néhány óra múltán már az utasok is panaszkodtak a vízhiányra. Telefonáltunk az illetékes pályafenntartási szakaszhoz. Ott egy megértő hangú kartárs sok együttérzéssel közölte: Túlórát nem szabad igénybevenni, így nem tudják elhárítani a hibát előbb, csak hétfőn reggel. Erre közöltük, hogy a gyermekváróteremben néhány csöppség áthágta az egészségügyi fegyelmet. No, meg szomjasak vagyunk és tisztálkodni is szeretnénk.

Nem szabad túlórát felszámítani — hangzott a válasz, de érzett rajta, hogy legalább annyira elítéli ezt a zord rendelkezést, mint mi. Telefonálás jobbra-balra. Végre valamelyik jószívű és bátor főnök engedélyezte a néhány túlórát, majd egy munkás, miként a legendabeli László király a sziklából, vizet fakasztott a pályaudvar ódon falaiból.

— *lyf* —

— MEGSZŰNIK a Keleti pályaudvar talponállója. Helyén korszerű bisztró létesül, ahol az éjszakai órákban nem mérnek majd alkoholos italokat.

— *Pályamunkások részére 300 férőhelyes munkásszálló épül a Kelenföldi pályaudvaron. Az új létesítmény a jövő év második felében nyílik meg.*

— **A Miskolc—Jósvafő—Aggtelek állomások között közlekedő 9802. sz. és 9801. sz. gyorsvonatok a Hivatalos Menetrendben közöltektől eltérően szeptember 8 után is közlekednek, de csak munkaszünetes napokon szeptember 15-től január 6 és 1964. április 1-től május 30 közötti időben. Ugyancsak ebben az időben a Borsod-expresszel Bp. Keleti pályaudvar — Jósvafő Aggtelek állomások között közvetlen kocsi is közlekedik. A cseppkőbarlangot látogató utasok 33 százalékos mérséklésű menetértí jegyet válthatnak.**

— *HALÓKOCSIKBÓL átalakított automata büfét rendeztek be az amerikai vasutakon. A kocsi elején és végén asztalok és székek vannak, középen pedig automata sorokat állítottak fel, amelyek pénzbedobásra különböző ételeket és italokat szolgáltatnak az utasoknak.*

— **Gépesítették a tégla vasúti kocsikba rakását a hidasi téglagyárnál. Így azonos létszámmal a korábbi négy helyett 8 vagont raknak meg műszakonként.**

— Sikeres próbaterhelés után augusztus 22-én forgalomba helyezték a *gyomai vasúti hidat* a *Körös* fölött. A régi híd a békéscsabai nemzetközi fővonalon évtizedeken keresztül sebesség- és tengelynyomás-korlátozást jelentett. A mintegy 200 méter hosszú, háromnyílású acélhíd építésében a *Ganz-MÁVAG,* a *Hídépítési Főnökség* és a *szegedi igazgatóság* dolgozói vettek részt.

— *VAGONKIRAKÓ géppel várják az új gabonát a Komáromi Hengermalomban. A rakodógéppel, amely Horváth István műszaki osztályvezető újítása, óránként 200 mázsa gabonát tudnak kiemelni a vasúti kocsikból.*

— **Több mint 3 millió forintot fordítanak felújításokra, elsősorban munkásvédelmi építkezésekre a debreceni járműjavítóban. A többi között 200 személyes modern öltöző és mosdó létesül.**

— *Uzsa* állomásról naponta két kővel megrakott irányvonatot indítanak *Zalába.* Ezeket a vonatokat *24 órán belül* újra megrakják.

— **Egymillió kilométert utazott az ország vasúthálózatán Pálfalvi György zalaegerszegi mozdonyvezető, 40 év alatt egyszer sem hiányzott munkahelyéről. Az idős vasutas most megy nyugdíjba.**

Köszönet a segítségért

Július 15-én gyorsvonattal indultam *Sárvárról.* Rokkant ember vagyok, nyugdíjas MÁV intéző. Két segítségem volt a felszállásnál. Mégsem tudtam felszállni, mert rokkant lábam megfeszült, *nem tudtam lépni.*

Ekkor futott oda hozzám *Kádár István* kalauz. Két karjával ölbe emelve vitt fel a kocsiba. Amikor *Budapestre* érkeztünk, a leszállásnál is segítségemre volt.

Ezúton is szeretnék köszönetet mondani segítségéért. Nemcsak példás előzékenységről, hanem nagy *emberbaráti szeretetről* tett tanúbizonyságot *Kádár István* szombathelyi jegyvizsgáló.

Torjay Ottó

Lakáscsere

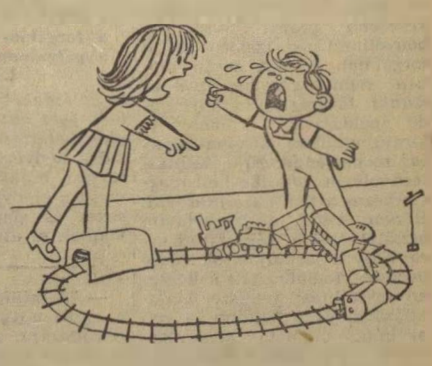
— Elcserélném egy szoba + alkov, konyha kamrás szolgálati lakásomat hasonló főbérletire. Papp István Bp., XIV. Mardolnavárosi elágazás 2. sz. Érdeklődni: a lakáson és a 385—118 telefonszámon.

A szerkesztőség üzeni

Marosán Pál Debrecen. Koltai Vince Halimba, Lévai Imre Miskolc, Torjai Ottó, Sertőző Dénes Budapest Cserháti József, Sziládi Sándor Szeged, Maizik László Szentes, Kiss Lajos Alsóörs, Bognár Károly Tapolca: Leveleiket **lapunk anyagához felhasználjuk.** Bicsérdi Gyula Tapolca, Kormos Erzsébet Tatabánya-alsó: Leveleiket illetékeshez továbbítottuk.

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

A szállítási terv túlteljesítésére...



Baleseti tárgyalás
(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM — Ára 40 fillér — 1963. SZEPTEMBER 14.

13 902 vagonkirakás egy vasárnap

Szeptember 8-án nem mindennapi teljesítmény született a vasúton. Míg korábban a vasárnapokon kirakott vagonok száma 10 000-nél jóval kevesebb volt, ezen a vasárnapon 13 902 kocsit raktak ki.

A megelőző héten vasárnapi csúcsteljesítményre, 15 000 vagon kirakására készülődött, mozgósított a vasút. A rendkívüli időjárás, az országos méretű esőzés, vihar azonban keresztül húzta ezt a számítást. A teljesítmény értékéből persze ez a tény nem von le, hogy nem sikerült a tervezett mennyiség kirakása. Ilyen időjárás mellett minden dicséretet megérdemlő tett volt a szeptember 8-i. A vasút történetében egyetlen eset volt, hogy ennél több kocsit raktak ki vasárnap, természetesen kedvező időjárási körülmények között.

Ez a teljesítmény annak bizonyítéka, hogy jó szervezéssel, a vállalatokkal együttműködve el lehet érni a folyamatos ki- és berakást, fel lehet számolni a hétvégi és hételeji kocsiácsorgásokat.

Biztosak vagyunk abban, hogy ez a nagyszerű teljesítmény további tettekre sarkallja a vasutas és nem vasutas dolgozókat. A nagyszerű teljesítményhez minden részvevőnek gratulálunk!

Nemcsak a vasutasok becsületéről van szó...

A budapesti igazgatósághoz tartozó csomópontok műszaki, párt- és szakszervezeti vezetői az *Északi Járműjavító* kultúrtermében *Csamangó Henriknek*, az igazgatóság vezetőjének irányításával közelmúltban arról tanácskoztak: *milyen intézkedésekkel tehetik eredményesebbé az őszi hónapokban tovább fokozódó teherszállítást.*

Ami még hátra van

Csamangó elvtárs értékelte az igazgatóság első félévi munkáját, vázolta azokat a lehetőségeket, amelyek az eredményesebb munka érdekében hasznosíthatók. A többi között elmondta, hogy felül kell vizsgálni a csomópontok technológiáját, s mindent el kell követni annak maradéktalan betartásáért. Növelni kell a kocsik terhelését, a kocsifordulók meggyorsítására szélesebb körű együttműködést kell megvalósítani a szállítatókkal.

Az év hátralevő részében még csaknem 11 és félmillió tonna árut kell elszállítani. Ez a korábbinál napi 100—200 vagon többletet jelent. A budapesti igazgatóság a csomópontoknak, állomásoknak, szakszolgálatoknak célkitűzéseket állított fel. Teljesítésük alapján állapítják meg a jutalmakat. Mint a főigazgató elvtárs elmondta a be- és kirakások meggyorsítására az állomásoknak *az állományon kívüli béralap terhére alkalmi munkásokat kell foglalkoztatni. Ahol arra mód van a szakképzettséget kívánó munkákra a nyugdíjasokat is felkérik.*

A tanácskozáson megjelent és felszólalt *Lindner József* vezérigazgató-helyettes elvtárs. Hangsúlyozta: számos rejtett tartalékkal rendelkeznek igazgatóságaink, külszolgálati szerveink, csak élni kell a lehetőséggel.

Az első félév gazdasági mérlege alapján nem alakult kedvezően az uzemi jutalék. Mennyivel előnyösebb helyzetben lehetnénk, ha például a mozdonykihasználás romlásával kb. 5 napnak megfelelő, 112 millió forintot nem vesztettünk volna el az első félévben.

Több üzemképes mozdonyt

Nagy lehetőséget nyújt a sikeresebb tervteljesítésre a Gazdasági Bizottság ez év elején hozott határozatának módosítása. Az újabb rendelkezés szerint *csak ott kell mérlegelni a vagonokat, ahol erre lehetőség van, nem kell a méretlen vagonokat feltölteni.*

Lindner elvtárs felszólalásában a vonóerő gazdaságosabb kihasználásával is foglalkozott. Hangsúlyozta: *a mozdonyok javítását gyorsítani kell.* Egy-egy javításra váró mozdony lehetőleg 24 óránál tovább ne tartózkodjon a fűtőházban. Ez elsősorban a fűtőházak javítási technológiájának tökéletesítésével érhető el. Az őszi forgalom idején a villamosmozdonyok csaknem 80 százalékát üzembe kell állítani. Ezért is tűztek ki célprémiumot a mozdonyjavítóknak. Lindner elvtárs elmondotta: *ha az őszi nagy forgalom idején a jelenleginél tízzel több villamosmozdony állna szolgálatba, az több mint 6 millió forint hasznot jelentene a népgazdaságnak.*

Mindent egybevetve: az őszi szállítási feladatok teljesítésekor *nemcsak a vasutasok becsületéről, de az egész népgazdaság érdekéről van szó.*

V. M.

Épül a székesfehérvári mozdonyszín és a szerelőcsarnok

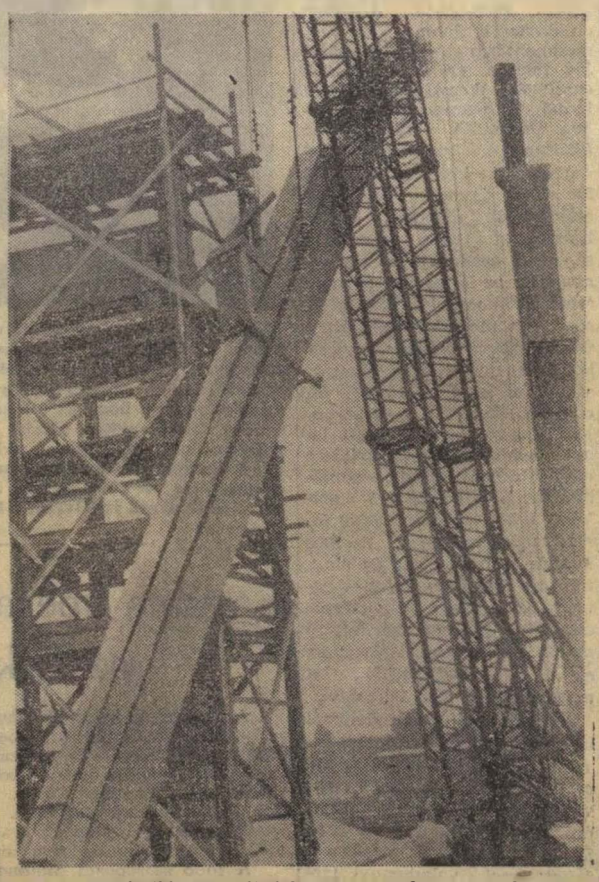
Tavaly nyáron kezdték meg Székesfehérvárott a korszerű Diesel-mozdonyszin és szerelőcsarnok, valamint az ahhoz kapcsolódó létesítmények építését. Az irodaépület már elkészült. Befejezték a 600 személyes öltöző-fürdő építését is. Ez a kétemeletes öltöző-fürdő épület nagyon tetszetős kivitelben épül. Külsejét műkő keretbe foglalt kapart műkővakolat borítja. Belső elrendezése a legkényesebb igényeket is kielégíti.

— *Az új épületben feketefehér öltöző van* — tájékoztatott *Benkó István*, az építkezés egyik vezetője. — *Ez azt jelenti, hogy a dolgozók munkaruháját és utcai ruháját elkülönítve, más helyiségben tárolják. A zuhanyozó termeket két méter magasságban fehér csempe borítja s az egyes zuhanyokat üvegfalak választják el egymástól.*

Javában folyik a munka a Diesel-mozdonyszin és a szerelőcsarnok területén. A mozdonyszin a régi fűtőház folytatásaként épül és nyolc állásos lesz. Érdekessége, hogy az épület alakjának megfelelő ívben futó daruval szerelik fel. Ez a különleges daru az *Északi Járműjavitóban* készül. A hatalmas épületeket előregyártott vasbeton elemekből szerelik össze. Az elemek méreteire jellemző, hogy a Diesel-mozdonyszin teljes magassága 16,90 méter lesz, tehát még egyszer olyan magas, mint a régi gőzmozdonyszíné. A hatalmas tartóoszlopokat összekötő vasbeton rácsostartók 27 méter hosszúak, súlyuk meghaladja a 25 tonnát.

— *Az előregyártott elemek szerelése komoly vizsgafeladat a budapesti Magasépítési Főnökség vasbeton szerelői számára* — mondotta *Szendrei Károly* építészmérnök, aki néhány hónapja irányítja az itt folyó bonyolult munkát. — *Igen jó teljesítményeket ér el Pokornics Antal vasbetonszerelő brigádja. Kaptunk vasbetonszerelőket az Épületelemgyártó és más főnökségektől is.*

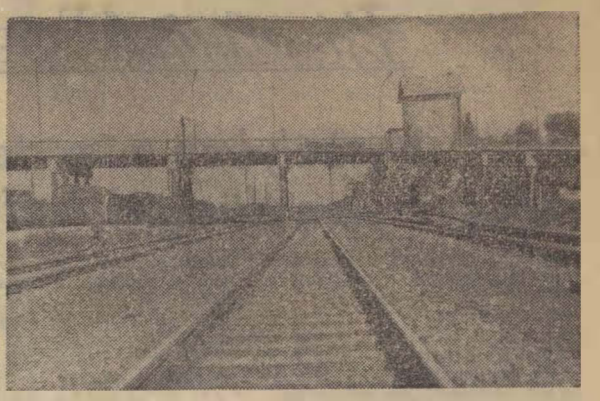
A Diesel-mozdonyszin vasbetonoszlopai már a helyükön állnak. A szerelőcsarnok területén pedig megkezdték a födémelemek szerelését. A nagyméretű elemeket árbocdaruval emelik a magasba és hegesztéssel erősítik fel a helyükre. A hegesztést záróbetonozással födik le. Ezek a műhelyek nagyon szépek, világosak lesznek, hiszen a hatalmas méretű falakat csaknem teljes egészében üveg borítja majd.



A tartópilléreket két árbocdaru emeli a magasba

(Szendrei Károly felv.)

Új vasúti felüljáró Békéscsabán



Dr. Csanádi György elvtárs, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója augusztus 24-én ünnepélyes keretek között átadta rendeltetésének a békéscsabai új vasúti felüljárót. Az új felüljáró, amely 11 millió forintos költséggel épült, 108 méter hosszú, 11,5 méter széles és korszerű közúttal köti össze a város belterületét a vasúton túl fekvő lakónegyedekkel.

A *Hidépítő Vállalat* dolgozói igen nehéz körülmények között, állandóan magas talajvízszint mellett végezték az építést. A felüljáró különleges, ferdén elhelyezett oszlopokból járomszerűen kialakított alátámasztásokon nyugvó, feszített vasbeton áthidaló szerkezettel épült. A munkákat megnehezítette a lökösházi vonal sűrű vonatforgalma, amely csak igen rövid vágányzárakat tett lehetővé.

Csanádi elvtárs beszédében hangsúlyozta, hogy a megye vasúti és közúti közlekedése az elmúlt években nagymértékben emelkedett. Népgazdaságunk fejlődésével a KGST-hez tartozó országok egyre növekvő árucseréje nyomán a következő években még nagyobb arányú fejlődés várható.

Ezután a megye és a város vezetői átvették az új vasúti felüljárót.

Megkezdődött a szolnoki kórház építése

Szolnokon megkezdődött az új vasutas kórház építése. A tervek szerint az épület 300 ágyas kórházat és napi 800 fő kezelésére megfelelő rendelőintézetet foglal majd magában. A létesítmény előreláthatólag 71 millió forintba kerül. A teljes kapacitású üzembehelyezésre 1966-ban kerül sor.

Felépülése után nagymértékben emeli a vasutasok egészségügyi ellátását és stehermentesíti az erősen túlterhelt budapesti MÁV Kórházat és Központi Rendelőintézetet.

Tanévnyitás a Tisztképző Intézetben

Véget ért a nyári vakáció. Szeptember 2-án újra megnyitották kapuikat az iskolák. Ezen a napon a MÁV Tisztképző Intézet hallgatói is elfoglalták helyüket a padokban. Az intézet tanévnyitó ünnepségét a feldíszített nagy előadóteremben tartották.

Az ünnepséget *Bujna Kálmán* felügyelő, az intézet tanulmányi vezetője nyitotta meg. Elmondotta, hogy a 76 éves múltra visszatekintő vasúti tisztképzés történetében először fordul elő, hogy a hallgatók soraiban nemcsak forgalmi és kereskedelmi, hanem gépészeti és vontatási, valamint távközlő- és biztosítóberendezési műszaki tisztjelöltek is ülnek. S első ízben igazodik a vasúti tisztképzés ideje is az állami oktatás rendjéhez.

A tanévnyitó alkalmából *Lindner József* vezérigazgató-helyettes mondott ünnepi beszédet.

Tudjanak új módon dolgozni

— *Ezekben az órákban szerte az országban ünnepélyesen nyitják meg az új tanévet* — kezdte beszédét Lindner elvtárs. — *A diákok a kellemes nyári pihenés után felfrissülve, újult erővel kezdik a tanulást. Önöknek nehezebb a dolguk, hiszen nem volt idő pihenésre, egyenesen a munkából, a szolgálati helyekről jöttek, hogy szorgalmas tanulással töltsék a következő tíz hónapot.*

A tisztjelöltek figyelmét arra hívta fel, hogy ne csak az utasításokban foglalt szabályokat igyekezzenek megtanulni, hanem ismerjék meg feladataik műszaki, tudományos összefüggéseit, hogy a gyakorlati életben nagyobb hasznát vegyék tudásuknak. Tudjanak majd új módon dolgozni, szervezni és irányítani, segítsék elő a vasút egyre korszerűbb, gazdaságosabb munkáját. Neveljen az intézet széles látókörű vasúti tiszteket, akik a végrehajtó szolgálatban mindig a népgazdaság érdekeinek megfelelően tudnak helytállni.

A hallgatók nevében *Szucsák József* szólalt fel és tett ígéretet a szorgalmas tanulásra, hogy valamennyien megfeleljenek az előlegezett bizalomnak és ne legyenek hiábavalóak a taníttatásukra fordított anyagi áldozatok.

Az egységes oktatás érdekében

A szép ünnepség után *Kun Dezsővel*, az intézet igazgatójával beszélgettünk a tanév megkezdéséről. Elmondotta, hogy az idei tanév szeptember 2-től június 30-ig tart. A hallgatók lényegében már féléve megkezdték a tanulást, levelező formában. Ez előkészítő volt, melynek befejezéseként vizsgáztak is a nem képesítő tárgyakból. A most indult zárt tagozatra csak azokat vették fel, akik megfeleltek az előkészítő félév vizsgáin.

A forgalmi és kereskedelmi tagozaton 175 hallgató, a távközlő- és biztosítóberendezési műszaki tiszti tagozaton 28 hallgató, a gépészeti és vontatási tagozaton 30 hallgató kezdte meg a tanulást. Új az is, hogy az idei oktatási évtől kezdve a MÁV összes tisztképzése és továbbképzése a Tisztképző Intézet hatáskörében történik. Ez gazdaságosabb és egységesebb oktatást tesz lehetővé. Jelenleg 500 levelező hallgatója van az intézetnek és a jövő hónapban újabb két levelező tagozat kezdődik.

A megnövekedett igényeknek megfelelően bővítésre szorul az intézet. Ezért azt tervezik, hogy jövőre, mintegy 3 millió forintos költséggel megépítik az intézet Luther utcai épületének harmadik emeletét. Ezen az emeleten három tanteremmel, egy bemutató teremmel és két szertári helyiséggel gyarapodik a MÁV Tisztképző Intézet.

(Lőrincz)

Új rendelőintézet a félszázalékos Önkéntes Támogatási Alapból

Szeptember 11-én ünnepélyes keretek között adta át rendeltetésének *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára az új békéscsabai rendelőintézetet.

Az Önkéntes Támogatási Alapból 1,9 millió forintos költséggel épült intézet havonta 8—12 000 dolgozó orvosi ellátását, kezelését biztosíthatja. Létrehozásával Békéscsaba és környéke vasutas dolgozóinak korszerű, minden igényt kielégítő orvosi ellátása biztosítva van.

Eddig eléggé mostoha körülmények között, 4 helyiségben összezsúfolva folyt a rendelés. A lakóházból átalakított új épületben 9 rendelőhelyiség van, valamennyihez várószoba csatlakozik. A gyermekrendelő mellett megvalósították az elkülönítést is. Helyet kapott a rendelőintézetben az eddig kórházban levő gyermekgyógyászat, az SZTK-ban elhelyezett fogászat is.

A betegek ellátását, kezelését 26 főnyi személyzet végzi, akik részére az eddig hiányzó fürdő és étkező is helyet kapott az épületben.

Ülést tartott a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetősége szeptember 13-án ülést tartott a következő napirendekkel:

1. A vasúti közlekedés és ipar 1963. első félévi termelési eredményei, a szocialista munkaverseny tapasztalatai és a további feladatok. Előadó: *dr. Soproni József* titkár.

2. Tájékoztató jelentés az egyeztető bizottságok szervezetében történt változásokról. Előadó: *Zubor István*, a közgazdasági osztály vezetője.

3. Jelentés a télre való felkészülésről, valamint a baleseti helyzet alakulásáról. Előadó: *Berta István, a munkásvédelmi és munkásellátási osztály vezetője.*

Az ülésről lapunk következő számában adunk értékelést.

Bizalmiak Foruma

Veszélyben a tervteljesítés a négyszeres élüzem Vizafogó állomáson

— Inkább az elvtárs kérdezzen. Ők mindketten hallgatag emberek, keveset beszélnek — mutat be *Győri István*, Vizafogó állomás szb-titkára *Hegyi Ferenc* és *Kukor Ferenc* forgalmi szolgálattevőknek. Két másik, jelenleg szabadnapos társukkal együtt ők az állomás dolgozóinak bizalmijai.

A bizalmi munkára vagyok kíváncsi, efelől kérdezősködöm.

— Állomásunkon mindenki szervezett dolgozó — mondja Hegyi. — Nem panaszkodhatom, az én 19 emberem a kötelességeket is tudja...

Hogy milyen egy jó bizalmi? Úgy gondolom, a munkatársaival együtt élő bizalminak minden problémát észre kell venni és mivel összekötőkapocs a dolgozók és az szb, illetve az állomás vezetősége között, minden gondról-bajról jelentést kell tennie.

— A „bizalmi" elnevezésben benne foglaltatik a „bizalom" szó. Biznak az állomás dolgozói a bizalmiakban? — kérdezem.

Majd helyett igent várnak

— Bízni éppenséggel biznak — feleli Kukor —, *de képzelje el, mennyivel jobban biznának, ha az esetek nagy többségében a kérésekre nem azt kellene válaszolnunk, hogy „majd", hogy „előbb-utóbb úgy lesz", hogy „tervezik". Higgye el, sokszor apróságokról van szó, amelyek látszólag megoldhatatlanok!...*

A „hallgatag embereket" nem kell tovább faggatni, kérdezés nélkül is van bőven mondanivalójuk.

— 1962 áprilisában vállaltuk, hogy állomásunk „szocialista üzem" lesz. A négyszeres élüzem cím joggal bátorított bennünket, biztunk az elénk tűzött cél elérésében... Nem sokkal ezután a két Diesel-mozdonyunkat elvitték és két olyan muzeális értékű gőzmozdonyt adtak cserébe, amelyek — nem túlzás! — többször voltak, mint jók.

Sashegyi Károly párttitkár lép be. Ő is bekapcsolódik a beszélgetésünkbe.

— A vontatók? — kérdi, majd bólint. *— Ha már ilyen gépekkel muszáj dolgoznunk, adjanak hozzá személyzetet is! Nem egyedi eset, amely a közelmúltban történt: a fűtőnek és a mozdonyvezetőnek megszakítás nélkül 36 órát kellett dolgozni!.. A ferencvárosi fűtőházból óránként jött az ígéret, hogy perceken belül megérkezik a váltás. A két dolgozó dicséretére legyen mondva — saját felelősségükre mindvégig kitartottak.*

— Tavaly már nem kaphattuk meg az élüzem címet — panaszolja az szb-titkár —, *idén pedig, minden bizonnyal, a vállalt tervünket sem tudjuk teljesíteni. Mi a munkaversenyben Diesel-vontatóval szándékoztunk részt venni, nem az azóta kapott két pöfögővel.*

Néhány javaslat

De nemcsak a lemaradás nyugtalanítja a dolgozókat, egyéb, apróbb hibák is akadnak itt:

A laktanya zuhanyozója (amelyben a három rózsa közül mindössze egy működik) mintegy 400 méterre van a szobáktól. A vágányok között van egy düledező viskó. Itt dolgoznak — szám szerint heten — a számfejtők, a sineken keresztül, dacolva a baleseti veszéllyel, bukdácsolnak át hozzájuk az ügyfelek. Ez a bódé nyáron melegebb, télen hidegebb mintha a szabadban lennének. Fontos leltári tárgyak — légófelszerelések, csere-ágynemük, pokrócok — penészednek az állomásépület pincéjében. A bizalmiak javaslata csekély befektetést igényel: a laktanya mellett van egy épület, amelyben berendezhetnék a munkásszállás korszerű mosdóhelyiségét, a jelenlegi mosdót át lehetne alakítani a számfejtők számára, míg a vékonyfalú viskó raktár céljaira megfelelne.

Jelenleg renoválják az állomás épületét — ám az új mosdóhelyiség létesítéséről konkrét formában mind ez ideig nem esett szó. De van kirívóbb példa is!.. A 4-es őrhelynél nincs vízvezeték. Az őr (váltókat tisztít, piszkos lesz, megszomjazhat) nem hagyhatja el a helyét. Mindössze másfél méter csövet kellene lefektetni. Tizesztendős kérvényezés után addig már eljutottak, hogy ezt a „nagy munkát" 1964-re betervezték. Néhány métermyire az őrhelytől a főváros egyik legkorszerűbb lakóépülete nőtt ki a földből alig néhány esztendő alatt — a másfél méteres cső lefektetésére miért kell még egy évet várni? — kérdezzük a bizalmiakkal együtt mi is.

Mi lesz a nyári ruhával

Több raktár van az állomás területén. Egyiket az AKÖV bérli, másik a BÚTORÉRT-é — jóformán üresek. A szükséges irodahelyiségeket esetleg itt is elhelyezhetnék. Erre a javaslatra az igazgatóság azt felelte —, ha a vállalatok ki is költöznének a raktárakból, a helyiség más célra kell...

Meleg van. Igazi vénasszonyok nyara. Kukor Ferenc verejtékcseppeket töröl le homlokáról.

— Néhány nap múlva vége a hivatalos nyárnak — mondja —, *de az idei nyári ruhát eddig még nem kaptuk meg. Akinek használható állapotban van a tavalyi öltönye, az azt viseli, többen egész nyáron a téli ruhát hordták, vagy 'jobb híján „civilben" dolgoztak...*

Szeretnénk remélni, hogy a nyári ruhákat nem novemberben kapják meg a dolgozók — a téli öltözék helyett.

F. T.

A nyugdíjak korlátozása munkaviszony idejére és a munkaviszony megszünése utáni emelések

Lapunk 16. számában az öregségi nyugdíjak megállapításával foglalkoztunk most a nyugdíjak korlátozásáról kívánunk tájékoztatást adni.

A nyugdíjas részére megállapított öregségi, illetve rokkantsági nyugdíjat korlátozás nélkül kapja, amíg újból munkát nem vállal, kereső foglalkozást nem folytat, vagy jövedelme nincs.

Ha azonban újból munkaviszonyba lép, vagy jövedelmet biztosít a maga részére a nyugdíjtörvény alapján az alábbiak szerint kell szünetelteni, vagy korlátozni a nyugdíjat.

1 Azoknak az öregségi vagy rokkantsági nyugdíjasoknak;

a.) akik iparengedéllyel rendelkeznek,

b.) akiknek hasznothajtó jogosítványuk van,

c.) akik orvosi, mérnöki, vagy ügyvédi magángyakorlatot folytatnak,

d.) akik kereső tevékenységet folytató munkaközösség (földmérői, ügyvédi stb.) tagjai, a nyugdíj folyósítása teljes egészében szünetel, függetlenül attól, hogy a foglalkozásukból eredően mennyi a havi keresetük, vagy jövedelmük, még ha az 500 forint alatt is van

3 Azoknál az öregségi nyugdíjasoknál, akik kereső foglalkozást folytatnak, vagy akiknek jövedelmük van és az a havi 500 forintot meghaladja, a nyugdíj folyósítása teljes összegében szünetel, de csak azokra a hónapokra, amikor a kereset, vagy jövedelem meghaladja az 500 forintot. Amelyik hónapban a kereset, vagy jövedelem az 500 forintot nem éri el a nyugdíjat korlátozás nélkül fizetni kell.

Az 500 forintos havi kereseti határösszegbe nem vehető be:

a.) az újítási, vagy feltalálói díj,

b.) a kiküldetési napidíj, ha az a 310 forintot nem haladja meg.

c.) a természetbeni juttatás megfizetett térítési összege,

d.) az anyasági és temetési segély összege.

Ezeket figyelmen kívül kell hagyni. Viszont figyelembe kell venni a földjövedelmet. Így a kereset és a földjövedelem összegét az 500 forint értékhatár szempontjából egybe kell számítani.

3 Azok az öregségi nyugdíjasok, akiknek nyugdíját korkedvezményes munkakörben eltöltött szolgálati idő alapján állapították meg (mozdonyvezető, fűtő, vonatkísérő, kocsirendező), és ebben a munkakörben nyugdíjuk megállapítása után tovább dolgoznak, a megállapított nyugdíjösszeg felét megkapják, attól függetlenül, hogy mint nyugdíjasok mennyit fognak keresni.

Ha például egy mozdonyvezetőnek 25 évi mozdonyszolgálat alapján 30 évi szolgálati idő és 3000 forintos átlagkereset figyelembevételével állapították meg a nyugdíját, ez a mozdonyvezető 1950 forint nyugdíjat kap, ha nem dolgozik tovább.

Ha azonban tovább dolgozik, mint mozdonyvezető, vagyis tovább is a korkedvezményre jogosító munkakörben marad, nyugdíjának felét, tehát 975 forintot folyósítják részére még akkor is, ha továbbra is 3000 forintot keres havonta.

4 Annak a rokkantsági nyugdíjasnak, akinek keresete, vagy jövedelme az 500 forintot meghaladja, rokkantsági nyugdíjának csak 1/3 részét folyósítják.

Ha azonban valaki üzemi baleset miatt került rokkantsági nyugdíjba és olyan munkát vállal, ahol keresete, jövedelme az 500 forintot meghaladja, rokkantsági nyugdíjának felét fizetik.

Megjegyezzük: attól függetlenül, hogy a rokkantság milyen fokozatú (III., II., I.), ha 500 forintnál nagyobb összegű a kereset vagy a jövedelem, mindig a III. fokozatú rokkantság alapján járó nyugdíj 1/3-a, vagy 1/-e kerül folyósításra.

Az 500 forintos havi kereseti határösszeg szempontjából ugyanazok a kereseti források hagyandók figyelmen kívül, mint az öregségi nyugdíjasok esetében.

3 Az 1959. január 1-től érvényes nyugdíjtörvény alapján megállapított alábbi ellátásokat:

a) baleseti járadék,
b) özvegyi nyugdíj,
c) árvaellátás,
d) szülői nyugdíj

korlátozás nélkül kell fizetni függetlenül attól, hogy az ezekre az ellátásokra jogosultak munkaviszonyban vannak, vagy kereső foglalkozásúak-e és mennyi a keresetük vagy a jövedelmük.

3 Azoknak a nyugdíjasoknak, akiknek ellátását az 1959. január 1-től érvényes nyugdíjtörvényt megelőző nyugdíjtörvények alapján állapították meg és keresetük vagy jövedelmük meghaladja az 500 forintot, a nyugdíját nem emelik fel. (Köztudomású, hogy a jelenleg érvényes nyugdíjtörvény ezek emelése felől is intézkedett.)

Ha azonban keresetük, jövedelmük megszűnik, vagy a havi 500 forintot már nem éri el, a MÁV Nyugdíj Hivataltól kérni kell a felemelést, illetve a már felemeltek folyósítása korlátozásának megszüntetését.

7 Nyomatékosan hangsúlyozzuk, hogy azoknál a nyugdíjasoknál, akiknek a nyugdíját az 1954. október 1-től 1958. december 31-ig érvényes nyugdíjtörvény alapján állapították meg a jelenleg érvényes nyugdíjtörvény alapján nyugdíjat újból megállapítani nem lehet, még akkor sem, ha a nyugdíjak megállapításától kezdődően újabb tíz évig dolgoztak.

Felhívjuk a nyugdíjasok figyelmét: ha állást vállalnak, keresőfoglalkozást folytatnak, vagy havi 500 forintot meghaladó jövedelemre tesznek szert, ezt a körülményt 8 napon belül jelentsék be a MÁV Nyugdíj Hivatalnak, hogy a korlátozás felől intézkedjen, mert a bejelentés elmulasztása nemcsak a jogtalanul felvett nyugdíjösszeg visszafizetését, hanem bírság kiszabását is maga után vonja.

Társadalombiztosítási osztály

Üzemszervezési és műszakfejlesztési feladatok a járműjavító vállalatoknál

A szocialista és a kapitalista országok között folyó békés gazdasági versenyben *döntő kérdés a termelékenység alakulása.* Népünk életszínvonalának emelése is csak a jobb minőségű munkával, a termelékenység fokozása útján érhető el. Ennek előfeltételét teremtjük meg az üzemszervezéssel, a műszaki fejlesztéssel.

A vasúti járműjavítók régi üzemek. Az ott található munkahelyek, gépi berendezések jelentős része nem felel meg a mai követelményeknek, s így *a magasabb termelékenységet* biztosító folyamatos, *szalagszerű* munka megszervezése műszaki fejlesztés nélkül aligha képzelhető el.

A műszaki fejlesztéshez viszont *pénz kell.* Járműjavítóink beruházási hitelkeretei azonban korlátozottak. Lehetőség van viszont arra, hogy

rövidlejáratu hiteleket

kérjenek a Beruházási Banktól. E hitelek előfeltétele, hogy a beruházási összeg a termelés és a termelékenység emelkedése révén 1—3 éven belül visszatérüljön. Ha ez a lehetőség fennáll, a járműjavító vállalatok bátran forduljanak a *Beruházási Bankhoz.*

A korszerű üzemszervezési és műszaki fejlesztési feladatok végrehajtását célszerű a járműjavítókban szervezett *különbizottságokra* bízni. Olyan bizottságokat szervezzenek, amelynek tagjai rendelkeznek a szükséges technikai, jogi és kereskedelmi ismeretekkel, a helyi viszonyokat alaposan ismerik és van közöttük jó szervező is.

Az üzemszervezésnél mindenekelőtt a fennálló helyzet vizsgálatára, a munkafolyamatok elemzésére van szükség. Ennek alapján meghatározhatók azok a lehetőségek, ahol a termelékenység szervezési intézkedésekkel, vagy korszerű gépekkel növelhető.

Elsősorban vizsgálni kell a javítási álláshelyek szükséges hosszát, figyelemmel a *szalagszerű* munkamenetre. A műveletek sorrend szerinti elrendezése is legyen a vizsgálat tárgya. Fontos probléma az *anyagszállítás* menete és az emelőberendezések elhelyezése. A *cserejavítás* megszervezésének lehetősége, a *kéziraktárak* létesítése ugyancsak jól segítheti a termelékenység emelkedését.

A tervek kidolgozásánál az legyen az egyik legfontosabb cél, hogy *csökkentsük a járművek javításának idejét, az*

„átfutási időt".

A vasútnak, a népgazdaságnak ehhez fontos érdekei fűződnek. Az átfutási idő csökkentésével ugyanis csökkenne *a MÁV javítási kocsiállaga,* amely ma még rendkívül magas. A teherkocsiknál a javítási állag az idei tavaszon *5500 kocsi* volt. Ezt jobb üzemszervezéssel, gyorsabb javítással 1000—2000 darabbal csökkenteni lehetne. Ez végeredményben azonos kocsiállag tartása mellett legalább ezer új kocsi beszerzését tenné feleslegessé, ami kereken *200 millió forintot tesz ki.* Ennek az összegnek évi 5 százalékos kamata 10 millió forint. A javítási kocsiállag csökkentése nemcsak kocsik beszerzését tenné feleslegessé, de a gazdasági eredményt növelné az is, hogy a be nem szerzett kocsik javítási költségét is megtakarítjuk. Ez 3 évi időszakra vetítve: egy-egy kocsinál egy fővizsga elhagyását, ami legalább 12 000 forint és 3 évenként 1—2 középjavítás elmaradását teszi lehetővé. Minden középjavításra legalább 6000 forintot számolhatunk. *Egy kocsinál 3 évenként tehát legalább 18 000 forint takarítható meg.* Ez 1000 kocsira számítva, egy év alatt, mintegy 6 millió forint megtakarítást jelent. A beszerzés elhagyásával megtakarított 10 millió forint kamattal együtt ez tehát *évente 16 millió forint* megtakarítást tesz lehetővé.

A vontató járműveknél ugyancsak jelentős megtakarítás érhető el a javítási idők csökkentésével. Mindez nyilvánvalóvá teszi, hogy nagyon érdemes foglalkoznunk az *üzemszervezéssel* és a *műszaki fejlesztéssel* valamennyi járműjavítóban.

Miskolci Béla

Nyugdíjasok kitüntetése

Az Államvasutak szolgálatában eltöltött több évtizedes példamutató munkájáért

a Népköztársaság Elnöki Tanácsa

Kovács Gyula főfelügyelőnek (Vasúttervező ÜV.) a

SZOCIALISTA MUNKÁRT ÉRDEMÉREM,

Böröcz Pál m. főfelügyelőnek (Makó fth.), Szabó László m. felügyelőnek (Kiskunhalas Pft). Munkácsi István m. v. főellenőrnek (Szolnok Jj. ÜV.), Kiss Ferenc m. v. főellenőrnek (Nagykanizsa Pft.), Mátyás János m. v. főellenőrnek (Szolnok Jj. ÜV.), a

MUNKA ÉRDEMÉREM

kitüntetést adományozta.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

Szegedi Gábor v. főmunkamestert, (Miskolc Gömöri), Szabó Ferenc m. v. főellenőrt (Celldömölk fth.), Foki József főmunkavezetőt (Szombathely szertár), Décsi Gábor főintézőt (Országos Olajosztószertár), Nagy Rezső főfelügyelőt (Nagykanizsa), Lázár Sándor v. főellenőrt (Központi szertár), Béki Lajos v. főellenőrt (Miskolc-Gömöri), Rajnai József v. főellenőrt (Szolnok Jj. ÜV.), Belényesi Mihály v. főmunkamestert (Kecskemét), Szabados János v. főellenőrt (Adony), Nagy István v. főellenőrt (Szombathely Jj. ÜV.), Zsirai Gyula m. v. főellenőrt (Celldömölk fth.), Sipos József v. főmunkamestert (Szolnok Jj. ÜV.), Szolga István v. főmunkamestert (Központi szertár), Nagy László v. főmunkamestert (Ferencvárosi Pft.), Csanak Jenő v. főellenőrt (Bp. Józsefváros), Pataki András m. felügyelőt (Győr fth.), Szabó Imre főintézőt (Szolnok), Magyari Pál v. főellenőrt (Miskolc Tiszai).

MINISZTERI DICSÉRET-ben

részesítette

A közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese a MÁV vezérigazgatója

Tóth István főfelügyelőt (Sopron szertár), Tóth Gyula v. főellenőrt (TFF), Horváth István v. főellenőrt (Szombathely Jj. ÜV.), Török Gyula m. v. főellenőrt (Komárom fth.), Bakó Imre m. v. főellenőrt (BFF), Gárdosi Mihály v. főellenőrt (Hatvan), Angyal József v. főellenőrt (Hatvan), Gaál Ignác v. főellenőrt (Hatvan), Tóth József v. főellenőrt (Szombathely Jj. ÜV.), Bíró József v. főellenőrt (Celldömölk), Mlténvi István m. v. főellenőrt (Szombathely Pft.), Nyerges József v. főmunkamestert (Bp. Dunapart), Csák Flórián v. főmunkamestert, (Bp. Dunapart), Ravasz Albert főmunkamestert (Ferencvárosi Pft.), Oláh János ellenőrt (Nagykanizsa), Kövesdi János v. fomunkamestert (Pécs Pft.), Bejo István főmunkamestert (Bp. Ferencváros),

VEZERIGAZGATÓI DICSÉRET-ben részesítette.

Két éve forgalmi szolgálattevő Nagykőrös állomáson Rostás Tibor. Tizenegy tagú brigádjával a szocialista cím elnyeréséért versenyez. Jó eredményt értek el a személyvonati menetrendszerűségben és az iparvágányok kiszolgálásában. Vállalásuk érdekes pontja, hogy az állomásra érkező vagy azon áthaladó üres G. kocsik nyitott ajtaját becsukják. Csak látszólag jelentéktelen dolog ez, hiszen a nyitva hagyott ajtó fékezi a szerelvényt és könnyen beázik a kocsi. Nem használ ez sem a kocsinak, sem az abba kerülő árunak. Hasznos lenne, ha más állomások is követnék Rostások kezdeményezését

Vasutas operabérlet az Erkel Színházban

Az Operaház igazgatóságával történt megállapodás alapján az 1963/64-es évadban ismét beindítjuk a budapesti Erkel Színházban a vasutas bérletsorozatot.

A következő öt előadás kerül bemutatásra:

Verdi: Aida, Puccini: Tosca, Hacsaturján: Gajana, Mozart: Don Juan, Puccini: Turandot.

Szeptember 22-én 11 órakor első bérleti előadásként az *Aida* c. opera bemutatására kerül sor.

A főbb szerepeket *Simándi József* Kossuth-díjas, *Szalma Ferenc, Czanik Zsófia, Szőnyi Olga* művészek éneklik.

Reméljük, hogy ezzel az előadássorozattal tovább fog népszerűsödni a vasutas operabérlet-sorozat.

Meghalt Koroknay Jenő főmérnök

Koroknay Jenő műszaki főtanácsos, a Dunakeszi Járműjavító Üzemi Vállalat főmérnöke szeptember 7-én 56 éves korában tragikus hirtelenséggel elhunyt.

Vasúti pályafutását 1937-ben kezdte a debreceni főműhelyben. Az ellenforradalom után a Dunakeszi Járműjavító főmérnöke lett. Személyében magas képzettségű, mindig áldozatkész műszaki vezetőt veszített a vasúti járműipar.

Koroknay elvtársat a Dunakeszi Járműjavító Üzemi Vállalat saját halottjának tekintette. Utolsó útjára szeptember 13-án kísérték a Farkasréti temetőbe.

Ötletek, javaslatok könnyítik a debreceniek munkáját

— Egész évben őszi forgalmat bonyolítunk le — hallottuk *Surányi Ferenc* megjegyzését a debreceni állomás szakszervezeti irodájában.

Azok gyűltek itt össze, akiknek társadalmi megbízatásuk a termelési ügyekkel való foglalkozás. Valamennyien a legnehezebb posztokon teljesítenek szolgálatot. Munkájukról, gondjaikról, eredményeikről beszélgettünk.

Egy művelettel kevesebb

— A szállítmányozással foglalkozó dolgozók — folytatta Surányi elvtárs — *nagy erőfeszítést tesznek azért, hogy az áru gyorsan rendeltetési helyére kerüljön. Így is az elmúlt hónapban több mint 200 tonna áru maradt a raktárakban. Közel ötven szállítóeszköz (lovaskocsi és gépkocsi) hiányzott a munka elvégzéséhez. Ennek ellenére naponta 300—350 tételt sikerült eljuttatni a címzettekhez. A vasúti kocsikból gyakran közvetlenül a közúti járművekre történik a rakodás. Az áruk berakását is közvetlenül a járművekről végzik a dolgozók. A „vonatpótló" járatoknál a gépkocsikat egyenesen a címzettekhez irányítjuk és megtakarítunk egy fontos műveletet. Könnyíti a munkát a nemrég kapott négy villásemelő is.*

— Meggyorsítottuk a darabáruraktárnál az árufeladást — kapcsolódott a beszélgetésbe *Nagy Sándor* kocsirakodási felelős, bizalmi. *— Eddig csupán két ajtónál történt a feladás. A gépkocsik gyakran félórákig várakoztak. Most harmadik ajtót „nyitottunk".*

Ezután *Haraszti Lajos* iparvágányfelelős a kereskedelmi szolgálat tevékenységéről tájékoztatott bennünket.

— A vagonok jobb kihasználása érdekében az értesítéseket időben megküldjük a címzetteknek. Több vállalatot felkerestünk, akiknél nem volt szokás a vasárnapi rakodás és arra kértük őket, hogy éljenek ők is ezzel a lehetőséggel. Kérésünkre a Mezőgazdasági Gépgyár, a Cementipari Vállalat, valamint a Mezőgazdasági Termékeket Értékesítő Szövetkezeti Központ dolgozói vállalkoztak arra, hogy vasárnap is rakodnak. A közös összefogásnak az lett az eredménye, hogy tervünket 107 százalékra sikerült teljesíteni.

Felesleges kocsifutás ellen

Sipos Imre térfőnök is sokrétűen elemezte az állomásfőnökség munkáját — többek között elmondta, hogy az irányvonat-képzés ne csak a csomóponti helyeken legyen kötelező, hanem a kisebb állomásokon is. Azt javasolta, hogy a környező bányába, ahol követ, kavicsot kell szállítani, a vagonokat zárt egységbe sorolják, így kevesebb gond lenne az irányvonatok képzésével. Ezzel csökkenteni lehetne a nagy állomásokon a vagonok tartózkodási idejét.

Az állomási kocsiintézőség vezetője, *Görgényi László*, azt a megállapítást tette, hogy alaposabban meg kellene vizsgálni a keresztfutások megszüntetését. Ugyanis gyakran megtörténik, hogy a *Kisújszállásra, Törökszentmiklósra* irányított vagonok először befutnak *Debrecenbe*, majd innen újból visszafordulnak. Baj az is, hogy a *Szob* határállomáson belépő idegen kocsikat sokszor *Debrecenbe* küldik, ahol megtörténnek a vagonok mosása, tisztítása, majd innen az út hosszas kerülővel a *biharkeresztes* állomásra vezet. Ha *Ferencvárosban* vagy *Szolnokon* elvégeznék az idegen vagonok tisztítását, nem volna szükség a felesleges utaztatásra".

— is —

A kocsijavításban is kitesznek magukért a székesfehérváriak

A székesfehérvári járműjavító nem tartozik a nagy kocsijavító kapacitással rendelkező vasúti járműjavítók közé. Fő feladata inkább az alkatrészgyártás és a különböző speciális szállítóeszközök, kocsik gyártása. Most van készülőfélben náluk például a cementszállító kocsi prototípusa, amellyel ömlesztett cementet lehet majd szállítani. Nagy számban gyártanak önürítős és vasszállító kocsikat is.

Az idén a székesfehérvári járműjavító is nagyobb feladatokat vállalt magára a kocsijavításban, hogy segítse a vasút felkészülését az őszi forgalomra. Ideí kocsijavítási tervük jóval meghaladja a tavalyit. A múlt év augusztusában 160 kocsi közép- és futójavítását végezték el a székesfehérváriak.

Augusztusban 361 kocsi

— Az idén augusztusban 361 kocsit javítottunk ki — mondotta *Szalai Géza* a kocsiosztály vezetője. *— Dolgozóink igen szép teljesítményt nyújtottak, fáradtságot nem kímélve végezték a kocsik javítását. Egy hónapban két vasárnap is dolgoztunk. Július és augusztus folyamán összesen 6 ezer túlórát használtunk fel.*

— A túlórákon kívül mi tette lehetővé a nagy javítási teljesítményeket? — kérdeztük.

— A múlt évekhez képest sokat javultak a munkakörülmények. A kocsijavító csarnok felújítása júniusban befejeződött. Az üvegtető kedvező látási viszonyokat biztosít a csarnokban. Üzembe helyeztünk 3 elektromos kocsiemelő berendezést, ami nagyon meggyorsította a munkát. A cserejavítást magasabb színvonalra emeltük — válaszolta a kocsiosztály vezetője. *— Csak azokon a helyeken szerveztünk túlórát, ahol arra valóban szükség volt.*

Nehezítette a kocsijavítást, hogy a legtöbb javításra küldött kocsit már hónapokkal ezelőtt leállították a Dunántúl térségében. Ezekről a javításra váró kocsikról sok alkatrész hiányzott. Pótlásuk sok gondot okozott a járműjavítónak. Az alkatrészellátás — bár régóta működik a központi elosztó — nem egyenletes. Hiány van 20 tonnás ágyvitás, csészékből és sok más alkatrészből. Olyan egyszerű alkatrészt sem kaptak meg, mint a padlóleszorító köröm, melyet a gyártási elosztó szerint a szombathelyi járműjavítóban kellett volna elkészíteni.

Akik élenjárnak

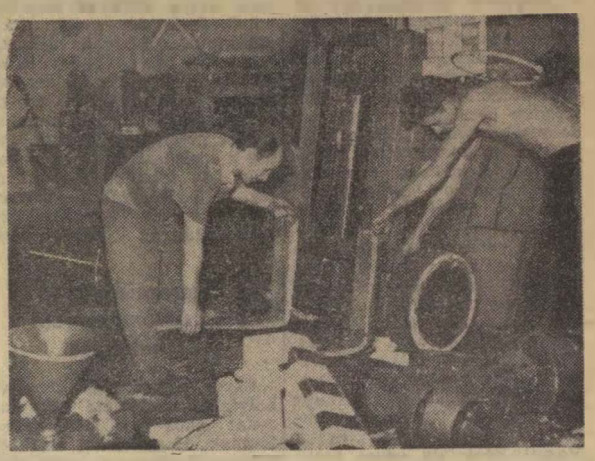
A székesfehérvári járműjavítóban öt nagy létszámú brigád végzi a kocsijavítási munkálatokat. Ezek alváz- és szekrénylakatosok, bognárok és mázolók, valamint cserejavítók. A legjobb eredményeket *Nagy Gusztáv* bognár brigádja érte el eddig, ők már elnyerték a szocialista brigád címet is.

— Júliusban 103,4 százalékot teljesítettünk és 19 köbméter OIl faanyagot építettünk be a kocsikba — hallottuk *Nagy Gusztávtól* a bognár brigád vezetőjétől. *— Sokat dolgoztunk, de nem panaszkodhatunk, hiszen brigádunkban az átlagos kereset 2300—2400 forint között volt a múlt hónapban is. Igyekeztünk mindent megtenni, hogy a magunk részéről elősegítsük az őszi forgalom sikeres lebonyolítását.*

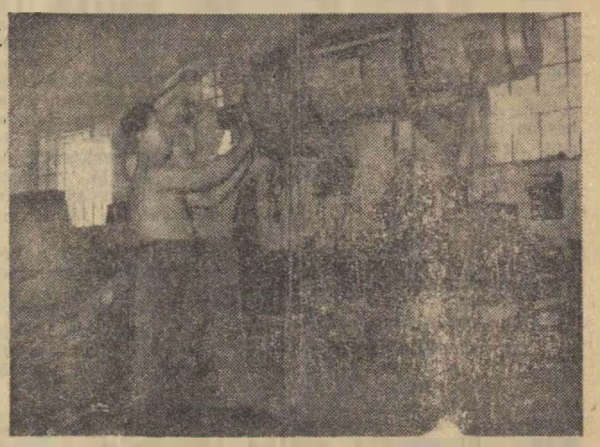
L. J.

Egy rakodógép karbantartó- és javítóműhelyben

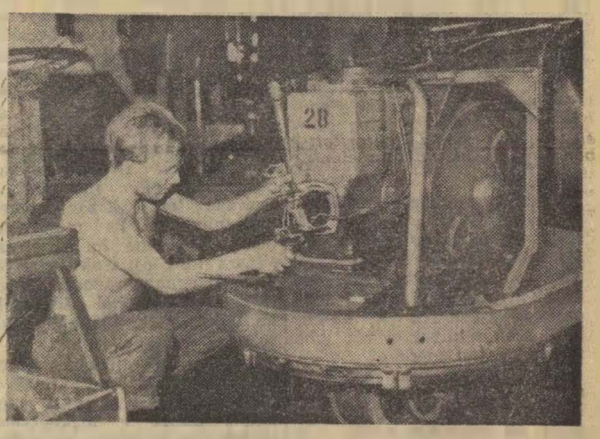
A Nyugati pályaudvari raktársorok végén húzódik meg a rakodógép javító- és karbantartóműhely. Néhány képet mutatunk be a műhely életéből



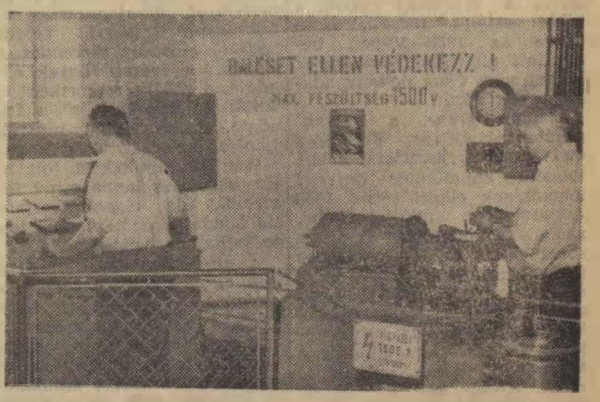
Budai Imre és Székes János egy elektrohidraulikus emelővillás targonca emelőszerkezetét szereli



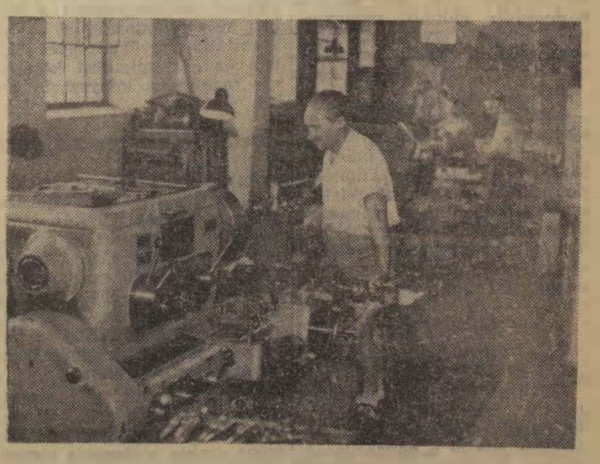
Póra Ferenc és Zsíros Ferenc daruszerelők egy 5 tonnás villamos csigasort szerelnek



Horváth István egy MOTA-típusú targonca motorjának időszakos javítását végzi



A villamosgép szerelőbrigád tagjai — Galló István és Hutka András — ellenőrzik az összeszerelt villamosmotor működését



A forgácsolómühelyben Halász Ferenc csoportvezető motor forgórész szabályozását végzi

(Horváth Erika riportja)

A Nemzetközi Demokratikus Nőszövetség világkongresszusa után

Bár a *Nemzetközi Demokratikus Nőszövetség* világkongresszusa *Moszkvában* több mint két hónapja befejezte tanácskozását, mégis szükséges, hogy visszapillantsunk és következtetéseket vonjunk le tapasztalatairól.

A kongresszuson 120 ország 133 küldöttsége vett részt. Ebből 60 küldöttség volt az NDN tagja. *A hatnapos tanácskozásnak összesen 1400 küldöttje és sok száz megfigyelője volt.* A magyar nőket 26 tagú delegáció képviselte. A kongresszus részvevői szocialista, kapitalista, gyarmati, félgyarmati és a már függetlenségüket kivívott országok asszonyaiból tevődtek össze.

Az összefogás ereje

Már a kongresszus előtt megkezdődött és hat napon át folytatódott a barátkozás a küldöttek között. A kongresszuson elhangzott vélemények, javaslatok, állásfoglalások kifejezték, hogy milyen hatalmas erő van a nők összefogásában. Megmutatta a kongresszus, hogy a napirendek —, amelyek nemcsak a nők, de a világ haladó erőinek óhaját is kifejezték — mennyire vonzzák a nőket, hiszen olyan országok küldöttei is ott voltak Moszkvában, ahol kockázatos a haladásért tenni, de még szót emelni is.

A kongresszus napirendjén szerepelt: harc a nők jogaiért a társadalmon és családon belül, harc a békéért, a nemzetek egyenlőségéért, a gyermekek jólétéért és tanuláshoz való jogaikért. A kongresszusnak ez a programja forrasztotta egységbe a részvevők akaratát.

Azokban az országokban, ahol üldözik a haladó gondolkodású embereket, gyűjtés útján teremtették elő a küldöttek költségeit. Például ott volt *Irakból* is a nőküldöttség, ahol a hazafiak üldözése, kivégzése abban az időben legvéresebben dühöngött. A kongresszust megelőző napokban végezték ki a nőmozgalom három vezető személyiségét. Ott volt egy fiatal szudáni anya is, aki néhány hónapos csecsemőjével vállalta a hosszú utat, hogy állást foglaljon hazája asszonyainak nevében a kongresszus határozatai mellett.

Hosszan lehetne sorolni azokat, akik áldozatok mellett keltek útra, hogy részt vegyenek a tanácskozáson. Lelkesen és szenvedélyesen mondták el a küldöttek, hogyan akarják a harcot folytatni hazájukban a kongresszus felhívása szellemében. A kínai nőküldöttség kivételével valamennyien hitték, hogy minden vitás kérdést meg lehet oldani a tárgyaló asztal mellett, és ígérték, hogy ezért síkra is szállnak.

Az első női űrhajós a kongresszuson

Felejthetetlen színfoltja volt a kongresszusnak az első női űrhajós, *Valentyina Tyereskova* megjelenése. Nagy szeretettel, viharos ünneplással vették körül, ajándékokkal halmozták el. Tyereskova beszámolt űrutazásáról. Elmondta, hogy látta, milyen gyönyörű a napkelte és arra gondolt, kár lenne, ha atomfelhő homályosítaná el. Az afrikai nőkhöz szólva elmondta, hogy az ő földjük felülről nézve szivalakú és szinte hallotta a függetlenségért dobogó szívek ritmusát. Beszélt arról, hogy az európai városok milyen szépek ezernyi változó fényben. Elképzelte, amint az édesanyák a gyermekeik fölé hajolnak szeretettel és arra gondolt, milyen jó lenne, ha az ő űrhajója lenne az az összekötő híd, amely az egész világot a békés egymás mellett élés szellemében összekötné.

Ez a kongresszus felhívja a magyar nőket, a magyar vasutas asszonyokat is arra, hogy teljes szívvel, legjobb tudással támogassák azt az ügyet, amelyben egységesen álltak ki a kongresszus részvevői a béke megvédéséért. Nekünk magyar nőknek lényegesen jobb a helyzetünk, mint sok ország asszonyainak. Kormányunk szintén a béke megőrzésére tesz erőfeszítéseket. Nem meghurcoltatás és rendőrterror vár ránk, mint sok a kapitalista vagy gyarmati országokban a haladásért küzdő nőre.

A magyar asszonyok, anyák, leányok átéltek már háborút, ellenforradalmat, tudják menynyi gyász, boldogtalanság, szenvedés jár a háborúval. Egy újabb nukleáris háború még szörnyűbb lenne. Feladatunk, hogy a nők minél nagyobb táborát nyerjük meg arra, hogy jó munkával, népgazdaságunk és államunk erősítésével részt vegyenek a békéért folyó harcban, ami előfeltétele gyermekeink, az egész nép boldog jövőjének.

Bukarest előtt

Októberben *Bukarestben* ül össze a Szakszervezeti Világszövetség szervezésében a *Dolgozó Nők II. Nemzetközi Konferenciája*, amely fontos állomás lesz a békeharcban, az antiimperialista mozgalomban. Megvitatják itt a dolgozó nők speciális problémáit a nemzetközi helyzet alakulásának tükrében. A konferencia célja, hogy tovább szilárdítsa a világ munkásságának harci erejét, erősítse a nemzetközi szakszervezeti egységet.

Mint más országban, nálunk is az a feladat, hogy segítsük a konferencia sikerét. A szakszervezeti bizottságok és a nőbizottságok munkálkodjanak a jobb termelési eredmények eléréséért, a szállítási elmaradások pótlásáért. Segítsék a munkaverseny szélesítését, a minőség javulását, a munkafegyelmet, a szocialista brigádmozgalom még nagyobb mérvű kiterjesztését. A szakszervezeti munkába minél több nőt vonjanak be. Szálljanak síkra a női egyenjogúság érvényesítéséért, segítsék a vasutas nők tanulását, problémáik megoldását. Őrködjenek a nőket védő törvények betartásán.

A lehető legtöbbet tegyék azért, hogy a vasutasok, — férfiak és nők egyaránt — a lehető legtöbbet adják a béke megőrzése, szocialista hazánk erősítése érdekében.

Tóth Ferencné

Állítsuk vissza az újítómozgalom becsületét

A budapesti igazgatóság statisztikájából

„Nagyobb megbecsülést az élenjáró dolgozóknak adni nem is lehet, mint elismerni alkotó tevékenységüket, a legmagasabbra emelni a feltaláló, újítómozgalom zászlaját. Ezt minden becsületes vezető és dolgozó erkölcsi kötelességének érezni annyit jelent, mint felelősséget vállalni a szocialista társadalom építésében."

Ezek a mondatok 1961-ben hangzottak el az *újítók és feltalálók országos tanácskozásán.* Előzőleg az *Újítók Lapja* a MÁV újítási helyzetével is foglalkozott, a dicséretek mellett igen sok bírálattal Országos méretekben vont mérleget, de tanulsága szűkebb körökben is intő példaként hangzott. Ezek után joggal vélhette bárki, hogy a tanulságot a budapesti igazgatóságon és a Vasúti Főosztály egyes szakosztályain önkritikusan vonják le. A valóság mást mutat.

1963 június végéig a budapesti igazgatóság területén 612 újítási javaslatot nyújtottak be, s annak 41 százalékát fogadták el. Az elfogadott javaslatok 91 százalékát bevezették. Az elért népgazdasági haszon több mint 4 millió forint. *Az újítók díja a népgazdasági haszon 4 százalékát sem érte el.* A statisztika itt még nem ér véget, s hogy az előbbi számok mögül a további tények is napvilágra kerülhessenek, érdemes néhány körülményt megvizsgálni.

Félévtizedes javaslatok várnak elbírálásra

Éves viszonylatban a beadott újítások száma 22, az elfogadottaké 5 százalékkal csökkent. Különösen a végrehajtó szolgálatoknál kirívó a kép: a II. osztály területén 24, a III. osztály területén 30, a IV. osztály területén pedig 24 százalékkal csökkent 1963 I. félévében az újítások száma. A mozgalom betegségei viszont oly mélyen gyökereznek, hogy jelenleg semmi biztosíték, hogy ez a visszaesés a jövőben nem fokozódik.

Kormányrendelet intézkedik arról, hogy *a beadott újítások sorsáról 60 napon belül dönteni kell.* Az igazgatóság területén pedig közel 400 újítás vár elbírálásra. Mindezek 35 százaléka a különböző szakosztályokon vár jobb sorsra. Vajon meddig?

Az igazgatóságnál és külszolgálatoknál elfekvő javaslatok 36 százaléka a II. osztályt, 18 százaléka a III. osztályt, 27 százaléka a IV. osztályt, 15 százaléka az V. osztályt, 4 százaléka pedig a többi osztályt terheli. Nem kevés az 1958—59-ben benyújtott elbíralatlan újítások száma sem. Csak néhány adalék a sok közül:

Czudor Ferenc, a hatvani rendezőpályaudvar dolgozója 80 142. számú javaslatát a betolással kapcsolatos baleseti lehetőségek elkerüléséről 1958 augusztusban nyújtotta be, azóta sem döntöttek az újítás sorsa felől. Az V. osztályhoz tartozik az újítás, amely 9015. számot kapta és még 1960-ban a következő megjegyzéssel került a bürokrácia útvesztőjébe: *„a kísérlet vágányzár hiányában nem valósítható meg".* Közel két és fél év alatt valóban nem nyílt lehetőség az újítás kipróbálására? *Fenyvesi Ede* 1958 decembere óta reménykedik, hogy az I/7 szakosztály eldönti: megvalósítható-e a javaslata, vagy sem. Sorolhatnánk még a példákat, vaskos köteget tennének ki.

Általános gyakorlat, hogy alacsony százalékban állapítják meg a díjkulcsot, holott a javaslat műszaki kihatása, bonyolultsága és a befektetett munka indokolná a magasabb díjazást. Az ilyen indokolatlan és rosszértelmű takarékosságból pedig semmi hasszna a népgazdaságnak.

Újítási díj — vagy borravaló?

1961-ben 1756 javaslat érkezett a szolgálati szervekhez, 496-ot fogadtak el, 8 326 933 forintot tett ki a népgazdasági haszon. Az újítók mindennek 4 százalékából részesültek. 1962-ben már 214-gyel csökkent a benyújtott újítások száma, a népgazdasági haszon mégis 4 578 348 forinttal emelkedett. Az utóbbi szám azt mutatja, hogy az újítások minősége, bár sokat javult, de az újítókban élő lelkesedés távolról sem csökkent annyira, mint a fáradságos munkájukért megítélt díjazásuk. Pedig a kiosztott díjak ez évben már 4 százalékra csökkentek. 1963 első félévében márcsak átlagosan 3,8 százalékra kalkulálták az újítók díjazását.

Szerezzük vissza az újítómozgalom tekintélyét

Egyes gazdasági vezetők helytelen szemlélete nagy károkat okoz az újítómozgalomnak. Hogy lehet az, hogy az elmúlt három év alatt nem vontak senkit felelősségre azok közül, akik az újítási rendeletet megszegték, nem hajtották végre a kollégium erre vonatkozó határozatát? Mert *még ma is számosan vannak, akik pénzhajhászoknak tartják az újítókat.* Teljesen érthetetlen, hogy a budapesti igazgatóságon és a Főosztály egyes szakosztályain, egyébként kiváló vezetők, egyre gyengébben vizsgáznak az újítómozgalom iránti magatartásból.

Önkéntelenül adódik a kérdés — *mindenütt rátermett emberek bírálják-e el az újításokat? Biztosított-e minden előfeltétele, hogy újítási előadóink a szükséges energiát fordítsák az újítások kezelésére?*

Tapasztalatok mutatják: a szakvélemények jelentős része mechanikusan születik. Sokan nem készítenek gazdasági számítást, amikor erre lehetőség lenne és kényelmi szempontból, műszaki becsléssel állapítják meg a megtakarítást. Pedig, ha az egyszemélyi elbírálók a szerződéskötés előtt megbeszélnék az újítóval a javaslat tárgyát, ha alaposan megismernék annak hasznát, már ritkábban fordulhatna elő mechanikus, szakszerűtlen, sokszor értéken aluli elbírálás. És mennyivel helyesebb lenne, ha az elutasításra ítélt újítások szerzőinek megmagyaráznák, hogy javaslatukban hol tévedtek, ha bátorítanák, további újításokra serkentenék őket.

Az újítási előadók közül számosan ötödik, sőt tizedreszortként végzik el ezt a munkát, s amire a legkevesebb idejük jut, az éppen az újítás. Csak két példát a sok közül: *Kovács Győző* főintéző a józsefvárosi pályafenntartási főnökségen gépügyi előadó, *Légó* előadó, tűzrendészeti előadó, a versenyügyek előadója, s ötödik reszortként az újítások intézése „is" a feladata. Szabó Béla műszaki főintéző az igazgatóság V. osztályán 10 munkakört tölt be. Hosszadalmas lenne mind felsorolni, de elgondolkoztató: tíz feladatköréből mennyi ideje juthat az újításokra?

A 7/1960 (Közlekedési Értesítő 6.) KPM végrehajtási utasítása a munkaköri kötelességet is meghatározza. A rendelet ismeretében joggal tehetjük fel a kérdést: *mi az, ami nem tekinthető munkaköri kötelességnek,* ha a rendelet szerint minden olyan értékes gondolat, ötlet, ami éppen a mindennapi kötelező munkán túl — rendszerint a szabad idő feláldozásával — fokozottabb tevékenységet kíván és a munkaköri kötelesség fogalmába kényszerül bele?

Hová lettek a neves újítók?

Az igazgatóságon még többen emlékeznek azok nevére, akik éveken át jelentős újításokkal gazdagították a vasutat, a népgazdaságot. Ezek a nevek ma már csak elvétve találhatók az újítók között, s ha ritkán újítanak is benyújtott — szakmai körükhöz tartozó — javaslatuk más igazgatóság területére szól.

Kerestük újítási mozgalmunk betegségének gócait. Nagyjából megismertük. Viszont csakis alaposabb vizsgálat, őszinteség és lelkiismeret nyithatja meg a teljes igazsághoz vezető kapukat. Menynyivel jobb lenne, ha a vasút minden szervénél az újításokért felelős személyek végre népgazdasági szinten gondolkodnának. A mi vezetőink és dolgozóink, már számosan bebizonyították: képesek megbirkózni a legnagyobb feladatokkal. Miért ne lennének képesek az újítómozgalom becsületének helyrállítására. Nem elégséges az újítók mozgalmának általános, globális támogatása. Az igazi segítséget az jelenti az újítónak és a népgazdaságnak egyaránt, ha a megfelelő újítást huzavona nélkül elfogadják, bevezetik érdem szerint díjazzák és mindenütt, ahol arra lehetőség van, elterjesztik.

Nem vigasztalhatjuk magunkat azzal: a Főosztály által kibocsátott általános újítási feladatterv is revízióra szorul, hogy sok esetben mérnöki képességet is meghaladó feladatokat tartalmaz. Még kevésbé nyugtathat meg bennünket, hogy más igazgatóságon, mi több a Főosztályon sem különb az újítások ügyintézésének, elbírálásának helyzete. Mint ahogy már a kollégium határozata, s számos más határozat és rendelkezés próbálkozott az egyre ellaposodóbb újítómozgalmunk védelmére kelni, ideje már, hogy a papírra vetett gondolatok végre megvalósuljanak.

Várkúti Miklós

Munkavédelmi újdonságok

Néhány gondolat a téli felkészülésről

Az 1962—63. évi rendkívül zord időjárás megzavarta a népgazdaság fejlődési ütemét. Az áruszállításban is nagymérvű lemaradást okozott. Most, a minden eddiginél nagyobb forgalmat jelentő

őszi forgalommal egyidőben kell megtennünk az előkészületeket a téli forgalomra,

hogy a tavalyihoz hasonló időjárás sem okozhasson hasonló termelési és szállítási kiesést.

A télre való felkészülés az eddigieknél sokkal nagyobb erőfeszítést kíván, ha figyelembe vesszük, hogy az ősz folyamán átlagosan 3,4 százalékkal több árut kell elszállítanunk, mint az elmúlt év azonos időszakában.

Nem volt átmeneti időszak

A nehézségeket fokozza, hogy nem volt elegendő felkészülési idő az őszi forgalomra. Hiszen már április és május hónapban olyan mérvű szállítási igény merült fel, melynek kielégítése csak nagy erőfeszítések árán volt lehetséges.

Miután nyilvánvalóvá vált, hogy az idén nem lesz átmenet, felkészülési időszak az őszi csúcsforgalomra, a Gazdasági Bizottság az építőiparhoz hasonlóan, rendkívüli túlórakeretet engedélyezett.

A túlórák engedélyezése különösen a járműjavítóiparban nemegyszer a munkaügyi törvények megszegéséhez vezetett.

Például a szolnoki járműjavító VII. osztályán egyes egészségre ártalmas munkakörben — csökkentett munkaidőben foglalkoztatott dolgozók részére — elrendelték a vasárnapi műszakot annak ellenére, hogy a törvényes rendelkezések ezt szigorúan tiltják. Helyes munkaszervezéssel az ilyen hibák megszüntethetők, de ugyanakkor a mulasztást elkövetők felelősségre vonásával is biztosítani kell hasonló esetek előfordulásának megakadályozását.

Az őszi-téli forgalom sikeres lebonyolítása érdekében számos műszaki és szervezési intézkedést foganatosítottak, különös tekintettel a balesetek megelőzésére, a biztonságos és egészséges munkakörülmények biztosítására. Az intézkedések kiadása annál is inkább nem tehet bennünket elbizakodottakká, mert ellenőrzések alkalmával arról győződtünk meg, hogy

a rendelkezéseket sok helyen hiányosan hajtották végre.

A baleseti jegyzőkönyvek alapján megállapítható, hogy számos baleset elóidézője a térmegvilágítás elégtelensége. A hiányosságok megszüntetése érdekében a gazdasági vezetőknek és szakszervezeti bizottságoknak az eddiginél többet kell tenniük. A baleset vizsgálásával megbízott személyek helyesen állapítják meg a baleset előfordulásának okát, de

elmarad a veszélyforrások megszüntetése.

Sokszor nem is a beruházási összegek hiánya, hanem a karbantartás elhanyagolása az, ami a kifogás tárgyát képezi (égők cseréje és tisztítása). Vontatottan halad a hiányzó, törött ablaküvegek pótlása is.

Tegyenek meg minden lehetőt

Fokozott gondot kell fordítani a talajegyenetlenségek megszüntetésére, a botlást előidéző okok kiküszöbölésére. Ezek különösen akkor jelentenek veszélyt, amikor a hó elfedi a gödröket, buckákat, szétszórtan heverő tárgyakat. Záhony állomás széles rendezőjében például a 62—75. sz. vágányok közei tele vannak szeméttel, hulladékokkal. Szeged—Rókus állomás békéscsabai végén a kihúzóvágány melé nem építettek padkát, még ma is gödrök akadályozzák a biztonságos közlekedést. A hiányok felszámolására ezúton is felhívjuk a figyelmet.

A téli felkészüléssel kapcsolatos feladatokról a megyei bizottságokon keresztül a szakszervezeti bizottságokat korábban már tájékoztattuk. A helyi mozgalmi szervek feladata, hogy a szolgálati vezetőkkel együttesen — az elmúlt téli tapasztalatok hasznosításával —

tegyék meg mindazokat a műszaki és szervezési intézkedéseket, amelyek elősegítik az őszi-téli forgalom zavartalan lebonyolítását.

Segítsék az „elsőteles" dolgozókat a felkészülésben, neveljék őket a helytállásra, tegyenek meg minden telhetőt a dolgozókról való gondoskodás jegyében.

Takács József

Ismét szóvá tesszük

Június 1-i számunkban már írtunk arról, hogy Mezőhidvég állomás laktanyájában nincs lehetősége az oda érkező Veszprém-külgői vonatszemélyzetnek ételmelegítésre. Azóta sem történt semmi, pedig kérésük mindössze egy szerény villanyrezsó. Reméljük többször nem kell foglalkoznunk az esettel. **B. K.**

A Hivatalos Lapból

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

34. számból: 121354/1963. I/3. Szabad szombatok tartása kéthetenként az építési és pályafenntartási szakszolgálatoknál.

35. számból: 123276/1963. I/4. Belső Ellenőrzési Utasítás.

Nem mind arany, ami fénylik

Több mint egy éve üzemben van már a Déli pályaudvar új felvételi épülete. A szép, tetszetős külső azonban árnyékot is takar.

Az elmúlt évben a légkondicionáló szerkezet még nem működött. Az ideiglenyárra ugyan elkészült, de nem töltibe feladatát. A friss levegő helyett huzatot okoz. Fél, hogy a fűtés gyengesége miatt ugyanannyit szenvednek a télen a hidegtől, mint nyáron a melegtől. Az alagsori pénztárakban semmilyen szellőzési lehetőség nincs. A kért ventillátorok még a mai napig sem érkeztek meg.

Az új épület körüli aszfaltozás nem sikerült. Már az első nagyobb esők után az utasok bokáig érő vízben jártak, s emellett a víz az épületbe is befolyik.

A régi épületben folyó átalakítások még nem készültek el. Az itt elhelyezett 6 személypénztárra úgy látszik nem is lesz szükség. Javasoljuk, hogy az egyik oldalról rendezzenek be ruhatárat, a másik oldalon pedig felvilágosító irodát. Egy helyiséget a szakszervezeti góckönyvtár részére kértünk, de kérésünket elutasították és a helyiséget az Utasellátó 11. számú kirendeltségének adták át használatra, pedig eddig is sokkal jobb körülmények között volt, az Utasellátó, mint a dolgozók kulturális igényeit szolgáló könyvtár.

Foki István
szb-titkár

Gyógyfürdők igénybevétele üdülés vagy szabadság idején

A gyógyhelyeken történő üdülés a dolgozók egészségének megóvására a megbetegedés megelőzésére szolgál úgy, hogy a gyógyhely fürdőjének szükséges gyógytényezőit igénybe veszik. A *gyógytényezők* igénybevételéhez a szolgálati (nyilvántartó) főnökségen orvosi javaslatra kiállított *fürdőutalványra* van szükség. Sok dolgozó a gyógyhely üdülőjébe való megérkezéskor tudja meg, hogy a gyógyfürdő igénybevételéhez szükséges fürdőutalványok kiállítását szolgálati (nyilvántartó) főnökségétől nem kérte. Az ezzel kapcsolatos teendőkről az alábbi tájékoztatást adjuk:

A gyógyfürdőket a dolgozók csak szakorvos javaslata alapján vehetik igénybe. *A szakorvosi javaslatra a dolgozó szolgálati főnöksége fürdőutalványt állít ki.* A Gyógyfürdő Vállalat a fürdőutalványra *díjmentesen* szolgáltatja ki azt a gyógytényezőt, amelyet a szolgálati főnökség ügyintézője az orvos javaslata alapján a fürdőutalványra rávezet.

Minden dolgozó, aki olyan helyen üdül vagy tölti a szabadságát, ahol gyógyfürdő van, a gyógyfürdőt díjmentesen csak akkor veheti igénybe, ha orvosi javaslat alapján a szolgálati főnökségtől magával viszi a fürdőutalványokat. *Más szolgálati főnökség semmi körülmények között sem állíthat ki fürdőutalványt.* Ezért a fürdőutalványt a biztosított *elutazása előtt* állíttassa ki és vigye magával. Nem elég tehát, ha a szakorvosi javaslat a dolgozónál van, mert erre a Gyógyfürdő Vállalat nem adhat lehetőséget a gyógyfürdő díjmentes igénybevételére.

A szolgálati főnökségek és a szakszervezeti bizottságok a felesleges kellemetlenségek elkerülése végett *a szabadság és az üdülőjegy kiadásánál hívják fel az ilyen helyekre beutalt dolgozók figyelmét a követendő szabályok betartására.*

K. L.

Levelezőink írják

Zalagyömrő vasúti megállóhelyen még mindig sötétség uralkodik, mert állítólag az EDÁSZ és a MÁV között valami bürokratikus ellentét van, ami miatt a vállalat nem kapcsolja be a villanyt. Az egyet nem értés nem lehet akadálya annak, hogy az utasok és vasutasok ne élvezzék a kultúrát jelentő fényt — írja levelében *Bognár Károly.*

★

Kazincbarcikán nagy örömmel vették tudomásul a MÁV-telep lakói a vízvezetékek felszerelését. Röviden sor kerül a felszedett járdák és a kerítések helyreállítására is. Örömmel vették át a pályafenntartási dolgozók az új fürdőhelyiséget — írja levelében *Behán Rózsa* levelező —, de szóvá teszi, hogy további járdaépítésre és a házak tatarozására is mielőbb módot kellene találni.

★

A vác—aszódi vonalon közlekedő személyvonat szerelvénye már huzamos idő óta 3 személykocsiból és 1 kalauzkocsiból áll. A zsúfoltság mellett azt is szóvá teszik az utasok, hogy a kocsikon egy-egy ablak ki van törve, amelynek pótlására hónapok óta nem került sor.

★

Nem válik dicsőségére *Alsóörs* állomás utasellátó üzemének, hogy a fénycsővilágítást bevonó pókháló már szinte dekorációnak hat. Nem hinnénk, hogy ne akadna, akinek kötelessége volna ennek eltávolítása — írja *Bognár Károly* Tapolcáról.

★

Dicséretet érdemelnek Szecsődi Sándor mozdonyvezető és Vörösházi Ferenc fűtők, a veszprém-külsői fűtőház dolgozói, akik példásan tisztántartott mozdonnyal utaznak. A 375—1031-es gépjükön legtöbbször a javítást is maguk végzik el — írja *Kiss Lajos* alsóőrsi levelezőnk.

★

A *Békéscsabai Pályafenntartási Főnökség* 258 dolgozója 41 újítással járul hozzá az éves tervek sikeres teljesítéséhez, — írja *Boldizsár Gyula.* — A szakaszok közötti verseny is a jobb eredmények elérését célozza. A békéscsabai és gyomai híd átadásával a lassú jelek megszűntek, a szállítások üteme meggyorsult.

★

Nagy Dezső Miskolcról szóvá teszi, hogy a *Miskolc—Hajdúszoboszló* között vasárnaponként közlekedő fürdővonatra a Vásárosnaményból utazóknak Nyíregyházán csak 13 perc áll rendelkezésre az átszállásra. Nemegyszer megesik, hogy a nyíregyházi bejárati jelzőnél 10—12 percig áll a vonat, s emiatt lekésik a csatlakozást.

★

A Hámán Kató fűtőház főnöksége a mozgalmi szervekkel együtt kidolgozta a mozdonyszemélyzet, a mozdonyfelvigyázók, lakatosok és művezetők egyéni célkitűzéseit. Ezt a dolgozókkal aktívaértekezleten megvitatták. A dolgozók vállalásai közt többek között szerepel, hogy a személyzethiányt a fordán kívül vállalt többletszolgálattal kívánják leküzdeni. Például fűtőhiány esetén két mozdonyvezető együtt vállal szolgálatot — írja levelében *Felvégi István* szb-elnök.

★

Két hétig a *várpalotai* üzemi konyháról kaptuk az ebédet — írja *Veszprémből Nagy Katalin* bizalmi. — Csak a dicséret hangján tudunk szólni az ízletes ételekről. Különösen jól esett, hogy amikor az ételszállító autó elromlott, a várpalotaiak módot találtak az ebéd helyszínre szállítására is. Miért nem ilyen a veszprém-külsői fűtőház konyhája, ahonnan általában az ételt kapjuk?

★

Az idén már harmadszor teljesítette a szocialista brigád feltételeit a balatonkenesei V. sz. pályamesteri szakasz 12 tagú brigádja — írja levelében *Takács Zoltán.* — *A brigád tanai közül sokan bekapcsolódtak az újítómozgalomba.*

CSEHSZLOVÁKIAI JEGYZETEK

BUDAPEST—BRATISLAVA

Bratislava felé utazva, Sturovo határállomáson találkoztam először csehszlovák vasutasokkal. Állandóan ezen a vonalon teljesítenek szolgálatot és az évek folyamán túrhetően elsajátították a magyar nyelvet.

Egyikükkel beszédbe elegyedtem. Középkorú, alacsony férfi, már a felszabadulás előtt is a vasútnál volt.

— *Fecske cigarettája van?* — kérdezte.

Megkínáltam. Belémkarolt.

— *Jöjjön!*

Bevezetett a restibe. Két pohár pivót rendelt.

Élvezettel kortyolgattam a világhírű csehszlovák sört, újdonsült barátom elégedetten eregette a „jó erős" Fecske-cigaretta füstjét. Ez azon szerencsés esetek egyike, amikor a vendég elégedett a vendéglátóval és fordítva.

BRATISLAVA—PRÁGA

Kényelmesen ringatóztam a Hungária-expressz puha ülésén, utitársaim csehek voltak. Termetes kalauz kérte a jegyeket. Szomszédjaim nem tudták, hogy a nemzetközi expresszvonatokra csak helyjeggyel szabad felszállni. A kalauz udvariasan közölte, hogy ezért bizony bírságot kénytelen kiróni az utasokra. Az utasok udvariasan közölték, hogy nem fizetnek, mivel a vonatra nincs kiírva, hogy csak helyjeggyel szállítja az utasokat és így ők nem hibásak.

Mintegy tíz percig vitatkoztak. A kalauz is, az utasok is sorra felsorakoztatták érveiket — ám mindez csupán kedélyes beszélgetésnek tűnt. Egyetlen indulatos, vagy hangos szó nem hagyta el a vitatkozó felek száját, nem sorakoztatták fel egymás rokonait — és végezetül az utasok fizettek.

Majd — és ekkor káprázott a szemem igazán —, kezet nyújtottak a kalauznak, és megköszönték, amiért „figyelmeztette" őket, így legalább legközelebb már tudják, mihez tartsák magukat.

BRNO—BRATISLAVA

Ismét az élet igazolta, hogy minden régi vicc a valóságból gyökerezett.

Egyedül ültem a vasúti fülkében. Bőröndjeivel birkózó fiatalember nyitott rám az ajtót. Németül megkérdezte, szabad-e leülni. Németül nem tudok —, angolul feleltem: tessék. A fiatalember franciával próbálkozik. Csekély orosz tudásomat elővéve szólok néhány szót. hátha ezt megérti. Valamit ért belőle, szlovákul felel, ekkor én nézek rá értetlenül. . . .

Ezek után hallgatásba burkolóztunk, míg az egyik éles kanyarban utitársam fekete kézitáskája a csomagtartóból a földre nem huppant.

— *A csuda vigye el!* — szólalt meg a fiatalember ízes magyarsággal és szomorúan nézte a szétnyílt kézitáskából kihullott apróságokat.

Leguggoltam és segítettem az apróságok összeszedésében. Hálásan nézett rám, majd miután a táskát lezárta, minden angol tudását összegyűjtve megszólalt:

— *„Tenkju"* . . .

— *Nem tesz semmit, barátom, magyarul sem érdemes megköszönni* . . .

Nevetve mutatkoztunk be egymásnak.

BRATISLAVA—KOMÁROM

A helybeliek *„csallóközi expressz"-nek* titulálják a piros motoros szerelvényt, amelynek utasai többségükben szlovákiai magyarok. Szlovák és cseh szó keveredik itt a magyarral, a kalauzok szlovákul felelnek, hogy mikor indul a vonat, magyarul válaszolnak, hogy mikorra érkezik a csehszlovákiai Komáromba.

Mintegy húsz perccel az indulás előtt betelepedett az egyik kocsiba egy öttagú család — anya négy gyermekével. Ahogy közeledett az indulás ideje, úgy váltak mind nyugtalanabbá. Két-három perccel az indulás előtt az anya felugrott, mind a négy gyerek kezébe egy-egy csomagot nyomott és nagy igyekezettel lefelé nyomultak a vonatról. Az édesanya egyenként szedegette le a gyermekeket és a csomagokat, amikor az állomásépület végén sebesen bukdácsoló. fekete kalapos férfiú tűnt fel. A vasutas már jelzőtárcsáját emelte, amikor az anya megragadta a csomagokat. visszatette a kocsiba. feltuszkolta a gyerekeket, majd a kalapos férfit megvárva. fellépett a már induló vonatra.

A nagy sürgés-forgás okát, az anya és a verejtékét törlő. bocsánatkérően pislogó férfiú heves perpatvarából tudtuk meg.

Az egész család menetjegye az utolsó pillanatban érkező apa zsebében lapult . . .

(Földes)

„Én már vasutas vagyok"

Sokakat szíven üt, ha hirét veszik, hogy valamelyik állomáson egy dolgozó 10 vagy 20 évi szolgálat után elhagyja a vasutat.

Azoknak, akik aggódnak a vasút jövőjéért és nem látnak kiutat az utánpótlást illetően, elmondom az alábbi kis történetet.

A napokban az Uttörővasúton utaztam. Amint vonatunk Ságvári-liget felé közeledett, messziről észrevettem a kanyarban egy kis vasutast, aki mozdulatlan vigyázzban állt a váltó mellett. A szeme sem rebbent. Állt feszesen, mint a kötelességteljesítés élő szobra.

Miután átállította a váltót, nem álltam meg, hogy meg ne kérdezzem:

— *Ugye, vasutas akarsz lenni, Öcsi?*

Önérzetesen igazított helyre:

— *En már az vagyok!* — *S ezzel még kackiásabbra igazította aranyszőke fején a hetyke kis sapkát, végigsimított zubbonyán és komoly, megfontolt léptekkel ment tovább, szolgálatot teljesíteni.*

Górócz György
üzemmérnök
Budapest—Kelenföld

Egy fiatal üzemgazdász

Szeged állomás üzemgazdasági csoportján belül a kereskedelmi tervtényezőkkel Szoldán Sarolta főtiszt foglalkozik. Az ő érdeme, ha az adatok idejében összefutnak, mert személyesen keresi fel a szolgálati helyeket s lankadatlan buzgalommal szedi össze a hiányzó tételeket.

Szoldán Sarolta szereti a munkáját. Emellett azonban jut ideje arra is, hogy magát képezze. Forgalmi technikumban érettségizett, tisztképző tanfolyamot végzett s most másodéves az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem levelező tagozatán. Üzemmérnöknek készül. Szegedről hárman kezdték el az egyetemi tanulmányt, s egyedül ő nem morzsolódott le. Bízik abban, hogy neki sikerülni fog.

Ahogy szorgalmát, akaraterejét ismerjük, mi is bízunk benne.

Dr. B. Gy.

Milyen előnyökkel jár a vasbetonaljak alkalmazása

A vasúti pályák építésénél, a sínek alátámasztására faaljat. talpfát alkalmaztak és nagyrészt alkalmaznak ma is a vasutak. A faaljak rövid életűek voltak, 10—12 év alatt elkorhadtak. Ezért később olajos, kátrányos keverékkel telítették a talpfákat. Így élettartamuk megduplázódott.

A századforduló elején a vasutak pályaépítő szakembereinek figyelme már a vasbeton felé fordult. Az olasz vasutak 1900-ban, Amerikában 1902-ben fogtak hozzá a kísérletezéshez.

1908-ban a magyar vasutaknál is elkezdődtek a kísérletek.

A vasbetonaljak nagyobb arányú gyártására azonban — az első világháború kitörése miatt — csak 1921-ben tértek rá hazánkban.

Az eltelt félévszázad alatt a vasbetonalj alakjának és a sínek leerősítésének nagyon sok formájával kísérleteztek a világ vasutain. Hazánkban a gerenda alakú, fabetétes vasbetonalj került bevezetésre.

A vasbetonaljak alkalmazásában a MÁV úttörőmunkát végzett.

A gyártásban kiváló eredményeket ért el a magyar ipar is. Hazánkban az első korszerű előfeszített vasbetonaljgyár 1959-ben Lábatlanban kezdte meg működését. Azóta a magyar ipar 10 betonaljgyárat exportált. A vasbetonaljak iránt megnövekedett nagy érdeklődésre való tekintettel a közelmúltban Alsózsolcán új, korszerű vasbetonaljgyárat helyeztek üzembe.

Ezek után röviden vizsgáljuk meg, milyen gazdasági előnyökkel jár a vasbetonaljak alkalmazása?

A gazdaságosság vizsgálatánál négy tényezőt, a beszerzési árat, a beépítési költséget. a talpfa élettartamát és a fenntartási költséget vették figyelembe a szakemberek. A beszerzési árakat vizsgálva egy faalj ára 297 Ft, egy betonaljé 192,25 Ft.

A beépítési költségekkel együttvéve egy lefektetett faalj ára 348,15, egy betonaljé 263,33 forint.

Az aljak élettartamát vizsgálva is a betonalj javára billen a mérleg. A vasutak ugyanis több évtizedes tapasztalat alapján a faaljak élettartamát 25 évben állapították meg. A vasbetonaljak élettartama ennek a duplája. Az előfeszített aljaké ezt is jelentősen meghaladja. A betonaljaknál használt fabetétek élettartamát 25 évre becsülik a szakemberek. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a geo-rendszerű sínlekötéseknél a fabetétek nincsenek olyan igényeknek alávetve.

A fenntartási költségeket ma még nem tudják a fa-, illetve vasbetonaljas pályákra vonatkozóan külön-külön kimutatni. A megfigyelések azonban arra engednek következtetni. hogy

a betonaljas pálya fenntartási költségei alacsonyabbak.

A vasbetonaljak gazdaságossága mellett szólnak a következő számok is: vonalainkon évente 500 kilométer vágányt építenek át. Ehhez 700 000 talpfára van szükség. Ha az 500 km hosszban végig betonaljat használnának, ez évi 60 millió forint megtakarítást eredményezne. Ha ehhez hozzáadjuk, hogy a 700 000 faalj behozatala 2,5 millió dollárba kerül, még inkább mutatkozik a vasbetonaljak alkalmazásának gazdaságossága.

A MENEKÜLŐ NYÁR

Mint elfáradt ökörcsorda
ereszkedik le a köd a földre,
A szél akár a pásztor bárányait
a felhőket terelgeti össze.

A fák mint szótlan szerelmespárok
agaikat összedugják a csöndbe.
Esik az eső, lemossa ruháikat,
a földre hulló levél — a fák könnye.

A nyár, mint megriadt — felindult
farkasok elől — a védtelen őz,
menekül, bukdácsol, addig szalad,
amíg utol nem éri az ősz.

Lőbel Gyula
segédmunkás

A SVÉD VASUTASSZAKSZERVEZET TEVÉKENYSÉGE

Svédország lakóinak száma 7,5 millió körül van. A dolgozók száma 4 millióra tehető. Ezek közül kb. 800 000 a magánalkalmazott, 3,2 millió a bérből és fizetésből élő dolgozó. A fizikai dolgozók arányszáma 63 százalék. A második világháború óta Svédországban nagyon kevés a munkanélküli.

A szakszervezetek befolyása jelentős, amit a szervezett munkások aránya is igazol. *A fizikai dolgozók 80 százaléka szervezett*, de a bányászatban és a gyárakban a 90 százalékot is meghaladja a szervezettség. Az értelmiségieknek nem egészen 70 százaléka tagja valamelyik szakszervezetnek. A fizikai dolgozók szakszervezetei a svéd *Szakszervezeti Szövetségben* tömörülnek. Az értelmiségiek több szövetségben, melyek közül a legfontosabb a *Fizetett Alkalmazottak Központi Szervezete*, 420 000 taggal.

A svéd *Szakszervezeti Szövetség* központjához tartozó szakszervezetek többsége az iparági szervezkedés alapján áll. Ez látszik megvalósulni ott is, ahol ma még a szakmai szervezkedés áll fenn. Ez annál inkább így van, mert a svéd *Szakszervezeti Szövetség* erős befolyással rendelkezik és bár az egyes szakmai szervezetek eléggé önállóak, a szövetség a befolyását és az elképzeléseit mégis rendszerint érvényesíteni tudja.

A svéd vasutasok szakszervezete

A svéd vasutasok szakszervezetét 1899-ben alapították, tehát az egyik legrégibb szakszervezet Svédországban. Ennek megfelelően nagy tradíciójú, az egyik legerősebb befolyással rendelkező nagy taglétszámú szakszervezet. *Tagjainak száma 57 000*, ami svéd viszonylatban az egy szakszervezetnek tartozók számát illetően jelentős. A vasutasszakszervezet is az iparági szervezkedés elvét követi, kivételt képez néhány magasabb állású hivatalnok, vezető, mint például állomásfőnökök, az igazgatóság vezetői, osztályvezetői stb. Ilyenformán egy közös szakszervezetben vannak a forgalmi, pályafenntartási, vontatási stb. dolgozók. A szakszervezethez tartoznak a járműjavítók, vasúti műhelyek dolgozói is.

A vasutasszakszervezet magában tömöríti a vasutasok 94 százalékát, ami a svédországi viszonyok között az egyik legmagasabb szervezettséget jelenti. A tagsági díj a fizetések mintegy 1,5—2 százalékát teszi ki, melyet a bérből levonnak. Ez a levonásos tagdíjbeszedési rendszer, a svéd vasutasszakszervezet vezetői szerint sem előnyös, mert bár így a tagdíjfizetési készség 100 százalékos, de a szakszervezet vezetői a bizalmiak útján nem tudnak rendszeresen érintkezni a tagsággal. Ez a rendszer az önkéntesség elvét is sérteni látszik, bár azt mondják, hogy csak attól vonják le a tagdíjat, aki a belépési nyilatkozatot önként aláírta.

A szakszervezet legfőbb vezető testülete a kongresszus, mely úgynevezett *szakszervezeti tanácsot* választ *(nem tévesztendő össze a mi SZOT-unkkal, ez egy szakmára vonatkozó tanács, mely megfelel a mi központi vezetőségünknek)*, a tanács pedig a szakszervezet végrehajtó bizottságát választja meg. A végrehajtó bizottság a központban dolgozó 18 függetlenített szervezőből áll, melynek vezetője az elnök. *(Megjegyezzük, hogy nálunk 3-szor annyi tagra 28 a központban függetlenített munkatárs.)*

A svéd vasutasok szakszervezetének *jelenleg 260 helyi csoportja, tehát szakszervezeti bizottsága van.* Jelenleg azt tervezik, hogy a kisebb helyi csoportokat összevonják és függetlenített szervezőket állítanak be. A szakszervezet alapszervein, a munka a tényleges szakmai munkaidőn kívül folyik, és ezért a szakszervezeti bizottságok tagjait — amennyiben bérveszteség éri őket —, kártalanítják. *A szakszervezeti csoportok vezetősége 5—7 tagból áll* és az esetenkénti munkákra — például a munkaidőre vonatkozó javaslatok kidolgozásánál — külön bizottságot hoznak létre. Az alapszabály értelmében a szakszervezeti alapszervezetekben *negyedévenként tartanak taggyűléseket.* Ezek látogatottsága — mint ahogy azt nem egy helyen elmondták — nem a legjobb.

A svéd vasutasszakszervezet 70 000 példányú hetilapot ad ki, a *„Signal"*-t. A szakszervezetnek az újságon keresztül tág lehetősége van a tagság tájékoztatására, a különböző szociális és egyéb ügyeket illetően. Ezenkívül esetenként egyes szakszervezeti kérdésekről vitacikkek is megjelennek a lapban. Az újság képes, ami egyben arra is csábít, hogy a tartalmi kérdések rovására reklámoknak is helyt adjanak. Ez nem is ritka.

A svéd szakszervezetek a munkaadóval tárgyalnak a vitás ügyekben. A magánvállalatoknál és néhány közalkalmazotti kategóriában foglalkoztatott és kollektív szerződés alapján alkalmazott dolgozók számára az 1936. évi tárgyalási és egyesülési törvény biztosítja a tárgyalások jogát. Ez a törvény látszólag biztosítja a munkaadók és a munkavállalók, illetve ezek képviseletében a szakszervezetek azonos tárgyalási jogait a bérkérdésekben és az egyéb munkafeltételek meghatározásában. Amennyiben a tárgyalások során nem tudnak közös nevezőre jutni, illetve közösen elfogadható határozatot hozni, az előbb említett törvény alapján, a dolgozók szervezetei sztrájkot, illetve a munkáltatók munkáskizárást alkalmazhatnak. E jogok érvényesítése azonban nem ilyen egyszerű, mert mielőtt a dolgozók a sztrájk eszközéhez folyamodnak, bizonyos, a törvényben meghatározott szabályokat kell betartaniok.

A törvény értelmében azoknak a vitáknak az eldöntésére, melyek a dolgozók képviselői és a munkaadók előzetes tárgyalásain nem kerültek rendezésre, az úgynevezett kormányzati egyeztető szolgálathoz kell fordulniok. Ennek a szervezetnek kizárólag az egyeztetés a feladata. Nem áll jogában egyik vagy másik felet valamilyen állásfoglalás elfogadására kényszeríteni. Ha ezt követően sem tudnak megállapodni, akkor az ügyet háromtagú munkabíróság elé kell vinni, melyek egyrészről a kormányzat, másrészről a szakszervezet és végül a munkavállaló képviselőiből tevődnek össze.

A munkabíróság ítéletei már véglegesek, megfellebbezhetetlenek és végrehajtandók. (Meg kell jegyezni, hogy a sztrájkjog érvényesítése ilyen formában eléggé illuzórikusnak látszik.) A sztrájkjogról még annyit, hogy a közalkalmazottakat nem illeti meg, még az előbb elmondott formák között sem, jóllehet a szakszervezet jelenleg a jog elismertetéséért harcol, és a szakszervezeti vezetők azt remélik, hogy 1965-ben törvénybe tudják foglaltatni.

A sztrájkjog ilyeténképpen való értelmezéséhez azt a magyarázatot fűzik, hogy mind a munkaadók, mind a munkavállalók erősen szervezettek, minden féle nyílt konfliktus emiatt erős megrázkódtatáshoz vezetne. Éppen ezért a munkadók, és a munkavállalók is igyeknek a kérdésekben közös nevezőre jutni, anélkül, hogy sztrájkba lépnének, illetve a munkáskizárás eszközéhez fordulnának. Ez a magyarázat gyakorlatilag oda vezethet, hogy a munkaadók és a munkavállalók érdekei azonosak. Emiatt megfontolandó a magyarázat elfogadása.

A svéd vasutaszakszervezetnek tapasztalataink szerint jelentős befolyása van a bérek, illetve a bérezési rendszer kialakítására. Erre egyébként nemcsak a vasúton, de mindenütt szükség is van, hiszen *Svédországban nincs törvény a minimális béreket illetően.* A törvényhozás a munkaidőt, a szabadságolást és a munkakörülményeket illetően, egyébként is hajlékony, legtöbb esetben a munkaadó és a munkavállaló közötti alku eredménye. Ezért is érzik a svéd dolgozók a szervezettség fontosságát, tömörülnek szakszervezetekbe, és igyekeznek szervezeteiket erősíteni.

S. J.

Kéthetenkénti szabad szombatok tartása az építési és pályafenntartási szakszolgálatoknál

A Hivatalos Lap 34. számában rendelet jelent meg a szabad szombatok tartásáról az építési és pályafenntartási szakszolgálat külszolgálati szerveinél, valamint a távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálat építési részlegeinél.

A korábbi vonatkozó rendeletet az Építésügyi Minisztérium utasításának figyelembevételével a következők szerint módosítják:

A szabad szombat miatt kiesett munkaidőt a szabad szombatot megelőző időszak alatt kell ledolgozni a következő irányelvek szerint:

a) a szabad szombatok közötti szombat munkaideje 6 óránál kevesebb nem lehet;

b) a hétfői munkaidő 8 óránál kevesebb nem lehet;

c) a szabad szombat előtti péntek munkaideje 8,5 óránál kevesebb nem lehet és 16 óránál korábban nem fejezhető be.

Azokon a vidéki munkahelyeken, ahol a menetrend a fenti irányelvektől eltérő munkabeosztást tesz indokolttá, az eltérést — a szakszervezet megyei bizottságával egyetértésben — az igazgatóság engedélyezheti.

Sport

Nyolc világbajnoki aranyérem

A világbajnokságon részt vett magyar csapat. Álló sor, balról-jobbra: ifj. Dienes Ferenc, Barth Róbert, id. Dienes Ferenc szövetségi edző, Varga György, Slemmer Ferenc. Ülnek: Barth Róbertné, Dienes Piroska.

A *Nemzetközi Horgász Szövetség* szeptember 1-én és 2-án *Zürichben* rendezte meg az idei horgász dobóvilágbajnokságot.

A VB-n összesen 11 nemzet indult, s mind a férfi, mind a női csapatbajnokságot az NDK együttese nyerte. *A a magyar férficsapat kis pontkülönbséggel a 2. helyen végzett, a nők a 3. helyre kerültek.*

A férfiak részére kiírt 16 egyéni számból a magyar versenyzők 9 világbajnokságot nyertek. A legkiemelkedőbb eredményt *ifj. Dienes Ferenc*, a *Budapesti Vasutas Horgász-egyesület* tagja érte el, aki egymaga nyolc aranyérmet szerzett. *A nagyszerű sikerhez szívből gratulálunk!*

Nagy Róbert EB-ezüstérmet nyert Stockholmban

A stockholmi súlyemelő világ- és Európa-bajnokságon részt vevő magyar válogatottban is szerepel vasutas versenyző. Színeinket egy apró termetű versenyző, a légsúlyú Nagy Róbert és a középsúlyú Tóth Géza, a Szombathelyi Haladás versenyzője képviseli. Nagy Róbert, aki az elmúlt években, mint műegyetemista a MAFC színeiben versenyzett, az egyetem elvégzése után visszament régi egyesületébe, a Testvériségbe, s mint könnyű áramú villamosmérnök a Landler Járműjavítóban dolgozik.

Nagy Róbert az erős mezőnyben is megállta a helyét. A világbajnoki cím megszerzéséért folyó vetélkedésben az ötödik, az Európa-bajnoki cím elnyeréséért folytatott küzdelemben pedig a szovjet Vahonyin mögött a második helyen végzett. Tóth Géza két bronzérmet szerzett.

Kamuti Jenő: főiskolai világbajnok

A Főiskolai Világbajnokság küzdelmeit szeptember elején a brazíliai Porto Alegrében rendezték meg. A magyar főiskolások nagyszerűen szerepeltek a küzdelmekben. Az aranyérmesek sorát Kamuti Jenő, a BVSC tőrvivója nyitotta meg. Kamuti Jenő, aki a gdanski vívó-világbajnokságon gyengén szerepelt, most némileg kárpótolta a sportszerető magyar közönséget.

Emlékezés Diesel Rudolfra

(1858–1913)

Szeptember 29-én lesz 50 esztendeje, hogy Rudolf Diesel német mérnök Londonba utazva eltűnt a hajóról. Valószínűleg a tenger hullámsírjában alussza örök álmát a kiváló feltaláló, a nagyerejű vasúti, közúti, vízi és légiközlekedési eszközök hajtómotorjainak atyja.

A tisztelet zászlaját meghajtva emlékezzünk!

1858. március 18-án született Párizsban. Tanulmányait Franciа- és Németországban folytatta. Már serdülő korban érdeklődött az akkor egyre nagyobb tért hódító belsőégésű motorok iránt. Sokat foglalkoztatta a gyújtás problémája, valamint az, hogy a benzin drága üzemanyag.

Kísérleteit siker koronázta. Szabadalmat adott be, mely szerint felesleges az úgynevezett gyertya és a benzin a motor működéséhez. A Diesel-motor, eltérőleg a többi robbanómotoroktól, benzin és levegő helyett csak levegőt szív be, azt komprimálja, olyan mértékben sűríti (500 fokot is meghaladja), hogy ebben a légtérben a bepermetezett olcsó tüzelőanyag, a gázolaj gyújtás nélkül, önmagától meggyullad.

1894. február 14-én az augsburgi gépgyárban történő motorpróbán bizonyítást nyert Diesel elgondolása. Az új motorok hatásfoka csaknem háromszorosára növekedett. (A hatásfok azt mutatja, hogy az elégetett tüzelőanyag hány százalékát kapom vissza munka alakjában). Dieselt az a gondolat is foglalkoztatta, hogy miképpen lehetne az új motort vasútvontatás céljára is alkalmazni. Nem sokkal ezután komoly sebet ejtett a Diesel-motor a gőzmozdony tekintélyén.

A fejlődés folyamán kialakítottak Diesel-mechanikus (kisebb teljesítményű), Dieselpneumatikus (sűrített levegős), Diesel-hidraulikus (hidraulikus nyomatékváltós) és Diesel-villamos rendszert, hol a villamoserő átvitel és a Diesel-motor szerencsésen van párosítva. Ennél a rendszernél a hatásfok a 26—28 százalékot is eléri. A Diesel-villamosgépben, mely tulajdonképpen egy mozgó áramfejlesztő telep, a Diesel-motor egy dinamót hajt meg, s az így fejlesztett áram táplálja a hajtómotorokat. Európában 1000-től 2000 lóerős egységek vannak forgalomban, de 3000, sőt 5000 lóerős gépek is előfordulnak.

Ott van a Diesel-motor a tengerek és folyók hátán 20, 40 és 100 000 tonnás tartályhajókat mozgatva. Hasonlóképpen a közutakon, nagyobb teljesítményű teherautókban és utasszállító buszokban, de egyik-másik repülőgép-típusban is megtalálható.

Diesel Rudolf életében nemcsak fények, hanem árnyak is voltak. Találmányát többen ellopták, irigyelték, bántalmazták. Ezeknek következtében megbetegedett. Úgy látszott, az akkor már nagyhírű mérnök visszavonul. Majd a párizsi világkiállítás nagydíja és díszdoktorrá avatása visszaadta munkakedvét, de csak átmenetileg. A nagytőke támadásai, az, hogy felemelték a Diesel-motorok hajtóanyagának, a nyersolajnak az árát, újabb letargiába taszították.

Aztán annyi történt, hogy a Londonba igyekvő utasszállító hajó személyzete 1913. szeptember 30-án reggel megállapította, hogy egy utas — Diesel Rudolf — eltűnt a hajóról. Azt azonban akkor még nem tudták, hogy neve, életműve tovább, még sokáig fog élni a közlekedés, az ipar megannyi területén a Diesel-motorokban.

— gergely —

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Boldizsár Gyula Békéscsaba, Górócz Györgyné, Foki István, Felvégi István, dr. Buru János Budapest, dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor Szeged, Behán Rózsa Kazincbarcika, Bognár Károly Tapolca, Nagy Dezső Miskolc, Takács Zoltán Balatonkenese, Gál József Nagyhát, Pintér Lajos Vácrátót: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Foki István Budapest, Bódogh Mihály Dombóvár, Ónodi Sándor, Budavári Sándor Miskolc, Kiss Lajos Alsóörs, Fekete Kálmán Budapest, Tótka Károly, dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor Szeged, Behán Rózsa Kazincbarcika, Pintér Lajos Vácrátót, Boldizsár Gyula Békéscsaba: Leveleiket helyszűke miatt közölni nem tudjuk.

Kocsárdi Tibor Budapest: Levelével egyetértünk. Igyekszünk javasolt témájú cikkeket közzétenni. Tótka Károly Szeged. Az ügy végleges lezárása után a témára lapunk is visszatér. Győrffy Sándor Budapest: Verse közlésre nem alkalmas. Majtényi Jenő Miskolc: Kifogása teljesen jogos. Az esetet sajnáljuk, igyekszünk a jövőben elkerülni. Liszkovits Mihály Börgönd: A közölteket kivizsgáltatjuk. Az eredményről értesíteni fogjuk. V. K. Kecskemét: Csak teljes névvel aláírt levelet közlünk. Bognár Károly Tapolca: A kocsiácsorgásokról szóló cikkét az állomás nevének elhagyása miatt nem közöljük. Boldizsár Gyula Békéscsaba: Nem mindennütt egyezik a nyugdíjasok véleménye a leintakkal. A közös összejöveteinek nem lehet akadálya a külön szervezet. Miért nem lehet mosakodni? című írását illetékes helyre továbbítottuk. Aranyossy József Komárom: Augusztus 15-i számunkban foglalkoztunk a közöltekkel. Szobota Béla Miskolc; Sas Vilmos Sümeg, Foki István Budapest: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

HÍREK

Az okos Rézi

Valamilyen „G" sorozatú kocsit állítottak a III-as csonkavágányra. Sehol jármű, sehol ember már a környéken, de a kocsi ingott-lengett ide-oda. Egyesek — a babonásak — szellemjárást véltek felfedezni a jelenségben.

Aztán megoldódott a rejtély . . .!

Elefánt érkezett a pályaudvarra — terjedt el a hír. Néhány óra múltán megjöttek a cirkusz emberei. A kocsi csak mozgott.

Majd tárult a kocsiajtó . . . A hatalmas állat unva a hosszú fogságot egyik lábáról a másikra helyezgette ötvenmázsás súlyát. Türelmetlen volt a zenélő, csárdást, tvisztet járó, számolni is jól tudó Rézi, Durov szovjet mester, nagy hírű elefántja.

Szudá — hangzott el a bűvszó és máris reccsentek a kocsi vastag padlói, s Rézi kilépett a macskaköves rakodóra.

Sokan körülálták a nem mindennapos jelenetet. Két fiatalabb raktári dolgozó egymást ugratva beszélgetett. Az állat már békésen állt egy teherautó mögött, odase hederítve a bámészkodóknak.

Így az egyik: Na, Jóska, fogj vele kezet! Amaz közelebb lépett és valóban nyújtotta a kezét az elefántnak. Az hunyorgott, legyezőszerű füleit mozgatva, majd hatalmas ormányát könnyed mozdulattal odanyújtotta a tréfálkozó felé. Amaz már húzta volna vissza — nem így gondolta — de már ott is volt a markában az a kis vizes sárcsomó, mely néhány másodperccel korábban még ott terpeszkedett a rakodó kövén.

Szűnni nem akaró nevetés követte a produkciót. Rézi, mint aki érti a tréfát, a humort, tekintetében sok turpissággal pislogott a póruljárt viccelődőre.

— lyf —

— *Különvonat indul Moszkvába, november elején a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójának ünnepségeire. Az ország különböző részeiből mintegy 500 fiatal utazik a szovjet fővárosba.*

— Néhány héttel ezelőtt bonyolította le Moszkva—Leningrád között első menetrend szerinti járatát a Szovjetunió leggyorsabb expressz vonata. A 650 kilométeres utat 6 óránál rövidebb idő alatt tette meg. Sebessége egyes szakaszokon a 170 kilométert is elérte.

— **Hídmérleget szerelnek a selypi állomás első sínpárjára. A munkát a cukorrépa idény megkezdése különösen sürgeti.**

— *Átadták a forgalomnak a komáromi vasúti felüljárót. A munkálatok során mintegy 7000 köbméter földet mozgattak meg.*

— Madridban egy katonai törvényszék 15 vasutast ítélt különböző időtartamú szabadságvesztésre. Az volt ellenük a vád, hogy Franco fasiszta uralma ellen lázadó tevékenységet fejtettek ki.

— Tokióban a magánkézben levő vasúttársaságok 200 000 alkalmazottja deklarációt tett közzé, amelyben tiltakoznak az amerikai tengeralattjárók Japán kikötőkben való tartózkodása ellen.

— **Jövőre befejeződik Prága és Varsó között a vasútvonal villamosítása.**

— *12 darab emeletes személykocsi gyártását kezdték meg az NDK-ban a Szovjetunió részére. A kocsikban 134 ülőhely lesz.*

— **Tranzisztoros diszpécser telefont kísérleteztek ki a Telefongyár vasútfejlesztési laboratóriumában. Egy központhoz 20 állomás tartozhat. A hívás és beszélgetés a rendszer valamennyi állomásával egyetlen közös vezetékpáron történik.**

— Vasutas munkásőrök tartottak tanácskozást a debreceni igazgatóság székházában. A tanácskozáson értékelték a munkásőrök szakmai munkáját és a kiképzésben elért eredményeit.

— *Az angol vasutakon szeptember 9-től 2 shilling 6 pennytől 6 shillingig terjedő összeggel felemelték a II. osztályú hálókocsik igénybevételi díját. Az I. osztályú díjszabás változatlan maradt.*

— Tűz pusztított a szegedi MÁV Fiúnevelő Intézetben. A kár több mint 1 millió forint. Többek között elégett 700 zubbony, 800 nadrág, valamint a nevelőintézeti lányok összes felső ruhája. A gyors segítségnek köszönhető, hogy a növendékek elhelyezése nagyobb zökkenő nélkül az iskolaév kezdetén megtörténhetett.

Lakáscsere

— **Elcserélném** vagy eladnám ½ szoba összkomfortnak fele részét (mely megosztható) 1 szoba, konyha, fürdőszobás lakással az ország bármely részén. Új építkezés, központi fűtéssel, 200 négyszögöles telekkel. Cím: Vincze József, Szentes, Zrínyi u. 35/a. Érdeklődni bármikor.

— **Elcserélném Szenta állomás** felvételi épületében levő 2 szoba, előszoba, konyha, kamrás szolgálati lakásomat a pécsi igazgatóság területén levő szolgálati lakásért. Marics József, Szenta állomás.

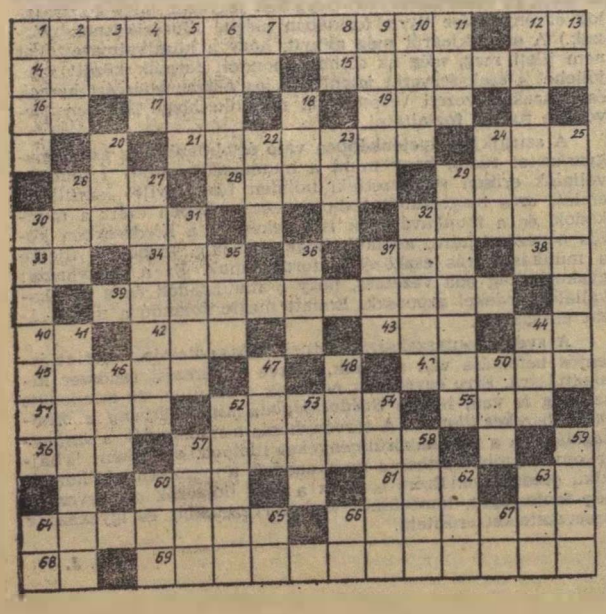
— **Makó, Kun Béla tér 18. sz.** alatti egyedül álló 3 szoba összkomfortos első épületekkel ellátott intézeti lakásomat elcserélném hasonlóra. (Kivéve a szegedi igazgatóság területét) Varga József intéző

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

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes. 1. Német gépészmérnök, a róla elnevezett nyersolajmotor feltalálója. 12. Német előljáró szó. 14. Görög mitológiai hős. Szarvassá változott. 15. A szerencse istennője. 16. Népköztársaság. 17. Vonat útja. 19. Vízgőz megsűrűsödése a föld felszínén. 21. Pápai palota Fómában. 24. Büzaszem. 26. Fehérjeben gazdag folyadek 28. Kína egy része. 29. Német egy (nőnemben). 30. Támadás. 32. A néző. 33. Okozat szülője. 34. Létezik. 37. Első Magyar Gépgyár. 38. Kedd közepe. 39. A fázisváltós villamosmozdony feltalálója. 40. Európai nép. 42. Gléda. 43. Gyom. 44. Latin és 45. Az arkoncsoportba tartozó nemes gáz. 49. Görög gondolat. 51. Istápol. 52. Tolna megyei község 55. Vajon ló? 56. Rabol. 57. Időrendben előadott történet. 60. Kerti növény. 61. Kedvelt ital. 63. Á. Ü. 64. Török főparancsnok. 66. Hóvirágfélék családjába tartozó növény. 68. Mint 44. vízszintes. 69. A sínek hosszirányú eltolódása.

Függőleges: 1. Méltóság. 2. Zala megyei község. 3 Aludt a végén. 4. Francia terrorszervezet rövidítése. 5. Római 51 és 49. 6. Haltincs. 7. Don partjai 8. Kimondott betű. 9. Nem keveset. 10. Ilyen lét főleg a sportban fontos. 11. Limited. 12. A zenében közepes gyorsaságú. 13. Nógatás. 18. Heg. 20. Lóbetegség. 22. Kerek szám. 23 Latin király. 24. Macskahang. 25. Földméréstannal foglalkozó. 26. Tartó. 27. Indítványoz. 29. Közlekedési eszközzel személyi balesetet okoz. 30. Fényképészeti előhívószer. 31. Egy opera címének fele. 32. . . . Jost. német festő (1539—91). 35. Hangtalan nádor. 37. E. L. G. 41. Vívásban gyors visszavágás. 44. Ritka mutatószó. 46. Tip ikerszava. 47. Beszéd része. 48. Érinti. 50. Szélhárfa. 52. Pusztító szél. 53. Zúdít. 54. Iratod. 57. Keleti méltóság. 58. Levező idegen összetételben. 59. Tolna megyei község. 60. Angol úrnő, röviden. 62. Arc keverve. 63. Ásta vala. 64. Tagadószó. 65. Rév szélei. 66. Ismeretlen. 67. Iljusin, rövidítve.

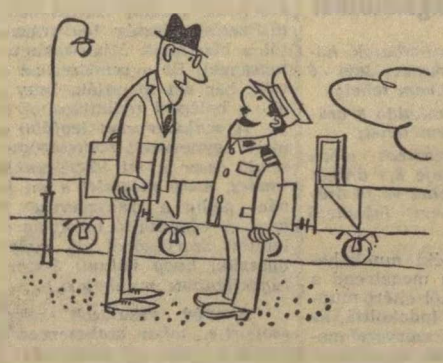


Beküldendő: vízszintes 1 és 33. Beküldési határidő: október 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A téli felkészülés megkezdése. A közös kocsipark.

Könyvet nyertek: Bitó Júlianna, Bp, XIII., Kádár u. 10, Vályi Dezső, és Berkyoczky Károly áruirányító, Dunaújváros, Vasmű, kereskedelmi hivatal. Rigó Zoltán motorvezető Szentes fűtőház. Temesváry István felügyelő BVKH IV. oszt. Bp., VI., Lenin krt. 122. Debrecze I Sándor, Orosháza, V., Szent István út 13.

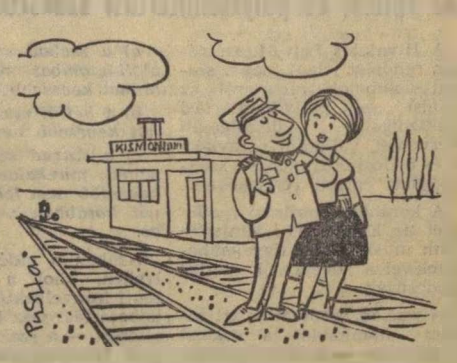
BIZTOSÍTÉK



— *Na és biztos abban, hogy a tsz időben kész lesz a rakodással?*

— *Hogyne, hiszen én fogok rakodni a szabad napomon.*

DICSEKVÉS



— *Nem akármilyen hely ez, Mancika! A jövő hónapban még irányvonatot is indítok.*

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM. Ára 40 fillér 1963. OKTÓBER 2.

Az I. számú Autóközlekedési Vállalat két markológépet és egy forgó-rakodó dömpert vezényelt az angyalföldi pályaudvarra a rakodások segítésére.

(MTI foto, Lajos György felv.)

A vasutasok megfelelnek a népgazdaság által támasztott igényeknek

Tudósítás a központi vezetőség üléséről

A szakszervezet központi vezetősége szeptember 13-án ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt Végh Lajos elnök, Pánti Béla alelnök, Szabó Antal főtitkár, dr. Soproni József titkár, Balajti Károly a SZOT szervezési- és káderosztályának munkatársa. Részt vett az ülésen és felszólalt dr. Csanádi György a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója.

Végh Lajos elnök megnyitója után *dr. Soproni József* tartotta meg referátumát *A vasúti közlekedés és ipar 1963 első félévi termelési eredményei, a szocialista munkaverseny tapasztalatai és a további feladatok* címmel.

A legszükségesebb feladatoknak eleget tettünk

Bevezetőben utalt a téli nehézségek miatt bekövetkezett szállítási lemaradásokra, majd dicsérettel emlékezett meg a vasutas dolgozókról, akik a legnagyobb hidegben, az árvizek és belvizek idején — ha zökkenőkkel is — de ellátták a lakosságot tüzelővel, élelmiszerrel.

A példás helytállásnak köszönhető, hogy a legszükségesebb szállítási feladatokat a legnehezebb időszakban is teljesíteni tudta a vasút.

Az első negyedévi szállítási kiesések jelentős részét, mintegy egyharmadát pótolták a vasutas dolgozók az első fél év végére. Ebben jelentős szerepe volt annak a felhívásnak, amelyet a *Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága* adott ki a lemaradások felszámolására, az 1963. évi népgazdasági tervek maradéktalan teljesítésére. A párt határozata nyomán gyors ütemben indult meg az iparban, az építőiparban, a bányászatban az elmaradások pótlása. Számtalan olyan erőt mozgósítottak, amelyek a teljesítmények gyors felfutását biztosították. A teljesítmények nagyarányú növekedése végső soron szállítási igényekben jelentkezett. Emellett a raktárra termelt árukat is rendeltetési helyükre kellett szállítani. Mindez jelentős terheket rótt a vasúti közlekedésre.

A vasúton a lemaradások pótlására tett intézkedések eredményeként

a második negyedévben a tervezettnél 800 000 tonna áruval többet szállítottunk,

ami figyelembe véve a műszaki fejlesztés ütemét, igen jelentős eredménynek számít. A vasúti főosztállyal közösen és a szakszervezet saját hatáskörében tett intézkedések során elmondotta: már az első negyedévben világos volt, hogy a vasút önmagában a legnagyobb erőfeszítések mellett sem lesz képes ellátni feladatait a többi szakma segítsége nélkül. Éppen ezért megbeszélésre hívtuk a vasúti szállításban legjobban érdekelt szakszervezetek titkárait, velük megértendő, hogy közös összefogásra van szükség és hogy a szállítási feladatok megoldása nem vasúti, hanem népgazdasági érdek. A szakszervezetek jelentős része ennek megfelelően cselekedett.

A szocialista brigádmozgalom lendítőerejének taglalása után ezeket mondotta: a nagyszabású szállítás több mozdonyt, kocsit, jobb pályákat kíván. Ezért jó néhány olyan intézkedés is napvilágot látott, amelyek ezek megoldását voltak hivatva szolgálni. Például száznál több nagy teljesítményű gőzmozdony beszerzésére került sor. A teherkocsik javítási állagának leszorítása érdekében jelentős mennyiségű túlórát kellett igénybe venni. Rendkívüli túlmunkáltatást kellett elrendelni a pályafenntartás és az építőipar területén is. Intézkedések történtek az állományon kívüli béralap terhére rakodómunkások foglalkoztatására.

Ezek az intézkedések önmagukban feltétlenül helyesek voltak. Az a tény, hogy az intézkedésekkel kapcsolatban inkább bíráló megjegyzéseket teszek, mit sem von le azok értékéből, szükségességéből. Inkább arra irányul, hogy

a lehetőségeket még jobban használjuk fel, a hibákat küszöböljük ki

— mondotta Soproni elvtárs.

Gazdaságosabb mozdonyfordulót

A nagy teljesítményű mozdonyokat nem egy helyen kezdetben idegenkedve fogadták. Nagy terhelésű vonatok továbbítása helyett jelentős részét tolatásra használták. Ezeknek a mozdonyoknak jelentős része még ma sincs kellően kihasználva. Nem készítettek jó és gazdaságos mozdonyfordulót vagy ha igen, nem tartották azt be. Ahelyett tehát — hogy mint az optimisták gondolták — lehetővé válik kis teljesítményű, nem gazdaságos mozdonyok letétbe helyezése, nőtt a gépre várások száma.

Továbbiakban megállapította, hogy a kocsihiány a vasúton krónikussá vált. Az első fél évben például a vasút 85 000 kocsit nem tudott kiállítani. A vasúti közlekedés — ha a kapacitást nem tudjuk növelni — lassan gátjává válik a népgazdaság fejlődésének. Kétségtelen, hogy a vasút saját erejéből már nem tudja ezeket a hiányokat pótolni. Mégis, csak erre hivatkozni és

nem keresni tartalékainkat, súlyos hiba volna.

Ilyen tartalék a járműjavítás minőségi és mennyiségi színvonalának emelése. A járműjavító ipar az első fél évben teljesítette ugyan a tervét, de ez a tervteljesítés meglehetősen megdrágult a nagyarányú és nem mindenkor indokolt túlóráztatások miatt.

A járműjavításban levő hibákra mutat az 1963. július havi átfutási idők értékelése is, amelyek magasabbak a célkitűzésekben előirányzottaknál. Különösen nagy az eltérés ilyen tekintetben az egyes járműjavítók között is. Az a véleményünk, hogy kellő üzemszervezéssel, elsősorban a javítási állag csökkentését kellene elérnünk. Tudott dolog, hogy a szombathelyi járműjavítóban új javítási módszer alkalmazására került sor. Biztosak vagyunk abban, hogy az átállás okozta kiesések ellenére, ez a módszer mielőbb meghozza a gyümölcsét.

A Járműjavítók dolgozói jó munkájukkal pótolták a téli lemaradást, sőt terven felüli munkákat is végeztek. De az ehhez kapcsolódó terven felüli béralap felhasználására engedélyt nem kaptak, ami béralap-túllépéshez vezet. Ezt a túllépést a nagymértékű túlóráztatás és a rendkívüli munkák mellett az állandó létszámhiány is okozza. A létszámhiány oka abban keresendő, hogy egyrészt a bérszínvonal alacsonyabb, mint a külső üzemeknél, másrészt lényegesen rosszabbak a munkakörülmények is.

Az átlagbérszint ugyan nem marad el lényegesen az ipari átlagbérszinttől, nem veszi azonban figyelembe a járműjavító iparban foglalkoztatott létszám-összetételt. Köztudott, hogy ezekben az üzemeinkben a szakmunkások aránya csaknem kétszerese az iparban foglalkoztatottakénak. Ez a különbség eredményezi, hogy a járműjavítók szakmunkásai az iparral azonos bérszint mellett is kevesebb bért kapnak. Az a véleményünk, hogy jobb munkaerő-gazdálkodással, a betanított munkások számának növelésével stb. saját erőből is csökkenteni lehetne a szakmunkások arányát. Persze, ez a problémáknak csak egy részét oldaná meg.

Gátolja a járműjavító vállalatok termelését az anyaghiány is. Meggondolandó, hogy a járműjavítókban levő szertárak — melyek munkája szorosan összefügg a vállalatéval, de érdekeik nem mindig azonosak — esetleg a járműjavító létszámába, illetve irányítása alá kerüljenek.

Sürgősen tisztázni kell az iparral, hogy tudja-e szállítani a megfelelő anyagokat, ellenkező esetben helyesnek látszanék különböző anyagoknak vasúton belüli legyártása.

Nem megfelelő a javításos kocsiknak a műhelybe adása sem. A rendszertelen kocsibeadások miatt a járműjavítókban nemegyszer munkakiesés van. Zavarja a szakosított munkát, átcsoportosításokat kénytelenek végrehajtani. Mindezeken túl a profilírozás régen felvetett gondolatát is helyes lenne realizálni, mert ennek hiányában a szalagszerű javítást sem tudjuk véglegesen megoldani. Meggondolandó lenne a kocsik műhelybe adásának tervszerűbbé tétele érdekében a javításos kocsik központi intézését megvalósítani, hasonlóan az üres kocsi intézéshez. Ez természetesen megköveteli egy megfelelő kocsikataszter összeállítását. Ezzel együtt megoldható lenne a kocsik profilírozása is.

A törvényes rendelkezések nem hagyhatók figyelmen kívül

A vasút nagy eredményeinek elismerése mellett a hiányosságok, azt mutatják, hogy a gazdasági és mozgalmi szervek még egybehangoltabb munkájára van szükség — folytatta Soproni elvtárs. — Senkinek nem szabad arra hivatkozni, hogy „a rendkívüli helyzet, rendkívüli intézkedéseket követel", tehát figyelmen kívül hagyhatók a törvényes rendelkezések. Intézkedéseket gyorsan és hatékonyan meg lehet tenni a törvényes kereteken belül is. Ebben az esetben szakszervezetünk minden szerve fenntartás nélkül támogatja azokat, mozgósítja a dolgozókat végrehajtásukra.

A továbbiakban a szakszervezeti szervek teendőivel foglalkozott a beszámoló. Annak érdekében, hogy szakszervezeti szerveink termelést segítő munkája még jobb eredményekben jusson kifejezésre, szükséges felhívni a figyelmet a következőkre:

A második fél évben általános gyakorlattá kell tenni, hogy

a tervben vagy más feladatokban bekövetkező változásoknak megfelelően módosítsák a vállalásokat is.

Szükséges az érintett járműjavító vállalatok 1963. évi élüzem célkitűzéseinek és értékelési szabályzatának módosítása, a második félévi terv felemelt számaival összhangban. (Az igazgatósági versenynél ez már megtörtént.)

Szakszervezeti szerveink az érdekelt gazdasági szervekkel együtt gondoskodjanak arról, hogy minden szolgálati helyen alaposan elemezzék a terv, a vállalások, lemaradások pótlásának helyzetét, a munkaverseny eredményeit. A tervet mindenütt, ahol annak reális feltételei megvannak, bontsák legfőbb mutatóira és műszaki konferenciákon, termelési tanácskozásokon határozzák meg a tennivalókat. A tervlemaradások pótlására való mozgósításra a megyei bizottságok használják fel az október 31-ig megtartandó szocialista brigádvezetői tanácskozásokat, kérjék a szocialista brigádok segítségét.

Megyebizottságaink kezdeményezzék, hogy

a nagyobb vasúti csomópontok szolgálati főnökségei hangolják össze vállalásaikat.

Az igazgatóságok versenyében közösen vállalt feladataikat rögzítsék szerződésben. Helyes, ha a közös vállalások teljesítésének segítésére az érdekelt szolgálati helyek műszaki és komplexbrigádokat hoznak létre.

Szükséges, hogy az egyének és kollektívák versenyvállalásaiban egyre inkább helyet kapjanak az újítások megvalósítására, bevezetésére, a tapasztalatcserére vonatkozó felajánlások. Főleg az üzemszervezési újításokat, ésszerűsítéseket kell szorgalmazni.

Ésszerűbb munkaerő-gazdálkodást

A vasút területén a munkaerőhiány tulajdonképpen viszonylagos, hiszen jelentős, ki nem használt tartalékok is vannak. Számba kellene venni azokat a munkahelyeket és munkaköröket, amelyekben nők és idősebb dolgozók is foglalkoztathatók. Ugyanakkor a fiatalabbaknak más, nehezebb munkahelyeket kell felajánlani, ahol többet is kereshetnek.

A munkaerőhiány megköveteli a munkaerővel való tervszerűbb gazdálkodást. Gyakori, hogy sokan nem szakmájukban dolgoznak. Egyes területeken nem használják ki még a gépesítés adta lehetőségeket a munkaerő-helyzet javítására, s inkább a rendszeres túlóráztatást választják.

Továbbiakban a dolgozók hangulatával foglalkozott a beszámoló. A legutóbbi termelési tanácskozások azt mutatják, hogy sokszor meg nem alapozott intézkedések, a dolgozók szociális problémáinak elhanyagolása, a megoldatlan bérezés kedvezőtlenül befolyásolja a dolgozók munkakedvét. Hozzá kell azonban azt is tenni, hogy ebben közrejátszik a szakvonali és a mozgalmi szervek együttműködésének esetenkénti hiánya is.

Nem egy helyen csak a problémákat emlegetik a helyi szervek, de nem használják ki kellőképpen a dolgozók szempontjából pozitív intézkedéseket, mint például az építőipari normarendezést, amely mintegy 9—10 százalékos béremelést jelentett. Ennek ellenére hiba volna a dolgozókat foglalkoztató problémák mellett elmenni.

A nagy feladatok közepette sem feledkezhetünk meg a dolgozók törvényben biztosított jogainak védelméről, a szociális igények kielégítéséről.

Különösen fontos felhívni a figyelmet erre azért, mert számtalan apró jele van annak, hogy a nagy munkák idején hajlamosak vagyunk megfeledkezni arról, aki azt elvégzi. Példa erre, hogy a különböző beruházások során legtöbbször a szociális létesítmények építése húzódik el, növekszik a balesetek száma stb. Sok helyről jelezték az utóbbi időben, hogy a hosszú szolgálati idővel rendelkező dolgozók válnak meg legtöbbször, nehéz szívvel a vasúttól. Kétségtelen, hogy indokaik rendszerint a bérezésre vezethetők vissza, mert másutt többet kínálnak, de a vasút szociális intézményeinek hiányosságai és nemegyszer a bánásmód is sokakat távozásra késztet.

Ezek után a legutóbbi időszak nagyszerű szállítási eredményeiről emlékezett meg Soproni elvtárs, kiemelve a vasárnapi ki- és berakásban elért teljesítményeket. Majd így folytatta:

Az 1963. évi feladatok teljesítése érdekében végzett munka azt a biztos tudatot ébreszti bennünk, hogy a vasút megfelel annak, amit a népgazdaság érdekei tőle megkívánnak. Nem azért emeltük ki tehát a munkánkban meglevő fogyatékosságokat, mert nem ismerjük és nem tiszteljük az eredményeket. Az volt a célunk, hogy ezeknek az eredményeknek a megtartása, és ha lehet, még fokozása érdekében azokra a hiányosságokra hívjuk fel a figyelmet, amelyek kijavítása helyes műszaki- és forgalom-szervezési intézkedéseket kíván. Olyanokat, amelyek lehetővé teszik az összes erők és eszközök ésszerű, tervszerű felhasználását.

El kell érni, hogy a tervteljesítést befolyásoló, valóban objektív tényezők ellenére a vasút a második fél évben helyesen értelmezett népgazdasági szemlélettel, a központi irányítás következetes érvényesítésével, a feladatok megoldására kiadott rendelkezések fegyelmezett végrehajtásával, még nagyobb eredményeket érjen el a szállítási igények kielégítésében.

Úgy gondolom — mondotta befejezésül —, hogy az eddigi eredmények magukban hordozzák annak biztosítékát, hogy a vasút megfelel annak a várakozásnak, amely most valamennyi irányból jelentkezik.

Az előadást követő vitában a felszólalók részletesen elemezték a tennivalókat. Elmondották, hogy saját munkaterületükön hogyan kívánnak hozzájárulni a vasút éves szállítási terveinek minél sikeresebb teljesítéséhez.

Az első napirend lezárása után *Zubor István*, a közgazdasági osztály vezetője adott tájékoztató jelentést az egyeztető bizottságok szervezetében történt változásokról, majd *Berta István*, a munkásvédelmi és munkásellátási osztály vezetője tette meg jelentését a télre való felkészülésről valamint a baleseti helyzet alakulásáról.

Az ülés további részében *Szabó Antal* főtitkár foglalkozott a szakszervezeti mozgalom legidőszerűbb problémáival, majd *Végh Lajos* elnök zárszavával ért véget a tanácskozás.

Bizalmiak Foruma

A bizalmi a „család“ apja...

A józsefvárosi pályaudvar dolgozói szeretik a bizalmiakat. Bíznak bennük, ügyes-bajos dolgaikkal rendre hozzájuk fordulnak.

— *Amikor szakszervezetünk kongresszusán határozat született, hogy a bizalmi munkát meg kell javítani, mi mindent elkövettünk, hogy az írott szó ne maradjon csupán terv* — mondja *Nagy Mihály*, az állomás szb-titkára. A bizalmiak — *Szalontai Mária*, a csarnok, *Savanyó János* a szállítmányozás, *Dobos Illés* az I-es raktár dolgozója és *Bakonyi Ernő* kocsiintéző — egyetértően bólogatnak.

— *A korábbi gyakorlattal szemben évente nem négyszer, hanem minden hónapban összehívjuk a bizalmiakat, hogy tájékoztassuk őket az előttünk álló feladatokról, a problémákról* — folytatja az szb-titkár. — *Állomásunk ötödik éve dolgozik élüzem szinten, és úgy érzem, ebben jelentős szerepe van az egymást segítő, jó kollektívának.*

Az emberekkel szót lehet érteni

Az állomás területén a dolgozók 99 százaléka szakszervezeti tag. Ha új dolgozó kerül a pályaudvarra, a bizalmiak már aznap elbeszélgetnek vele, „kifaggatják“ problémáiról, életkörülményeiről és ha még nem szervezett dolgozó, megpróbálják rávenni, hogy kérje felvételét a szakszervezetbe. Jelenleg is három 17—18 éves lány első szakszervezeti könyve vár az átadásra Nagy Mihály asztalán.

— *Az emberekkel mindig szót lehet érteni* — vallja *Bakonyi Ernő*. Nemcsak szavai, tettei is bizonyítják állítását; tizenkét esztendeje bizalmi. — *A szakszervezet tagjainak meg kell magyarázni, hogy miért is fizetik a tagdíjat* — folytatja. — *A közelmúltban két fiatalember jött a forgalomhoz, egyikük már belépett a szakszervezetbe, másikuk ahhoz kötötte jelentkezését, hogy mikor kapja meg az őt megillető munkaruháját. Nevelni kell az embereket. Igyekeztem megértetni vele, hogy egy szakszervezeti belépést nem lehet a munkaruhától függővé tenni, a szervezett dolgozók annál sokkal több segítséget élveznek.* (Időközben ifjú munkatársunk már meg is kapta munkaruháját.)

A beszédes ember

— Nem nehezebb egy női bizalminak, mint a férfiaknak? — kérdezem *Szalontai Máriát*, aki három esztendeje látja el ezt a feladatot.

— *Nem érzem magam hátrányosabb helyzetben a férfi bizalmiaknál* — válaszol ja. — *Csoportomban 19 férfi dolgozik, és úgy érzem, szeretnek, megbíznak bennem. „Beszédes ember“ vagyok, bárki bármilyen problémával bátran fordulhat hozzám, igyekszem segíteni a bajokon, és ha a véleményemet, tanácsomat kérik, nem fukarkodom a szavakkal... Ha már „beszédes ember“ hírében állok, hadd beszéljek most is, mégpedig a pályaudvar női dolgozóinak problémájáról. Sem a szállítmányozóknál, sem a raktárban a nőknek nincs öltözőjük. Reggel, munkakezdés előtt, a hideg raktárban kell a lányoknak, asszonyoknak átöltözniük...*

— *Az öltözőgond nemcsak női probléma* — szól közbe a szállítmányozókat képviselő *Savanyó János*. — *A szállítmányozóknak például mindössze három vízcsap „biztosítja“ a tisztálkodási lehetőséget...*

— *... Pedig mi lépten-nyomon azt hirdetjük, hogy dolgozóink munkaruhájukat levetve, tisztán hagyják el az állomást* — jegyzi meg Nagy Mihály.

Néhány javaslat

Talán lenne mód, hogy a mosdó-, öltöző- étkező-problémát megoldják. Az egykori személypályaudvari I-osztályú váróteremben jelenleg két lakás van. Az egyikben egy 78 éves, a másikban egy 70 év körüli asszony lakik.

Ha ennek a két asszonynak sikerülne máshol lakást találni, az állomás több, mint száz dolgozójának szociális problémáját megoldhatnánk — mondják a bizalmiak. — Mosdót, zuhanyozót, étkezőt lehetne berendezni az egykori váróteremben és megszűnne ez a mosolyogtató helyzet, hogy ha a szállítmányozók három ragasztónője mosdik, akkor — „a biztonság kedvéért“ —, őrt kell állítani az ajtó elé.

Bakonyi Ernőt más probléma megoldása is foglalkoztatja. A kocsirendezők nehéz, esős időben (de gyakran máskor is) életveszélyes munkájáról beszél és közben megkérdezi, nem lehetne-e az Állami Biztosítónál a kocsirendezőket fokozottabban biztosítani? Talán a vállalat is hozzájárulhatna egy ilyen biztosításhoz, de ő azt is vállalná, hogy a saját csoportjában — próbaképpen — megszervezné a dolgozók önkéntes biztosítását.

— *Nagy könnyebbséget jelent munkánkban, hogy a dolgozók bíznak a szakszervezetben* — summázza beszélgetésünk lényegét Nagy szb-titkár. — *Igaz, hogy ez néha többletmunkát is jelent (asszonyok jönnek panaszkodni, hogy férjük nem adja haza rendesen a fizetését —, segítsen a szakszervezet, válni készülőket kell kibékíteni egymással, stb.), de a bizalmiak is. a szakszervezet helyi vezetői is szívesen vállalkoznak az ilyen problémák rendezésére. A kisebb, ügyes-bajos napi gondokkal is foglalkozni kell. „Többek között“ ez is feladatunk!...*

F. T.

Két óra a Wiener Walzer mozdonyán

Menetrend szerint két óra sem kell ahhoz, hogy *Győrből Budapestre* érjen a 3. számú gyorsvonat, melyet ezúttal az M 61 001-es NOHAB Diesel-elektromos mozdony vontatott. A szerelvény 15 perc késéssel indult *Hegyeshalomból*, és *Győrig* ezt nem sikerült behoznia. A tágas vezetőfülkében foglaltunk helyet, hogy figyelemmel kísérjük a mozdony útját.

A legilletékesebbek véleménye

Kívülről sokan ismerik már a piros színű, sárga csíkokkal díszített, svéd gyártmányú Diesel-elektromos mozdonyokat, melyekből húszat vásárolt a MÁV. Az új mozdonyok folyamatosan érkeznek hozzánk, és az ötödik is rövidesen megkezdi munkáját. De vajon beváltják-e ezek a gépek a hozzájuk fűzött reményeket? — Hogyan vélekednek az első NOHAB mozdonyról, akik már alaposan ismerik: *Dene István* mozdonyvezető és *Kovács IV. József*, a mozdony kezelője.

Útközben nem nagyon lehet beszélgetni a vezetőfülkében. Mindketten a pályát figyelték, meg a jelzőket, amelyek szinte egymást érték. Néhány szót azért mégis sikerült váltani. Száz kilométeres sebességgel robogtunk, és elhagytuk már *Nagyszentjános* állomást, amikor a vezetőfülke jobb oldalán a műszerfal előtt helyet foglaló Dene István megjegyezte:

— *Az első NOHAB-vezető vagyok. Én jártam három évvel ezelőtt a svédek által kipróbálásra küldött mozdonnyal is.*

Több kellene

— Hogyan tetszik ez a mozdony? — kérdeztük.

— *A jelző szabad!* — szólt Dene István, s miután társa megismételte a mondatot, tekintetével a végtelenbe tűnő pályát figyelve, válaszolt a kérdésre: — *Csak egy bajuk van, hogy kevés van belőlük... Mi május 27-én kezdtük a munkát ezzel az első NOHAB mozdonnyal. Azóta 64 ezer kilométert tettünk meg. Üzemzavar miatt egy percig sem álltunk. Csak az előírt vizsgálatokra kellett némi időt fordítanunk, egyébként szünet nélkül dolgozik ez a mozdony.*

S milyen jól szalad! Ács állomást is elhagytuk már, de a sebességmérő mutatója mintha hozzátapadt volna a 100-as jelzéshez. A vezetőfülke mögül hallatszott a 16 hengeres „V“ motor egyenletes zúgása, és a 108 tonnás mozdony úgy ringott velünk, mint a hajó a hullámzó vizen. A mozdonyvezető kényelmesen ül a pilótaszékhez hasonló bőrfotelben, jobb lábát szünet nélkül a biztonsági berendezés pedálján tartotta. Dene István 20 éve mozdonyvezető, 6 éve Diesel-motorokkal jár, de bevallása szerint ilyen jó, megbízható géppel még nem volt dolga.

Nem rajtuk múlott

— *Szépen viszi ez a mozdony az 1700 tonnás tehervonatot is. Berendezése korszerű, mégsem túl komplikált. Csak induláskor kell kapcsolni a sebességeket, a mozdony felgyorsítását már automata végzi. A prototípushoz képest van a mozdonyon néhány változás* — mondta Dene István —, *aminek nem örülünk. A visszapillantó tükörről például elhagyták a páramentesítő fűtőberendezést. Ködös hajnalokon már most sem látom a szerelvényt, pedig induláskor nagyon fontos ez. Az ablakon nem hajolhatok ki, hogy hátranézzek, mert a biztonsági berendezésről nem emelhetem fel a lábamat. Elhagyták a mosdót is, ami ugyancsak nagyon hiányzik.*

Komárom előtt ív következett. Visszakapcsolt a mozdonyvezető. Ezután már lassult a tempó, mert a pálya állapota csak 75 kilométeres sebességet engedett meg. Néha így is akkorákat lódult a mozdony, hogy azt hittük, mindjárt kirepül a sínekről. Ráférne erre a vonalra a felújítás.

— *Budapestig már csak „ballagni“ lehet...* — jegyezte meg Kovács IV. József gépkezelő, aki ugyancsak rengeteget utazott már, hiszen 25 éve vasutas.

— Sok dolga van az új géppel?

— *Éjjel Miskolcon jártunk. Az eső miatt nagyon beszározódott a futómű. Hegyeshalomban, amíg délelőtt a Wiener Walzerre vártunk, szépen megtisztítottam* — válaszolta a gépkezelő. — *Egyébként a gép kezelése nem sok munkát adott eddig, hiszen kifogástalanul működik. Vigyázok is rá, hogy ne történjék semmi hiba.*

Gyorsvonatunk mindvégig „zöld úton“ haladt, csak *Ferencváros* állomás fogadott bennünket barátságtalan tilos jelzővel. Rövid megállás után kitérőben mégis áthaladhattunk, de ez csak szinte lépésben történhetett. Végeredményben nem a mozdonyon és személyzetén múlott, hogy a késést nem sikerült behozni.

L. J.

Műszaki munkásakadémiák indulnak

A Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége, a Tudományos Ismeretterjesztő Társulat közreműködésével az 1963/64. évben is rendez műszaki munkásakadémiákat a következő 15 témakörből:

1. *Pályafenntartás,*
2. *Pályaépítés és fenntartás gépesítése.*
3. *Hézagnélküli pályák építése,*
4. *Vasúti magasépítmények.*
5. *Gőzmozdonyüzem és karbantartás,*
6. *Gőzmozdonyjavítás,*
7. *Teherkocsijavítás,*
8. *Személykocsijavítás.*
9. *Diesel-járművek üzeme és karbantartása,*
10. *Villamosvontatás,*
11. *Távközlő- és biztosítóberendezések,*
12. *Forgalmi szolgálat,*
13. *Személyfuvarozás,*
14. *Árufuvarozás,*
15. *Üzemgazdasági ismeretek az üzemi tanácstagok részére.*

A műszaki munkásakadémiákon a hallgatók szakmai tudásukat és általános műveltségüket növelhetik, és ezenkívül a gazdasági kérdésekről, munkavédelemről, munkaversenyekről és újításokról is szakszerű felvilágosítást kapnak. *Az 1—14. alatt felsorolt műszaki munkásakadémián minden vasutas dolgozó részt vehet, függetlenül a szolgálati beosztásától.* A 15. alatt említett műszaki munkásakadémián csak az üzemi vállalatok üzemi tanácstagjai vehetnek részt.

A műszaki munkásakadémiák szervezésével és irányításával közvetlenül a szakszervezeti megyei bizottságok és a szakszervezeti bizottságok foglalkoznak. Az erre vonatkozó részletes tájékoztatást az érdekeltek közvetlenül megkapták.

A munkaidőn kívül rendezendő *előadássorozatok 1963 november elején kezdődnek és 1964 június végén fejeződnek be*, és a hallgatók részére előadásonként 2 órás elfoglaltságot jelentenek.

A hallgatók 12 forint részvételi díjat kötelesek a jelentkezéskor fizetni. A 12 forinton felül semmiféle költséggel nem terhelhetők meg. Az előadások anyagát tartalmazó jegyzeteket könyv alakban díjmentesen kapják a hallgatók.

A műszaki munkásakadémiák sikeres szervezése és lebonyolítása, a hallgatók szakmai felkészültségének növelésével. elősegíti a vasúttal szemben támasztott szállítási feladatok eredményesebb teljesítését. *A műszaki munkásakadémiák a hivatalos oktatási anyagot túlmenő ismereteket nyújtanak*, ezért alkalmasak arra, hogy nagy tömegek számára lehetővé tegyék a szakmai látókör bővítését, a feladatok jobb megoldása érdekében.

Kérjük ezért az igazgatóságok és szolgálati helyek vezetőit, hogy a szakszervezetek megyei bizottságait és szakszervezeti bizottságait a műszaki munkásakadémiák szervezésében és megtartásában hatékonyan támogassák.

Azok a dolgozók, akik a műszaki munkásakadémiák valamennyi előadásán részt vesznek, a részvétel hivatalos igazolásaként látogatási jegyet kapnak. *A szolgálati főnökség a szakszervezeti megyei bizottság írásbeli értesítése alapján a műszaki munkásakadémia elvégzését a látogatási jegy keltének és kiállító szervének feltüntetésével a szolgálati táblázat hivatalos észrevételek rovatába köteles előjegyezni.*

Súlyos balesetet okozott a gondatlanság

Szeptember 15-én, éjfél után két perccel súlyos szerencsétlenség történt *Békéscsaba állomáson.*

A *Szolnok* felől érkezett 674-es számú tehervonat *Molnár II. Gábor* főváltókezelő és *Sipos József* vezetőváltókezelő helytelen váltóállítása miatt foglalt vágányra futott. A vágányon álló kocsisorban éppen ekkor akart összekapcsolni két kocsit *Trájer Béla* kocsirendező. Az összeütközés következtében olyan súlyosan megsérült, hogy a gyors segítség ellenére még aznap délután meghalt a kórházban.

Mintegy 100 ezer forint kár keletkezett. Az összeütközés előtt az érkező vonat mozdonyvezetője és fűtője észrevette a veszélyt, de a 67 vagonnal érkező szerelvényt már nem tudták megállítani.

B. Gy.—Cs. J.

Üzembe helyezték a Dunakeszi Járműjavító új kocsimosóját

Lapunkban már beszámoltunk arról, hogy a MÁV Vasúttervező ÜV új típusú kocsimosó berendezés tervét készítette el a Dunakeszi Járműjavító részére. A berendezést a közelmúltban üzembe helyezték.

A járműjavítóban eddig kézierővel végezték a kocsik mosását. Így kocsitípusoktól függően 25—40 órába került egy-egy kocsi megtisztítása. Az új berendezésnek mindössze harminc percre van szüksége egy személykocsi lemosására. A dolgozók örömmel vették birtokukba az új kocsimosó berendezést. Érthető, hiszen amellett, hogy gyorsan dolgozik, nehéz fizikai munkától kíméli meg őket, de hozzájárul a munkaerőhiány enyhítéséhez is.

Szabványosítási vándorkiállítás nyílt a Nyugati pályaudvaron

Érdekes vándorkiállítás nyílt szeptember 28-án a Nyugati pályaudvar posta-csonkavágányán. Két négytengelyes régebbi típusú étkezőkocsiban nyert itt elhelyezést a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium szabványosítási vándorkiállítása.

A termelés gazdaságosságának növelése, a műszaki színvonal fejlesztése, a szocialista országok munkamegosztása mind nagyobb mértékben megkívánja a szabványosítást. Különösen fontos ez a közlekedés és a távközlés területén. Előnyös, ha a vasúti kocsik egyforma alkatrészekkel rendelkeznek. A vasúti kocsiknak ugyanis az egyes országok vasúti szerelvényeibe besorolhatóknak és bármely ország területén könnyen javíthatóknak kell lenniük. Ez elsősorban szabványosítással biztosítható.

Több nemzetközi szervezete van a szabványosításnak, de számunkra különösen fontosak a szocialista országok szabványosítási szervezetei. A KGST keretében állandó szabványosítási bizottság működik. A tárca területén érvényben levő szabványok száma mintegy 4000 és évente kb. 200 szakmai szabvány kerül kidolgozásra, átdolgozásra, illetve korszerűsítésre.

Az először megrendezett KPM szabványosítási vándorkiállítás a tárca területén folyó szabványosítási tevékenység eredményeiről, feladatairól kíván átfogó képet adni a bemutatott anyag segítségével.

Az ipari televízió alkalmazása nagy segítséget jelent a prágai központi pályaudvar dolgozóinak.

(MTI Külföldi Képszolgálat)

Ötletes vasutasok

Polgárdi már az ötödik állomás a balatoni vonalon, ahová fényjelzőket szereltek fel. A vasutasok szeretik ezeket a berendezéseket, mert megkönnyítik és biztonságosabbá teszik munkájukat.

Az állomás dolgozói szerették volna, ha a fényjelzők építésével párhuzamosan kaphattak volna a forgalmi irodában olyan kis házi telefonközpontot, mint amilyen Balatonfüreden, Alsóörsön és Balatonalmádiban van már. Ennek az volt az akadálya, hogy nem kaptak megfelelő kapcsolószekrényt.

Ez a kis „bökkenő“ nem hozta zavarba a polgárdiakat. Bakó Ferenc váltókezelő asztalos vejével, Vollár Lászlóval készített két ilyen szekrényt. Így a túlterhelt forgalmisták hozzájuthattak a munkájukat megkönnyítő kapcsolókészülékhez.

Bognár Károly
Tapolca

Vigyázzunk a tisztaságra!

Békéscsaba állomás személyzeti laktanyája minden igényt kielégít. Gondozása jó kezekben van, hiszen az állomásfőnök sokat törődik ezzel az épülettel.

Mégis van hiba, mert egyesek nem akarják észrevenni, hogy a gumiszőnyeg nem azért van a vetkőző helyiségben, hogy azon sáros cipővel tapossanak. A ruhát és a cipőt az öltözőben kell lerakni és onnan mezítláb kell bemenni a fürdőbe. Ehhez kell a tiszta gumiszőnyeg.

A laktanyát igénybe vevő vasutasok közös érdeke, hogy vigyázzanak a tisztaságra.

B. Gy.

Fénycsövek a balesetek megelőzésére

Alsóőrs—Csopak állomások között az 575/76 számú szelvényekben levő nagy forgalmú út-átjárót — ahol a 71-es számú balatoni műút keresztezi a vasutat — fénycső világítással szerelték fel.

A fénycsövek alkalmazása minden bizonnyal elősegíti a balesetek megelőzését. Elismerés illeti ezért *Prohászka András* pályamestert, aki az út-átjáró megvilágítását javasolta, valamint a tapolcai pályafenntartási főnökséget, amely ezt megvalósította.

Kiss Lajos
Alsóőrs

Felhívás!

Az Északi Járműjavító Művelődési Otthonának táncegyüttese felvételt hirdet tehetséges fiatalok részére.

Jelentkezés és felvilágosítás: Törekvés Művelődési Otthon, Budapest X., Könyves Kálmán krt. 25. Október 25-ig naponta 16—18 óra között. Telefon: 136—145.

AZ ŐSZI CSÚCSFORGALOM SIKERÉÉRT

Írta: Szabó Antal, a szakszervezet főtitkára

Felszabadulásunk után az ország gazdasági vérkeringésének megindulásához elsőrendűen fontos volt a közlekedés újjáépítése. *„Arccal a vasút felé!”* — e jelszó jegyében az egész ország összefogott akkor a vasúti közlekedés helyreállításáért.

A közlekedés jelentősége azóta nem csökkent. *Napjainkban még nagyobbak a követelmények a vasúti szállítással szemben.* Iparunk, mezőgazdaságunk és kereskedelmünk rohamos fejlődése évről évre nagyobb feladatokat ró a vasútra, és dacára a műszaki fejlődés — különösen az utóbbi években — gyorsuló ütemének, időnként nagy körültekintést és erőfeszítést igényel, hogy a szállítás ne váljék gátjává a termelésnek és elosztásnak.

Annál is inkább nehéz a feladatok megoldása, mert *népgazdaságunk szállítási igénye éves viszonylatban nem egyenletes.* Télen az ipari üzemek, bányák kiszolgálása és viszonylag kevesebb személyszállítás, tavasszal a növekvő építőipari anyagigény, a mezőgazdasági termelés előkészítő munkálataihoz szükséges fuvarok, nyáron az ugrásszerűen emelkedő személyszállítás, és végül ősszel mintegy betetőzésül a mezőgazdasági termékek eljuttatása a feldolgozó és fogyasztó helyekre — okoz gondot a közlekedés dolgozóinak. Ha mindehhez hozzávesszük az export-import-szállítást és a mindjobban bővülő tranzitforgalmat, akkor vázlatos képet kapunk a feladat megoldásának bonyolultságáról.

Mégis elmondhatjuk, hogy mindezideig *a vasút —, ha sokszor voltak is fennakadások —, teljesítette a népgazdaság által reá rótt feladatokat*, egyre növekvő gyorsasággal és megbízhatósággal továbbítja az utasokat és az árukat. Az egyenletes fejlődés eredményeképpen a vasutas dolgozók lényegében azonos nagyságú pályahosszon, viszonylag kevés korszerűsítés mellett, ma mintegy három és félszer több árut és kb. négyszer több személyt szállítanak, mint 1938-ban.

Fokozódtak a nehézségek

Sajnos, ebben az évben fokozódtak a közlekedés nehézségei. A zord időjárás gazdasági életünkre —, mind az 1963. évi indulásnál, mind a későbbi hónapok torlódása miatt —, káros hatással volt. A vasút is kényszerű forgalomkorlátozással kezdte az 1963-as tervévet, de az ipar, építőipar és a mezőgazdaság is csaknem kéthónapos késedelemmel láthatott tervei megvalósításához. Emiatt az éves feladatok teljesítése 12 hónap helyett, 10 hónapra zsúfolódott. A vasútnak csaknem 3 millió árutonna elmaradást kell pótolni az év végéig. Az eddigi módszerekkel ez nem lehetséges. *Sőt, teljesen megváltoztatja a korábbi évek munkarendjét, nevezetesen a szokásos őszi forgalmi felkészülést, majd az őszi forgalom lebonyolítását.*

A korábbi években kialakult, hogy május, június, július hónapokban a vasút átfogó terv alapján, szervezési és műszaki intézkedéseket készített elő, hogy az őszi csúcsforgalom idején a személyi és műszaki feltételek rendelkezésre álljanak. A forgalom, a vontatás dolgozói ebben az időszakban mentek szabadságra, kidolgozták a nagyobb forgalomsűrűségnek megfelelő menetrendeket, mozdonyfordulókat, a pályák rendbehozatala erre az időre sűrűsödött, hogy a csúcsforgalom idején javítások, fenntartási munkák és építések miatt lassújelek, valamint vágányzárak csak a legszükségesebb mértékben legyenek. A mozdonyok és teherkocsik időszakos javításra zömében ekkor kerültek a műhelyekbe, hogy az őszi forgalom idején a szállítás rendelkezésére álljanak. Ezenkívül a vasút és a szakszervezet minden vonalon, termelési tanácskozásokon, megbeszéléseken ismertette az egyes igazgatóságok és szolgálati helyek külön feladatait. Írásos rendelkezések és a sajtó segítségével biztosították, hogy mindenki megismerje feladatait. Ezek az intézkedések eddig általában beváltak, eredményesek voltak.

Új megoldásokat is kell keresni

Az idén az őszi forgalomra való felkészülés az objektív körülmények miatt módosult és egyáltalában nem hasonlít a korábbi évekhez. Elsősorban azért, mert a népgazdasági terv elmaradásának behozására megindult országos méretű mozgalom már április—május hónapokban és attól kezdve folyamatosan olyan szállítási követelményeket támasztott, amely eleve kizárta a szokásos felkészülési lehetőségeket. Június—július hónapokban az eddigi őszi forgalmat felülmúló áruszállítási igény jelentkezett, sőt, annak ellenére, hogy gyakran napi 17 ezer kocsit raktak meg, minden nap több száz kocsihiány mutatkozott.

Látható volt, hogy az eddig alkalmazott módszerek nem lesznek elegendők, más, új megoldásokat kell keresni. Ellenkező esetben hiába pótolja az ipar és építőipar kényszerű elmaradását, hiába jelentkezik a mezőgazdaság több termékkel, a szállítás elégtelensége miatt a fogyasztóhoz nem, vagy késedelemmel kerül a szükséges anyag, élelem stb.

Milyen intézkedések szükségesek a megoldáshoz? Szerintem két területen kell nagyon gondosan és gyorsan cselekedni. Egyrészt *a vasút részéről megfelelő szervezeti megoldásokat, műszaki intézkedéseket haladéktalanul gyakorlattá tenni* a rendelkezésre álló anyagi ösztönzési lehetőségeket a nehézségek áthidalására fordítani. A mozgalmi szervekkel együtt, személyhez szóló, a helyzet nyílt ismertetésével kell *a dolgozókhoz fordulni*, kérve még hatékonyabb, gyorsabb munkájukat. A főbb feladatok a következők:

a) a munkaerőhiány miatt a vontatási és forgalmi dolgozók, valamint a járművek pontos, tervszerű elosztásának és foglalkoztatásának megszervezése anélkül, hogy a dolgozók nagyon megerőltető igénybevételére sor kerülne, vagy a forgalom biztonsága csökkenne;

b) a járműjavítók és vontatási műhelyek kapacitásának jobb kihasználásával a mozdonyok és kocsik jó minőségű javítását meggyorsítani, hogy azok minél gyorsabban a szállítás rendelkezésére álljanak. A javítóbázisok üzemfejlesztési lehetőségei még igen nagyok;

c) az üzemi járművek napi teljesítményének jobb megszervezésével elérhető a mozdonyok vonóerejének jobb kihasználása, hasznos futásuk növelése, a kocsik gyorsabb továbbítása jól rendezett vonatokkal, a ki- és berakodások meggyorítása, az üres kocsik megfelelőbb irányítása által;

d) a munkaverseny feltételeinek a nagyobb feladatok irányába való alakítása, a rendelkezésre álló prémium- és jutalomösszegeknek a megfelelő felhasználása, hogy a fokozott teljesítmény anyagiakban is érzékelhető legyen a dolgozók részéről.

Ezek természetesen a legáltalánosabban összefoglalt tennivalók, mert ezeken kívül még sok részkérdés (anyagellátás javítása stb.) megoldható.

A siker nemcsak a vasúton múlik

A közlekedési és szállítási helyzet javítása azonban nemcsak a vasúton múlik. *A különleges nehézségek a népgazdaság egészétől is különleges intézkedéseket kívánnak meg.* Ha nem is úgy, mint a felszabadulást közvetlen követő időszakban, de most is előtérbe kell kerülni a régi jelszónak: arccal a vasút felé! Ezt a jelszót most módosítani kell: *arccal a közlekedés felé!* Ez a módosítás szükséges, mert ma már a vasút mellett a gépkocsiközlekedés is fontos szerepet játszik a szállításban, és a vezetőszerveknek, a tárcáknak, üzemeknek kifejezett érdeke a vasút és a gépjárműközlekedés zavartalan menete. Szükséges tehát, hogy mindenki összefogjon és a közlekedés segítségére siessen, mert enélkül egyszerűen nem lehet a követelményeknek eleget tenni. Hol kell segíteni?

a) *A tervszerű szállítás biztosítása, az egyenletes kapacitáskihasználás érdekében a ki- és berakodást egyenletessé kell tenni. A vasút folyamatos üzem, lüktetésszerű igénybevétele zökkenőket okoz és nem gazdaságos. Ami pedig a vasútnak nem gazdaságos, az a népgazdaságnak sem az. A sok helyen előforduló rakodómunkáshiány pótlására segítséget kellene nyújtani, más területen nem eléggé kihasznált, nagytömegű szállítmányok ki- és berakására alkalmas rakodógépek időleges rendelkezésre bocsátásával.*

b) *Az ipar által már leszállított villamos- és Diesel-mozdonyok üzemkészségét legalább 80 százalékosra felemelni. Nem szükséges magyarázni, hogy milyen vontatási kapacitásbővülést eredményezne további 30—40 új, nagy teljesítményű mozdony üzembe állítása.*

c) *A vasúti szállítás folyamatos üzemeltetéséhez nagy fűtő- és anyaghiány járul. Sürgősen és soronkívül kellene az iparnak a szükséges anyagféleségeket terven felül biztosítani. A nagyobb igénybevétel jobb fenntartást, a jobb fenntartás több anyagot is igényel.*

d) *A ráfordítások növekedése miatt a teljesített munkaórák növekedése egyes szakszolgálatoknál elkerülhetetlen. Sajnos, éppen ott jelentkezik ez, ahol eddig is, normális forgalom mellett, havi 260—300 óra körül mozgott a teljesítmény. A munkálatok halaszthatatlansága miatt, sokszor bizony gazdaságtalan megoldás is elkerülhetetlen. Végső fokon az éves eredmények számbavételekor mindez negatívumként jelentkezik és újból előáll az a furcsa helyzet, hogy rosszabb körülmények között, nagyobb intenzitással, nagyobb teljesítményt érnek el a dolgozók, az eredményességben azonban visszaesés következik be. Az év végi üzemi jutalék például teljesen bizonytalan lehet, ha a felső gazdasági szervek nem méltányolják az idei év rendkívüli voltát és annak következményeit. Ezen a helyzeten változtatni kell. Az egyes dolgozónak érezni kell, hogy erőfeszítései anyagilag is meghozza gyümölcsét.*

Ez a felsorolás nem teljes, de a legszükségesebb és reális tennivalókat említi, amelyek azonnal megvalósíthatók, ha kellő megértésre találnak.

A szakszervezet néhány feladatáról

Elnökségünk már az év eleje óta sokoldalúan foglalkozik az 1963-as év tervteljesítésével és az illetékes pártszervek segítségével, a vasút vezetésével együtt a magunk eszközeivel is segítettük a nehézségek áthidalását. Munkánkat egyrészt meghatározták a tél okozta lemaradások behozására irányuló szervezés és mozgósítás tennivalói. Ennek keretében részt vettünk a módosított teljesítményi, javítási tervek kidolgozásában, a versenymozgalom rendszerének, az új követelményeknek megfelelő kialakításában.

Központi vezetőségünk részletesen megtárgyalta és megjelölte a tennivalókat. A megyei bizottságokkal együtt, szakszervezetünknek is része van tehát az eddigi, nem lebecsülendő eredményekben. Másrészt elejét vettük bizonyos túlkapásoknak. Miután nyilvánvalóvá vált, hogy az idén nem lesz átmenet, felkészülési időszak az őszi csúcsforgalomra, hanem folyamatosan nagyobb lesz a szállítás, a Gazdasági Bizottság az építőiparhoz hasonlóan, rendkívüli túlórakeretet engedélyezett. A túlórák engedélyezése különösen a járműjavító iparban sok helyen a munkaügyi törvények megszegésére csábította a járműjavítóipar vezetőit. A túlórák a könnyebb megoldás —, például a munkaidő meghosszabbítása —, felé orientálta a vezetőket és a szükséges műszaki intézkedések elhanyagolására, de szakszervezetünk a leghatározottabban fellépett ez ellen.

Megbeszéléseket folytattunk a nagy szállításokat végző népgazdasági ágak szakszervezeteinek vezetőivel, akik előtt vázoltuk nehéz helyzetünket, kérve támogatásukat. Ugyanakkor ők is elmondották kifogásaikat a vasúttal szemben. Mi ezeket a vasút vezetőinek tudomására hoztuk, és a hatás nem maradt el, mert kezdeti eredménynek számító intézkedések történtek. Ilyen például a vasúti és közúti fuvarok összehangolt irányítása, amit szerintem követni kell a nagy iparágak és a mezőgazdaság megbízott képviselői mindennapos bekapcsolódásának a kocsiigények elbírálásába, a szállítmányok szervezésébe.

Közös felhívással fordultunk a dolgozókhoz, vázolva a helyzetet és a legfontosabb tennivalókat. Tájékoztattuk a megyei bizottságokat és rajtuk keresztül a szakszervezeti bizottságokat, hol, mit kell tenni. A járműjavítók párt-, gazdasági és szakszervezeti vezetőivel részletesen megbeszéltük a javítások menetét, a mozdonyok, kocsik kiadásának meggyorsítását. A megemelt prémiumok és jutalmak elosztását megejtettük. Most a szocialista brigádokkal akarunk tanácskozni, akiket szintén a nagy feladat megoldásához igyekszünk segíteni.

Nem elég hatékony még a szocialista munkaverseny. Nem irányul kellőképpen a nehézségek megoldására. Ez szakszervezetünk hibája elsősorban, mert nem reagáltunk időben az új feladatokra és nem adtunk időben megfelelő támpontokat a műhelyeknek, fűtőházaknak, állomásoknak és pályafenntartási dolgozóknak, a szakszervezeti bizottságoknak, hogyan tegyék hatékonyabbá a munkaversenyt. Ez most a legsürgősebb tennivalónk.

★

Lehet, hogy az elmondottak nem utalnak elég derűlátásra, azonban nem jelentik azt, mintha nem volna meg a teljes bizalom és elhatározottság az őszi forgalom feladatainak teljesítésére. A vasutas dolgozók számtalan esetben bizonyságát adták hivatástudatuknak, munkaszeretetüknek. Sok korábbi nehézségen éppen ez segítette át a vasúti szállítást. Mégis helytelen volna elhallgatni azokat a nem vasutas dolgozóktól függő feltételeket, amelyek nélkül ezt a különlegesen magas teljesítményt már nem lehet nyújtani. A népgazdaság, a vasút vezetése, a mozgalom együttes segítségével az őszi forgalmat is sikerrel lehet lebonyolítani, ha a szállítás ügye közügy lesz, és mindenki megteszi kötelességét. Csak így érhetjük el, hogy a vasúti szállítás nem akadályozza, hanem segíti 1963. évi tervünk teljesítését.

Hatvanban is megkezdődött a cukorrépaszállítási idény

Az őszi csúcsforgalom kezdetét jelentette *Hatvan állomás* számára, amikor szeptember 2-án megkezdte munkáját a hatvani, majd 8-án a selypi cukorgyár. E két gyár ellátása nagy feladatokat ró az állomás dolgozóira, hiszen a selypi cukorgyár részére is Hatvanban készítik elő a szerelvényeket.

400 kocsi cukorrépa

— Hogyan birkóznak meg a növekvő szállítási feladatokkal? — erről érdeklődtünk *Benke István* állomásfőnökhelyettestől.

— *Hatvan állomásra most naponta 380—400 kocsi cukorrépa érkezik* — kezdte Benke István. — *Ennek nagyobb részét a helyi cukorgyárba, a többit Selypre továbbítjuk. Megnövekedett a két gyár feladása is, mert megkezdték a nyers és a száraz répaszelet, valamint a cukor szállítását. A feladás növekedése egyébként kedvező a vasút számára, hiszen így lehetővé válik a rakva-rakott mozgalom érvényesülése.*

— Győzi-e a ki- és berakodást a hatvani cukorgyár?

— *Szeptember első napjaiban volt egy kis fennakadás, mert még nem működött az „elfa” berendezés, amely erős vízsugárral mossa ki a répát a kocsikból. Amióta működik, gyorsan ürülnek a kocsik. Az elmúlt 24 órában 200 kocsi közül csak három kirakása késett néhány órát.*

Azt is megtudtuk, hogy a növekvő forgalom ellenére javulnak az állomás eredményei. A géphelyzet most jobb, mint a nyáron volt, mert a villamosmozdonyokat kevesebb meghibásodás éri. Csökkent a gépre várások száma is.

Az élenjárók

Szeptember első tíz napjaiban a tehervonatok terhelésének tervét 103,67, a kocsikihasználást 105,5, a kocsitartózkodást 100,2 százalékra teljesítették. A tehervonatok menetrendszerinti közlekedése csak fél százalékkal maradt el a tervezettől. E munka során szép eredményt ért el *Juhász Lajos* forgalmi szolgálattevő szocialista brigádja. Szeptember 8-án 11 helyből induló tehervonatjuk volt, valamennyit menetrendszerűen útjára bocsátották. *Kókai Ferenc* kocsimester brigádjával az iparteleppek grafikonos kiszolgálásában ér el jó eredményeket. *Kókai Ferenc* jól szervezi a munkát. Az élő vagy gyorsan romló szállítmányokat szükség esetén a személyvonathoz kapcsolva is továbbítják *Salgótarján, Szolnok* vagy *Budapest* felé.

Nem lehet panasz a gurítódomb eredményeire sem. *Pecze IV. János* gurításvezető szocialista brigádja például szeptember 14-én 22 fogással 1243 kocsit gurított. *Dobák László* gurításvezető brigádja szeptember 15-én 20 fogással 1217 kocsit rendezett.

Az őszi csúcsforgalom problémáiról beszélgettünk *dr. Pál János* kereskedelmi állomásfőnökhelyettessel is.

— *Szállítófeleink munkájára igazán nem panaszkodhatunk. Igyekeznek elvégezni a rakodásokat az általunk kért időpontban. Állomásunkon kényszerkirakás aránylag kevés van* — hallottuk a kereskedelmi állomásfőnökhelyettestől. — *Sikerült megszervezni a vasárnapi rakodást is. Szeptember 15-én például 68 kocsit raktunk meg áruval és kiürítettünk 205 kocsit. Ez az eredmény meghaladta a szokásos hétköznapi átlagot.*

Több rakodógép kellene

Nagy problémát jelent az állomáson a rakodás gépesítésének hiányossága. A szén kirakását csak egy szállítószalag segíti. De ez is csak arra jó, hogy az űrszelvényből elvigye a kocsikból kilapátolt szenet. Olyan gép nincs, ami közvetlenül a kocsikból szedné ki a cukorgyár részére érkező nagy mennyiségű fűtőanyagot. Az idei cukorrépaszezonban még több mint kétezer vagon szenet kap a hatvani cukorgyár. A szén rendszerint irányvonattal érkezik. Munkaerőhiány miatt nehéz a kocsik gyors kirakása és továbbítása.

Hatvan állomás dolgozói — köztük 52 szocialista brigád — mindent megtesznek azért, hogy az őszi csúcsforgalom nehéz napjaiban is jól megállják a helyüket.

(L—cz)

Motoros targonca könnyíti és gyorsítja a munkát a Nyugati pályaudvaron.

(MTI Foto: Lajos György felv.)

KÖSZÖNET A SEGÍTSÉGÉRT

Ha kissé megkésve is, de ezúton szeretnék köszönetet mondani egy kedves jegyvizsgálónak, Csonka Józsefnek.

Július 15-én délután egy világtalan ismerősömmel Mórra utaztunk. A vonaton már egyetlen hely sem volt és velünk, a két idős emberrel, senki sem törődött. Állni hagytak bennünket. Miután elhagytuk Kelenföldet, jött a jegyvizsgáló és leültetett bennünket. Segítségünkre volt az átszállásnál is.

Figyelmessége nagyon jólesett nekünk, ami, úgy véljük, követendő példa valamennyi vasutas dolgozó számára.

Szilágyi Ferenc
Budapest

Vélemények a toltvonatokról egy éves tapasztalat alapján

Egy esztendővel ezelőtt, 1962. október 1-én találkozott először a vasutasság és az utazóközönség a tolt vonatként is közlekedő ingaszerelvényekkel.

Amit korábban szigorúan tiltott az utasítás, az módszerré lett. Gyorsabb Csökken az önköltség és mert néhány munkafolyamatot feleslegessé tesz ez a forma, növekszik az állomások amúgyis elégtelen kapacitása.

Az évfordulón meghallgattunk néhány dolgozót az ingajáratokról.

1

Szászik István, a Hámán Kató fűtőház főmozdonyvezetője, aki 1962. október 1-én a

Egy éve készült ez a felvétel, amikor a vasút vezetői is elkísérték próbaútjára az ingavonatot

legelső tolt vonattal elindult, így nyilatkozott:

— *Csak jót tudok mondani! Pedig kezdetben féltünk tőle. Igaz, volt baj a fékberendezéssel. De az úgynevezett D 2 fék teljes biztonságot nyújt. Kisebb hibák még előfordulnak, a dudákkal és telefonokkal. Ezek a gyermekbetegségek azonban egyre ritkulnak. Jó volna, ha a menetrend több időt adni a gépkezelésre. Itt-ott a fordulási idő elég szűk. Télen könnyen baj lehet a menetrendszerűséggel!*

— *Ne haragudjon* — mondja és máris mászik fel a mozdony olajos lépcsőjén. Az *Ullóról* érkező 2639-es és a *Monorra* induló 2612-es számú vonatok között ugyanis csak 8 perc volt a beszélgetésre.

2

Mizsák Jenő intéző, Budapest Nyugati pályaudvar rendelkező forgalmi szolgálattevője így kezdi a beszélgetést:

— *Esténként, szolgálatba jövet jóleső érzéssel látom Rákospalotán amint a 136-os számú tolt vonat — elöl a vezérlőkocsival — szinte suhan át az állomáson. Jó volna, ha már valamennyi helyivonat így közlekedne. Ezt nemcsak azért mondom, mert tisztább, kulturáltabb közlekedést jelent, hanem azért is, mert lényegesen kevesebb forgalmi ténykedés van ezekkel a vonatokkal. Nincs szerelvény betolás és kitolás. Nincs géprájárás és lejárás... Megérkezik a vonat, ki és beszállás után máris indul. A kezdeti nehézségeken, hogy fordítva jártak ki a mozdonyok a fűtőházból, hogy a távvezérlési kapcsolást néha összecserélték, ma már túl vagyunk. Egy a lényeg, hogy a tolósvonatok fontosságával, sajátosságával, a vonali forgalmi szolgálattevők is tisztában legyenek és ügyeljenek azok menetrendszerűségére.*

Különösképpen nagy örömöt okoz nekünk, hogy ennek a nagyszerű és gazdaságos közlekedési formának mi, Nyugati pályaudvari dolgozók lehettünk a bevezetői, úttörői — fejezte be nyilatkozatát.

3

Buzás Mihály műszaki kocsimesternek is — akinek talán a legtöbb köze van az új vonatokhoz — jó véleménye van az újdonságról.

— *A tolt vonatok, melyektől kezdetben mi is féltünk, várakozáson felül beváltak. Mi is, az utasok is megbarátkoztunk vele. Könnyebb a szerelvények karbantartása, tisztogatása. Persze, a nagyon éles fordulók a kulturáltság rovására mennek. Hogy egyet mondjak: a 2629. számú vonat 5.23-kor érkezik. Kiszállás után felvesz egy postakocsit. A 130. számú vonat, mely ebből fordul, 5.35-kor indul menetrendszerűen. Ha csak néhány percet késik érkezőben, már alig marad 2—3 perc a műszaki vizsgálatra és a fékpróbára. Ilyenkor persze hajrá, kapkodás kezdődik, mely sohasem szül jót. Szó fér az elektromos kürtök és a vezérlőkocsi ablaktörlőjének biztonságos működéséhez. A közeledő tél miatt említem, hogy egyetlen elfagyás ezekre a vonatokra sokkal veszedelmesebb, mint a többiekre.*

Elektromos kürt harsan, ahogy jár befelé a tolós forda. Jól látható az ablakon át, ahogy engedelmességre kényszeríti a szerény külsejű vezérlőkocsi vezetője, a hátul gőzölgő, füstölgő, nagyerejű, büszke gőzmozdonyt.

g. j.

Munkásvédelmi ügyek

A be nem jelentett balesetekről és azok következményeiről

Nem régen még erőtől duzzadó emberek voltak. Tele életkedvvel, bizakodással dolgoztak elképzelésük valóra váltásán. Ma kezüket tördelve kérik: a szakszervezet hasson oda, hogy sérülésüket a szolgálati főnökség utólagosan ismerje el üzemi balesetnek.

Az utóbbi időben mind gyakrabban találkozunk ilyen kérelemmel. A panaszosok egy része bátortalanul bevallja, hogy a balesetbejelentés elmulasztása saját hibájából történt. Mások felháborodva mondják, hogy a baleset megtörténtekor félrevezették őket.

Vannak, akik a baleset bejelentési kötelezettség módjának nem ismerésére hivatkoznak. Azt hozzák fel indokul, hogy mivel balesetük nem volt súlyos, sérülésükkel tovább dolgoztak, nem tartották szükségesnek a balesetet felettes eiknek jelenteni. Egyesek fegyelmi vizsgálat elrendelésétől és az ezzel kapcsolatos következményektől féltek.

A szolgálati hely érdeke?

Legsajnálatosabbak azok az esetek, amikor felelős vezetők a szolgálati hely érdekeire való hivatkozással arról „győzik" meg a sérültet, hogy balesetét ne üzemi balesetként jegyeztesse elő. Azzal is érvelnek, hogy a táppénz összegében úgy sincs eltérés, így károsodással nem kell számolniuk. Ennek ellenkezőjéről a későbbiek során meggyőződhet a dolgozó.

A panaszosok általában akkor jelentkeznek sérelmeikkel, amikor táppénzigényük már kimerült. Egészségi állapotuk olyan, hogy még hosszú ideig nem foglalkoztathatók eredeti munkakörükben.

Esetek bizonyítják: megdöbbentő az a felületesség, felelőtlenség, ami a balesetek bejelentésének elmulasztásánál tapasztalható. Sokkal nehezebb egy sérülést utólagosan üzemi balesetnek elismertetni, mint azt idejében jelenteni és nyilvántartani. Szinte hihetetlen, hogy valakinek nincs tudomása a balesetbejelentési kötelezettségéről, amikor rendszeres balesetelhárítási oktatásban részesül, s ahol ez szinte állandó téma.

Véget kell vetni az utólagos huzavonának. El kell érni, hogy a dolgozók saját érdekeik mellett, társaik érdekeit is szem előtt tartsák. Különösen jelentős ebből a szempontból a munkásvédelmi őrségek tevékenységének fokozása.

Nemcsak a statisztika miatt

A szakszervezeti bizottságoknak hatékonyabbá kell tenniük az ellenőrzést, a propaganda- és agitációs tevékenységet. Nevelni kell a vezetőket és dolgozókat a törvényes rendelkezések maradéktalan betartására, a közösségi érzés kialakítására, saját érdekeik felismerésére. Fel kell lépni azokkal szemben, akik helytelen szemlélet folytán a dolgozók károsodását idézik elő.

Nem egyeztethető össze társadalmi rendünkkel, hogy a statisztika érdekében dolgozókat beláthatatlan következmények elé állítsanak.

Törvényeink lehetővé teszik az üzemi balesetet szenvedettek részére, hogy felgyógyulásukig táppénzt kapjanak. Ettől a jogtól nem szabad senkit megfosztani.

A balesetek bejelentésének, mint látjuk, nemcsak statisztikai okai vannak, hanem elsősorban a dolgozók érdeke kívánja ezt.

Takács József

Napirenden a téli felkészülés

Veszprém megyei tapasztalatok

A sárgult levelek, a hűvösebbre forduló idő, no meg a cukorrépával megrakott nyitott kocsik megjelenése a vasúton a közeledő télre figyelmeztetik azt a vasutast is, akinek alkalmanként elfelejtené megnézni a naptárt.

A Veszprém megyei bizottság azonban nem ilyen feledékeny. Idejében felhívta alapszervezeteinek figyelmét a téli felkészülésre. A megyei bizottság mellett működő munkásellátási bizottság Éberhardt Ferenc vezetésével pedig már a múlt hónapban felülvizsgálta a munkásszállások téli előkészítését. Októberben a mozdonyszínek állapotát nézik meg, hogy segítsék az esetleges hiányosságok felszámolását.

Tuczai Gyula, a Veszprém megyei bizottság titkára bennünket is meghívott a szeptember 25-én tartott titkári értekezletre, ahol a titkárok arról is beszámoltak, hogyan munkálkodnak a szakszolgálattal közösen készített téli felkészülési tervek végrehajtásán. Az alábbiakban ismertetjük az elhangzott beszámolók néhány részletét.

Csertán Ferenc, Veszprém-külső, fűtőház:

— Szeptember közepe óta gőzfűtési próbákat végzünk a személykocsikon. Rendbehozzuk a kocsik ablakait és ajtóit is. Jelenleg 47 napos szénkészletünk van, csak az a baj, hogy nagyon kevés a hazai keverőszén. Félő, hogy túl korán elfogyasztjuk a jó minőségű külföldi szenet. Megkezdtük a mozdonyok téli előkészítését is, és üzemképessé tesszük a hóekét. Legutóbbi termelési tanácskozásunkon a téli felkészüléssel kapcsolatos feladatokat részletesen megbeszéltük a dolgozókkal.

Rozsnyai Jenő Pápa állomás:

— A féléves munkaterv alapján végezzük a téli felkészülést. A szertári ígéretek alapján elmondhatom, hogy november 1-re rendelkezésünkre állnak a söprűk és más hótisztító eszközök. Állomásunk a szocialista cím elnyeréséért küzd. A brigádok vállalták, hogy ha szükség lesz rá, társadalmi munkában részt vesznek a hó eltakarításában. Jobb lesz a fűtés, mert egy új kéményt kapott az állomás. A nyár folyamán kellő mennyiségű háztartási szén érkezett dolgozóink részére. Bár felhívtuk a tagság figyelmét a szén átvételére, sokan ezt nem tették meg, emiatt 15 vagon szén tönkrement. Most keresnék a szenet, de a torlódott igényeket nem tudjuk kielégíteni.

Tolnai László, Zirc állomás:

— Téli felkészülésünket nehezíti a létszámhiány. A szabadságolási ütemtervet nem tudtuk betartani, így a téli hónapokban is több dolgozót szabadságolni kellene. Nagy gond hogy nincs szállás, ahol majd télen, ha nagy hó lesz, elhelyezzük azokat a dolgozóinkat, akik nem tudnak hazamenni a járhatatlan utak miatt.

Tóbiás Imre, Tapolcai Pályafenntartási Főnökség:

— Vonalbejáró őreinket kiképeztük a téli feladatokra és elláttuk őket a szükséges védőöltözettel. Megszerveztük a melegítő ital főzését és kiosztását. Tapolcán az állomással és a fűtőházzal szocialista szerződést kötöttünk, melynek értelmében a hó eltakarításához ők is segítséget fognak adni.

Kiss István, Keszthely állomás:

— A tél beállta előtt igyekszünk eleget tenni a legfontosabb szállítási feladatoknak. Gyorsítjuk a rakodást, hogy az állomáson ne feküdjenek a kocsik. Felkészültünk az állomás tisztítására, a síkos utak felhintésére. A felesleges holmikat eltávolítjuk az állomás térségéből, hogy ne akadályozzák a hó eltakarítását. Fűtőkazánunk javítása elkészült, javult a dolgozók tüzelőellátása is.

Csécsei István, Úrkúti Gazdasági Vasút:

— Rendkívüli nehézségeket jelent számunkra a tél. Négy éve nincs mozdonyszínünk, és amiatt már most, a hűvösebb reggeleken, nehezebben indulnak Diesel-mozdonyaink. Forgalmi irodánk egy kiselejtezett C kocsiban kapott helyet.

Kitűnik e beszámolókból, hogy Veszprém megyében komolyan készülnek az idei télre, okultak a tavalyi hibákból. Van azonban még sok tennivaló, hiszen a tüzelőellátás nem mindenütt kifogástalan, nagyobb gondossággal kell előkészíteni a kocsik, a laktanyák és irodák fűtését, s ilyenkor a fűtőházak is ezernyi problémának néznek elébe. Ezért szükséges, hogy az október 15-ig sorra kerülő taggyűléseken minden alapszervezetnél alaposan megvitassák a téli felkészüléssel kapcsolatos problémákat, s a szakvonali vezetés mindent megtegyen azok megfelelő megoldásáért.

Lőrincz János

Egy érdekes brigádszerződés

— *Nem lehet megcsinálni, mert két különböző szakszolgálat dolgozói nem köthetnek egymással szocialista brigádszerződést! — Nem lehet azt szakmailag ellenőrizni* — mondták többen a Nyugati pályaudvaron, amikor a dolgozók között felmerült az a gondolat, hogy a jobb munka érdekében szocialista brigádszerződést kötnek az egy műszakba tartozó műszaki és forgalmi dolgozók.

Éppen abban a műszakban született meg ez a gondolat, ahol a legtöbb volt a zsörtölődés. Nem csoda, hogy nehezen öltött formát a szerződés amelynek pontjai sok érdekességet tartalmaznak. De máris mutatkozik az eredmény. Alaposabban, gyorsabban történik az érkező vonatok vizsgálata. A fékpróbákat szükségszerűen több lakatos végzi, mint korábban. A forduló vonatoknál a menetrendszerűség érdekében a műszakiak elvégzik a kisebb javításokat.

A forgalmi dolgozók ügyelnek arra, hogy a vonatok bakra legyenek tolva. Az érkező vonatokból — fordítás esetében — kisorozzák a javításos, lebárcázott kocsikat. Gyorsabban történik a gépek vonatra állítása. A távolsági vonatok posta-, háló- és egyéb kocsijait úgy igyekeznek a vonatra tolatni, hogy a műszaki vizsgálathoz elegendő idő álljon rendelkezésre. A tartalék személykocsik állagáról — melyek a nemzetközi gyorsvonatok részére vannak előkészítve — a műszaki és a forgalmi dolgozók pontosabban, időben értesítik egymást.

A komplexbrigád-szerződés megkötése óta kézzelfoghatóan javult a munka, de a két szakszolgálat között javult a barátság, a kollektív szellem is. Sok minden szerepel még a brigádszerződésben. A többi között vállalták a várótermek és peronok tisztaságának ellenőrzését. Havonta kétszer — éjszakai időben — megtárgyalják a napi, hazai és nemzetközi politikai eseményeket. Egyszer a forgalmi, másszor a műszaki brigádvezető tart szakmai ismertető előadást a tagság részére. Vállalják továbbá, hogy a csomóponti gócés letéti könyvtárakat rendszeresen igénybe véve olvasnak, fejlesztik szakmai és általános műveltségüket. A megállapodás egyik legszebb pontja, hogy a brigádtagok — mint egy nagy család — kölcsönösen meglátogatják egymást, ha valamelyikük megbetegszik.

Lehet, hogy a vállalások a munka tempójában nem lesznek maradéktalanul teljesítve. Egy pozitív eredménye azonban máris van a szerződésnek: megszűnt a kötekedés a műszaki és a forgalmi dolgozók között.

— gergely —

A pályamesternek szerencséje volt — a nagybátyjának nem

Múlt év augusztus 15-i számunkban *Halálos kimenetelű balesetet okozott az italozás* címmel cikket közöltünk arról, hogy a pályamester — aki ittas állapotban pályamesteri motoros hajtókát vezetett — hogyan lelte halálát.

Most ismét egy ittasság hatására bekövetkezett baleseteről vagyunk kénytelenek számot adni. Szerencsére, ez halálos áldozatot nem követelt.

Július 24-én, *Nyíracsád megállóhelyen* a szakaszkezelő pályamester 16 óra körül engedélyt kért a motoros hajtóka betételére, amellyel *Nyírlúgos megállóhelyre* szándékozott menni, füvet kaszálni.

Tizenhat óra 10 perckor *Debrecen Fatelep* állomás forgalmi szolgálattevőjétől kapott is engedélyt azzal, hogy *Nyírlúgosra* 16 óra 45 percre tartozik beérkezni. Ennek tudomásulvétele után a pályamester nagybátyjával, egy szabadnapos vonatfékezővel útnak is indult

Egy korsó sör és a többi

Nyírlúgosra 16 óra 40 perckor érkeztek. A motoros kiskocsit a vágányról kitették, amit a szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjének a pályamester be is jelentett. Innen útjuk a földművesszövetkezet italboltjába vezetett, ahol — állításuk szerint — egy-egy korsó sört ittak. A kaszálás befejezte után újabb korsó sör következett, majd engedélyt kértek a visszautazásra. Az engedélyt *Nyírbéltek* állomás forgalmi szolgálattevője adta, aki azonban elmulasztotta megkérni *Debrecen Fatelep* forgalmi szolgálattevőjének hozzájárulását, így az a motoros hajtóka közlekedéséről nem tudott.

A motoros hajtóka a pályamester vezetésével kb. 19 óra 40 perckor elindult *Nyírlúgosról. Turistaház megállóhelyre* érve, a kiskocsit a vágányban hagyták és ketten 6—7 deci bort fogyasztottak, majd 20 óra 30 perckor indulni szándékoztak. A jármű többszöri tologatás után ugyan elindult, de 200—300 méter után, üzemanyag híján, felmondta a szolgálatot.

A sikertelen indítási kísérletektől fáradtan felültek a kiskocsira, s hamarosan mindketten elaludtak. Igy állt a jármű a vágányon kivilágítatlanul.

A motor a nyílt pályán áll — a vezető alszik

Erősen közeledett a 428. sz. vonat közlekedésének ideje. *Debrecen Fatelep* forgalmi szolgálattevője — aki a kiskocsi menetről nem tudott — 20 óra 50 perckor menetengedélyt kért *Nyírbéltek állomástól*, aki a vonat közlekedéséhez hozzá is járult, annak ellenére, hogy a kiskocsi még nem közlekedett le, és erről *Debrecen Fatelep* forgalmi szolgálattevőjét még akkor sem tájékoztatta. A vonatot az állomásról 21 órakor menetrend szerinti időben elmenesztette.

Utközben a vonat motorvezetője arra lett figyelmes, hogy kb. 70—75 méter távolságból a reflektor fényét valami visszaveri. A motort kikapcsolta és közelebb érve vette észre, hogy útjában egy motoros kiskocsi áll.

Azonnal fékezett, vészsípjelzést adott, de a rövid távolság miatt már előtte megállni nem tudott. Mintegy 8—10 kilométeres sebességgel a kiskocsit elütötte, és 20—30 méter hosszban maga előtt tolta. Az ütközés következtében a pályamester nagybátyja a kiskocsiról leesett, a kiskocsi hátsó ülésén alvó pályamester azonban még erre sem ébredt fel.

A megállás után a vonat személyzete a nagybácsit súlyos sérülésekkel a vágányok mellett találta, akit a mentők kórházba szállítottak. A pályamesternek nem történt különösebb sérülése, bár tőle akár halállal is végződhetett volna a baleset.

A pályamester a balesetet megúszta, de nem úszta meg a felelősségre vonást. Megbüntetését csak helyeselni lehet. És elítélni az ilyen cselekedetet, amellyel nemcsak saját testi épségét, hanem mások életét, s nem utolsósorban vasútüzemünk biztonságát is nagymértékben veszélyeztette. Gépjárművet ittas állapotban vezetni még a vasútnál sem lehet.

Kiss Pál,
KPM I. VBO

Nemzetközi élet

Ahol börtön jár a szakszervezetért

Lisszabonban az egyik bíróság 14 hónaptól 18 hónapig terjedő szabadságvesztéssel sújtott hét portugál munkást, akik munkástársaik érdekeit akarták képviselni.

Azzal vádolták a munkásokat, hogy titkos szervezetet alakítottak Salazar önkényuralmának megdöntésére. Ezen kívül — mint Portugáliában ilyen népellenes pereknél szokásos —, kommunistasággal is vádolták őket. A vádlottak, akik a barreiróí vasúti javítóműhely dolgozói, tagadják, hogy államellenes cselekményben részesek lettek volna: kijelentették, csak szakszervezetet akartak létesíteni, hogy érdekeiket védhessék, magasabb bérekért, jobb munkafeltételekért harcoljanak. Sohasem voltak tagjai a Portugáliában betiltott kommunista pártnak.

Védekezésük nem befolyásolta a bíróság döntését. Mindenképpen börtön jár ott az öntudatra ébredt munkásoknak.

A Szakszervezeti Világszövetség támogatja az aszturiai bányászokat

Az SZVSZ titkársága a világszervezet 120 millió dolgozó tagja nevében ismételten testvéri üdvözletét küldi az aszturiai bányászoknak, akik hosszú hetek óta sztrájkkal válaszolnak az elnyomó *Franco-kormány* intézkedéseire.

A *Szakszervezeti Világszövetség* 2000 fontsterlinget utalt át az aszturiai sztrájkoló bányászoknak, s ismételten teljes szolidaritását nyilvánítja a harcoló dolgozóknak.

Az SZVSZ felháborodottan tiltakozik a *Franco-kormány* akciója miatt, amely nem hajlandó teljesíteni a bányászok jogos követeléseit és fokozza az elnyomást, hogy terror, éhínség és nyomor legyen úrrá a sztrájkolókon.

A világ szakszervezetei és dolgozói erkölcsi és anyagi szolidaritásuknak adták tanújelét. Számos példa van a nemzetközi munkásosztály tevékeny szolidaritására.

A Szakszervezeti Világszövetség köszönti mindazokat a szakszervezeteket és dolgozókat, akik a legkülönbözőbb formákban nyilvánítják ki segítségüket a spanyol Aszturia bátor bányászainak, s ismételten felszólítja a világ összes szakszervezeteit és dolgozóit, hogy továbbra is fokozzák a spanyol sztrájkolóknak nyújtott támogatásukat.

Az igazgatóságok versenye

Az igazgatóságok versenyében az augusztus havi teljesítmények alapján a helyezési sorrend a következő:

1. Szombathely	102,13%
2. Pécs	102,00%
3. Szeged	101,88%
4. Debrecen	101,88%
5. Miskolc	101,38%
6. Budapest	97,75%

Az első négy igazgatóság eredménye közel azonos. Helyezésüket a forgalmi és üzemi balesetek alakulása döntötte el.

A miskolci, de különösen a budapesti igazgatóság kedvezőtlen eredménye kizárólag a menetrendszerűséggel kapcsolatos mutatóknál jelentkező elmaradások következménye.

A fenti eredmények bizonyítják, hogy nem a verseny célkitűzéseiben van a hiba, hanem elsősorban a végzett munkában. Emellett a visszaesés különösen Budapestnél csak részben tulajdonítható objektív nehézségeknek. A közlekedett vonatok mennyisége sem emelkedett oly mértékben, ami indokolttá tenné a jelentős elmaradást.

A többi mutatóknál általában jók az eredmények, sőt a tehervonatok átlagos terhelésénél (915 to), valamint az egy mozdonyra eső 100 etkm. teljesítménynél csúcseredményt értünk el. Az augusztus havi hálózati eredmény 100,25%.

Az áruszállítási terv 9 639 000 tonna elszállításával — szintén csúcseredménnyel — 109,08%-ra teljesítettük. Ezzel a 3 083 000 tonna elmaradás augusztus végéig 912 000 tonnára csökkent.

Egy taggyűlés javaslatai

Szeptember 13-án taggyűlést tartottak a szegedi TBFF szervezett dolgozói. Először *Kónya György* szb-titkár számolt be a végzett munkáról. Több, példásan dolgozó vasutast megdicsért, s azokról is szólt, akiknek javítani kell munkájukon.

A hozzászólások során több felszóláló ígérte, hogy lemaradásukat az év végéig feltétlenül pótolják. Foglalkoztak a felszólalók a szervezeti élet kérdéseivel is. Javasolták az szb-nek három műhelybizottság alakítását, mert ezzel hatékonyabbá válhat az alapszervezet munkája. Szóvátették, hogy kevés üdülési beutalót kap az alapszervezet, s emiatt több, régi dolgozó még egyszer sem mehetett üdülni. Bírálták a szociális ellátottság hiányait. Kérték, hogy az szb segítse a kulturáltabb szórakozási lehetőség megteremtését, mert akkor bizonyára kevesebben járnának az italboltba.

Az eredményes taggyűlés után remélhetőleg érdemi intézkedésekkel segíti az szb az elhangzott problémák megoldását.

Tótka Károly
Szeged

A jövő vasútja?

Moszkvai tervezők kidolgozták a rádióval irányított expresszvonatok közlekedtetésének tervét.

A terv, amely „RATEX" néven vált ismeretessé, a vonatok sebességének növelését célozza. Abból indultak ki, hogy a vonatok átlagos sebességét főként a gyakori megállás csökkenti. A tervezett expresszvonat közbeeső állomásokon nem állna meg, hanem mindig lekapcsolódna róla egy-egy kocsi a megfelelő állomásnál, ahol aztán az oda igyekvő utasok kiszállhatnak. A vonat vezetését automata berendezések látnák el, melyeket az irányító pontokon elhelyezett elektronikus számítógépek irányítanának.

Lehet, hogy ilyen lesz a jövő vasútja?

60 éves a berlini villamosított S-Bahn

1903 július 8-án közlekedett először Berlinben a Potsdamer Bahnhof—Gross Lichterfelde Ost vonalon az első villamosüzemi S-Bahn-szerelvény. Hosszú út vezetett az első kísérleti szerelvénytől a ma üzemelő S-Bahn-ig. Ma, 60 évvel a villamosüzem bevezetése és 40 évvel a gyorsvasúthálózat villamosítása után a berlini S-Bahn 325,24 km hosszúságú hálózattal rendelkezik.

A berlini S-Bahn jelentősége mellett szól az is, hogy naponta mintegy egymillió utast szállít. Egyes vonalszakaszokon a csúcsforgalmi időszakokban a szerelvények 90 másodpercenként követik egymást. A jubiláló berlini S-Bahn vasutasai a pontos és gyors közlekedés biztosításával ma már minden velük szemben támasztott igénynek eleget tesznek.

Amire a Hradec Kralove-i vasutasok nem számítottak...

Az elmúlt napokban érkezett Budapestre a Hradec Kralovei vasutasok hetilapja, a *Hradecky Zeleznicar*. A lap hosszasan, őszinte melegséggel foglalkozik a csehszlovák nemzetközi leszámolási szolgálat 36 dolgozójának magyarországi útjával.

— *Csak három napot töltöttünk az elbűvölő szépségű Magyarországon* — írja cikkében többek között *Jiri Cerny* —, *de ez a három nap olyan, amelyet sohasem lehet elfelejteni. Elevenen élt a valóságban, amit a tiszteletünkre rendezett fogadáson olvashattunk a falakon: „Éljen a csehszlovák—magyar barátság!"* ...

A sorokból áradó igaz, baráti érzés, a megbecsülés, az együttműködésnek még jobbá, szorosabbá tételére szóló felhívás örömmel tölti el a Csehszlovák Nemzetközi Leszámoló Hivatal magyar változatának, a BVKH III. és I. osztályának dolgozóit. Eddig személyi kapcsolat nem volt a két intézmény dolgozói között. Most, igen érdekes előzmény után került sor a testvér csehszlovák vasutasokkal való találkozóra — Budapesten.

Az történt ugyanis, hogy egy magyar vasutas levelet kapott, amelyben — mellékesen — megemlékeztek a Hradec Kralove-i vasutasok tervezett magyarországi útjáról.

A BVKH két osztályának dolgozói, vezetőikkel egyetemben úgy határoztak, hogy emlékezetessé teszik csehszlovák vasutastársaik számára magyarországi útjukat — nem engedik el őket szó nélkül kapuik előtt.

Központra, valamiféle külső támogatásra nem számíthattak, ezért úgy döntöttek, hogy magánemberként teremtik elő a fedezetét. A csehszlovák vasutasok felejthetetlen napokra emlékeznek vissza, szeretettel írnak rólunk, s el lehet mondani, hogy melegebbé, barátibbá váltak kapcsolataink.

Azóta valahogy másképp jönnek-mennek az ügyintéző levelek Hradec Kralove és Budapest között. Elfekvő ügyiratainkat előzékenyen előszedik és gyorsan elintézik. Kerülik a régebben szokásos felesleges, erőltetett igények támasztását. Csökkent nálunk és náluk is a bürokrácia., megjavult az ügyintézés.

— szi —

16 000 vasutas veszi igénybe a Tüzelőanyag Házhozszállítási Főnökség segítségét

Csengett a telefon, s a vonalban kellemes női hang szólalt meg:

— *Kérem, ha egyetért velünk, holnap szállítjuk a tüzelőjét.*

A vonal másik végén zavart csend érződött, mire *Bertáné* elvtársnő megkérdezte:

— *Talán alkalmatlan az időpont?* — És már hozzá is fűzte: — *Kár lenne, mert kitűnő minőségű szenet kaptunk, s ami a legfontosabb, minden kívánságának eleget tudtunk tenni.*

Egy férfihang válaszolt:

— *Nagyon köszönöm, de egy kis baj van. Holnap fél tizenkettőkor lesz a lányom esküvője... Nem is ez a baj... de...*

A válasz nem sokáig váratott:

— *Elintézem, hogy reggel az első fuvarral otthon legyen a tüzelőjük. Már írom is a brigádnak szóló utasítást: Esküvő miatt az első fuvar — önöknek. Így jó lesz?*

Köszönő szavak, udvarias búcsú, és a probléma megoldódott.

Havonta 140 vagon

Véletlenül voltunk tanúi a beszélgetésnek, de jólesett hallani a figyelmességet, a gyors intézkedést, a bürokráciamentes ténykedést.

Eddig a felvevőablaknál álltunk, kint, ezután bekopogtunk és *Németh József* elvtársat, a főnökség vezetőjét kerestük. Érdeklődésünkre elmondotta, hogy hét évvel ezelőtt alakult a főnökség és célja — mint elnevezéséből is kitűnik — a tényleges és nyugdíjas vasutasok tüzelőjének hazaszállítása. Jelentőségét, egyben az *Anyagellátási Igazgatóság* helyes kezdeményezését igazolja az a tény, hogy a vasutasok megszerették, s évente több ezerrel nő azoknak a száma, akik igénybe veszik a házhoz szállítás kényelmes és gazdaságos módját.

— *Havonta 2600—2800 tonna szenet és fát, mintegy 140 vagonnyi tüzelőt fuvarozunk házhoz* — folytatta. — *Sok gonddal, törődéssel jár a zavartalan lebonyolítás, az érdekek egyeztetése a gépkocsik és brigádok munkájának irányítása. Óramű pontossággal kell dolgoznunk, máskülönben nehezen jóvátehető károk származhatnak az ügyletnél.*

Több gépkocsi kellene

Egyébként minden szénfajtának megvan a maga „szerelmese", valamennyi szénféleségnek akad gazdája. Túlnyomórészt brikettet és a hazai barnaszenek közül a borsodit vételezik előszeretettel. Sok barátja van a német brikettnek, sokan kérnek kokszot. Tavaly 15 600-an igényelték a házhoz szállítást, az idén még többen.

A nehézségek iránt tudakozódunk.

— *Tizenhárom gépkocsi szállítja a tüzelőt, kocsinként napi 4—5 fuvart. Jelenleg két műszakban, naponként 60 fuvart bonyolítunk le. Az előértesítés telefonon, vagy az erre a célra rendelkezésre álló értesítőszemélyzet útján, az igénylők lakásán történik. A probléma: több gépkocsira lenne szükségünk, hogy még gyorsabbá tegyük a szállítást.*

— Mi történik azokkal — kérdeztük —, akik az Anyagellátási Igazgatóság felhívása ellenére, későn jelentik be igényüket?

— *A későn jelentkezőkkel csak akkor foglalkozunk, ha kellő indokolás alapján felsőbb szervünk erre engedélyt ad. Ebben az esetben is csak akkor, ha az időben leadott tüzelőjegyekre már megtörtént a kiszállítás. A részletre kapott tüzelőutalványok egyébként augusztus 31-ig voltak érvényesek.*

— *A vasutas dolgozókhoz az lenne a kérésünk* — mondta végül *Németh József* elvtárs —, *hogy több türelemmel, megértéssel várják tüzelőjük házhoz szállítását. Sajnos, nem minden múlik rajtunk, gépkocsihiány, vagy a kért tüzelőanyag hiánya, a különleges kívánságok teljesítése nálunk is elháríthatatlan akadályt képez. Azt szeretnénk, hogy jóval a hideg idő beköszöntése előtt minden hozzánk forduló vasutas megkapja téli tüzelőjét.*

(—i —a)

IRÁNY: BÉCS!

Gyöngyös állomás dolgozói minden évben sok gyümölcsöt, zöldségfélét küldenek a fővárosba és az ország különböző részébe. S amikor már a szőlő is érik, megkezdődik az export szállítás. Az elmúlt hetekben naponta 50 vagon csemegeszőlőt adtak fel Gyöngyösön. Ennek mintegy 90 százalékát a népi demokratikus országokba, a skandináv és a nyugati államokba szállították. Ottjártunkkor egy szőlőszállítmányt készítettek el a bécsiek részére.

Gyöngyösön már megkezdődött a borszőlő szüret. A Mátragyöngye Tsz 430 holdas szőlőjében 70 asszony és lány szedi a termést. A férfiak puttonyoznak és a behordást végzik.

A zamatos ízű csemegeszőlőt gondos válogatás után ládába rakják a „csemegéző" brigád tagjai.

Ez a vagon Bécsbe viszi a Mátragyöngye Tsz csemege szőlőjét. Vígh Mihály a MÉK kirendeltségének vezetője Farkas Pál szállítási felelős és Pataki Gyula kocsirakományos raktárnok ellenőrzi a berakást.

Az utolsó aktus. Farkas Ferenc ólmozó-bárcázó elhelyezi a kocsin az ólomzárat. A szállítmány indulhat rendeltetési helyére. *(Hemző Károly riportja)*

Sport

A sportköri választások elé

A Magyar Szocialista Munkáspárt Politikai Bizottságának határozata alapján 1963 végéig valamennyi sportklubot és sportlétesítményt (a tulajdonjog fenntartása mellett) át kell adni a Magyar Testnevelési és Sport Tanács (MTST) szerveinek. A határozat szellemének megfelelően a sportklubok és létesítmények átadása nagyobb zökkenő nélkül megtörtént.

A jövőben tehát a sportklubok szakmai irányítása, a létesítmények használata, üzemeltetése, az MTST-szervek feladata.

A sportklubok és létesítmények átadásával kapcsolatos párthatározatot egyes szakszervezeti funkcionáriusok helytelenül értelmezik. Úgy vélik, hogy a sportklubok átadása után a szakszervezeteknek semmi teendőjük nincs a sporttal kapcsolatban, nem feladatuk a sport segítése, ellenőrzése, ez kizárólag az MTST-szervekre tartozik. Ez téves és helytelen nézet, a párthatározat ferde értelmezése.

A szakszervezetek továbbra is felelnek a sportklubok munkájáért, ellenőrzik, segítik a vasutas sportklubok tevékenységét.

A szakszervezeti szerveknek a fentieken túl az eddiginél nagyobb gondot kell fordítani az üzemi alapfokú versenyekre, a dolgozók sportolásának szervezésére, a Kilián-mozgalom szervezésére, segítésére. A szakszervezeti bizottságok költségvetésében sportcélokra betervezett összeget ésszerűen, a helyi adottságok figyelembevételével használják az üzemi sport céljaira.

Azokban az üzemekben, szolgálati helyeken, ahol nincs sportklub a szakszervezeti bizottság sportfelelőse alakítson 3—5 tagú sportbizottságot, akiknek feladata az üzemi sport szervezése, különböző sportágakban versenyek rendezése.

Ma már sok szakszervezeti bizottság eredményeket tud felmutatni az üzemi sport, az alapfokú versenyek szervezése terén. Sajnos ezt általánosságban nem lehet elmondani. Az eredmények mellett ma még sok a hiányosság. Ezeket csak a helyi szakszervezeti bizottságok tevékenyebb munkájával lehet megszüntetni.

A Magyar Testnevelési és Sport Tanács határozata értelmében a Magyar Testnevelési és Sport Szövetség vezetőszerveinek megválasztását alulról felfelé — sportköri választásoktól az MTS alakuló kongresszusáig —, 1963. augusztus 15-től december 15-ig kell megtartani.

A sportkluboknál a vezetőségválasztó taggyűléseket október 20-ig kell megtartani.

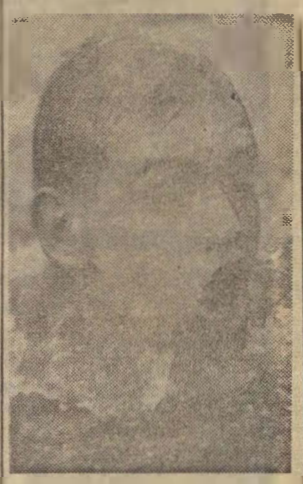
A sportklubok vezetőségválasztó taggyűléseinek előkészítéséhez, megtartásához a szakszervezeti bizottságok adjanak hathatós segítséget. A pártszervezettel, az MTST illetékes szerveivel és a KISZ-bizottsággal beszéljék meg a sportklubok elnökségére vonatkozó káderjavaslatokat. A szakszervezeti mozgalomban jártas, sportszerető, sportmunkához értő aktívákat javasoljanak a megválasztásra kerülő sportvezetőségekbe. Ügyelni kell arra, hogy

a névleges funkciók helyett tényleges munkát végezni tudó aktívák kerüljenek a sportklubok vezetőségébe, akiket egyéb társadalmi funkciók nem akadályoznak az érdemleges munkában.

A tagság bizalmát élvező, jelenleg is dolgozó sportvezetőségi tagokat erősítsék meg funkciójukban. A szakszervezeti bizottságok adjanak segítséget a beszámoló elkészítéséhez és vegyenek részt a választáson is.

Mrovcsák József

Jól szerepeltek a BVSC fiatal úszói és műugrói a magyar bajnokságon



Lenkei Ferenc

A Margitszigeti Sportuszodában négy napig folyt a vetélkedés a bajnoki címekért és helyezésekért. Az idei magyar bajnokságon jó versenyt, izgalmakban bővelkedő futamokat láthattak az úszósport hívei.

Számunkra külön örvendetes, hogy a legjobbak között a BVSC fiataljai is megálltak a helyüket. Lenkei például 100 és 200 mellen nyert magyar bajnokságot. 100 méteren 1:12,9 perces kitűnő idővel új ifjúsági és felnőtt csúcseredményt ért el. Ezekben a számokban Balássy bronzérmet szerzett. A 4x100 m-es férfi és női gyorsváltóban második helyen végzett a BVSC váltója. Ugyancsak a második helyet szerezték meg a lányok a 4x100 m-es vegyesváltóban.

A női mellúszó számok kivételével minden számban nagyszerű helyezést értek el a BVSC fiataljai. Különösen figyelemreméltó Turóczy J., Tölgyesy, Gágyor, Nagy és Jacsó eredménye.

Műugrásban a nők közül Felhősi és Balikó, a férfiaknál Konkoly nyert magyar bajnokságot. Rajtuk kívül a nők között Tóth és Szabó, a férfiaknál pedig Gerlach ért el jó helyezést.

Vádlott a társadalmi bíróság előtt

A *Kitérőgyártó ÜV-nél* szeptember 19-én tartotta első nyilvános tárgyalását a társadalmi bíróság. A tárgyaláson sok dolgozó jelent meg.

A vádat *Boros Vince*, a társadalmi bíróság elnöke olvasta fel. Arról szólt, hogy *Junász József* 20 éves vaszesztergályos megsértette a szocialista munkaerkölcsöt. Eltulajdonította egyik dolgozótársa munkalapját, s a munkát a saját javára akarta elszámoltatni. A gondos ellenőrzés leleplezte megkísérelt cselekményét.

Heves vita alakult ki a tárgyaláson. Sok munkás felszólalt és kérdéseket tett fel a vádlottnak. Végül meghozták az ítéletet. A társadalmi bíróság megrovásban részesítette Juhász Józsefet és megvonta tőle az idei várható nyereségrészesedés felét. Az ítélet meghozatalában tekintettel volt a bíróság a vádlott fiatal korára, s arra, hogy a szülői házi nem a legjobb nevelésben részesült. Figyelmeztették, ha még egy ilyen esetet elkövet, annak súlyosabb következményei lesznek.

Szentgáli István

A kutatómunka fejlesztéséről tanácskozott a műszakfejlesztési és üzemszervezési bizottság

A szakszervezetünk központi vezetősége mellett működő műszakfejlesztési és üzemszervezési bizottság szeptember 23-i ülésén megtárgyalta *Szentgyörgyi Károlynak*, a Vasúti Tudományos Kutatóintézet igazgatójának előterjesztését a tudományos kutatás hatékonyságának fokozásáról és az eredmények hasznosításának elősegítéséről.

Kívánatosnak tartja az előterjesztés olyan ügyrend kialakítását, amely egységesen megszabná és összehangolná a kutatást igénylő és végrehajtó szervek munkáját; továbbá megfelelő létszámú és felszerelésű műszaki és gazdasági dokumentációs központ létrehozását, ami a külföldi kutatási eredmények figyelemmel kísérésének nélkülözhetetlen előfeltétele. Javasolja kutatóintézeten kívüli szakemberek bevonását a kutatómunkába, és az elért eredmények felülbírálatát. Javaslatokat tett a kutatási eredmények bevezetésével kapcsolatos intézkedések hatékonyságának fokozására, valamint a kutatók és a bevezetésben közreműködők anyagi érdekeltségének növelésére.

A második napirendi pont keretében *Szegő Ferenc* az *Európai Vasútmodellező Szövetség* (MOROP) X. kongresszusáról számolt be. Ez a szövetség 10 éve alakult 14 európai ország részvételével. A nemzetközi szövetség, melynek tagjai sorába tartoznak a magyar vasútmodellezők is, legfőbb céljának tartja, hogy az ifjúsággal megszerettesse a vasutat. A vasútmodellezés ma már nemcsak szórakozás, hiszen a drezdai műegyetemen és a mi Tisztképző Intézetünkben is a tudományos segédeszköz rangjára emelték a játékvasutat.

Végezetül a minőségi járműjavítás problémáiról tárgyalt a bizottság. Ennek során meghallgatta *Becker Antalnak*, a járműjavító osztály vezetőjének ismertetőjét a jelenlegi helyzetről és a tervekről. Élénk vita alakult ki arról, milyen korú és állapotú kocsikat érdemes minőségi javítással felújítani, és hogyan szervezzék meg ezt a nagy feladatot jelentő munkát.

A szerkesztőség üzeni

Kiss Lajos, Alsóörs; Bognár Károly, Tapolca; Szentgáli István, Gyöngyös; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Cserháti József, Tótka Károly, Szeged; Bódogh Mihály, Dombóvár; Kisvárdai János, Miskolc; Szilágyi Ferenc, Budapest: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Csősz Imre, Kecel: Levelét illetékeshez továbbítottuk.

Korszerű üzemi konyha épül

Nyíregyháza állomáson 4,2 millió forintos költséggel korszerű üzemi konyha és étkezde építését kezdték meg. Az üzembehelyezésre 1964. első felében kerül sor. Az üzemi konyhán 600—1000 adag étel főzésére lesz lehetőség. Az étkezdében egyidejűleg 100 fő étkezhet.

KÖTEGYÁNI KÉRÉS

Kötegyán határállomáson 19 vasutas teljesít szolgálatot, valamennyien szakszervezetünk tagjai. Tisztaság, rend, fegyelmezett munka jellemzi ezt az állomást. Versenytáblájuk szerint a kocsikihasználásban 100, a kocsitartózkodásban 98 százalékos eredményt értek el.

Most, hogy közeleg a tél, azt kérik a kötegyániak, hogy a felvételi épület három, évek óta üresen álló helyiségéből az egyiket rendezzék be melegedőnek. A 3842-es számú vonattal ugyanis a személyzet reggel 8 órakor érkezik az állomásra, és csak 12.22 órakor indul tovább. Télen nem tartózkodhatnak sokáig a kocsikban, mert azok teljesen kihűlnek.

Reméljük, ez a kérés rövidesen elintézést nyer.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Nyugdíjasok búcsúztatása

Bensőséges ünnepség keretében búcsúztatta a *Tolna megyei bizottság* és a *Dombóvári Építési Főnökség* nyugdíjügyi albizottsága a főnökség nyugdíjba menő négy dolgozóját. Az ünnepségen mintegy 120 dolgozó jelent meg.

Az új nyugdíjasok között ott volt *Kutyánszky Lajos*, aki 43 évig szolgálta a vasutat. *Kovács Lajos* vezető-főmunkamester, aki négy évtizedet töltött a vasútnál. Mint munkavezető szinte az egész országot bejárta. Jó munkájáért kiváló dolgozó jelvényt és kormánykitüntetést is kapott. *Tóth I. János* és *Tóth II. János* kőművesek mögött is több mint 25 évi szolgálat áll.

Az építésvezető búcsúztatójában kitért arra, hogy valamennyiükre a legmesszebbmenőkig számítani lehetett, és hogy a nyugdíjbavonulók mindegyike számos fiatalt nevelt vasutassá.

A baráti beszélgetés folyamán mind a négy nyugdíjba vonuló úgy nyilatkozott, hogy nagyon szeretik a vasutat, munkatársaikat, és ha újból kezdhetnék az életet, ismét vasutasok lennének.

P. A.

A jobb együttműködés érdekében...

Az őszi csúcsforgalom nehéz feladatok elé állítja a miskolci vasutasokat is. Csak úgy érhetnek el jobb eredményeket, ha gyorsul a kocsik ki- és berakása. Ez pedig elsősorban a szállítófelek igyekezetétől függ.

A közös feladatok megbeszélése céljából értekezletet tartottak *Miskolc Tiszai pályaudvaron*, az iparvágányt bérlő szállító vállalatokkal. Az értekezleten valamennyi vállalat képviselője megígérte a vasárnapi, valamint az éjszakai rakodások jobb megszervezését, hogy a kocsikat minél hamarabb visszaadják a vasútnak.

A Tiszai pályaudvar vasutasai ezzel szemben megígérték, hogy a szállító feleket 4—5 órával előbb értesítik a kocsik érkezéséről, hogy idejében előkészülhessenek a kirakáshoz. Reméljük, az értekezleten elhangzottak mielőbb valóravál nak a gyakorlatban.

Kisvárdai János
Miskolc

HÍREK

— Több hónapos szünet után szeptember 14-én újból megnyitotta kapuit a szolnoki járműjavító átalakított művelődési otthona. Az első rendezvényen fővárosi művészek adtak tánczenei hangversenyt.

— Új panorámakocsit kapott az Ujtörővasút. A korszerű, nyitott kocsiból folyamatosan még hetet szállít a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár.

— 18 000 kilométer hosszú villamosított vasúthálózatával a Szovjetunió az első helyet foglalja el a világon a vasútvonalak villamosítását illetően. 1965 végéig a Szovjetunióban a vasútvonalak mintegy 85 százalékát állítják át villamos, illetve Diesel-vontatásra.

— Egymásba rohant a svájci—francia határon egy személyvonat és egy üres kocsikból álló teherszerelvény. Harmincegy utast kórházba szállítottak. A balesetet helytelen váltóállítás idézte elő.

— Gyorsasági próbák a csehszlovák vasutaknál. Csehszlovákiában a Velim—Podebrád közötti 13,5 kilométer hosszú vonalszakaszon került sor az első gyorsasági próbára a magyar gyártmányú, Hungária típusú Diesel-motorral. A motor 137 km/órás sebességet ért el.

— Kedvezőtlenül alakult az első félév baleseti statisztikája. Az ország területén 6225 közúti és 2080 vasúti közlekedési baleset történt. A vasúti balesetek száma az előző év hasonló időszakához viszonyítva 6,7 százalékkal emelkedett.

— 218 alagutat tartanak nyilván az osztrák államvasutak vonalain. Ezek közül 35 alagút 100 évesnél öregebb, a többi 60—100 év óta van üzemben.

— 40,5 millió tonna árut és 81,8 millió utast szállított 1962-ben a bolgár vasút. Az idén a terv szerint 45,8 tonna áru és 83 millió utas elszállítása vár a bolgár vasutasokra.

Gazdaságos átalakítás

Dombóvár állomásról *Pécs—Komló* felé induló tehervonatok lcijárása mindig körülményes volt, mert nagy emelkedőn kellett kivontatni a szerelvényeket. A kijárást emiatt rendszerint csak tológép segítségével lehetett lebonyolítani.

Ez költséges volt és hátráltatta az állomás munkáját, mert hiszen a tológép szerepét rendszerint a tartalékmozdonynak kellett betölteni. Látták ezt a problémát a vasút illetékes vezetői és meg is keresték a megoldást. Az emelkedő megszüntetésével átépítették a nehéz vágányszakaszt. Az átépítés azért is hasznos volt, mert a *Bátaszék, Pécs* és *Komló* felől érkező kaposvári vagy gyékényesi rendeltetésű zárt tehervonatokat ezentúl nem kell bevinni Dombóvár állomásra, hanem nyomban mehetnek tovább.

Az átalakítás még nem fejeződött be teljesen, de már is nagyon előnyös az állomás számára. A tartalékmozdonyok zavartalanul végezhetik munkájukat.

Bódogh Mihály

— Háromnúlló művelet másodpercenként. Az Egyesült Államokban elkészült a Centrál Data 6600 nevű elektronikus számítógép, amely másodpercenként 3 millió műveletet végez el szilikon tranzisztoros mikrominiatűr áramköreivel.

— Példamutató szocialista brigádok. A tapolcai pályafenntartási főnökség IV-es számú pályamesteri szakasz és a badacsonytördemici kertészet szocialista brigádjait, a munkaversenyben elért jó eredményükért versenyzászlóval, oklevéllel és jelvényekkel tüntette ki a szombathelyi igazgatóság.

— Csúcsforgalom volt szeptember 8-án, vasárnap Békéscsaba állomáson. Az állomás dolgozói, a 8. sz. AKOV szállítmányozási dolgozóival és a szállító felekkel közösen 136 vagon árut raktak ki és 87 vagon anyagot adtak fel az ország különböző részébe.

— A munkásakadémia ötödik évfolyamának beindítására készülnek a miskolci vasutasok Vörösmarty Klubjában. A Tiszai pályaudvar szakszervezeti bizottsága a nagy érdeklődésre való tekintettel külön szervez forgalmi és kereskedelmi tagozatot. A múlt évi mintára megszervezik a szülők akadémiáját.

— Szeptember 24—28. között Budapesten tartotta IV. nemzetközi konferenciáját a Szakszervezeti Világszövetség Építő-, Fa- és Építőanyagipari Tagozata. A konferencián részt vett Louis Saillant elvtárs, az SZVSZ főtitkára is.

— Az utóbbi hetekben alaposan megnőtt Orosháza állomás forgalma. Ez még nagyobb helytállásra, még több áldozatvállalásra készteti az állomás dolgozóit, akik nemegyszer a szolgálat letelte után is vállalnak vagon ki- és berakást.

Lakáscsere

— Elcserélném Egerben levő 2 szoba összkomfortos, szolgálati lakásomat Budapest vagy környékén levő hasonló, esetleg kisebb szolgálati vagy tanácsi rendelkezésű lakásért, kölcsönös megegyezéssel. Cím a szerkesztőségben.

— Elcserélném két szoba összkomfortos, kertes házban levő szolgálati lakásomat egy szoba összkomfortos, tanácsi rendelkezésűre, lehetőleg Budán. Lakás: Bp. VI., Lehel út 3. fszt. 7. Érdeklődni de. 12 óráig.

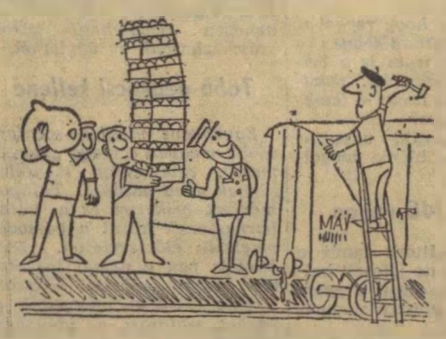
— Dombóvári 2 szoba, konyhás, éléskamrás, kertes, szolgálati lakásom elcserélném budapesti vagy környéki 2 szobás lakásra. Horváth Lajos mozdonyvezető, Dunaújváros fűtőházfőnökség.

— Balatonfüredi 2 szobás komfortos villalakást cserélnék budapesti 2 szobásra, megegyezéssel. Érdeklődni 8—16 óráig, 228—256 telefonon. Major.

— Szigetvár állomáson levő 2 szoba, konyhás, vízvezetékes szolgálati lakásomat elcserélném az igazgatóságok székhelyein, vagy nagyobb városban szolgálati vagy tanácsi rendelkezésű — lehetőleg földszintes, esetleg I. emeleti — lakásért. Tóth Miklós, számadó- és áruleadási pénztáros.

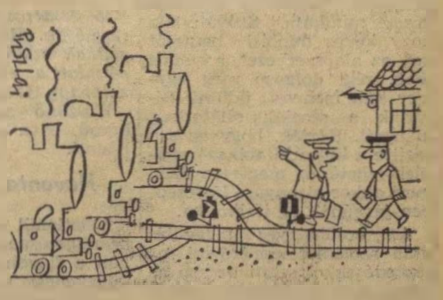
MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr u. 61
Telefon: városi: 424—184.
Üzemi: 39—77
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

A fiókműhelyben



— Gondolom, hamarabb kész lesz a javítás, ha a rakodó feleket ide küldjük lelkesítés céljából.

Fontossági sorrend



— Azt a vonatot tessék először menesztenil Azon van a legmérgesebb mozdonyvezető,

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM — Ára 40 fillér — 1963. OKTÓBER 17.

Az ebéd a délelőtti kirándulókat is hazacsalogatja a mátraházi üdülőbe

(Riport az 5. oldalon.)

A téli felkészülésről és a szakszervezetek nevelőmunkájáról tárgyalt a SZOT

A Szakszervezetek Országos Tanácsa október 4—5-én ülést tartott az EDOSZ-székházban. Az ülésen megjelent Biszku Béla, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára, Brutyó János, a SZOT főtitkára, a Politikai Bizottság pottagja, valamint a kormány és a Központi Bizottság több tagja. A tanácskozást Somogyi Miklós, a Politikai Bizottság tagja, a SZOT elnöke nyitotta meg.

A tanácskozás első napirendje keretében *Beckl Sándor*, a SZOT titkára beszámolt az éves terv teljesítésével kapcsolatos szakszervezeti feladatokról. Az év első 8 hónapjának tapasztalatai alapján értékelte a beszámoló az ipar, az építőipar, a mezőgazdaság, a közlekedés eredményeit és a tennivalókat.

Szólt többek között arról, hogy

a népgazdaság valamennyi ágában nehézségeket okoznak a szállítási lemaradások.

A vasút kocsiparkjának javítási állaga az indokolt 5 százalékkal szemben 8 százalékos. Ez naponta mintegy 1400 vagont von ki a forgalomból. A javítások minősége sem megfelelő. Az autóközlekedésben a korábbi éveknél csaknem ötször több gépkocsi áll alkatrészhiány miatt. Kevés az alkatrész a vasúti járműjavító vállalatoknál is.

Az elmaradások pótlása intézkedési tervek alapján folyik. Ez több helyen nem azért halad vontatottan, mert hiányzik a dolgozók lelkesedése, elhatározása a feladatok elvégzésére, hanem inkább azért, mert nem tudják biztosítani számukra a megfelelő feltételeket. Ha nem megfelelő a munkaszervezés, az anyagellátás, ha hiábavaló munkát kell végezni, a legnagyobb lelkesedés is fokozatosan bosszúsággá vagy ami még rosszabb, érdektelenséggé válik. Az építőipar dolgozói például vállalták a túlórázást, a vasárnapi munkát, lemondva pihenőjük. szórakozásuk egy részéről, de jogosan várják el vezetőiktől annak biztosítását, hogy a dologidőt munkával tölthessék el.

A dolgozók lelkesedésére akkor számíthatunk, a szocialista munkaverseny akkor lesz eredményes, ha a munkások tudják, mi a feladatuk és biztosítják az azok teljesítéséhez szükséges feltételeket.

Ezt követően a szakszervezeti tisztségviselők feladatairól szólva hangsúlyozta a beszámoló a termelési tanácskozások és a közelmúltban megalakult új üzemi tanácsok fontos szerepét. A feladat:

közüggyé tenni az éves terv teljesítését,

sőt, bizonyos területeken a túlteljesítést is a kiesések pótlására.

A vezetők személyi felelősségéről szólva a SZOT elnökségének beszámolója utalt rá, hogy a munkásoknál az esetek többségében megtalálható, ki a selejt okozója s alkalmazzák is a felelősségrevonást. Nagy dolgokban viszont, ahol esetleg milliók mennek veszendőbe, annyi a „felelős", hogy szinte lehetetlen a tényleges felelőst megtalálni. A szocialista üzemek vezetésének az üzemi demokrácia és az egyszemélyi felelős vezetés egyaránt alapvető követelménye. Szocialista brigádjaink, valamint a szocialista címért küzdő munkabrigádok, műhelyek, üzemek kollektívái mindent megtesznek amit tőlük kérnek. De ugyanakkor ők azok, akik leginkább bírálják a vezetés gyengeségeit, felszínre hozzák a hiányosságokat, a munka- és az üzemszervezés bajait. Ahol bátrabban támaszkodnak a szocialista brigádokra ott megteremtik a gazdaságosabb, fegyelmezettebb munka, az éves terv teljesítésének feltételeit.

A téli felkészülés feladatairól szólva a beszámoló utalt arra, hogy divattá vált mostanában az időjárásra, mint fő okra hivatkozni a különböző elmaradásoknál. Az időjárás tényleg sok nehézséget okozott, de elsősorban azért, mert nem készültünk fel rá kellőképpen. A téli felkészülés fontos része: gondoskodni a folyamatos átmenethez szükséges termékek megfelelő készültségi fokáról, a félkész és befejezetlen termékállomány biztosításáról.

A télre készülve nem szabad megfeledkezni a dolgozókról, főleg a szabadban foglalkoztatott munkásokról.

A beszámoló figyelmeztetett a megfelelő téli védőruhák, melegital-tároló edények stb. időbeni biztosítására, az üzemi konyhák, a kereskedelmi hálózat megfelelő áruellátására.

A SZOT elnöksége javasolta a szakszervezetek központi vezetőségeinek, elnökségeinek, hogy ahol szükséges és eddig nem tették meg, vizsgálják utólag felül, hogyan állnak a tervteljesítéssel, a téli felkészüléssel és ennek alapján határozzák meg az utolsó negyedévre, hogy kinek, mikor és mit kell tennie. S a szakszervezeti szervek feladata ügyelni a törvényesség betartására, hogy a sok feladat közepette ne romoljanak a munkafeltételek, ne növekedjék, hanem ellenkezőleg csökkenjék a balesetek száma.

A napirend második pontja keretében *Bugár Jánosné*, a SZOT titkára tartott beszámolót a szakszervezetek nevelőmunkájáról.

A beszámoló részletesen foglalkozott azokkal az eszközökkel és lehetőségekkel, amelyek segítik a dolgozó tömegek nevelését, aktivitásuk és felelősségérzetük növelését, a szocialista öntudat, erkölcs és életforma továbbfejlesztését.

A nevelés legfontosabb tényezője a munka.

Elsősorban a termelő- és teremtő munkában érik az embereket olyan hatások, amelyek más tényezőkkel együtt alkalmasak a társadalmi érdeklődés és felelősség felkeltésére. A szocialista brigádmozgalom fejlődése szemléletesen bizonyítja, hogyan formálja, mozgósítja az embert a munka a társadalmi feladatokra és fordítva: hogyan emeli e szocialista igényű kollektíva a munkát a tudatos társadalomformálás rangjára. Ezért

a szakszervezetek legfontosabbnak a jövőben is a szocialista munkamozgalmak szervezését tekintik nevelőmunkában.

A szakszervezeti mozgalom nagyszerű hivatása, hogy a munka- és életkörülmények, a közügyek, a vezetés iránt felkeltse az érdeklődést, s a ma még nem politizáló, de az „apró" tevékenységet szívesen vállaló százezreket a társadalmi tevékenység magasabb szintjére vezesse. Hangsúlyozta Bugár Jánosné, hogy

a ma még gyakran unalmas termelési tanácskozásokat olyan fórummá lehet és kell változtatni, amely felkelti a dolgozók érdeklődését, felébreszti bennük a tulajdonos felelősségét, a beleszólás, a javaslás igényét.

A szakszervezeti taggyűlések, munkásgyűlések alkalmasak a vezetők és a tagság kölcsönös kapcsolatainak szorosabbá fűzésére.

A szakszervezeti munka viszonylag új eszközei, a politikai iskolák igen népszerűek. Tavaly a szakszervezeti oktatás első évében 115 ezren vettek részt a politikai iskolákon. A fő- és középiskolai felnőttoktatáson kívül a beszámoló hangsúlyozta az általános iskolák szerepét. A munkásoknak és az alkalmazottaknak ugyanis jelenleg még 50 százaléka nem végezte el az általános iskola 8 osztályát. Értékelte a beszámoló a szakszervezeti könyvtárak. valamint a közönségszervezők munkáját is.

A beszámolót követő vitában a felszólalók hangsúlyozták, hogy a szakszervezetek vezetői és aktivistái nem tekinthetik reszortfeladatnak a nevelés ügyét, hiszen a jó felvilágosító munka, a művelődési igények kielégítése a szakszervezeti mozgalom erősítésének egyik legfontosabb eszköze.

Elhalasztják a dolgozó nők konferenciáját

Lapunkban hírt adtunk arról, hogy Bukarestbe összehívták a *dolgozó nők nemzetközi szakszervezeti konferenciáját.* Most a konferencia elhalasztásáról kaptunk hírt.

A Szakszervezeti Világszövetség titkársága vizsgálat tárgyává tette a dolgozó nők II. konferenciája előkészületeinek állását és megállapította, hogy az előkészítés tekintetében nagy egyenlőtlenség mutatkozik a különféle földrészek, valamint ugyanazon földrész egyes országai között.

Miután a Szakszervezeti Világszövetség titkárságának az a véleménye, hogy a dolgozó nők II. konferenciájának nem csupán elindítani kell, hanem már sikeresen be kell fejeznie egy egész sor olyan akciót, amelynek célja. a nőknek a szakszervezetekbe való bevonása és az akcióegység kibontakoztatása jogaik védelmében, úgy döntött, hogy a konferenciát elhalasztja. *Megtartásának időpontját a Szakszervezeti Világszövetség végrehajtó bizottságának következő ülésszaka fogja megállapítani.*

A konferenciának ez az elhalasztása lehetővé teszi az összes nemzeti szakszervezeti központok számára. hogy kibontakoztassák a dolgozó nők jogegyenlőségét célzó egységes akciókat és jobb előkészítő munkával biztosítsák a konferencia teljes sikerét.

Ismét első helyen a baráti vasutak munkaversenyében

Két év telt el azóta, hogy a baráti országok — NDK, Lengyel Népköztársaság. Csehszlovák Szocialista Köztársaság, Bolgár Népköztársaság és a Magyar Népköztársaság — vasutasai nemzetközi baráti szocialista munkaversenyt kötöttek. A félévenként értékelésre kerülő versenyben a MÁV a múlt év második felében az első helyen végzett.

Másodszor az élen

A magyar vasutasok az idén is derekasan dolgoztak. S a jó munka eredményeként sorrendben másodszor is sikerült elnyerni a vándorserleget és a vándorszalót.

Vizsgáljuk meg röviden, hogy 1963 első felében hogyan került a MÁV a verseny élére?

Gondos munkával sikerült elérni, hogy ma már alig fordul elő a nemzetközi személyszállító vonatok megkésselteté-se. A kesve átvett vonatok késését rendszeresen csökkentettük, a rendesen átvett vonatokat nem késleltettük meg. Az egy személyszállító vonatra eső átlagos havi eredményünk 2—4 behozott késett perc között ingadozik.

Jelentősen javult a LIM és TEEM vonatok közlekedtetése. Örvendetes az is, hogy ezeknél a fontos vonatoknál is megszünt a korábbi években előfordult összeállítási nehezmény.

Nemzetközileg a legjobb eredmény

A jó eredmények elérésében nagy részük van a határállomásoknak, a budapesti személy- és terherpályaudvaroknak, a vonatokat továbbító mozdony- és vonatkísérő személyzetnek. A munkaversenyben részes vasutak közül a személyszállító vonatok közlekedtetésénél a magyar vasútéhoz hasonló eredményt eddig egyik ország vasútja sem ért el.

Ha már itt tartunk. nem árt visszapillantani a két évvel ezelőtti helyzetre. Amikor a baráti országok munkaversenye kezdetét vette, az egy nemzetközi — személy- és tehervonatra eső késett perc a MÁV hibájából 40—50 perc között ingadozott. Gyakran előfordult, hogy a román vasutaktól rendesen átvett LIM vonatokat is csak nagy késéssel tudtuk átadni a csehszlovák vasútnak.

Természetesen a jó eredmények ellenére is akad még tennivalónk. Még a személyszállító vonatoknál is van lehetőség az átvett késések további csökkentésére. Az átsorozási idők lerövidítésével, a gépcserék és fékpróbák szervezettebb végrehajtásával a Keleti és a Nyugati pályaudvaron egyaránt lehet csökkenteni a késéseket.

A tél próbára tehet

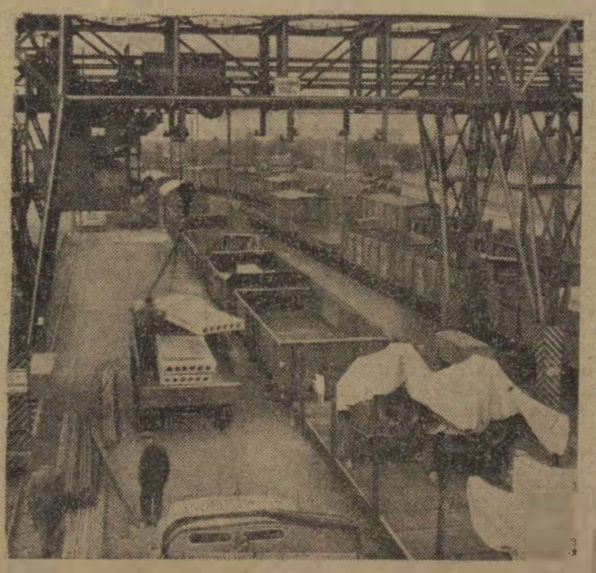
A fűtési idény megkezdésével nagy munka hárul a műszaki kocsiszolgálati főnökségek dolgozóira. Sokat rontana a magyar vasút hírnevén, ha a nemzetközi személyszállító vonatoknál fűtési nehézségek fordulnának elő. A késve átvett vonatoknál a határállomásokon is értékes perceket lehet nyerni.

Nem lehetünk elégedettek a LIM és a TEEM vonatok közlekedtetésével. 1963. első félévében egy nemzetközi tehervonat átlag 55 percet késett vonalainkon. A harmadik negyedévben ezeknek a vonatoknak a késése tovább nőtt. Itt a legfontosabb feladat, csökkenteni a nemzetközi tehervonatok átfutási idejét, oly módon, hogy az ne menjen a nemzetközi és belföldi személyszállító vonatok rovására.

A verseny értékelésére. a vándorserleg és a vándorzászló ünnepélyes átadására október 25-én Szegeden kerül sor. Ezzel egyidejűleg történik a legjobb munkát végző határállomások, pályaudvarok és fűtőházak dolgozóinak megjutalmazása is.

Tóth János

GÉPESÍTETT RAKODÁS



Békéscsabán a nehezebb rakományokat mozgó daruval rakják ki a vagonokból

(Hemző Károly felv.)

Rakodási rekord a miskolci igazgatóság területén

A vasárnapi rakodásban szeptember 22-én rekord született igazgatóságunk területén. Kiraktunk 2563 kocsit. a berakott kocsik száma 2770 volt.

Az őszi forgalom előkészítésére irányuló munka meghozta eredményét. A fuvaroztató vállalatok többsége nemcsak megértette a vasárnapi ki- és berakodás jelentőségét, hanem igyekszik is részt venni abban A jó eredményben annak is része van, hogy a szabadnapos vasutasok. s néhol a nyugdíjasok is vállalnak munkát vasárnap.

Szeptember 22-én *Miskolc-tiszai pályaudvaron 25, Miskolc-Gömörin 12. Sajószentpéteren 20, Gyöngyösön 12* kocsit raktak ki a szabadnapos vasutasokból és egyéb alkalmi munkásokból toborzott brigádok.

Bakó János

Összefogással

Békéscsaba állomáson a vasút munkáját az AKÖV és valamennyi szállító vallalat igyekszik segíteni. A szállítási aktívaértekezlet . eredményeképpen szeptember utolsó vasárnapján is teljes erővel folyt a kocsik ki- és berakása.

600 kocsit terveztek kiüríteni, illetve megrakni. Ezt 33 kocsival túlteljesítették. A munka nagy részét kirakás képezte. A békéscsabai téglagyár rakta be a legtöbb árut: 37 kocsit.

A vasút és a szállító felek közötti jó kapcsolat kétségtelen jele, ez a vasárnapi rakodási teljesitmény.

Boldizsár Gyula

Bizalmiak Foruma

A „vasutas" szó rangjáért

SZÓLNAK KŐBÁNYA-FELSŐ ÁLLOMÁS BIZALMIAI

Kőbánya-Felső állomáson túlvannak a csucsforgalmon. Itt különösen a július-augusztus jelent [illegible] *munkát — ekkor továbbítják az árpát, a sört, a gyümölcsleveket.*

— Ez azt jelenti, hogy most kevesebb a munka? — kérdem *Tóth István* szb-titkártól.

— *Kevesebb lenne* — feleli —, *ha...* S ez a „ha" a mai napon azt jelenti, hogy nyolc fővel kevesebben vannak, mint amennyi emberre szükség lenne.

Nem mindenki vándormadár

— *Sokan mennek el tőlünk* — panaszolja *Géczy Sándor* raktárnok, bizalmi. — *Az, hogy néhány vándormadár továbbáll, senkit nem aggaszt (néhányuknak még hálásak is lennénk, hogy nem rontják tovább a mi levegőnket), a baj az, hogy miközben emberhiánnyal küzdünk. 20—25 esztendeje nálunk dolgozók is búcsút mondanak.*

— *Több mint húsz esztendő után tavaly önkényes kilépéssel keresett új munkahelyet az szb-elnökünk* — jegyzi meg *Pálfi Antalné* árupénztáros, aki mint bizalmi hatodik éve élvezi munkatársai megbecsülését.

Beszélgetésünknél jelen van a másik árupénztáros, *Boda Lajos* is. Ő ugyan nem bizalmi, de igen érdekes jelenségről beszél:

Megkopott a vasutas szó becsülete

— *Szűkebb hazámban, Bag községben, hétszáznál több vasutas család lakik. Vasutasnak lenni a mi falunkban nem mesterségnek — hivatásnak számított és ez az érzés apáról fiúra szállt. S mi van most? Az apák haragszanak és nem mindig értik fiaikat, akik nem akarnak a vasúthoz szerződni. 23—26 évnél fiatalabb vasutas nem található Bagon... Hogy miért van ez így? Nagy az ipar elszívó hatása, de egyéb problémák is akadnak.*

A problémákról beszélgetünk. Vasutasgondok és kőbányai panaszok egyaránt akadnak. Az egyik, amelyet Géczy Sándor említ, a vasutasok nagyobb megbecsülése.

— *Foglalkozásom: raktárnok, szakképzettségem: nincs, ezt mondja a személyi igazolványom. Érettségiztem, négy szakvizsgám van, mintegy másfél évtizede dolgozom a MÁV-nál, a besorolásom mégis hátrányosabb, mint egy 18 éves gyerekemberé, aki éppen csak befejezte az iparitanuló-iskolát... A MÁV forgalmi- és kereskedelmi dolgozóinak még a szakvizsgák után sincs szakképzettségük. „Szakosítsák" végre a vasutat.*

A következő panaszt is Géczy Sándor említi. Ismerjük, tudjuk, de talán mégsem árt újfent megemlíteni.

Egyforma mércével?

— *Az átminősítés!* — mondja. — *Ez valahogy nincs rendjén. Szluha Mihály barátunk kocsirendező volt, üzemi baleset érte — átminősítették értesítőnek. A fizetése természetesen kevesebb és végső soron ugyanolyan helyzetben van, mint az az értesítő, akit fegyelmi okok miatt helyeztek ide. A különbség csak annyi, hogy az egyik több évtizedes becsületes munka után megrokkant, a másik vétett a szabályok ellen — a sorsa mindkettőnek azonos.*

Géczy Sándort is egészségi okok miatt helyezték a raktárba. A vasút veszélyes és nehéz szakma, 13 esztendeig volt forgalmi szolgálattevő, a munkában gyengültek meg az idegei — új munkakörében, az alacsonyabb besorolásnál minden téren hátrányosabb helyzetbe került.

— *Mindennek hire megy* — jegyzi meg. — *A pályakezdő fiatalok is tudják, érthető, ha másfelé keresik a boldogulásukat.*

Tóth István helyi problémákat említ:

— *Ideje lenne megoldani végre állomásunk üzemi konyhájának gondját is. Köztudott, hogy a vasutasoknak rosszabb a gyomra, mint általában más szakmák dolgozóinak. Ebben a statisztikában Kőbánya-Felső vasutasai „előkelő" helyet foglalnak el. Pedig lehetne segíteni. Az oktatóteremünkben délidőben be lehetne rendezni az ebédlőhelyiséget, az ételt pedig (ahogy ezt a társfőnökség teszi) esetleg más vállalat konyhájától is kaphatnánk.*

Az egyenruhák problémájáról is sok szó esett. *(Ezzel lapunk más helyén foglalkozunk. A szerk.)*

Így summázható a beszélgetés: sokszor apróságokról van szó csupán, teljesíthető kérésekről, amelyeknek, ha eleget tesznek — megnyugtatják a dolgozókat, viszont, ha a jogos sérelmekkel nem törődnek —, újabb érveket adnak mindazoknak, akik búcsúzni készülnek a vasúttól.

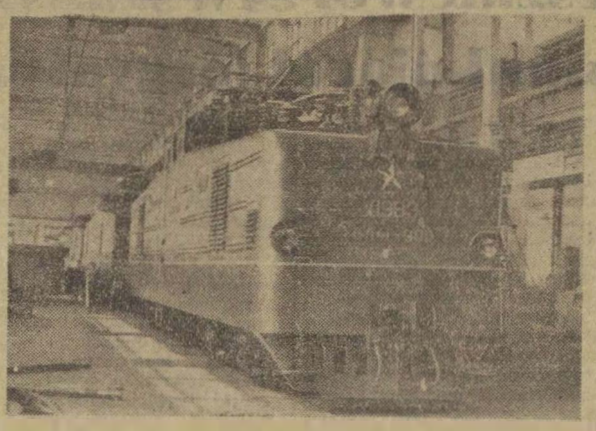
A bizalmiak — s a többi dolgozó — által elmondottakat nem szabad figyelmen kívül hagyni. Nemcsak a vasút jelenéről, jövőnkről is szó van. S ezt az illetékeseknek mindig szem előtt kell tartani!

F. T.

Tudományos konferencia a városi közlekedés helyzetéről

A Közlekedéstudományi Egyesület városi közlekedési szakosztálya és a Magyar Tudományos Akadémia közúti és városközlekedési szakbizottsága október 2. és 5-e között négynapos konferenciát tartott a Technika Házában. A tanácskozáson —, amelyet dr. Csanádi György, a közlekedési és postaügyi miniszter első helyettese, a Közlekedéstudományi Egyesület elnöke nyitott meg —, mintegy 500 szakember, köztük több külföldi vett részt.

Az első előadást dr. Sarlós István, a fővárosi tanács vb-elnöke tartotta, Közlekedés és várospolitika címmel. Ezután dr. Kádas Kálmán, a műszaki tudományok kandidátusa, egyetemi tanár ismertette a budapesti közlekedési igények várható alakulását 1980-ig. Nagy Rudolf, a fővárosi tanács közlekedési igazgatóságának főmérnöke, a várható tömegközlekedési igények kielégítésének főbb nagy hatékonyságú irányaival, illetve a tervezett megoldásokkal foglalkozott. Dr. Turányi István, a műszaki tudományok kandidátusa, az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem tanszékvezető tanára a modern forgalomirányítás módszereit ismertette. Gintl József, a Fővárosi Villamosvasút főmérnöke, a korszerű nagy befogadóképességű jármű és feltételei, Szilágyi Lajos, a fővárosi tanács vb építési és városrendezési osztályának vezetője, pedig A városrendezés és közlekedés új szintézise címmel tartott előadást.



Új típusú villamos mozdonyok gyártását kezdték meg a Szovjetunió dnyepropetrovszki villamosmozdony-gyárában. A VL 41 típusú gépek legnagyobb sebessége 100 kilométer óra.
(MTI Külföldi Képszolgálat)

Köszönjük

A Goldberger Textilművek kultúrcsoportja ajándékműsorral kedveskedett a nyugdíjas vasutasoknak. Az érdekes előadást szeptember 21-én, szombaton délután tartották Bp. Déli pályaudvar kultúrtermében.

Az előadás, melynek magam is élvezője voltam, három órán keresztül feledtette a megjelent nyugdíjasokkal az élet gondjait, bajait. *Olyan kedves élmény volt ez számunkra, mint amikor őszi hűvös napokon a felhők között támadt résen áttör egy kéve aranyos napsugár.* Felvidítja, az embert, mert eszébe juttatja a vidám tavaszt, és a forró nyarat...

Ezúton is köszönjük a Goldberger Textilművek kultúrosainak a szép ajándékműsort, melyet oly nagy szeretettel adtak elő.

Gálfy Dezső

Miért nincs gáz?

Körmend állomáson hetek óta nincs gáz a személykocsik világítására. Emiatt a Körmend és Bajánsenye között közlekedő 8631 számú személyvonat kocsijai már hetek óta világítás nélkül járnak.

Az utasok naponta másfél órát üldögélnek sötétben e vonat kocsijaiban. Jogosan panaszkodnak a világítás hiánya miatt, hiszen a kulturált utazáshoz a kocsik kivilágítása is hozzátartozik.

A sok panaszt a vonatkísérő személyzetnek kell nap nap után hallgatnia, mert az illetékesek, akiket ez a mulasztás terhel, nincsenek ott. Reméljük, ezúton tudomást szereznek a világítógáz-hiányról és gyorsan intézkednek fognak.

Markos József

Mi újság a ruhaellátásban?

A közelgő tél miatt különösen fontos, hogy rendben legyen a vasutas dolgozók ruházata. Télen több, melegebb ruha kell, ami kellő védelmet nyújt a szabadban dolgozó vasutasoknak a hideg ártalmai ellen. A kemény hideg, a hófúvások idején bizony elkel majd a bundabéléses köpeny és a halinacsizma, és becsülete lesz a szőrmesapkának is.

— Idejében megkapják-e a vasút dolgozói a téliruha-járandóságot, a hóban, fagyban szükséges védőöltözetet? — Ezzel a kérdéssel kerestük fel az anyagellátási igazgatóság illetékeseit: *Dobai Lajos* főfelügyelőt, az E osztály vezetőjét és *Benedek László* főintézőt, a ruhacsoport vezetőjét.

— Az idei télre kielégítő lesz a ruhaellátás, jobb mint a múlt években. Az ipar tervszerűen szállítja a megrendelt ruhákat és lábbeliket, melyeket folyamatosan, az igényeknek megfelelően szétosztunk az igazgatóságok között — mondotta Dobai elvtárs.

— Beszereztünk már 13 ezer pár bőrcsizmát, 5 ezer pár halinacsizmát és bőrtalpú bakancsból is megvan az igényelt mennyiség —, ismertette a részletes adatokat Benedek László főintéző. — Rendelkezésünkre áll az idén kiosztásra kerülő ezer bundabéléses köpeny és mintegy 23 ezer esőköpeny, a szükséges mennyiség 79 százaléka. A vattás kabátok 71 százalékát, a nadrágok 59 százalékát kaptuk meg eddig. Folyamatos beszerzés alatt áll többek között 23 ezer darab női és férfiposztó zubbony és ugyanennyi szoknya és nadrág is. Az idei évre igényelt 12 600 szőrmesapkából a rendelt mennyiség 76 százaléka áll már a rendelkezésünkre. A pillanatnyi helyzet a felsorolt adatoknál már lényegesen jobb, hiszen ezek az augusztus végi állapotokat tükrözik.

2

— Megoldást nyer-e az újfelvételes dolgozók gyorsabb ruhaellátása? — kérdeztük.

— Sajnos nem sikerült megoldanunk sem az újfelvételes, sem a beosztás változás következtében igényjogosulttá vált dolgozók ruhaellátását —, válaszolta Benedek elvtárs. — Nincs olyan beszerzési tartalékkeretünk, amely fedezné a tényleges igényeket. A Munkaügyi Minisztérium az idén is csak 1000 újfelvételes dolgozó részére biztosított tartalékkeretet. Ilyen okból viszont a múlt év folyamán 28 millió forintos hátralék mutatkozott a vasutasok ruhaellátásában. Ha több újfelvételes dolgozónak mégis ruhát adnánk, ezt a régiek illetményruha-ellátása sínylené meg.

A munkaerővándorlás tehát nemcsak a napi munkában okoz nehézségeket a szolgálati helyeken, hanem a ruhaellátásban is érezteti kedvezőtlen hatását. Az idén belépő új dolgozók számára csak a jövő évi terv keretében lehet illetményruhát igényelni. Addig csak használt ruhát kaphatnak a rendelkezésre álló készletekből.

3

— Lesz-e elegendő védőruha?

— A szolgálati főnökségek igénylésének megfelelő mennyiségben szereztünk be az idén gumitalpú bakancsokat, savállo kabátokat, kesztyűket és más védőruhákat — válaszolta kérdésünkre Dobai Lajos főfelügyelő. — Összesen mintegy 10 millió forintért vásároltunk védőruhát, s ez a mennyiség teljes mértékben fedezi az igényeket.

4

— Több helyen zavarja az ellátást, hogy a ruhákat nem a megfelelő méretben kapják. Ki a felelős ezért?

— Ismerjük ezt a problémát, s bár küzdünk ellene, évről évre előfordul helyenként — jegyezte meg Benedek elvtárs. Elmondotta, hogy a szolgálati főnökségek sablonméretek alapján rendelik a ruházati cikkeket. Az ellátást zavarja, ha a főnökségek a szétosztáskor nem olyan méretű ruhákat akarnak vételezni, mint amilyent rendeltek. S miért nem rendelnek sok helyen megfelelő méretű ruházatot? Ez rejtély! De feltehető, hogy nem elég körültekintően végzik a rendelést. Az évek folyamán ugyanis változhat az emberek derék- és mellbősége. Aki sovány volt, lehet, hogy egy évvel később pocakot eresztett, s akkor szűk lesz a nadrág, ha nem rendelnek bővebbet... S ha ilyen okokból raktáron marad néhány száz méreten aluli ruhadarab, ez már azt jelenti, hogy ugyanennyi vasutas hiába várja ruhajárandóságának kiadását. Ezért csak gondosan ellenőrzött adatok alapján szabad ruhát rendelni. Sok helyen előfordul az is, hogy a vételezési értesítést nem veszik tudomásul, ezzel késleltetik a kiosztást.

5

— Termelési tanácskozásokon gyakran panaszkodnak a dolgozók, hogy „csepegtetve" kapják a ruházatot. Megérkezik a nadrág és néhány hónappal később osztják ki a hozzávaló zubbonyt. Mi az oka ennek?

— Egyenruhánkat a Szegedi Ruhagyárban készítik, futószalagon — hallottuk Dobai elvtárstól. — Külön futószalagon gyártják például a nadrágokat és külön a zubbonyokat. Mivel a nadrágvarrás kevesebb munkába kerül, ezeket előbb megkapjuk. Raktározási nehézségeink miatt nem tudjuk tárolni a nadrágokat, amíg a zubbonyok beérkeznek, de ezt a készletgazdálkodás korlátai is tiltják. Ezért kénytelenek voltunk eddig részletekben is kiadni a ruhajárandóságokat. A vasutasok számára ez így is kedvezőbb, mintha csak az év végén, vagy megkésve adnánk a ruhát. 1964-re ígéretet kaptunk a ruhagyártól a zubbonyok és a nadrágok egyszerre történő leszállítására.

6

— Várható-e az egyenruhák minőségének javulása?

— A ruhagyár nem sok jóval biztat bennünket — válaszolta Benedek elvtárs. — Főként a festéssel van baj. A hazai gyártmányú festékanyagok nem adnak egyöntetű színárnyalatot. S ha a ruhák szabásánál több különböző árnyalatú véget használnak fel, könnyen megeshet a színhiba. Ennél is nagyobb probléma a nyári ruhák festése. Az a panasz, hogy ezek a ruhák nem tartják a színüket, teljesen indokolt. Ezért az eddig használt vászon helyett szerettük volna műszálas tropikál anyagból gyártatni a nyári ruhát. Sajnos, az ehhez szükséges 48 millió forint nem áll rendelkezésünkre.

Úgy véljük, az anyagi akadályok ellenére sem szabad végleg levenni a napirendről a nyári ruha kérdést, hiszen — bár most nem időszerű erről beszélni — a nyári ruha ellátás nem áll kellő színvonalon.

L. J.

Baja állomáson rendben mennek a dolgok

A tél okozta lemaradást még a tavasszal pótolták a bajai vasutasok. Igaz, hogy ez a munka nem okozott különösebb nehézséget, mert *Bajai*, a szegedi igazgatóság harmadik legnagyobb berakóállomásán a téli hónapokban aránylag nincs nagy forgalom. A teherszállítás a jó idő beálltával kezd megélénkülni és ilyenkor ősszel éri el a csúcsot.

— *Győzik-e a munkát?* — érdeklődtünk az állomás vezetőinél.

— *Eddig rendben mennek a dolgok* — válaszolt a kérdésre *Kovács Pál* főintéző, állomásfőnök. — *Ha ilyen rendes ütemben kapjuk a kocsikat, mint eddig, ezután sem lesz baj. Erre garancia a dolgozók hozzáállása, munkaszeretete. Eddig elért eredményeink is biztatóak.*

Jól halad a berakás

— *Hogy állnak a hétvégi rakodásokkal?*

— *A berakással általában ünnepnapokon sincs probléma, a kirakás azonban még döcög* — mondotta *Gilián Pál* főintéző, kereskedelmi állomásfőnök-helyettes. — *Pedig naponta a gyűjtőkkel együtt mintegy 110—115 kocsi kerül feladásra. A leadási kocsik száma lényegesen kisebb. A napi 30—40 érkező üres kocsit mi válogatjuk szét, aszerint, hogy hova milyen raksúlyú kocsikra van szükség. Erre különös figyelmet fordítunk, mert nem mindegy, hogy milyen kocsit adunk az exportalmának vagy a dunai ródernak, amiből naponta 40 vagonnal adunk fel.*

— *Gyümölcsexportunk is jelentős* — folytatta *Gilián Pál.* — *Almából és körtéből október 1-ig 100 vagonnal exportáltunk az NDK-ba, Csehszlovákiába és Lengyelországba. A MÉK vezetői szerint még további 150 vagon alma exportálására kerül sor. Itt szeretnem megemlíteni azt is, hogy nekünk kell ellátni üres kocsival a hercegszántói és a garai szárnyvonalat is. Itt az őszi forgalom idején naponta 20—30 kocsit raknak meg cukorrépával és különféle mezőgazdasági termékekkel.*

Arra a kérdésre, hogyan szervezték meg a berakást a szállító felekkel, ugyancsak a kereskedelmi állomásfőnök-helyettes adott választ.

Követendő példa

— *Mivel Baja állomás is részt vesz a központi fel- és elfuvarozási rendszerben, a munka függvénye az AKÖV jó vagy rossz munkája. Ebből a gondolatból kiindulva szeptember 26-án közös párttaggyűlésen vitattuk meg az őszi szállítási feladatokat. Különös gondot fordítunk a mezőgazdasági termények elszállítására. A közös taggyűlés eredményeként már szeptember 29-én vasárnap 52 kocsit raktak meg az állomáson.*

Az AKÖV-höz hasonlóan igen jó az együttműködés a többi szállító féllel is. Hogy ez így van, az állomás vezetőit illeti dicséret. A beszélgetés során azt is megtudtuk, hogy a rakodások zavartalan lebonyolítása érdekében a kereskedelmi állomásfőnök-helyettes több előadást tartott már a termelőszövetkezetek könyvelőinek.

Ezek után egyáltalán nem véletlen, hogy Baja állomáson most, a legnagyobb szállítások idején is rendben mennek a dolgok.

(visl)

Erősítés a vagonlakóknak

Erősítés érkezett a napokban a Celldömölkön állomásozó XV. számú gépesített pályamesteri szakaszhoz. Nem emberek, nem is gépek alkoltáik ezt az „erősítést", hanem egy kis letéti könyvtár.

A gépesített mozgó pályamesteri szakasz dolgozói vagonokban laknak és mindig oda vándorolnak, ahol a munka várja őket. Kulturális, szórakozási lehetőség eddig alig volt számukra. *Ezt a hiányosságot igyekezett pótolni a 119 kötet könyvből álló letéti könyvtár megküldésével a tapolcai Batsányi János Vasutas Kultúrotthon igazgatója, Cs. Varga János elvtárs.* A szakasz több mint 100 dolgozójának jó szórakozást nyújtanak majd ezek a szép könyvek.

Ott voltam a szakasznál, amikor megérkezett az „erősítés". Láttam, milyen örömmel fogadják a könyveket és vitték magukkal a kocsikba.

(Boguár)

GYORSABBAN, JOBBAN, GAZDASÁGOSABBAN

48 órás mozdonyforduló

BESZÉLGETÉS A SZOLNOKI FŰTŐHÁZ GONDJAIRÓL

Az év első 8 hónapjában az egy mozdonyra eső 100 etkm teljesítmény 5,2 százalékkal növekedett a szolnoki fűtőházban. A szénből 7,1 százalékot takarítottak meg annak ellenére, hogy a személyvonati vontatás aránya 10 százalékkal növekedett. Augusztus végéig 5,4 millió forint a megtakarítás a fűtőháznál. Az időszakos mozdonyjavítási tervet 100,2 százalékra teljesítették. A kéttengelyes teherkocsik részlegvizsgájánál 109,3 százalékos az eredmény.

Kijárásra váró mozdonyok a szolnoki fűtőházban

Az árnyékos oldal

A jó eredmények ellenére sem mondhatjuk, hogy „felhőtlen az ég" a fűtőház felett. A problémákról beszélgettünk *Móra Ferenc* főnökhelyettessel és *Józsa Jánossal*, a szakszervezeti bizottság termelési felelősével.

— *Rendkívül megnehezíti fűtőházunk munkáját, hogy az utazószemélyzet szolgálati óráinak száma nagyon megnövekedett* — mondta Móra elvtárs.

— *Az a legnagyobb baj* — vette át a szót Józsa János —, *hogy Debrecenből nagy késéssel érkeznek vissza a gépek. október első három napján például 13 mozdonyt 30, sőt 40 óránál hosszabb idő után kaptunk vissza Debrecenből, pedig a távolság mindössze 120 kilométer. S. Papp Ernő, a 411—290-es mozdonnyal 48 óra alatt tette meg a Szolnok—Debrecen—Szolnok közötti 240 km-es utat. Szabó Gergely 411—214-es gépével 46 óra alatt ballagta végig ezt a távolságot. Hasonló volt a többi gépünk teljesítménye is.*

— Milyen része van a késésekben a vontatásnak?

— *Jóformán semmi. A menetigazolványokat a forgalom dolgozói vezetik, tehát feltételezhetjük, hogy „nem részrehajlók". Az említett 13 mozdonynál mindössze egy esetben volt három perc késés vontatási hibából. Hogyan adjunk gépet a forgalomnak — így Józsa elvtárs —, ha nem kapjuk vissza idejében mozdonyainkat?*

Egyéb problémákat is okoz a hosszú mozdonyforduló. A szakszervezeti bizottság nehezen tud ezeken segíteni, ha az irányító szervek nem teszik meg a szükséges intézkedéseket.

„Pihenésre nem alkalmas"

Az utazószemélyzetet nagyon kifárasztja a 48 órás szolgálat még akkor is, ha közben van alkalmuk némi pihenésre. Csakhogy a debreceni pihenés nem sokat ér. A fűtőházi laktanya két nagy szobájában sok az ágy, szinte fél óránként ébresztenek valakit. Az épület mindkét oldalán ott sisteregnek, pöfögnek, fütyülnek a mozdonyok.

A dolgozóknak járó pihenőnapok felét nem tudták kiadni szeptemberben. Ez ellenkezik a Munka Törvénykönyvével. A késve érkező mozdonyok miatt a mozdonyfelvigyázók vezénylési terve minduntalan felborul, s a legnagyobb elővigyázatosság mellett sem tudják egyenletesen elosztani a munkát.

A jelenlegi helyzetre is jellemző a normaórán felüli teljesítmények augusztusi alakulása. A mozdonyvezetőknél a normaórán felül 1—10-ig teljesítettek többletmunkaórát 8 esetben, 11—30-ig 36 esetben, 31—50-ig 65 esetben, 51 órán felül teljesítettek 99 esetben. A fűtők még többet dolgoztak 51 órán felüli túlóraja 149 fűtőnek volt augusztusban.

Megbosszulja magát

Nyilvánvaló, hogy *az ilyen túlterhelés nem mehet sokáig.* Sokan betegállományba kerülnek, pótlásuk, helyettesítésük megoldatlan, illetve az ő munkájuk is a munkaképesekre hárul.

Tudjuk, a szállítási feladatok növekedése nagy nehézségeket ró a vonalakra, különösen Debrecen és Szolnok között. Gondosabb szervezéssel mégis el lehetne kerülni a mozdonyok ilyen nagyarányú ácsorgását.

A téli felkészüléssel kapcsolatban is van egy komoly probléma Szolnokon.

— *Most szerelik fűtőházunk mozdonyszínjében az új hősugárzókat* — mondotta Móra Ferenc — *de még bizonytalan, sikerül-e megoldani a fűtőház szellőzését. Néhány év alatt elmarta a gáz és a gőz a füstelszívó csöveket. Ha a télre nem tudjuk pótolni ezeket, akkor a fűtéssel sem érünk semmit, mert a gáz miatt szerelőink nem tudnak dolgozni a mozdonyszínben. A probléma megoldásához a 7. szakosztály sürgős segítségét várjuk!*

L—n

„A menetrend a tehervonatoknál is törvény..."

— *Állomásunk teherforgalma augusztus óta szüntelenül növekszik* — hallottuk *Kijácz József* állomásfőnöktől, amikor *Pusztaszabolcs* állomáson az őszi forgalom eredményeiről érdeklődtünk. — *Elsősorban az átmenő forgalomról kell beszélni, mert nálunk az a döntő. Naponta 9 tolatóstehervonatot indítunk Paks, Dombóvár és Ferencváros felé, és ugyanennyi érkezik is hozzánk. Siktolatással irányvonatokat állítunk össze és küldjük őket Dunaújvárosba, Székesfehérvárra és főként Ferencvárosba. Amióta megkezdődött a cukorrépaidény, naponként két 1000—1200 tonnás szerelvényt indítunk Ercsibe, a cukorgyárba.*

A Pusztaszabolcsról induló személyvonatoknál az állomás hibájából szeptemberben egyetlen késés sem volt. Ezzel párhuzamosan, hogyan alakult a tehervonatok menetrendszerűsége?

75,3 százalék

— *Jól tudjuk: a menetrend a tehervonatoknál is törvény...* — folytatta az állomásfőnök. — *Ezért igyekszünk menetrendszerűen indítani tehervonatainkat is. Tehervonati menetrendszerűségünk a harmadik negyedévben 75,3 százalékos volt. A módszeres elegyrendezés alkalmazásával is igyekszünk javítani ezt az eredményt. Hiszen a tehervonat csak akkor indulhat menetrend szerint, ha idejében előkészítjük. Két tartalékunk az állomási technológia alapján csaknem menetrend szerint dolgozik.*

Ha arról akarunk képet kapni, mennyivel növekedett a kocsirendezők, váltókezelők s az állomás többi dolgozójának munkája, elég, ha figyelembe vesszük, hogy az idén májusban 3500 kocsival nagyobb volt a forgalom Pusztaszabolcson, mint a múlt év azonos időszakában. Augusztusban pedig 2000 kocsival volt több, mint egy évvel ezelőtt. Ilyen forgalomnövekedés mellett a harmadik negyedév folyamán kocsitartózkodásban 94 százalékos, kocsikihasználásban 100,5 százalékos eredményt értek el. A vonatközlekedési tervvel azonban lemaradtak. Ezt az okozta, hogy a tapolcai „K" szerelvény nem közlekedik. Erről igazán nem tehetnek, hiszen most a szén és a cukorrépa szállításához kellenek elsősorban a kocsik.

A jobb eredmények elérését segíti elő, hogy a munkacsapatok a szocialista brigád címért versenyeznek. A versenyben a személyvonati vonatkísérők állnak a legjobban, már hét brigádjuk nyerte el ezt a kitüntető címet. Kocsirendező brigádjaik a szocialista címért folyó versenyben a munkát tekintve állják a sarat, de vállalásaik kulturális jellegű részét eddig nem tudták teljesíteni. Az okozza ezt, hogy sokan távoli falvakból járnak munkába az állomásra. Ezeknek nincs idejük arra, hogy munkaidő után is részt vegyenek a kollektíva életében. A munkában azért ők is nagyon igyekeznek.

Nehezen megy a vasárnapi rakodás

Az állomás áruforgalmáról *Molnár Géza*, kereskedelmi állomásfőnökhelyettes tájékoztatott.

— *A helyi feladás a cukorrépa betakarítása óta állomásunkon is megnövekedett. A pusztaszabolcsi termelőszövetkezetnek 500, az állami gazdaságnak 200 vagon cukorrépája van. Ebből eddig 120 vagonnal szállítottunk el, tehát a munka java még hátra van. Sajnos a vasárnapi rakodás nálunk még nagyon nehezen megy. A múlt vasárnap is csak három vagont sikerült megrakni.*

Ha romlik az időjárás — márpedig a tél közeledtével ez több mint valószínű —, szinte használhatatlanná válik az állomás rakodóhelye, mert nincs kikövezve. A nagy sárban elakadnak majd a cukorrépát szállító teherautók. A rakodóhelyhez vezető mintegy 150 méter hosszú út már most is igen rossz állapotban van. A mélyen besüppedt keréknyomok között valóságos dombvonulatot képez a föld. Ilyen rossz úton a szerencse is ritkán menti a teherautókat a tengelytöréstől. Ideje lenne valamiképpen rendbehozni ezt az utat. Ha más megoldás nincs, legalább fűtőházi salakkal töltsék fel a mély gödröket.

Az őszi forgalomra való felkészülés során már korábban gondoskodni kellett volna a rakodóhely és az út rendbehozásáról, hiszen ezek is hozzátartoznak a forgalom előfeltételeihez.

(Lőrincz)

Önkéntes műszakokat szerveznek a szocialista brigádok

Nagykanizsán, a vasutas művelődési otthonban tartották a pályafenntartási főnökség szocialista brigádvezetőinek második értekezletét. Az értekezletet *Magyar István*, a szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg, majd *Varga István*, a főnökség vezetője számolt be az időszerű feladatokról. Elmondotta, hogy a balatoni vonal állomásainak csinosításában igen jó eredményeket értek el, a fenntartási tervben azonban van még lemaradás.

A lemaradás pótlása érdekében a dolgozók önkéntes vállalása alapján, több helyen bevezették az 56 órás munkahetet, s a munkaszüneti napokra a szocialista brigádok önkéntes műszakokat is szerveznek. A főnökségnél eredményes a szocialista brigádmozgalom. A 21 brigádból eddig négy nyerte el a szocialista brigádcímet, 11 pedig szocialista brigádoklevelet kapott.

A vita során a brigádvezetők számoltak be eredményeikről, terveikről. A *balatonszentgyörgyi* brigád vezetője például elmondta, hogy külön brigádkönyvtár létesítését határozták el, amely a családtagok részére is kölcsönöz könyveket. A *nagykanizsaiak* szakmai továbbképző előadássorozat indítását kérték.

Az értekezlet befejezéseként két kisfilmet néztek meg a brigádvezetők a pályafenntartás gépesítéséről és ebéd után a Nagykanizsai Sörgyárba tettek üzemlátogatást. Hasznos beszélgetést folytattak a sörgyári szocialista brigádokkal. Találkozójuk baráti hangulatban ért véget.

Nagy Antal Gézr
Nagykanizsa

Méltó maradt régi jó híréhez...

Műszaki konferencia a Dunakeszi Járműjavítóban

Jó dolog olyan kollektíváról krónikázni, amely jutalmak sorozatának, magas kitüntetéseknek tulajdonosa. A Dunakeszi Járműjavító méltó maradt jó híréhez, ma is az élen halad a termelésben.

A közelmúltban munkásértekezleten találkoztak az üzem műszaki, párt-, szakszervezeti vezetői. Meghívták a megbeszélésre az üzemi tanács tagjait, a szocialista brigádok vezetőit is. Arról tanácskoztak:

hogyan tehetik még eredményesebbé a munkát az év hátralévő hónapjaiban.

Bakó Károly, a vállalat főnöke joggal jelenthette az értekezletnek:

— Az év 8 hónapjában becsülettel hajtottuk végre a feladatunkat. A vállalat a forintterv 1,6, ETI-tervét 1,5 százalékkal túlteljesítette. A termelékenységi terv teljesítése is 2,4 százalékkal volt magasabb a tervezettnél. 52 százalékkal több az elmúlt év hasonló időszakához.

Az átlagos termelés eredménye 104,7 százalékot mutat.

A műszaki fejlesztés 4,11 százalékkal növekedett.

Azt is megtudtuk, hogy eddig 85 és félezer forintot takarítottak meg selejtcsökkentéssel. Csak növeli a dunakesziek érdemét, hogy a szükséglettel szemben 54 fős létszámhiánnyal mintegy 92 ezer munkaórában terven felül 11 db vezetőállásos kocsit átalakítottak, 48-at távvezérlésre építettek át, 160 kocsival teljesítették túl a tervezett futójavítást.

A 28 százalékos többleteredményből, a 6,7 millió többletnyereségből közel 10 napi nyereségre jogosult a vállalat.

A dunakesziekre az utolsó negyedévben még nagy feladatok várnak. Vajon a jelenlegi munkaerőhiánnyal képesek lesznek-e a teljesítésükre? A kérdés a műszaki értekezleten is felelősséggel hangzott el. Hiszen 48 Bah, 2 HÉV motorkocsi gyártása vár még a vállalatra. Jövőre 50 millió forinttal emelkedik a járműjavítók terve, ehhez 220 fővel kellene növelni a vállalat létszámát.

A gondokat még növeli a lépcsőzetes munkakezdés, ami sok visszaélésre ad lehetőséget.

Az ebédidő is túl hosszúra nyúlik, a beteglétszám rekord magasságú. Sok gondot okoz a vállalatnak az is, hogy rendszertelenül érkeznek a javításra szánt kocsik. Persze így rendkívülien megemelkedik a túlórák száma. Bírálat érte a *Landler Járműjavítót* is, mert ismétlődően késedelmesen szállítja az ütemes gyártáshoz nélkülözhetetlen féksarukat. A *Anyagellátási Igazgatóság* segítségét egyes importanyagok beszerzéséhez kérik. Dunakeszin a Bah kocsik villamosfűtésének szerelése is vontatottan halad.

Jelenleg 1000 javításra szoruló kályha vár a raktárakban elszállításra.

A fényező műhely is anyaghiánnyal küzd. Hosszabb ideje a fedőtapaszt házilag zsírokból, pasztákból összeállított keverékkel pótolják.

A Dunakeszi Járműjavító vezetői — mint az a vállalati főnök szavaiból is kiderült — nem adták fel a harcot a további eredmények érdekében. A IV. gyáregység előkészítő, alkatrészgyártó részlege 3 műszakra állt át. Intézkedtek a gazdaságosabb anyagvételezés bevezetésére. Az I. gyáregységben külföldi tapasztalatokat alkalmaznak.

Az üzem műszaki vezetői ígéretet tettek, hogy

november 7-re bevezetik a forgóvázak szalagszerű gyártását.

Sok segítséget jelent az új kocsimosó berendezés is, amely lényegesen lerövidíti a kocsik tisztítási idejét. (*Sajnos a tél beálltával ez az elmés konstrukció megbénul, mert a vállalat nem kapott fedezetet a tetőszerkezeten túl az oldalak felépítésére.*) Fejlődést mutat az eddigi hagyományosan használt króm vagy nikkel helyett műanyag bevonatok alkalmazása egyes alkatrészeken.

A műszaki konferencián számos javaslat hangzott el, amelyet egy szakmai bizottság rövidesen programba foglal, és nyilvánosságra hoz. Csaknem 50 ezer forint jutalom vár a járműjavító dolgozóira a november 7-re hirdetett versenyben, s ami ennél is többet jelent, további becsületes helytállásukkal az év végére méltó tulajdonosai maradhatnak a büszke élüzem címnek.

Várkuti Miklós

Házhozfuvarozás — vasárnap is

A Szeged állomásra érkező darabáru szállítmányok házhoz fuvarozása hétköznapi napokon már mind nagyobb nehézségekbe ütközik. Olyan sok az áru, hogy a torlódást csak vasárnapi kiszállítással lehet enyhíteni.

Szállítmányozási szolgálatunk szeptember 30-án és október 6-án *három pótkocsis teherautóval kifuvarozott 500—500 mázsa darabárut.* Ez a két napon 15 kocsi gyors kiürítését jelentette. *Barna Ferenc, Vecsernyés Ferenc és Bárkányi Sándor* járatkezelő a két vasárnapon másodmagukkal végezték ezt az önként vállalt munkát annak ellenére, hogy hétközben is naponta átlag 10 órát dolgoznak.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

Ifjúsági rakodóbrigádok

A KISZ Központi Bizottságának titkársága határozatot hozott az őszi vasúti és közúti szállítások segítéséről. Felhívta a Kommunista Ifjúsági Szövetség tagjait, szervezeteit és bizottságait, hogy mivel az egyébként is nagy erőfeszítést igénylő őszi csúcsforgalmat jelentősen megnövelték a rendkívüli téli időjárás következtében kiesett és most esedékes szállítások, szervezzenek és irányítsanak brigádokat azokra a vasúti csomópontokra, amelyeken nagy mennyiségű áru- és anyag kerül ki-, illetve berakódásra.

A KISZ Központi Bizottsága titkárságának határozata ismerteti a bizottságok részletes feladatait, s arról is tájékoztat, hogy a fiatalok az elvégzett munkáért teljes bért kapnak.

A felhívásra október első vasárnapján önkéntes KISZ-brigádok segédkeztek a vasúti rakodásoknál. A kezdeményezés tehát sikeresen indult. *Veszprém megyében* például a határozat megjelenése után néhány nappal *Pápán 37, Ajkán 31, Tapolcán 11, Zircen pedig 8 ifjúsági rakodócsoport alakult.* Figyelemre méltó eredményeket értek el a fiatalok a ki- és berakásban az ország más városaiban is.

A KISZ-fiatalok segítségét elsősorban az építőanyagok és a mezőgazdasági termékek ki- és berakásánál veszik igénybe a pályaudvarokon.

Rakodógépek segítségével gyorsabban megy a szén kirakása. Békéscsaba állomáson egyre több ilyen gép könnyíti a dolgozók munkáját.

(Hemző Károly felv.)

Téli feladatok a kereskedelmi szolgálatnál

A vasútnak a szállításokat a lehetőséghez képest télen is teljesíteni kell. Nekünk vasutasoknak már az őszi forgalom kellős közepén gondolni kell a téli forgalomra. A téli forgalom lebonyolításával kapcsolatos előkészületekre, valamint az esetleg bekövetkezendő akadályok gyors elhárítására és a vonatforgalomnak lehetőség szerinti fenntartására. A különböző szakszolgálati ágak dolgozói részére a D4-es Utasítás megfelelő rendelkezéseket tartalmaz. Ezek a rendelkezések — mint a vasút elsődleges tevékenységére —. a vonatforgalom lebonyolítására vonatkoznak.

A kereskedelmi szolgálat dolgozói a vonatforgalom lebonyolításában nem vesznek közvetlenül részt. A téli időszakban nekik egyéb feladataik vannak, mind a kocsirakományú, mind a darabáruküldemények szállítását illetően. *A gondos felkészülés az első biztosíték arra, hogy ezeket a különleges szállítási feladatokat a körülményekhez képest a vasút a lehető legjobban meg tudja oldani.*

A rakodóterületek

A felkészülés során vizsgáljuk felül a rakodóterületek állapotát. Még a hó leesése előtt gondoskodjunk arról, hogy *a közlekedési utak és rakodóterületek jó állapotban és tiszták legyenek.* Csak így biztosítható a téli időszakban, hogy a fuvaroztatók közúti járműveiken a rakodóterületekhez vezető utakon zavartalanul közlekedhessenek. Könnyen hozzáférhető helyen tartsunk készenlétben homokot. fűrészport, ipari sót, arra az esetre, amikor jegesedés következtében az utak síkossá válnak.

A nappalok rövidsége miatt a fuvaroztatók nappali világításnál rövidebb ideig végezhetik a rakodásokat, mint az év többi időszakában. Abból a célból, hogy a rakodások a sötétség beállta után is zavartalanul elvégezhetők legyenek. *időben felül kell vizsgálni a rakodóterületek megvilágítását.*

A nyitott rakterületek mellett, helyes megvizsgálni a fedett árukezelési helyek állapotát is. A fedett raktárak hiányos tetőzetének megjavítását soronkívül igényeljük a pályafenntartási szolgálattól, hogy a beázás okozta árukárokat megelőzhessük. Fontos feltétel az is, hogy *az árukezelési berendezések kifogástalan állapotban legyenek.* A nehézségek ellenére télen is követelmény a mérlegelések pontossága. A mérlegek tisztántartásán kívül — különösen a szabadban elhelyezett mérlegeknél — ügyelni kell arra. hogy csapadék. hólé ne kerüljön a mérlegaknába.

A rakodógépek

Télen a rakodógépek üzemeltetésénél is hamarabb keletkezik zavar. Ezért *a rakodógépek* — daruk, motorok, emelők, targoncák, szállítótartályok stb. — *karbantartása, forgóalkatrészeinek kenése, olajozása, fokozott gondot igényel.* A robbanómotorok üzemeltetésének megkezdésekor gyakran fordul elő, hogy hosszú állás után, azok nehezen indulnak be. Ez megakadályozható azzal, hogy a gépeket megfelelő helyen tároljuk. Ha ennek ellenére mégis nehézség mutatkozik a motorok beindításakor, *legyen elegendő mennyiségben mindig készenlétben gyújtást elősegítő segédeszköz.* Hidegben a vasalkatrészek rideggé válnak, hamarabb törnek. Szükséges, hogy *megfelelő pótalkatrészek álljanak rendelkezésre* a gépek azonnali megjavításához.

A gondos felkészülés nagymértékben elősegíti, hogy a várható zord időjárás okozta nehézségeket elháríthassuk, illetve a lehetőségekhez képest csökkenteni tudjuk. Számolnunk kell azonban azzal is, hogy az összes szolgálati ágak előrelátó intézkedései ellenére, a vasút egyes területeken átmenetileg korlátozni kénytelen az áruforgalmat. Fontos követelmény az, hogy ezekről *az átmeneti jellegű korlátozásokról, valamint a szállítási lehetőségekről a fuvaroztatók megfelelő tájékoztatást kapjanak.*

A fagyveszély ellen

A téli időjárás következtében a továbbításra feladott egyes áruk veszélynek vannak kitéve. Az ilyen áruknál az esetleges kár lehetőség szerinti elhárítása a kereskedelmi szolgálat dolgozóinak különleges feladatai közé tartozik. *A hidegre érzékeny áruk rendeltetési helyre történő juttatása soronkívüli továbbítást igényel.* Megelőzhetjük a fagyveszély okozta károkat azzal is, ha az ilyen természetű árukat a vasúti kocsiban ajtó-ablaknyílástól távol, más alkalmas árukkal körülvéve, védetten helyezzük el.

Az áruk továbbításához megfelelő vasúti kocsik kiválasztása mindig fontos tényező. A téli időjárás alatt különösen ügyelni kell arra, hogy *a vasúti kocsik oldal- és homlokfalain. tetőzetén. ne legyenek olyan sérülések, hiányosságok. amelyeknek következtében a kocsiba rakott áruk beázhatnak és károsodhatnak.* A rakodáshoz kizárólag csak kifogástalan kocsik állíthatók ki.

Ebben az időszakban az elegymozgás lassú. A hosszú kocsifordulók következtében a szükségesnél kevesebb üres kocsit tudunk kiállítani a rakodásokhoz. *A rendelkezésre álló kocsimennyiségből elsősorban azokat a szállítási igényeket kell kielégíteni, amelyek a lakosság közvetlen szükségleteit szolgálják* — élelmiszer. szén. tüzifa —, *továbbá azokat, amelyek a népgazdaság szempontjából legsürgősebbek.* Növelni tudjuk a rakodáshoz szükséges üres kocsik számát, ha a rakodási munkák gyorsan történnek meg. A kereskedelmi szolgálat dolgozóinak mindent meg kell tenni a rakodások gyors végrehajtása érdekében. Az előjelentő szolgálat jó és megbízható végzésével biztosítani tudjuk, hogy *a fuvaroztatók időben pontos értesítést kapjanak* a részükre érkezett küldeményekről, valamint az üres kocsik rendelkezésére bocsátásáról. ami lehetővé teszi számukra az időbeni felkészülést a vasúti kocsik gyors be-, illetve kirakására.

Fokozott gondoskodást

Beszélni kell a téli időjárás alatt a dolgozókról történő fokozottabb gondoskodásról. A kereskedelmi szolgálatnál is igen sok dolgozó végzi munkáját a szabadban. Jelöljünk ki megfelelő jól fűtött helyiséget, ahol a dolgozók időközönként felmelegedhetnek.

Még a téli időjárás beállta előtt gondoskodjunk arról, hogy *valamennyi huzamosabb ideig szabadban munkát végző dolgozó az előírt védőruhát időben megkapja.* Szervezzük meg a plusz 4 C fok alatti hőmérséklet esetén a hosszabb ideig szabadban dolgozóknak védőitallal történő folyamatos ellátását.

Az elmondottak figyelembevételével elérhetjük, hogy a téli forgalom lebonyolítása a kereskedelmi szolgálatnál különösebb fennakadás nélkül végrehajtható lesz.

Lázár József, főtiszt

Rákosrendezőn a kocsivizsgálók a rakományok ellenőrzésére is nagy gondot fordítanak. Az egyik kocsivizsgáló brigád tagjai egy deszkaszállítmány igazításán fáradoznak.

(Horváth Erika felv.)

Munkásvédelmi őrjárat

Veszélyesen növekedik a szolgálati órák száma

Szeptember 26-án a Budapest — Szeged útvonalon lévő Városföld állomás „Megállj" állású bejárati jelzőjét a 2768 sz. vonat meghaladta, és az állomás II. sz vágányán álló 798 sz. vonatba szaladt. Az összeütközés olyan erővel történt, hogy a keletkezett roncshalmaz eltakarítása hosszú órákra megbénította a vonal forgalmát, emellett járművekben is nagy kár keletkezett. Szerencsére emberéletben nem esett kár.

A bekövetkezett balesetet és annak sulyos következményének előzményeit vizsgálva meg lehet állapítani, hogy a 2768 sz. vonat közlekedtetésével kapcsolatos kötelességének az érdekeltek közül senki sem tett maradéktalanul eleget.

A 28. órában

E ténymegállapítás mellett azonban helytelen volna, ha nem térnénk ki azokra a körülményekre, amelyeknek szerepe és jelentősége a baleset kialakulásától el nem vonatkoztatható. Egy ilyen figyelmenkívül nem hagyható körülmény, hogy a „Megállj" állású jelzőmeghaladás a 2768 sz. vonat mozdonyvezetőjének és figyelő fűtőjének a 28. szolgálati órájában következett be.

Ez a mozdonyszemélyzet *Szolnokról*, mint forduló állomásról. már 21 óra szolgálattal indult vissza szegedi honállomására, ott pihenőt nem kért, mert a szolgálat továbbfolytatására magát alkalmasnak tartotta.

Itt meg kell jegyezni, lehet hogy valáki 21 órás szolgálata ellenére magát teljesértékű szolgálatellátásra alkalmasnak tarthatja, de megítélésünk szerint ettől már nincs messze az az időpont. amikor a fáradtság és annak következményei olyan mértékben jelentkeznek, hogy szinte egyik percről a másikra válik semmivé minden korábbi biztosnak látszó figyelőkészség éberség. Hogy ez kinél mikor jelentkezik, azt az ember fizikai és idegrendszeri állapota és egyéb körülményei határozzák meg. Ilyen helyzetben mindenki szinte csak a pillanatnyi állapotával számol és csak a legritkábban veszi figyelembe azt. ami még előtte van a szolgálat várható befejezéséig.

Az ember nem gép

Itt anélkül. hogy ennek szolgálati vonatkozású részét érintenénk — fel kell vetni egy kérdést. Vajon hányszor fordul elő a mozdonyfelvigyázók részéről — akik a teljesítményi lapból ugyan látják a szolgálat tartamát —, hogy megkérdezzék a mozdonyvezetőtől, nem fáradt-e, a szolgálata további ellátására alkalmasnak tartja-e magát?

Ez nem szolgálati, hanem emberi kötelesség. Ilyen törődéssel sok minden később jelentkező problémának lehetne elejét venni. Ez az egymás iránti bizalmat is növelné. Az így megnövekedett bizalom mozgósító ereje nagy és tapasztalatunk szerint még több és jobb munkára serkent. Mindenesetre többre és jobbra, nunt egyes lényeges dolgok agyonhallgatása.

Meggyőződésünk, hogy ha valaki megbeszélés alapján tudatosan vállal túlmunkát, annak ez felfokozza a felelősségérzetét és így a gondosságát is.

Az ügyben szereplő 2768-as sz. vonat kísérői közül is csak a zárófékező figyelte meg a bejárati jelző állását. Sajnos ő is olyan későn, hogy intézkedése már nem lehetett volna eredményes. A baleset a vonatkísérő személyzet szolgálatának a 31. órájában következett be. Ők sem kértek a forduló állomáson megfelelő pihenőt.

Vonjuk le a tanulságot

Hogy a városföldi balesetnél maradjunk, a fentiek alapján — ha jogilag talán nem is, de erkölcsileg — nagyobb mértékben kerül előtérbe az érdekelt váltókezelő felelőssége, akinek nem lett volna szabad a váltót a vonatra vezető állásban tartani, amikor két szabad vágány állt a rendelkezésére. A „Megállj" állású jelző meghaladásának következményei ugyanis elkerülhetők lettek volna, ha a kérdéses váltó szabad vágányra terelőleg áll, a 2768 sz. vonat közlekedésének idején. Ebben azonban bizonyos mértékig részes a 798 sz. vonat zárófékezője is, mert ő is elmulasztotta a vonat előírt fedezését.

A városföldi balesetről érdemes levonni a tanulságot, hogy ne mindig a baleset és veszélyeztetés vizsgálatának alkalmával kelljen megállapítani a szolgálati órák magas számát.

Fehérvári József

Versenytárs nélkül is előretör a fűtésszerelők közössége

Az Épületelemgyártó Főnökség egyik üzem. 'sze' cr.t működik a központi fűtésszerelő üzem, amely arról ismeretes, hogy a vasúton egyedül végez beruházási, felújítási fűtésszerelő tevékenységet.

Tőzsér Géza művezetőhöz tartozik a szigetelő-, festő-, villanyszerelő- és lakatosrészleg. Amikor előtérbe került a szocialista brigádok szervezése, Tőzsér elvtárs sokat töprengett azon, hogy az ország különböző szolgálati helyein dolgozó központi fűtésszerelők között hogyan lehetne szocialista brigádokat létrehozni.

A munka hozta össze őket

Amikor tavaly ősszel a *Déli pályaudvar* távvezetékének szigetelése sürgőssé vált és nem kevesebb, mint 700 négyzetméter szigetelés gyors és hibátlan elvégzését kellett biztosítania, elhatározta, hogy valamennyi szigetelőjét erre a munkára állítja. Beigazolódott, hogy így gazdaságosabb és termelékenyebb a munka és még a kedvezőtlen időjárás sem befolyásolta a határidőre történő elkészítést. Ekkor vetődött fel benne, hogy együtt tartja a csoportot, amelyet magatartása, munkája alapján alkalmasnak ítélt arra, hogy a szocialista brigád címért versenyre keljen.

Az első megbeszélésen a dolgozók érdeklődéssel hallgatták a művezető szavait, s március 14-én *Szombathelyen*, a fűtőházfőnökségi munkahelyen megalakították a *Dobó István* nevét viselő brigádot. Elhatározták. hogy a szigetelési munkához felhasznált anyagokat 2 százalékkal csökkentik. és a kíméletesen lebontott OH-anyag 5—8 százalékát újból felhasználják.

A szerződésben a brigád egyetemlegesen vállalta, hogy egyik társukat, *Seres Sándort*, aki ebben a szakmában még nem dolgozott — átképzik. Kulturális vonatkozású felajánlásuk — többek között — a munkásírók és költők műveinek olvasását, megismerését tűzte ki célul.

Alig fél év telt el a brigád megalakulása óta. Szorgalmasan járják az országot, mindenütt becsülettel állnak helyt, a közeledő tél méginkább kötelezi, őket gyors, kifogástalan munkára.

Az eredmény nem maradt el

Tőzsér Géza nagy szeretettel beszél „fiairól".

— Nem kis büszkeséggel szólok a Dobó-brigádról — mondotta. *— A gazdasági „hozzáállás", az az igyekezet, hogy kisebb anyagfelhasználás és a termelékenység emelese mellett a munka minőségi fokát is emeljék, jól érvényesült a brigád együttes munkájában. Az anyagnormát minden hónapban két százalékkal sikerult csökkentenuk. ugyanakkor a lebontott anyag hat százalékát ismét felhasználták. Igy májusban a nagykanizsai fűtőház pakuratartályának és csővezetékeinek szigetelési munkálatainál 10 kg dróthuzalt, 15 négyzetméter organtült és 20 négyzetméter szigetelő bőrlemezt takarítottak meg. Ugyanitt a lebontott anyag 5 százalékát, többek között 200 négyzetméter salakgyapotot. 20 kg dróthuzalt és 30 négyzetméter szigetelő lemezt használtak fel újból, ami jelentős önköltségcsökkentést eredményezett. Ugyanilyen jó munkát végeztek a székesfehérvári. miskolci. szolnoki és a nyugati pályaudvari munkálatoknál.*

Amire pedig még rátartibb a brigád: Seres Sándort megtanították előbb téglát rakni, drótozni. majd — amint az a brigád júniusi jelentéséből kitünik — a lécelés kivételével valamennyi műveletre. A Dobó-brigád is. Seres Sándor is nyert tehát a vállalás becsületes teljesítésével.

Jánosi Nándor kiváló dolgozó. a brigád vezetője jól képzett szakember — mondotta végezetül.

Szorgos, ügyes kezük alatt engedelmesen alkalmazkodik a legelképzelhetetlenebb helyen és helyzetben is az üvegfonal, az üveg, az üvegpaplan, a salakgyapot, a salakgyapot matrac és hurka, a termolihéj és a termoli-tégla. Még eredményesebben dolgoznának, ha a munkájukhoz elengedhetetlenül szükséges anyagot időben megkapnák és munkahelyükre szállítanák.

— ln —

Balesetet hárított el egy pályamunkás ébersége

Szeptember 26-án történt. *Horváth Zoltán* pályamunkás négy társával *Tatabánya-felső* állomáson az 1-es számú torony közelében javította a pályát. Amikor jött a 60. számú gyorstehervonat, szokás szerint félreálltak és nézték az elhaladó szerelvényt.

Horváth Zoltán észrevette, hogy a vonat végén az egyik kocsinak rúgótörése van. Felugrott az egyik kőhalomra és sapkájával megállj jelzést adott a zárfékező felé. Az arra nézett, de a jelzést mégsem vette figyelembe. Horváth Zoltán erre a toronyhoz szaladt és szólt, hogy a következő őrhellyel állíttassák meg a vonatot. *A szerelvény meg is állt a 20. őrhelyen és valóban megállapították a rugótörést.* A szerelvényt lépésben vontatták Tatabánya-alsóra és kisorolták a törött rugójú kocsit.

Az egyszerű pályamunkás ébersége így előzött meg egy balesetet, amelyet a rugótörés okozhatott volna. Példája követésre méltó.

Az őrhelyeket is készítsük elő a télre

Püspökladány állomáson az idei télen nehezebb lesz a helyzet, mint tavaly volt. Nemcsak azért. mert már most is nagyobb a forgalom, hanem, mert állomásunk vágányhálózata átépítés alatt áll. Kevesebb vágányon kell elvégezni a nagyobb feladatokat.

Bármilyen sok a dolgunk, nem szabad megfeledkezni az emberekről. Idejében kell gondoskodni arról, hogy a téli felkészülés megfelelő legyen.

Megoldatlan még a téli felkészülés a biharkeresztesi vonalunkon levő őrhelyeinken. A VII. és a XIII. sorompókezelő őrhelyek kint, a pusztaságban vannak. A nagy hidegben sokat kell tüzelni az ilyen kis őrházakban. Ezek a szolgálati helyek, nagyon, kevés tüzelőt kaptak. Szénkiszabásuk nem felel meg a reális igényeknek. Ha a kiutalt szénmennyiséget elosztjuk a fűtési napok számával, kiderül, hogy 24 órára 3,7 kg szén jut, vagyis minden órában 16 dkg szenet tüzelhetnének el.

Ilyen gyenge fűtés mellett, ezeken a szolgálati helyeken nyugodtan meg lehetne fagyni. Az ajtók északra nyílnak, s az őröknek minduntalan ki kell állniok a szabadba. A dolgozókról való gondoskodás megköveteli, hogy ezt az élettől elvonatkoztatott szénkiszabást, sürgősen megváltoztassák.

Török Ferenc,
Püspökladány

A vasgyűjtés népgazdasági érdek

A Kohó- és Gépipari Minisztériumban tartott értekezleten elhangzott a kérés: népgazdaságunknak az eddiginél nagyobb mennyiségű acélra van szüksége. Ahhoz, hogy a kohászat feladatának eleget tudjon tenni a vasbegyűjtő-szerveknek, így a vasútnak is nemcsak teljesíteni kell az évre vállalt kötelezettségét, hanem

terven felül is minden felelhető vashulladékot össze kell gyűjteni.

Ez a népgazdasági érdek mellett, vasútüzemi érdek is.

A tervszerű és folyamatos gyűjtést vezérigazgatói rendelet is előírja. Ennek értelmében az igazgatóságoknak, vállalatoknak a tervszámtól függetlenül, újból fel kell mérni a lehetőségeket, azt, hogy maximálisan mennyi vashulladékot tudnak beszolgáltatni év végéig.

Októberben és novemberben a társadalmi szervek segítségével minden érintett szolgálati helyen vasgyűjtést kell szervezni,

műhelytakarítással egybekötve. A seljtezéseket a lehetőség határain belül úgy kell irányítani, hogy azok zömében októberben és novemberben megtörténjenek.

A begyűjtést követően az elküldésekre szertárainknak az intézkedést haladéktalanul meg kell tenniük úgy, hogy év végén a szolgálati helyeken vashulladékból csak minimális készlet legyen. Szükség esetén kérjék az anyagellátási igazgatóság D. osztályának segítségét.

A vasgyűjtéshez a szakszervezet funkcionáriusai is adjanak maximális segítséget. A mozgósításra használjuk fel a soronlevő termelési tanácskozásokat.

Az erkölcsi elismerés mellett a legjobb vasgyűjtők pénzjutalmat is kapnak.

Kaposvári lámpakezelők panasza

Nincs könnyu dolgunk. Kaposvar állomáson 32 par zárjelzo és 300 db kézi jelző lámpa karbantartásáról kell gondoskodnunk. Mi látjuk el olajjal a többi szolgálati helyet. Mindössze hárman dolgozunk lámpakezelői beosztásban, egymást váltjuk, a belső és a külso munka egyaránt ránk harul.

Nem is panaszkodnánk mi a munka miatt, csakhogy most „kikaloltatás" előtt állunk. *Decemberben lesz egy eve, hogy beköltöztünk az új lámpaházba.* A tűzrendészet most nem engedélyezi nekünk a lámpaház használatát, mert nem készült el a tervezett cserépkályha, amit kívülről kellene fűteni. Csak egy kis vaskályhánk van, de a sok gyúlékony anyag miatt, megtiltották ennek használatát.

Jön a tél, s nekünk azt mondják, hogy pakoljunk. Nagyon furcsa dolog ez, hiszen lámpaház készült, csak éppen a lámpakezelők nem használhatják.

Ki érti ezt?

Sipp Sándor,
Kaposvár

Uzsabányai gondok

Uzsabányán, ahol Közép-Európa egyik legmodernebb bazaltkőbányája működik, nagyon szűk az állomás felvételi épülete. *Az étkezőhelyiséget a közelmúltban némileg megnagyobbították*, s ennek örülnek.

De az étkezőben nincs lehetőség arra, hogy a dolgozók megmelegítsék a magukkal hozott ételt. Egy villanyrezsó kellene, hiszen áram, konektor van a helyiségben. Az öltözőben kevés a szekrény, 8 dolgozó nem tudja hová tenni a ruháját.

A 10 éve épített felvételi épület földszintjét annak idején rosszul szigetelték. Az épület padlózata tönkrement, mert mindent ellep a penész. Az állomásfőnök irodáját javítani kezdték, de valami okból, abbahagyták a munkát, s azóta a főnök a sötét irattárban dolgozik. Az egyik váltóőri helyiség ajtaján akkora rés van, hogy azt az asztalos szerint, már ki sem lehet javítani, új ajtó kellene oda.

Az uzsabányai vasutasok mielőbbi segítséget várnak.

B. K.

Megjutalmazták a legjobb budapesti közönségszervezőket

Az Utasellátó Arany János utcai kultúrtermében gyültek össze a budapesti szolgálati helyek közönségszervezői, hogy értékeljék az 1962—63-as színházi évad során végzett munkát.

Beszámolójában *Horváth Ferenc*, a budapesti kulturális bizottság vezetője elmondotta, hogy a múlt színházi évadban a tíz legnagyobb fővárosi szolgálati helyen

26 ezer színház- és hangversenyjegyet vásároltak a dolgozók.

Az évad folyamán a budapesti kulturális bizottság hat teltház akciót szervezett. Nagy sikere volt a két munkás—művész találkozónak is.

Ezzel kapcsolatban elmondotta *Horváth elvtárs*, hogy a Jókai Színház *„A kör bezárul"* című előadására először 30 jegy kelt el a *Landler Járműjavítóban*. Ezt követően a járműjavítóban munkás—művész találkozót rendeztek a színház művészeivel. A háromórás beszélgetésen százan vettek részt. A szocialista brigádok kérték, hogy a színház tartson számukra külön előadást. Erre május 30-án került sor a Landler Járműjavító kultúrotthonában. A peremelőadást teltház — 350 néző — előtt mutatták be.

A múlt évadban végzett jó szervező munkáért

14 közönségszervező kapott jutalmat és elismerő oklevelet.

A közönségszervezők versenyének legjobbjai: *Barna Piroska MÁV Kórház, Bányai Jolán Bp. Építési Főnökség, Sándor László Dunakeszi Járműjavító* voltak.

Szóba kerültek az értékelés során az idei feladatok is. A kulturális bizottság felhívja a szakszervezeti bizottságokat, hogy segítsék elo a közönségszervező hálózat jobb kiépítését, mert a rendszeres színházlátogatás is jól segítheti a dolgozok szocialista öntudatának kialakítását. E szervezői munka előmozdítására a nagyobb szolgálati helyeken a kultúrnevelési bizottságok keretében művészeti propaganda bizottságokat is szervezneK.

A szakszervezeti bizottságok évenként legalább egyszer tűzzék napirendre a közönségszervezés helyzetét is.

Az értékelés és a jutalmak átadása után az Utasellátó központi szimfonikus zenekara és kulturosai könnyűzenei műsorral köszöntö ték a legjobb közönségszervezőket.

A névtelen levelek íróinak

Szép erény a nyíltszívűség, *az őszinteség. E dicséretes erény mellett — szerencsére csak elvétve — találkozunk az őszinteség furcsa, egyoldalú megnyilvánulásaival is. Vannak, akik őszintén leírják véleményüket szolgálati helyük, saját, esetleg munkatársaik problémáiról, de felelősségvállalásuk vagy bátorságuk elfogy mikorra a levél végére érnek: nem jut belőle az aláírásra.*

A megfogyatkozott őszinteségű és bátorságú levelek — a névtelen levelek — írói olykor jogos türelmetlenséggel sürgetik egyes kérdések megoldását, de csökkenti a levelek hatását, jelentőségét az, hogy íróik az ismeretlenség homályába burkolóznak (pl. Józsefváros, Keleti pályaudvar, Jászapáti fűtőház, Dunakeszi Járműjavító magukat „ismeretlen"-nek tituláló levélírói.)

A jószándékú, de félénk *névtelen levélírók mellett akadnak olyanok is, akikre nem az őszinteség, hanem a rosszindulat, az intrika, más emberek bemocskolása, gátlástalan rágalmazása jellemző. A névtelen levelek írói más személyek, sokszor közvetlen munkatársuk vagy köztiszteletben álló vezetők, állami vagy társadalmi funkciót betöltő elvtársak becsületében tennének szándékosan kárt, ha levelüknek illetékes szervek hitelt adnának. Ezek a levélírók állításaik jogosságát, vagy annak hitelét rontják le azzal, hogy másokat rágalmaznak, sokszor önérzetükben is sértegetnek.*

Az ilyeneknek okuk van arra, hogy aláírásukat mellőzzék, mert nem mernek felelősséget vállalni saját „leírt" véleményükért, félnek a felelősség súlyától, s jogosan félnek a felelősség súlyától, s jogosan félnek a nyilvánosságtól, közösségük nyilvánelítélő bírálatától (Pl. Keleti pályaudvar egy-két névtelen levélírója.) De mitől félnek azok a névtelen levélírók, akik jogos kérelmeket, igényeket, meglevő hiányosságokat vetnek fel tárgyilagosan, anélkül, hogy mások becsületét bemocskolnák?

Nehéz megmagyarázni *például, hogy Dunavecse és a szomszédos állomások dolgozói miért névtelenül írták meg annak idején, hogy az igazgatóság a rendelkezések ellenére késett a 24,24-es forduló szolgálat felszámolásával. Az ilyen névtelen levélírók szándéka nem azonosítható a rosszindulatú rágalmazók szándékával, mégis úgy néz ki a dolog, hogy közösséget vállalnak velük.*

A névtelen levelek sorsával pártunk VIII. kongresszusa is foglalkozott. Az ilyen leveleket érdemi elintézés nélkül teszik félre, így nem is eredményezhetik a felvetett problémák alapos kivizsgálását, rendezését. A hosszú, szövevényes vizsgálatok ugyanis a legtöbb esetben nem vezettek a névtelen levélírók által kívánt eredményre, mert többségükben túlzott, elferdített, vagy minden alapot nélkülöző, kitalált állításokat, rágalmakat vetettek papírra.

A névtelen levélírók figyelmébe ajánljuk, *hogy hiábavaló gátlástalan levélözönük, ha aláírás nélkül írják leveleiket, ha nem vállalnak felelősséget leírt állításaikért. Leveleiket érdemi vizsgálat és intézkedés nélkül félre tesszük, azokra választ nem adunk — mert hát kinek is adhatnánk.*

A leveleket aláírókat becsületes szándék vezeti, őszinték és többségükben tárgyilagosak, ezért megérdemlik, hogy javukra tegyünk ennyi megkülönböztetést.

B. J.

A szovjet szakszervezetek XIII. kongresszusukra készülnek

A Kreml Kongresszusi Palotájában október 28-án ül össze a szovjet szakszervezetek XIII. kongresszusa. Mintegy négyezer küldött 66 millió szervezett dolgozó képviseletében értékeli majd a szakszervezeteknek a beszámolási időszak alatt végzett munkáját, meghatározza feladatukat a kommunista társadalom általánosan kibontakozó építési viszonyai között.

Az SZSZKT XI plénuma a múlt év végén az SZKP Központi Bizottsága 1962 novemberi plénumának határozatait követve, határozottan felhívta a szakszervezetek figyelmét az ország termelési és gazdasági kérdéseire.

Az SZSZKT plénuma konkret intézkedéseket határozott meg a szakszervezetek és vezető szerveik szervezeti felépítésének további tökéletesítésére. *A szakszervezetek útépítésének végrehajtása lehetővé teszi a szakszervezetek egész munkája színvonalának további emelését, a termelésre gyakorolt befolyásuk fokozását és a dolgozók széles körű bevonását a termelés irányításába.*

A DOLGOZÓK ÉRDEKÉBEN

A szovjet szakszervezetek állandóan törekednek a munkások és az alkalmazottak munka- és életviszonyainak megjavítására, védelmezik a dolgozók anyagi érdekeit és jogait, szívükön viselik a lakás-, a kulturális és szociális építkezési tervek végrehajtását, a közétkeztetés és a kereskedelem rendszerének megjavítását, és ellenőrzik mindazoknak a vállalatoknak és intézményeknek a munkáját, amelyek a dolgozókat látják el.

Mint ismeretes, a szovjet szakszervezetek kezében van a munkások és alkalmazottak állami társadalmi biztosításának kezelése. Az erre a célra szánt összeg *1959-től 1963-ig 6440 millió rubelről 9100 millió rubelre emelkedett, ami a Szovjetunió állami költségvetésében az összes kiadásoknak egytizedét jelenti.* Ezeket az eszközöket segélyek és nyugdíjak folyósítására, a megbetegedett munkások és alkalmazottak gyógyítására és betegségmegelozésre fordítják. 1963-ban mintegy ötmillió munkás és alkalmazott pihen szakszervezeti üdülőkben vagy kedvezményes beutalással.

A nevelő- és kulturális tömegmunkára a szovjet szakszervezeteknek nagy anyagi lehetőségeik vannak. Rendelkezésükre áll 19 ezer klub, művelődési ház és palota, 21 ezer filmvetítő berendezés, 33 ezer tömegkönyvtár, 155 ezer vörös sarok. *A szakszervezetek művelődési, felvilágosító intézményeit havonta több mint 200 millió ember látogatja.*

Miközben a dolgozók körében rendkívül sokoldalú munkát végeznek, a szakszervezetek fő figyelmüket arra fordítják, hogy a munkásokat és az alkalmazottakat a munkához való kommunista viszony szellemében neveljék, hogy a kommunizmus építői erkölcsi kódexének magasztos elvei minden egyes szovjet ember életének törvényévé váljanak.

23 MILLIÓ AKTIVISTA

A szovjet szakszervezetek állandóan szilárdítják kapcsolataikat a tömegekkel, széles körben vonják be munkájukba az aktivistákat. *A szakszervezetekben jelenleg 23 millió szakszervezeti aktivista végez munkát. Az alapszervezetek 96 százalékában nincsen fizetett funkcionárius.* Öntevékenységi alapon végzi munkáját csaknem minden műhelybizottság, a kerületi és városi ágazati bizottságok 94 százaléka. Egyre szélesebb körben érvényesülnek a társadalmi munka elvei a területi, a határterületi, a köztársasági szakszervezeti bizottságok, tanácsok munkájában. Sok ilyen szervben társadalmi bizottságok, státuson kívüli osztályok, státuson kívüli instruktorok csoportjai alakultak meg.

A szakszervezetek soron következő kongresszusa a szovjet dolgozók legnagyobb társadalmi tömegszervezetének seregszemléje lesz. A kongresszuson a dolgozók képviselői hozzáértéssel tárgyalják meg a szovjet szakszervezetek jelenlegi és jövőbeni feladatait, azt, hogyan tudják jobban és eredményesebben teljesíteni a kommunista párt által a kommunizmus építésében kitűzött nagyszerű feladatokat.

Vidám ősz az üdülőben

A mátraházi vasutasüdülő télen-nyáron egyaránt szeretettel várja a munkában megfáradt dolgozókat. Az idén először a nyári hónapokban családos üdültetés folyt a festői szép helyen épült üdülőben. Két és fél hónapon át turnusonként 102 felnőtt és 72 gyerek töltötte itt a nyarat. Bár az időjárás még kellemes, az üdülő már gondosan készül a télre. A teraszajtókat szigetelték. A tüzelőt már hetekkel ezelőtt tárolták. A raktárak is rendben vannak. Minden előkészület megtörtént arra, hogy a vendégek a legzordabb időben is jól érezzék magukat.

Akik nem szeretnek gyalogolni, kártyázással ölik idejüket a napsütötte parkban.

A kirándulás után jólesik az ebéd. A vendégek háromféle menüből választhatják ki kedvenc ételüket. Az üdülő konyhájára nemigen akad panasz.

Ezt az amatőr fotóst a második emelet teraszáról kaptuk lencsevégre

Ebéd utáni terefere a társalgóban

Szöveg: Visi Ferenc

Foto: Hemző Károly

Sport

A megyei bajnokságtól az NB I B-ig

— Bemutatjuk a győri MÁV DAC labdarúgócsapatát

A labdarúgás történetében kevés csapat dicsekedhet olyan eredménnyel, mint a győri MAV DAC labdarúgócsapata. Az együttes négy év alatt három bajnoki osztállyal jutott előbbre, a megyei bajnokságból felkerült az NB I. B-be. Jelenleg a 9. forduló után 13 ponttal, 19:9-es gólaránnyal a második helyen áll.

A labdarúgókról, arról a rangról, amelyet éppen sikeres szereplésükkel vívtak ki maguknak, a MÁV DAC vezetőségválasztó közgyűlésén is sok szó esett. A riporter is ezt az alkalmat használta fel, hogy elbeszélgessen a labdarúgó-szakosztály vezetőivel, edzőjével.

— Valóban nagy utat tettünk meg négy év alatt — kezdte Temesi Lajos szakosztályvezető. — 1958 tavaszán két idősebb, tapasztaltabb labdarúgó kivételével 15—17 éves játékosokból állt a csapat. Sokat nem várhattunk a fiúktól. Az évad végén meg kellett elégedniünk a 9. helylyel. A következő évadban már rá sem lehetett ismerni a csapatra. Szellemesen, ötletesen játszottak a fiúk. Sorra nyerték a mérkőzéseket. S a tavasszal 10 pontos előnnyel nyertük a megyei bajnokságot, ami egyben az NB III-ba való feljutást is jelentette. Ebben a nagyszerű eredményben az edzőnek, Kovács Imrének is nagy része van.

Kovács Murok — így becézik a győri ETO egykori középhátvédjét —, 1958 őszén vette át a csapat edzéseinek irányítását.

— Azzal az elhatározással láttam munkához, hogy felhozom a csapatot az NB III-ba és egy-két év múlva esetleg sor kerülhet arra, hogy a MÁV DAC újból NB II-es csapat legyen — mondja az edző. *— A szakosztály vezetőivel együtt alapos, rendszeres nevelőmunkát végeztünk a fiatalok között. Az edzéseken is mind nagyobb megterhelésnek vetettem alá őket. Nem mondom, a nehéz munka kezdetben szokatlan volt, de amikor az eredmény nem maradt el, a fiúk is nagyobb kedvvel dolgoztak. Az NB II-be jóval előbb feljutottunk, mint terveztem. Itt a jelszó az volt, hogy bent maradni! De evés közben azonban megjött az étvágy. Miután az őszi idényben a hetedik helyen végeztünk, a tavaszi forduló megkezdése előtt már azt mondtuk a fiúknak: ha sikerül ezt a helyezést megtartani, bejuthatunk az NB I. B-be.*

— A négy év alatt ez volt a legnehezebb akadály — szólt közbe Nyikos József, a csapat intézője —, *de ezt is sikerült leküzdeni.*

— A fiúk nagyszerűen helytálltak. A legkritikusabb mérkőzéseken is derekasan küzdöttek — toldotta meg elismerően az edző.

— Milyen érzés az edzőnek, ha csapata rövid idő alatt ilyen sikereket ér el?

— Nincs annál jobb érzés, mint amikor beérik a munka gyümölcse. Bár azt is meg kell mondanom, hogy nem volt nehéz dolgom. A csapatban jó a kollektív szellem, s a légkör is családias. A játékosok pedig szorgalmasak, tehetségesek.

Mint a vezetők is elmondták, kiugró tehetség nincs a csapatban. Néhány játékosra, így például *Tóth Kálmánra*, a csapat 19 éves balösszekötőjére, az NB I. B góllövő lista vezetőjére, *Nagy Gyulára, Nagy Jenőre, Csabaira* és *Sulyokra* érdemes felfigyelni. Ezek a játékosok, *Tóth Kálmán* kivételével már úttörő koruktól a *MÁV DAC* színeiben rúgják a bőrlabdát.

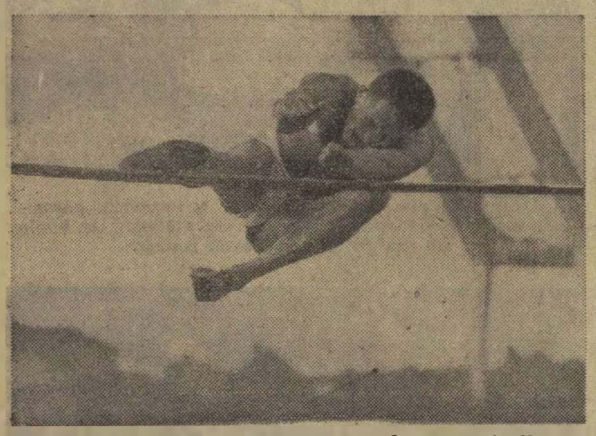
Nemhiába mondják a győriek, hogy a *MÁV DAC* Erzsébet ligeti sportpályája valósággal termi a tehetséges labdarúgókat. Jelenleg is kitűnő ifjúsági csapata van a *MÁV DAC*-nak. A jövőben pedig még nagyobb lehetőségek állnak a labdarúgó szakosztály előtt. A közelmúltban ugyanis megoldódtak az edzőpálya- és az öltözőgondok. A füves pálya mellett egy salakos edzőpályát és egy új, korszerű öltözőt is kaptak a labdarúgók.

— Mi most a cél? — kockáztattam meg egy utolsó kérdést.

— Megmaradni az NB I. B élcsoportjában.

Szívből kívánjuk, hogy ez beteljesüljön.

Visi Ferenc



Medovárszki János, a Békéscsabai MÁV Bocskai-válogatott magasugrója az idén is tartja jó formáját. A közelmúltban lezajlott országos atlétikai bajnokságon biztosan győzte le Noszályt, legnagyobb vetélytársát. A magyar—angol viadalon is az első helyen végzett.
(Hemző Károly felv.)

Miért nem használhatjuk a fürdőnket?

A Déli pályaudvar átépítése folyamán a poggyász fel- és leadási dolgozók részére is új öltöző épült. Az öltözőbe még a nyár folyamán felszereltek egy 200 literes villanybojlert.

Kipróbálták. Jól működött, egyszer meg is fürödtünk a meleg vízben. Másnap jött a villanyszerelők főnöke és kikapcsolta az áramot. Azt mondta, nincs engedély az áram használatára. Két hónap telt el azóta. Engedély még most sincs. Van tehát fürdőnk, mégsem használhatjuk.

Talán úgy gondolják, akik ezért felelősek, hogy a dolgozó mossa meg a kezét meg az arcát hideg vízben, fürödni pedig menjen haza, vagy, ha nincs fürdőszobája, van Pesten elég fürdő...

Sokszor beszélünk a bürokráciáról, de nem tudjuk konkrétan meghatározni. Ugy gondoljuk, ez elég konkrét példa arra, mennyire bosszantó jelenségeket okozhat az ügyek bürokratikus intézése.

Bálint László
és kilenc munkatársa

Új könyvek

A Medicina Egészségügyi Könyvkiadó legújabb könyvei: — Dr. Ferdinand Knobloch: **A neurózis és te** — Dr. Kovács Lajos: **Szerelem, házasság, gyermek** — F. Nagy Angela: **Egészséges konyha — egészséges élet** — Dr. Sándor Róbert: **Reumások kalauza** — Barcza Gedeon—Tóth László: **Tanulj sakkozni** — Szücs László: **Szaguldó gépek — szaguldó emberek** — Fekete Pál: **Orth és társai** — V. N. Panov: **A megnyitások kézikönyve** — **Munkaközösség** (vez: Szász Károly) **Természetjáró tájékozódási versenyek** — Borbély—Peterdy—Sákovics: **Három világbajnokság Amerikában** — Marianna Kösser: **A nők otthoni tornája.**

Elbúcsúzott az utolsó Gábor

Öreg jószág. Hatvan éves... Körülállják, búcsúznak tőle. Becézik. Gabikának szólítják. Hogy miért? Senki nem tudja megmondani. Országos szokás a vasutasok körében, hogy ezeket a régi masinákat, melyekből talán már csak ez az egyetlen fut az országban — a szombathelyi igazgatóság területén mindenesetre ez az utolsó — Gábornak nevezik.

Történetéről egy keményfedelű könyv árulkodik, amelyben 1917 óta jegyezték fel útjait. Gyermekkoráról csak annyi ismeretes, hogy 1904-ben készült a MÁVAG-ban. Bejárta az országot, közel kétmillió kilométert futott. Szolgált Pécsett, Bátaszéken, Siklóson, Dombóvárott, Miskolcon, Szabadkán. Zalaegerszegen pedig immár 20 esztendeje dolgozott. Testvérei mind elhullottak mellőle. Egyik a vágóhidon főzi a kolbászt, a másik a Mékosdpusztai lengyárban termeli a gőzt. Ő pedig itt marad Zalaegerszegen a fűtőházban, hogy „holta után" is használt vegyék, fűti majd a motorszint.

Hatvanéves pályafutása alatt 60 ezer tonna szenet pöfékelt el és mintegy 270 millió liter vizet forralt gőzzé. Ez a mennyiség egy-két évre megoldaná Zalaegerszeg fűtési gondjait.

Régi ismerősei állják most körül, akik valamikor dolgoztak vele. Leipinger Lajos, Tóth István és az utolsó gazda, Nagy II. Sándor, aki már 10 éve döcögött vele. A bucsú elfogódott pillanataiban is kénytelenek felróni Gábornak rossz tulajdonságait. Szívesen dicsérnék jó szolgálataiért, de a reumás, gyakran fájó térdek előcsalják a panaszt. Sok ember térdét tette tönkre! Túlságosan szellős volt s kemény rugózású. Induláskor olyan rángatózással tette meg az első métereket, hogy a mozdonyvezetőnek, a fűtőnek meg kellett kapaszkodnia, ha nem akartak leesni róla. Makrancos tűzparipa volt Gábor.

Gazdái, ha szerették is, most örömmel válnak meg tőle. Búcsúzóul csak ennyit mondanak neki:

— Béke veled, Gábor!...

HÍREK

CSAK A JÓT KELL AZ IDŐSEBBEKTŐL MEGTANULNI!

Az idősebbektől gyakran lehet tanulni. Nem azért, mert idősebbek, hanem azért, mert tapasztaltabbak. De tőlük is csak a jót kell megtanulni, a rosszat nem.

Régi szokás a vasúton, hogy a kocsirendezők az aggatórudat bedugva a kocsialváz-szerkezet közé — tolatás közben — ráülnek arra. Meg az is, hogy a sinkoronára ülnek pihenni, mint verebek a villanydrótra. Egyes fiatalok, hogy a szakmában jártasnak lássanak, követik ezeket a rossz példákat.

Szemtanúi voltunk olyan jelenetnek, amikor egy virtuskodó fiatal kocsirendező — aki ugyancsak mutogatni akarta a tudományát — jókorát bukfencezett a kormos porban, mert eltört az aggatórúd. De olyant is láttunk, hogy egy oszloppal „csókolózott" össze a könnyelmű kényelmeskedő.

Irott és iratlan szabály, hogy a sinszálak között sohasem szabad tartózkodni. Természetesen a sinszálon sem!

Azok a fiatalok nem ismerhették ezt a szabályt, akiket a Nyugati pályaudvar térfőnöke — a napokban — alaposan megdorgált, mert a sinkoronán pihenve éppen csak el tudtak ugrani, a lassan gördülő kocsisor elől.

Aki bukfencezett a porban, aki karamboloozott a villanyoszloppal, meg azok, akik a sínen ülve éppen csak megmentették életüket, már tudják, hogy csak a jót kell megtanulni az öregektől!

—lyf—

— A celldömölki fűtőház KISZ szocialista brigádja társadalmi munkában vállalta, hogy a helyi háziipari szövetkezet vesszőfőzőjének korszerűtlen kéményét egy 18 méter magas csőkéménnyel cserélik ki. A fiatalok 700 munkaóra társadalmi munkát végeztek a kémény kicserélésén.

— 56 MILLIÓ fontos költséggel épül *London* központjában a földalatti *Viktória* vonala. Ez a 11 mérföld hosszú vonalszakasz az első, amelyet az elmúlt fél évszázad alatt *London* központjában építenek. A vonal megnyitását 1968-ra tervezik.

— Króm helyett műanyag. A Dunakeszi Járműjavítóban az új személykocsik belső felszerelésénél az eddigi krómozás-nikkelezés helyett műanyagbevonatot alkalmaznak. Ezzel az üzemben jelentősen csökkentik a gyártási önköltséget.

— 102 hangszórót szereltek fel Füzesabony állomáson a peronokon levő kandeláberekre. Az új hangszórókkal jelentősen megjavul az utazóközönség tájékoztatása.

— Nagy gondot fordítanak a minőségi mutatók javítására Szeged-Rókus állomáson. Az élüzemszintet a harmadik negyedévben ugyan sikerült teljesíteniük, de a munkában még akad javítanivaló.

— HEGYMÁSZÓ vonatok készülnek a Ganz-MÁVAG-ban argentin megrendelésre. A hat hegymászó vonat, amely még ebben az évben elkészül, az Andok hegyláncán át közlekedik majd Argentinából Chilébe.

— A Vasútforgalmi Technikum harmad- és negyedéves hallgatóinak gyakorlati kiképzését Szeged-Rókus állomáson tartják. A hallgatók egy szaktanár és egy szabadnapos állomási dolgozó felügyelete mellett ismerkednek az állomás munkájával.

— CSŐVÁZAS műanyag kávés- és teáskocsik jelennek meg a közeljövőben a fővárosi személypályaudvarokon az utazóközönség gyors kiszolgálása érdekében. Ha a kísérlet beválik, az Utasellátó rendszeresíti a kávé- és teagyorsszolgálatot a pályaudvarokon.

— KÉPKIÁLLÍTÁS nyílt október 6-án *Szegeden*, a vasutas képzőművészek és a képzőművészeti kör tagjainak munkáiból a Széchenyi tér 2/A alatti helyiségében.

— Hamarosan megkezdik Zalaegerszeg állomás térvilágításának korszerűsítését. A tervek szerint rácsos, falikaros világítótesteket helyeznek el a felvételi épülettel szemben felállításra kerülő új oszlopsorra.

— Bizalmi értekezleten foglalkoztak az őszi szállítási feladatokkal a váci fűtőháznál. A tanácskozáson a szakszervezeti bizottság titkára részletesen ismertette a fűtőház előtt álló feladatokat.

— KILENCVENÖT „öreg diák" jelentkezett a Dunakeszi Járműjavítóban a vasútgépészeti technikum kihelyezett osztályába. A dolgozók esti és levelező tagozaton tanulnak.

— Üzemlátogatáson vettek részt a Ganz-MÁVAG-ban a tapolcai fűtőház dolgozói. A látogatást a tapolcai vasutasok Batsányi János művelődési otthona szervezte.

A szerkesztőség üzeni

Molnár Árpád, Gálfy Dezső, Foki István Budapest, Markos József Zalaegerszeg, Dancs József, Bognár Károly Tapolca, Sipp Sándor Kaposvár, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Török Ferenc Püspökladány, Pintér Lajos Vácrátót, Horváth Zoltán Tatabánya, Marosán Pál Debrecen, dr. Bánkfalvy Gyula, Tótka Károly Szeged: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Farkas Imre, Szolnok, Gál József Nagyhát, Bencze Béla Cserépfalu, Asztalos János Csepel, Borbás János Székesfehérvár, Barcza Pál Hidas: **Leveleiket illetékesekhez továbbítottuk.**

A HIVATALOS LAPBÓL

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

38. számból: 125218/1963. I/6. D. A záhonyi Rakodógép-karbantartó műhelynek az építési és pályafenntartási szakszolgálat felügyelete alá rendelése.

122256/1963. I/3. A. Berente fűtőházfőnökség szervezése.

124586/1963. I/3. A. Pályázat műszaki és természettudományi amatőrfilm készítésére.

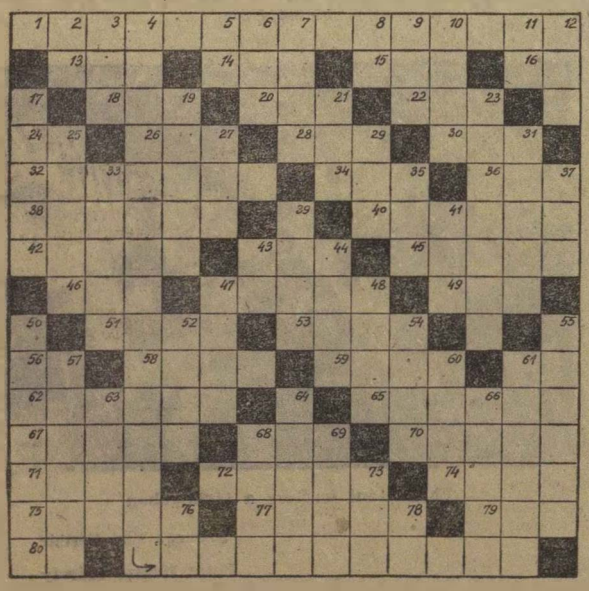
39. számból: 125801/1963. I/8. D. Elismervény kiszolgáltatása a poggyászhordár által átvett kézipoggyászokról.

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

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Az MSZMP VIII. kongresszusa hirdette meg a kulturális forradalom keretében. 13. Zamatú. 14. Dunántúli csatorna. 15. Kukorica tudományos neve. 16. Papírmérték. 18. Lyukas zseb! 20. A vizes oldatok általános neve. 22. Zalai község. 24. Kötőszó. 26. Hangzavar. 28. Nyílás a jégen. 30. Egymást követő betűk. 32. Az Amazonas mellékfolyója. 34. Izeltlábú rovar. 36. Spanyol folyó. 38. Görnyed. 40. Dombormű. 42. Elemi csapás. 43. Vízi állat. 45. Felsorolás. 46. Figyelmeztet. 47. Mocsár Kiskőrös mellett. 49. Német filmgyár rövidítése. 51. Japán pénz, tárgyraggal. 53. Elinal. 56. Kutya. 58. Római . 904. 59. Foghúsa, 61. Állami vállalat. 62. Sovány lóra mondják. 65. Egy indián törzs neve. 67. Török név. 68. Káposztaféle. 70. Magyarország legmagasabb pontja. 71. Becézett férfinév. 72. Vissza: orvosság. 74. Hideg. oroszul. 75. Oda be ellentéte. 77. Egy leányt. 79. Ékezettel napszak. 80. Mai nap.

Függőleges: 2. Téli sport. 3. Azonos mássalhangzók. 4. Ennek emelése a szocializmus építésének egyik sarkalatos pontja. 5. Szintén 6. Idegen olaj. 7. Hamis, angolul. 8. Mutatószó. 9. Új, németül. 10. Férfi ruhadarabja. 11. Vivó igéje. 12. Latin üdvözlés. 17. Hegység. 19. Nem jól van az. 21. A mozdony is ez. 23. Erdei fafajta. 25. Ujzélandi bennszülött. 27. Halogén elem. 29. Betegség. 31. Szánalom, olaszul. 33. Posvány mássalhangzói. 35. Nem fekszik. 37. Betűpótlással piaci árus. 39. Vízi szállítóeszköz. 41. Kínai név. 43. Hangtalan hír. 44. Figyeli. 47. Nemcsak téged. 48. Töprengés. 50. Törvényes. 52. Kevert menü. 54. Testrész. 55. Ő ruhát simít. 57. Elektroncső. 60. Földet szánt. 61. Áttesz. 63. Nem teljes az öröme. 64. ...vagy nem...! 68. Személy utáni érdeklődés. 69. Fenn ellentéte. 73. Távolság. 76. Római 2. 78. Állóvíz.



Beküldendő: vízszintes 1. függőleges 4. Beküldési határidő: 1963. november 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Rudolf Diesel. Kandó Kálmán.

Könyvet nyertek: Szvoboda János csap. vez. előmunkás. Ajka állomás II/2. Bakay Elek. Veszprém Kiss-lakótelep, 35. II. 1. Lőczi János. Csurgó, Damjanich u. 9. Sommer Ágnes Bp., XIII., Huba utca 8. fszt. 5. Érlaki Jenő ellenőr, Devecser, Pápai M. u. 10.

RIPORT

ÜNNEPÉLYES PILLANAT

— Mondja, baleset is előfordulhat?
— Hát, ha sokáig tetszik velem itt diskurálni, akkor egészen biztosan.

— Vége a lassújelnek. Hajrá, teljes gőzzel előre!

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM — Ára 40 fillér — 1963. NOVEMBER 2.

Gyöngyös állomásról az év minden szakában, de ilyenkor őszszel különösen sok kiváló minőségű bort szállítanak a MONIMPEX borpincéibe. A képen Szabó István főraktárnok a fejtést ellenőrzi. Ezúttal tartálykocsikba utazik a zamatos visontai muskotály

(Hemző Károly felv.)

OKTÓBER ÉVFORDULÓJÁN

November 7-én ünnepeljük 46. évfordulóját annak, hogy megkezdődött a Téli Palota ostroma, a pétervári munkások fegyveres felkelése és ezzel az emberiség legnagyobb történelmi sorsfordulója: a Nagy Októberi Szocialista Forradalom. E rövid 46 év során a Téli Palota ostromától a világűr ostromáig, az Auróra matrózaitól a Vosztok-pilótákig, a kommunizmus építéséig mégis hosszú volt az út. A szovjet nép forradalmi pártja vezetésével a legjelentősebb és legnagyszerűbb eredményeket érte el, melyeket az emberiség története során eddig végbevitt.

Amikor októbert köszöntjük, a kizsákmányolástól, az elnyomás láncaitól megszabadult ember diadalát ünnepeljük. Fordulópont volt ez a nap az emberiség történelmében, mert a kizsákmányoltak élére a legforradalmibb osztály állott, mert a társadalmi fejlődés elérkezett arra a fokra, amikor lehetővé vált a munkásosztály győzelme. Korábban is voltak forradalmak az emberiség történelmében, s bár ezek is előrelendítették a társadalom fejlődését, gyökeres fordulatot nem eredményeztek. A polgári forradalmak után is elnyomottak maradtak a nép legszélesebb rétegei. Formális jogaik nem változtattak helyzetük lényegén, azon ugyanis, hogy a kisebbség elnyomta a többséget, a népet. Az októberi forradalom győzelme a többség, a munkások és a dolgozó parasztok győzelmét jelentette a kizsákmányoló kisebbség felett.

Minek köszönhették győzelmüket Oroszország akkor mérhetetlenül elnyomott és kizsákmányolt népei? — Annak, hogy küzdelmüket tudományos forradalmi elmélettel, a marxizmus—leninizmussal felvértezett, harcokban megedzett kommunista párt vezette. Olyan párt, amelynek élén Lenin állt, akit hatalmas elméleti felkészültsége, zseniális szervezői-vezetői képessége, páratlan politikai éleslátása és a néphez való rendíthetetlen hűsége egyaránt képessé tett a legnagyobb személyes hivatásra. Arra, hogy az első győztes szocialista forradalom kollektiv vezérkarának irányítója, ezzel az első szocialista állam megalapítója legyen.

Lenin októbere a fejlődés nagyszerű távlatait nyitotta meg a szovjet nép előtt. E fejlődés tempóját érzékelteti, hogy Oroszország 1913-ban a világ ipari termelésének nem egészen 3 százalékát állította csak elő, a mai Szovjetunió pedig a világ ipari termelésének 20 százalékát adja. Ez az ipar ma 8 nap alatt termel annyit, mint 1913-ban egy év alatt. Egy hónap alatt ma több acélt öntenek, mint a cári Oroszországban egy egész évben. Az ipari fejlődés megteremtette az alapokat a mezőgazdasági termelés fellendítéséhez. A mezőgazdaság hozama forradalom előttihez képest két és félszeresére emelkedett.

A szovjet nép csodálatos áldozatkészsége, forradalmi munkaszeretete — párosulva a szocialista társadalmi rendszer, a gazdaság tervszerű fejlesztésének azelőtt ismeretlen előnyeivel — néhány évtized alatt olyan eredményeket teremtett, amelyek a Szovjetunió legádázabb ellenségeinek is a torkára forrasztották a szót. A burzsoá világ megtanulta, hogy komolyan vegye a szovjet gazdaság tényeit és terveit.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom diadalmas eszméinek fénye ma már beragyogja a világ egyharmadát, a szocializmus ma már megdönthetetlen hatalom a világ egyharmadán. Ezek az eszmék megállithatatlanul és győzelmesen haladnak előre minden kontinensen. Kivivta első győzelmét a nyugati féltekén is, ahol Kuba hős népe lépett a szocializmus útjára, s az amerikai imperialisták minden ellenkezésével dacolva építi szabad országát a kubai nép.

A magyar nép úgy tekint a Nagy Októberi Szocialista Forradalomra, mint amely kiindulópontja a mi népi demokratikus forradalmunknak is: a népi hatalomnak a mi hazánkban, a Magyar Népköztársaságban. Baráti, testvéri kapcsolataink a fiatal szovjet köztársaság élethalálharcot vivó első éveibe nyúlnak vissza. Október eszméinek diadala révén hazánk már 1919-ben a forradalmi népek első sorába került. Büszkeséggel emlékeziink most arra a mintegy 100 ezer magyar vöröskatonára, apáinkra és nagyapáinkra, akik a polgárháború éveiben a szovjet hadsereg soraiban harcoltak. Ma pedig mindnyájunkat erővel tölt el az a tudat, hogy a Szovjetunió és a többi szocialista ország mellettünk áll, egy családba tartozunk, egy cél felé haladunk. E népek családjában mi is eredményesen teljesitjük a magunk által kitűzött feladatokat, épitjük a szocializmust.

Nagy korban élünk, példa nélkül álló történelmi változások, nagy sorsfordulók korában. Nagyok és csodálatosak korunk eredményei, de nagyok a harcai is. Az emberek, a népek állják a harcot, állják a megpróbáltatásokat, mert október eszméi világossá tették a célt, a jövőt. A szocialista forradalom eszméi nemcsak a kort formálták újjá, hanem magukat az embereket is, mert öntudatossá tették a kizsákmányolt milliókat.

Október naggyá tette az embert, az ember pedig teljesiteni fogja hivatását: megteremti a béke, a munka, a szabadság, az egyenlőség és a boldogság uralmát az egész földön!

A harmadik negyedévben a pécsi igazgatóság végzett az első helyen

A harmadik negyedév eredményei alapján a *pécsi igazgatóság végzett az első helyen* s elnyerte a Vasúti Főosztály és a szakszervezet elnökségének vándorzászlaját és az első -helyezéssel járó 200 000 forint pénzjutalmat.

A második helyezett szombathelyi igazgatóság 150 000, *a negyedik helyezett miskolci igazgatóság* pedig 150 000 forint jutalomban részesült. *A harmadik helyezett szegedi igazgatóság* a több mint 1 000 000 forint kárt okozó városföldi baleset miatt kizárásra került.

Szegeden adták át a nemzetközi munkaverseny díjait a magyar vasutasoknak

Legutóbbi számunkban megírtuk, hogy az idei első félév eredményei alapján *másodszor is a magyar vasutasok nyerték a nemzetközi munkaversenyt*, amelyben az NDK, a Lengyel Népköztársaság, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság, a Bolgár Népköztársaság és a Magyar Népköztársaság vasútjai vesznek részt. E vasutak küldöttei október 24-én Szegeden találkoztak, hogy megbeszéljék a verseny továbbfejlesztésével kapcsolatos feladatokat.

A szegedi igazgatóság épületében tartott tanácskozáson elsőnek *Máté Sándor* szakosztályvezető szólalt fel.

Gratulálunk!

Ezután a német küldöttség vezetője szólalt fel és szerencsekivánatait fejezte ki a magyar vasutasoknak a verseny első félévi szakaszának megnyerése alkalmából. A német vasutasok nevében kérte a csehszlovákokat, tegyék lehetővé a nemzetközi gyorsvonatok gyakori késésének megszüntetését. Mint elmondotta, a német vasutasok munkáját a nemzetközi vonatok továbbítását illetően az elmúlt félévben nagyon megnehezítették a *Bad—Schandau—Berlin* fővonalon végzett pályaépítési munkálatok.

A csehszlovák küldött ugyancsak gratulált a győztes MÁV-nak és méltatta a nemzetközi munkaverseny jelentőségét. Elmondta többek között, hogy *Sturovo* határállomáson sok nehézség volt, de amióta megnyitották itt a CSD és a MÁV közös határállomását, javulnak az eredmények, bár szükség van az állomás további korszerűsítésére. Javasolta, kérjék fel a román vasutakat a versenyhez való csatlakozásra. A bolgár küldött a szocialista vasutak együttműködésének további javítására hivta fel a figyelmet. Kérte a versenyben részvevőket, vizsgálják felül az idegen kocsik tartózkodásának okait.

A tehervonatok menetrendszerűségét versenyszerűen eddig csak dél—északi irányban értékelték. Azért, hogy az üres szerelvények gyorsabban visszakerüljenek, küldöttségünk javasolta, hogy észak—déli irányba is értékeljék a verseny keretében a tehervonatok menetrendszerűségét. A tanácskozás munkája befejezése alkalmából táviratban kérte fel a versenyhez való csatlakozásra a CFR-t.

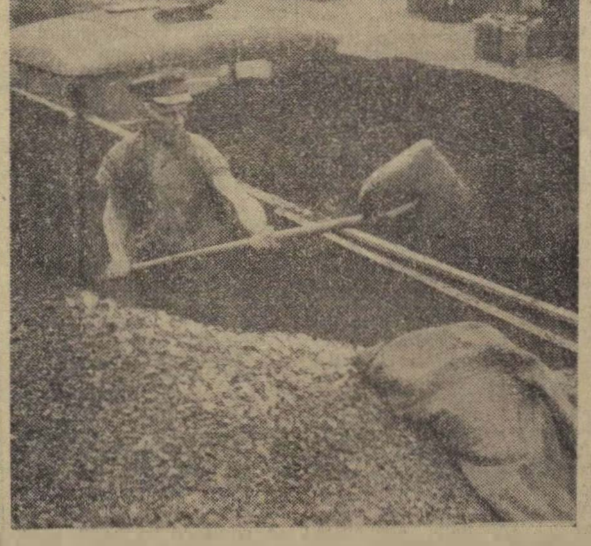
Másnap, október 25-én délelőtt a vasutas kultúrotthonban került sor a nemzetközi munkaverseny díjainak, a DR és a német vasutasszakszervezet által alapított vándorzászló és serleg átadására. A nagy termet zsúfolásig megtöltötték a szegedi igazgatóság dolgozói. A zenekar eljátszotta a *Himnuszt*, majd *Borsodi János*, a szegedi igazgatóság vezetője üdvözölte a gyűlés részvevőit. Ezután *dr. Soproni József*, szakszervezetünk titkára mondott ünnepi beszédet.

Valamennyi baráti országnak segítség

— A német vasutasok által kezdeményezett nemzetközi szocialista munkaverseny elősegiti a KGST-be tömörült baráti országok vasútjainak jobb együttműködését, a gyorsabb, olcsóbb és biztonságosabb személyszállitást — hangsúlyozta a többi között dr. Soproni elvtárs. Elismeréssel szólt a budapesti és a szegedi igazgatóságok dolgozóiról, akiknek jó munkája eredményezte az újabb szép sikert. Az eredmény erkölcsi elismerése jut kifejezésre a vörös vándorzászló és a gyönyörű serleg elnyerésében, az anyagi elismerés pedig a 230 000 forint jutalomban, melyet a határállomások dolgozói között osztottak szét. Kifejezte azt a kívánságát, hogy érjenek el a verseny jelenlegi szakaszában is hasonló sikert, védjék meg a vándorzászlót, hiszen ha sikerülne harmadszor is megnyerni a versenyt, a vándorzászló és a serleg végleg a magyar vasutasoknál marad.

Ezután *Vaclav Suchobhleb*, az OSZZSD prágai nemzetközi üzemi irodájának vezetője magyar nyelvű felszólalása következett. Ismertette a verseny eredményét: 1. MÁV, 2. PKP, 3. BDZ, 4. DR, 5. CSD. Ellátta a szocialista országok vasútjainak testvéri együttműködését, majd a munkaverseny díjait átadta *Rödönyi Károly* elvtársnak, a MÁV vezérigazgató-helyettesének. Rödönyi elvtárs rövid beszédben köszönte meg a kitüntetést, kifejezve azt a reményét, hogy a magyar vasutasok továbbra is jó eredménnyel vesznek részt a nemzetközi forgalomban és a következő értékelés sem veszi el tőlünk a vándorzászlót és a serleget.

L. J.



A vasutasok között is sokan akadnak, akik szabad idejükben önként vállalnak vagonkirakást. Gyulavári Mihály fütő Békéscsaba állomáson szén kirakását végzi

(Hemző Károly felv.)

Igazgatóságok versenye

A szeptemberi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és a százalékban kifejezett teljesítmény a következők szerint alakult:

1. Szombathely	*102.00 %*
2. Pécs	*100,25 %*
3. Debrecen	*99.38 %*
4. Miskolc	*98.63 %*
5. Budapest	*97,25 %*
6. Szeged	*97,13 %*

Szeptemberben a MÁV vonalain 476 000 tonnával több árut szállítottunk, mint az előző év azonos időszakában. A tárgyhavi állami szállitási tervet 101,16 százalékra teljesítettük.

A minőségi munkára jellemző mutatóink egyrésze azonban nem alakult kielégítően. Eredményeink a menetrendszerűségnél visszaestek. Nem teljesítettük a vonatközlekedési tervet, valamint a teherkocsik kihasználásával kapcsolatos előírásokat. Az egy személyszállító vonatra eső késett percek csökkentésénél, valamint a közvetlen- és irányvonatok utazási sebességénél az előírt célkitűzéseknek még a minimális alsó határértékét sem értük el. Ezek a hiányosságok október első két dekádjára is jellemzőek.

Vasutas operabérleti előadás november 17-én

A budapesti Erkel Színházban november 17-én, vasárnap 11 órakor kerül sor a vasutas operabérlet második előadására. Bemutatásra kerül: Mozart: DON JUAN című operája. A főszerepeket Szalma Ferenc, Bartha Alfonz, Takács Paula, Melis György énekli.

A kultúrnevelési és sportosztály az előadás után a Szépművészeti Múzeumba rendez kollektiv tárlatlátogatást a vidéken lakó vasutas dolgozók részére.

Találkozás: a Hősök terén, a Szépművészeti Múzeum előtt, 15 órakor.

Üzembe helyezték Füzesabony állomás dominórendszerű jelfogós berendezését

Tizenötmillió forint költséggel készült el *Füzesabony* állomás dominórendszerű jelfogós biztosító berendezése. Átadására október 25-én került sor. A kézzel állítható jelzők szerepét fényjelzők vették át. A fényjelzők mellett először az *Egerből* érkező 9125-ös futott be az állomásra 13.20 órakor. Összesen 58 váltót kötöttek be központi vezérlésű váltásra. A régi váltóállítási rendszerrel sokszor 15—20 perc is eltelt, mire a váltóőrök szabad be- vagy kijáratot tudtak biztosítani a vonatoknak. Most ez szinte pillanatok alatt történik.

A nagy értékű berendezést *dr. Pásztor Pál*, a miskolci igazgatóság vezetője adta át *Pogány Dezső* állomásfőnöknek. Az átadási ünnepségen a berendezés felszerelését végző dolgozók közül többen kiváló dolgozó oklevelet és pénzjutalmat kaptak.

Dicséretre méltó munkát végzett a berendezés építésénél *Juhász Ferenc* főtiszt 20 fős szocialista brigádja. *Bán László* és *Vadász István* brigádja.

(szigetváry)

Bizalmiak FÓRUMA

A kaposvári fűtőházban tervszerűen foglalkoznak a bizalmiakkal

Az utóbbi években szakszervezeti taggyűléseken, tanácskozásokon egyre gyakrabban elhangzik az a megállapítás, hogy a bizalmiak munkája jelentős mértékben befolyásolja a feladatok sikeres végrehajtását. Ezek után nem véletlen az sem, hogy ma már mind több szakszervezeti bizottság ismeri fel a bizalmiakkal való rendszeres foglalkozás jelentőségét.

A kaposvári fűtőház szakszervezeti bizottsága is azok közé az alapszervezetek közé tartozik, ahol a vezetőség nemcsak szavakban, hanem a gyakorlatban is nagy gondot fordít a bizalmiak nevelésére, oktatására.

Munkaterv alapján

A fűtőháznál — ahol százszázalékos a szervezettség — 26 bizalmi tevékenykedik. A szakszervezeti bizottság a bizalmi értekezleteket rendszeresen megtartja. Részükre féléves munkatervet készítenek, amelyben aprólékosan megszabják a tennivalókat. A bizalmiak a munkaterv alapján készítik fel a három havonként megrendelésre kerülő szakszervezeti taggyűlésre a tagságot.

Nagy segítséget jelentettek a bizalmiaknak azok az előadások is, amelyeken az üzemi demokrácia továbbfejlesztéséről, a műszaki színvonal és a szakoktatás fejlesztéséről, az üzemi jutalékról, a munkásellátásról és a munkafegyelem megszilárdításáról hallottak.

Rendszeres a tájékoztatás

A szakszervezeti bizottság egyéb alkalmakat is felhasznál a bizalmiak tájékoztatására. Az már megszokott dolog, hogy azokon az értekezleteken, amelyeken megbeszélik a bizalmiak feladatait, a dolgozókat érintő rendeleteket, rendelkezéseket és a munkaverseny helyzetét is ismertetik. Azokat az alkalmakat is felhasználják a bizalmiak tájékoztatására, amikor a középszervek munkatársai ellátogatnak a fűtőházba. A közelmúltban a társadalombiztosítási problémákról tájékoztatták a bizalmiakat.

Bevált módszer, hogy a bizalmiértekezleteken olyan vezetőségi tagok is megjelennek, akiknek a munkaterületén hibák, problémák fordulnak elő. Ezt azzal a céllal teszik, hogy a problémák megoldásához kérjék a bizalmiak segítségét.

A szakszervezeti bizottság a termelési tanácskozásokra is gondosan felkészíti a bizalmiakat, hogy a csoportjukhoz tartozó dolgozókat időben tudják tájékoztatni. Jórészt ennek köszönhető, hogy a termelési tanácskozások aktívak a fűtőháznál. A bizalmiak, a dolgozók bátran felvetik a problémákat. Különösen élénk a vita a kiváló dolgozó cím odaítélésének tárgyalásánál.

A bizalmiak élenjárnak

A bizalmiak csoportjukon belül a beteglátogatást is megszervezték. A betegeket beteglátogató aktívák mellett a csoport tagjai is meglátogatják. Ha szükséges, segítséget nyújtanak a betegnek, amennyiben szociális helyzete megkívánja, segélyezésre javasolják az illetőt.

Abban, hogy a kaposvári fűtőháznál eredményesen dolgoznak a bizalmiak, jelentős része van a szakszervezeti bizottságnak. Nemcsak azért, mert rendszeresen foglalkoznak velük, hanem azért is, mert a választások alkalmával a legrátermettebb dolgozókat javasolták erre a fontos feladatra. Az sem véletlen, hogy a 26 bizalmi közül 15 kiváló dolgozó.

Mintaüzemtől a szocialista üzem címig

Az Utasellátó 125-ös bajai éttermet évek óta a legjobbak között emlegetik a vállalatnál. Nem ok nélkül. Az étterem olyan eredményeket ért el, amelyre eddig még nem volt példa a vállalat történetében. Az idén például — az első félév eredményei alapján — sorrendben harmadszor nyerték el a *mintaüzem* címet. Most, november 7-én pedig a mintaüzem cím mellé a szocialista üzem címet is megkapják a 125-ös dolgozói.

— *Hogyan jutottak el idáig?* — tettem fel a kérdést *Lovretity Antalnak*, az étterem vezetőjének.

Jó kollektíva

— *Egy ilyen kollektívával, mint amilyen a miénk, sok mindent el lehet érni* — kezdte a beszélgetést. — *Jómagam mindössze néhány éve vezetem az éttermet, beosztottaim azonban már több mint tíz éve együtt dolgoznak. Az eltelt évek alatt nemcsak a kollektíva kovácsolódott egy nagy családdá össze, hanem a szocialista vendéglátás mesterségét is jól elsajátították a dolgozók.*

Hogy szavait számokkal is igazolja, íróasztalából egy vaskos dossziét húzott elő, majd így folytatta:

— *A versenymozgalom 1961 őszén lendült fel nálunk. Abban az időben úgy határoztunk, hogy nagyobb gondot fordítunk a sajátkészítésű ételforgalomra és az önköltség csökkentésére.* Törekvésünk eredménnyel járt. Igaz ugyan, hogy 1962 első negyedévben még 4000 forint veszteségünk volt. Éves tervünket azonban már 114 százalékra, országosan elsőként fejeztük be. Az idén tovább növeltük eredményeinket. Az első negyedévben 19 000, a másodikban 40 000, a harmadik negyedévben pedig már 72 000 forint volt a nyereségünk. *Ez az összforgalom 7,8 százalékának felel meg.*

Mint ahogy a jó bornak [illegible] kell cégér, [illegible] jó konyha is vonzza a vendégeket. A [illegible] éttermet nemcsak az [illegible], hanem a baj[illegible] is megszerették. Még a Duna Szálló vendégei közül is sokan látogatják. Szeptemberben például olyan nagy konyhaforgalmat bonyolítottak le, amelyre az étterem történetében eddig nem volt példa.

Mindenki tanul

A szocialista brigádmozgalom is tovább terebélyesedett az étteremben. A felszolgálók után, akik elsőként határozták el, hogy megszerzik a szocialista brigád címet, a konyha és a várótermi söntés dolgozói is új útra léptek. Itt érdemes szólni a tanulásról is néhány szót. *Az üzemben úgyszólván mindenki tanul.* Az üzletvezető a Közgazdaságtudományi Egyetem ötödik évfolyamát végzi, két dolgozó a nyolcadik általánosba, 2 vendéglátóipari technikumba, 1 kereskedelmi technikumba, 16 dolgozó pedig szakmai akadémiára jár. A technikumi hallgatókkal hetenként egyszer az üzletvezető korrepetál.

— *Miután minden feltétel adva volt* — folytatta Lovretity Antal —, *még nagyobb lépésre szántuk el magunkat: célul tűztük ki a szocialista üzem cím megszerzését.*

— Sikerül?

— *Úgy érzem, amit mi vállaltunk, azt maradéktalanul teljesítettük* — hangzott a válasz.

Így találta az a bizottság is, amely az *Utasellátó* központ részéről felülvizsgálta a bajaiak eredményeit. Az ő javaslatukra a vállalat gazdasági vezetése a mozgalmi szervekkel egyetértésben úgy döntött, hogy a 125-ös bajai üzem jogosult a *szocialista munka üzeme* megtisztelő címre.

A cím és a vele járó jutalmak átadására november 6-án, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 46. évfordulója alkalmából kerül sor. **(v. f.)**

Műszaki fejlesztési feladatok a debreceni fűtőházban

Nehéz dolguk van a debreceni fűtőházban dolgozó vasutasoknak. A vontatási feladatok növekedésével a meglevő géppark alig tud lépést tartani. Nagyon elkelne itt néhány korszerű, nagy teljesítményű Diesel-mozdony. Ezek gyorsítanák a forgalmat, könnyebbé válna a mozdonyszemélyzet szolgálata, többet lehetnének otthon, családjuk körében.

Már eddig is történt néhány lépés a fűtőház műszaki fejlesztése irányában. Ezek közé lehet sorolni a 411-es sorozatú, kisebb vonóerejű mozdonyok átcserélését 520-as gépekre. Ezzel minőségileg is javult a fűtőház gépparkja. A javítóműhelyben levő elavult szerszámgépeket fokozatosan átcserélik korszerűekre. A nyár folyamán egy új univerzális marógépet kaptunk. Tervszerűen folyik a mozdonyszemélyzet átképzése motorvezetővé, a fiatal mozdonylakatosok pedig a motorszerelést tanulják. Nemrég fejeződött be az egyik ilyen tanfolyam, szép eredménnyel. Rövidesen elkészül a fűtőház korszerű olajvizsgáló laboratóriuma, amely már a dieselesítési program megvalósításához szükséges.

A távlati tervek szerint a debreceni fűtőházat gócponti motor- és mozdonyjavító üzemmé fejlesztik. Ez azt jelentené, hogy a környékben levő fűtőházak mozdonyait itt javítják, ezzel lényegesen gazdaságosabbá válik majd a munka. Jövőre kétemeletes korszerű öltöző-fürdőépületet létesítenek a fűtőház dolgozói számára, közel 11 millió forintos költséggel.

Fűtőházunk dolgozói tőlük telhetően segítik a műszaki fejlesztési feladatok megvalósítását. Létai Károly szocialista brigádja például a most befejeződött motorszerelői tanfolyamon igen jó eredményt ért el. A többi szocialista brigádban is, különösen a fiataloknál tapasztalható nagy tanulási kedv, vonzalom az új technika iránt.

Marosán Pál

Az új építőipari normák alkalmazásának tapasztalatai a MÁV házilagos építőiparában

A termelékenység állandó emelésének egyik jelentős eszköze a helyesen elkészített és megfelelően alkalmazott munkanorma. A MÁV építőipar területén a korábbi munkanormák — annak ellenére, hogy megállapításuk helyesen történt — az alacsony alapbérek, az időközben megváltozott kategóriák és a helyenként nem ösztönző elszámolási formák miatt nem tudták teljes mértékig betölteni a termelésben meghatározott feladatukat.

Az új építőipari normák bevezetésétől eltelt 3 hónap tapasztalatai azt bizonyítják, hogy

a normák jók és kiteljesítésük hálózati szinten eléri a 100 százalékot,

a dolgozók keresete meghaladja a korábbi egy órára eső átlag teljesítményi óra keresetet.

Tartsák be a technológiai fegyelmet

Egyes építésvezetőségeknél sajnos a bevezetést követő hetekben fordultak elő hiányosságok,

megsértették a technológiai és bizonylati fegyelmet.

A szegedi építésvezetőség mezőhegyesi munkahelyén az új normák kiteljesítése 137, a békéscsabai építésvezetőségnél 146 százalékos volt. A vizsgálat kiderítette, hogy a kocsik kirakásánál az előírt technológiai fegyelmet nem tartották be. A vasbetonaljakat a kocsikból csúszdán csúsztatták le. De hiányosságot követett el a szakmai vezetés is, amikor nem biztosította a technológiai előírásoknak megfelelő munkafeltételeket. Nem álltak például rendelkezésre a vasbetonalj lerakásához szükséges feljárók, vagy a sínek lerakásához a sínhordó készülékek.

A bizonylati fegyelem megsértése főleg a rakodási munkáknál fordult elő a nem megfelelő normatételek alkalmazása és elszámolása miatt. Ez káros és a dolgozók hangulatát is rontja, mivel a felülvizsgálatok után a meg nem dolgozott bért jogosan visszatéríttették és a jövőben is visszatéríttetik.

Az építés főnökségeknél régi probléma és még mindig nyitott kérdés a nagy létszámú dolgozó kollektívák teljesítmény elszámolása. A kialakult régi gyakorlat szerint az építésvezetőségi elszámolást alkalmazzák. Így a brigádok keresete nem a saját teljesítményük alapján alakul, hanem az építésvezetőség globál teljesítményétől függ. Véleményünk szerint

az ilyen elszámolás nem engedi érvényesülni a normák többtermelésre ösztönző hatását,

háttérbe szorítja az anyagi érdekeltséget, csökkenti az egyes brigádok termelési aktivitását.

A brigád elszámolásáról

A dolgozók számos esetben felvetették és kérték a brigádelszámolás bevezetését, melyet mi is többször javasoltunk. A szakmai vezetés egyrészt a brigádelszámolást megvalósítható adminisztratív munkaerő hiány, másrészt a munkák különböző díjazására hivatkozva ellenzi a brigádelszámolást. Pedig erre van már példa a Budapesti Építési Főnökségnél.

A többi építési főnökség a brigádelszámolást kényelmi szempontból ellenzi. Kétségtelen, hogy egyszerűbb hónap végén felmérni a végzett teljesítményt, mint naponta ellenőrizni és átvenni egyes brigádvezetőktől a végzett munkát.

Ezt a kérdést mielőbb rendezni kell. Az 1963. évi 20. sz. Hivatalos Lapban megjelent rendelet végrehajtási utasításának 4./d. pontja is előírja, hogy a csoportos elszámolás esetében olyan munkaszervezési feltételek biztosítására kell törekedni, hogy az elszámolási csoportokban 15—20 főnél több dolgozó ne legyen.

A túlórák hatása

Általában hiányosság mutatkozik a munkák szervezése terén is. Az egy főre eső havi túlórák száma állandóan emelkedett, ugyanakkor az egy főre eső havi ledolgozott órák száma alig emelkedett a havi tervezett óraszám fölé. Ez azt is mutatja, hogy

a nagymértékű túlóráztatásokkal a kívánt gazdasági eredményt nem értük el.

A helytelen munkaszervezésből adódnak olyan esetek, hogy egyes dolgozókat túl hosszú ideig foglalkoztatnak. A nyíregyházi építésvezetőség kisvárdai munkahelyén július 21-én 37 dolgozót egyfolytában 22 órán át foglalkoztattak túlmunkában vagonkirakással.

Így még a két munkanap közötti pihenő időt sem biztosították részükre. Hasonló aránytalan foglalkoztatás előfordul más építésvezetőségeknél is. A készenlétes brigádokkal például szombat, vasárnap 15—18 órát dolgoztatnak. A munkavezetők a magas óraszámot azzal indokolják — ami nem fogadható el — hogy nem kapnak pontos előjelentést az érkező anyagok várható mennyiségéről.

A veszteségidő tanulmányok készítését fokozni kell.

Az eddigi tapasztalat azt mutatja, hogy főleg csak a dolgozóktól függő veszteségidők okait vizsgálták és ezek csökkentésére tettek intézkedéseket, a szervezetlenségi okokból adódó veszteségidők feltárását és azok csökkentését nem kellő súllyal végezték.

A feltételek változását kövesse a normák változása is

Annak érdekében, hogy a technika, a szervezés és a dolgozók szakmai színvonala terén bekövetkezett fejlődés a normák alkalmazása során érvényesüljön, állandóan figyelemmel kell kísérni a norma megállapítása során alapul vett feltételekben bekövetkező változásokat, valamint a norma alkalmazása során szerzett tapasztalatokat.

Időszakonként ellenőrizni kell, hogy a normák megfelelnek-e a meghatározott követelményeknek. Ennek során különös

figyelemmel kell lenni a túl alacsony, illetve túl magas kiteljesítésre, mert ezek rendszerint rendellenességet takarnak.

Az elmúlt 3 hónap tapasztalatai azt bizonyítják, hogy az új építőipari normák bevezetése serkentőleg hatott a teljesítmények fokozására és a dolgozók átlagban az új normákat teljesíteni tudják. Helyesnek tartanánk, ha a szakszervezeti bizottságok az elmúlt hónapok tapasztalatait megtárgyalnák és a felszínre kerülő hiányosságok megszüntetésében a szakvezetés segítenék.

Közgazdasági osztály

Három jelentős kérdésről tárgyalt a műszakfejlesztési és üzemszervezési bizottság

A vasutasszakszervezet központi vezetősége mellett működő műszakfejlesztési és üzemszervezési bizottság október 21-én megtartott ülésén Gróf József elvtárs elnökletével három jelentős kérdésről tárgyalt.

A napirend első pontjaként Gyócsi Jenő, a 8. szakosztály helyettes vezetője terjesztette elő jelentését a központosított fuvarozásról. A jelentés beszámolt arról, hogy jelenleg 81 állomáson végzi az AKÖV a kocsirakományú küldemények tel- és elfuvarozását, valamint azzal kapcsolatos rakodásokat. A darabáruk központosított fuvarozási rendszere 81 állomásra terjed ki.

A vasútállomási központosított fuvarozás eddigi eredményei nem érik el a kívánt szintet. Ezért javasolja a jelentés a rakodás gépesítésének fokozását, az egyes tömegáruk forgalmának egy állomásra terelését. Továbbá célszerűnek tartja a javaslat a központosított fuvarozás alól kivételezett áruk körének jelentős csökkentését, illetőleg teljes megszüntetését, valamint a rakodási főnökségek újjászervezését.

A tapasztalatcsere-mozgalom továbbfejlesztésével kapcsolatban a szakszervezeti újítási és ésszerűsítési bizottság terjesztett elő javaslatot. Megállapítja a javaslat, hogy az újítási tapasztalatcsere a vasútnál nem fejlődött kellőképpen. Az 1961-ben benyújtott 1091 tapasztalatcsere-javaslattal szemben 1962-ben csak 946 javaslatot küldtek tapasztalatcserére a szolgálati főnökségek. A SZUEB ezért elhatározta, hogy központilag kidolgozzák az elfogadott újítások gyűjteményét és azt brosúra alakjában kiadva juttatják el valamennyi szolgálati helyre.

A napirend harmadik pontja keretében a műszaki munkásakadémiákról szóló jelentést tárgyalták. A múlt oktatási évben 12 témakört felölelő műszaki munkásakadémiát szerveztek a vasút területén. Összesen 63 műszaki munkásakadémia működött 1967 hallgatóval. Az idei oktatási évre bővült a műszaki munkásakadémiák témaköre. Bekerült az anyagba a villamosvontatás, a távközlő- és biztosítóberendezések, valamint az üzemgazdasági ismeretek anyaga is. A TIT szerveivel folytatott közös szervezés alapján az idén 170 műszaki munkásakadémia indul, mintegy 4500 hallgatóval.

Az elhangzott jelentéseket és javaslatokat a bizottság vita után elfogadta. A bizottság vezetője beszámolt arról, hogy a korábban megvitatott javaslatok alapján milyen intézkedések láttak napvilágot. A Vasúttervező túlterhelésének csökkentése érdekében engedélyezték, hogy a pályafenntartási és építési főnökségek 2,5 millió forint értékű munkáig házilagos tervezést végezzenek.

Világító sorompórúd

Alsóörs—Csopak állomások között az 575/76. számú szelvényekben levő nagy forgalmú útátjáró sorompóját érdekes újítással szerelték fel. Az újítást *Kaszap Dezső*, Veszprém-külső fűtőház villanyszerelő csoportvezetője dolgozta ki.

Az újítás lényege az, hogy amikor a sorompó rúdjai lezárulnak, a rudak közepén vörös lámpák gyulladnak ki.

A lámpák mindaddig égnek, amíg a sorompó lezárt állapotban van, ha felnyitják, az áramkör megszakad, s a lámpák automatikusan kialszanak. Ezek a fények már nagy távolságból felhívják a gépjárművezetők figyelmét a lezárt sorompókra.

Úgy vélem, ezt az újítást — tekintve, hogy igen egyszerű — máshol is érdemes lenne alkalmazni a biztonságosabb közlekedés érdekében.

Kiss Lajos

GYORSABBAN, JOBBAN, GAZDASÁGOSABBAN

Szocialista brigádok a gurítódombon

Negyedszer a szocialista brigád címért – A tanítvány túlszárnyalja a mestert – 24 óra alatt 3300 kocsi

Az októberi nap csak a déli órákban tudta eloszlatni az Avas aljára telepedett sűrű, tejszínű ködöt. Ilyenkor ősszel, itt Miskolcon mindennapos vendég a köd. Néha olyan sűrűn gomolyog, hogy az emberek nem látnak tovább az orruk hegyénél. A munka azért nem áll meg. Az élet, ha kissé lassabban is, de lüktet a pályaudvaron.

Küzdelem az időjárással

— Sajnos, nekünk minden évben sok bosszúságot okoznak az őszi ködök — mondotta *Erdélyi János* felügyelő, a tiszai pályaudvar főnöke. — *A szállítási feladatok és egyéb nehézségek mellett még az időjárás viszontagságával is meg kell birkózni.*

— Legalább sikerrel?

— *Mikor, hogyan?* — hangzott a válasz. — *Az akarat, az igyekezet nem hiányzik. Az emberek „húznak", néha erejükön felül is. De vannak időszakok, amikor olyan tömérdek a munka, hogy sem erővel, sem technikailag nem bírjuk.*

Így jártunk szeptember végén is, amikor a borsodi iparvidék centrumaiban, Diósgyőrött, Ózdon, Berentén, Nyékládházán és még néhány helyen jelentősen megnövekedtek a rakodások. Ugyancsak megszaporodott a Fényeslitke—Nyíregyháza—Szerencs felől érkező budapesti elegy. Ez napi 5—6 vonatpárral jelentett többet. A 2000 tonnás szerelvényeket a rendezőben kellett fogadni és gépet cserélni. Ezt sem mozdonnyal, sem emberrel nem győztük. Nem lett volna különösebb baj, de a Ward—Leonardok 1700 tonnánál nem vihetnek többet. Ezért ezeknél a szerelvényeknél kivétel nélkül elegycsökkentést, illetve elegykiegészítést kellett végrehajtani.

Ez a probléma szerencsére — a felsőbb szervek segítségével — még október első napjaiban megoldódott. Azóta a Nyékládháza és Miskolc közötti vágányzár ellenére, Miskolcon megszűnt az engedélyre várás. *(A jobb vágány átépítése miatt október 6-a óta éjjel-nappali vágányzár van a vonalon.)* A teljesítmények emelkedését mutatja, hogy szeptember végéig a rendezőpályaudvaron 55 619 kocsival gurítottak többet, mint a múlt év azonos időszakában.

Hogyan érték el ezeket az eredményeket? Erre a kérdésre kerestem a választ a zsúfolt rendezőpályaudvaron. Még messze jártam a „nyomkodótól", de a hangszórók már jól hallhatóan sugározták:

— *Hét üres a 17-re! Egy tartály a 23-ra! Hat rakott a 14-re! Vigyázzatok a rakottal!..*

Nincs megállás

Szünet nélkül gurulnak a kocsik, s amint egy szerelvény legurul, az 520-as tartalék máris húzza a következőt. Ilyenkor a gurításvezető és brigádja néhány percre fellélegezhet. Ezt az alkalmat használtam fel, hogy a gurításvezetői főhadiszálláson pár szót váltsak az emberekkel.

— Hogy megy a munka? — tettem fel a kérdést.

— *Igyekszünk, igyekszünk* — válaszolta szerényen Győri László gurításvezető, aki egy 13 tagú szocialista brigád vezetője. — *Úgy néz ki, ma is meg lesz az 1700 kocsi. Napi általában 1600—1800 kocsit szoktunk gurítani.*

— Szép teljesítmény!

— *Mióta a villamosmozdonyok továbbítják a teherszerelvények nagy részét, gyorsabban kiürül a rendező, hamarabb felszabadulnak a vágányok a gurítás számára.*

Győri úgy mondja mindezt, mintha csupán a villamosmozdonyokon múlna, hogy a rendezőpályaudvaron ilyen nagyszerű eredmények születnek. Pedig mennyi munka áll a nagy teljesítmények, az ideig-óráig álló rekordok mögött. A rendező dolgozóinak, a menetirányítóknak, a rendelkező forgalmi szolgálattevőknek, a kocsirendezőknek váltóállítóknak, sarusoknak, a gurításvezetőknek és a többieknek hányszor kellett és kell verejtékezve, gyakran erejüket megfeszítve dolgozni, hogy eleget tegyenek kötelességüknek.

De ki jegyzi fel a vasutasélet apró hőstetteit?

Győri László a nyár elején például gyomorfekéllyel került betegállományba. Négy hónapig volt távol. A brigád teljesítménye ez idő alatt sem esett vissza. Sőt emelkedett. Távollétében *Sári Ferenc*, gurítódombi tolatásvezető helyettesítette. Sári különben Győri tanítványa. Jó tanítványnak bizonyul, mert mint gurításvezető túlszárnyalta mesterét. Augusztus közepén például egy éjszakai műszakban 1850 kocsit gurított. Az egyéni gurítási csúcsot is ő tartja. Egyik tavaszvégi napon 12 óra alatt 2012 kocsit gurított a brigáddal.

— *Jó dolog, hogy van aki helyettesít* — szól közbe a gurításvezető. — *Így legalább kifújhatja magát az ember, amikor a gurítódombon vezeti a tolatást. Ez a munka idegileg közel sem olyan fárasztó, mint a gurításvezetői teendők ellátása.*

Győriékről el kell mondani, hogy most negyedszer indultak a szocialista brigád címért. Ezúttal is esélyesek a címre. A harmadik negyedévben például 104 százalékra teljesítették a gurítási tervet. A másik két gurítói brigád, *Szilágyi János* és *Soltész László* brigádja is a szocialista címért harcol. Ezek szerint a miskolci rendezőpályaudvar gurítódombján szocialista címért harcoló brigádok dolgoznak.

A hosszú szerelvény közben felért a gurítóra. A gurításvezető előbb fényjelekkel hívta fel a figyelmet, majd bekapcsolta a mikrofont és szóban is parancsot adott a gurítás megkezdésére, azaz folytatására, mert itt a gurítódombon megszakítás nélkül, éjjel-nappal folyik a szerelvények rendezése, indítása és fogadása.

Visi Ferenc

A röszkeiek vállalása

Határállomásaink közül a legkisebbek közé tartozik a jugoszláv határon levő *Röszke*. A belföldi és az átmenő forgalom átlagosan közepes. Főként hazatérő idegen kocsik haladnak itt keresztül. Most, a cukorrépaidényben naponta 4—5 kocsit raknak meg. A hátralevő időben még mintegy 150 tonna cukorrépa vár elszállításra.

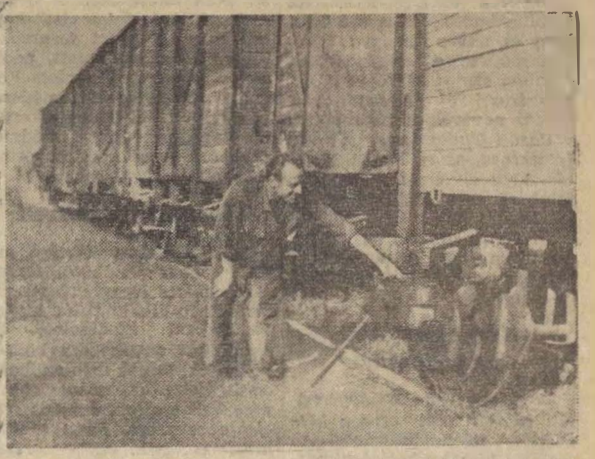
Sok dolguk van tehát *Röszkén* is a vasutasoknak. A röszkeiek azonban nemcsak a napi munka minél jobb minőségű elvégzését tűzték célul. Ez a kis állomás alig tucatnyi dolgozójával augusztus 10 óta a „szocialista üzemrész" címért küzd. Felajánlásaikban a politikai nevelés és önképzés, a kulturális fejlődés csakúgy megtalálható, mint a közösségi szellem fejlesztésére szolgáló vállalások.

Szeged határában, attól mégis kissé elkülönülve úgy élnek itt a röszkei vasutasok, mint egy kis család. *Szalay István* állomásfőnök szinte a családfő szerepét is betölti. Vezetésével jól összekovácsolódott ez a kis kollektíva. Reméljük, vállalt feladataikat hiánytalanul teljesítik és elérik céljukat.

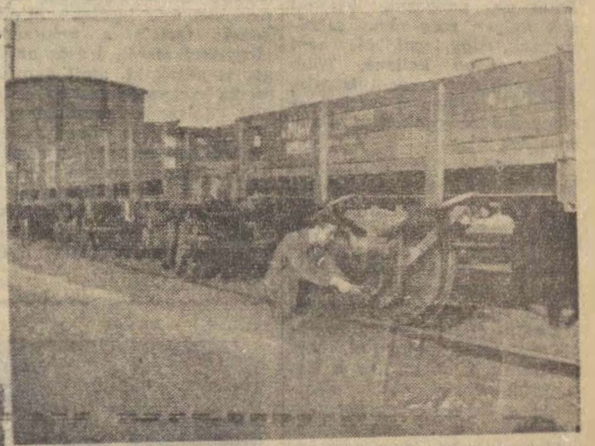
Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

Munkában a kocsivizsgálók

Szerényen dolgoznak a műszaki kocsiszolgálat dolgozói Rákosrendező pályaudvaron. Most az őszi csúcsforgalom idején is arra törekszenek, hogy műszaki okokból ne forduljon elő vonatkésés. Különösen szorgalmasak az Igaz István vezette November 7 brigád tagjai. Képriportunkban ezt a brigádot mutatjuk be.

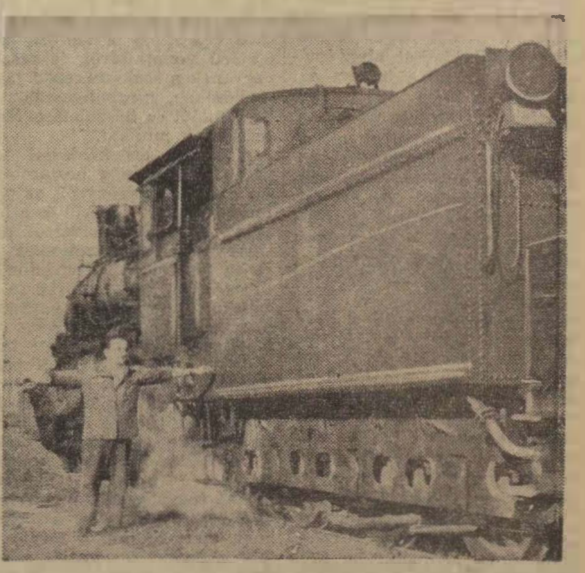


A brigádvezető csapmelegedést észlelt az egyik teherkocsinál. Éberségével egy hőnfutást akadályozott meg



Kara József, a brigád egyik fiatalja a szerelvény indulása előtt csapvizsgát végez

Kurucz István egy hűtőkocsi tisztaságát ellenőrzi



Minden rendben, fékpróba. Lengyel György művezető előbb társainak ad jelzést, majd a mozdony vezetőjével tartat fékpróbát

(Horváth Erika riportja)

Rekordforgalom Kiskunhalason is

A sportban már megszoktuk a rekordokat. Manapság a vasúton is egyre gyakoribb ez a szó.

Kiskunhalason Simonek Gyula állomásfőnök is azzal fogadott, hogy ezekben a hetekben rekordforgalmat bonyolítanak le.

500-zal több kocsi

— *A múlt ősszel a legnagyobb teljesítményünk napi 1800 kocsi volt* — mondotta. — *Ez is csak másfél hétig tartott. Az idén, augusztus 26-a óta 2000—2300 között változik a napi kocsibefutás. Az állomás technológiája annak idején 1700 kocsira készült. Elképzelheti, milyen nehéz helyzetben vagyunk. Annál is inkább, mert a fűtőház kapacitása sem elegendő. Előfordul, hogy indulásra kész szerelvénye 80—100 percet, néha ennél is többet várnak a gépre.*

Közben egy 30 év körüli férfi lépett be az irodába.

— *Jól meggondolta a dolgot Zsigó elvtárs?* — így az állomásfőnök.

— *Meggondoltam főnök elvtárs!* — volt a válasz.

— *Ez az ember vonatvezető volt* — jegyezte meg a főnök, miután Zsigó eltávozott. — *Tíz éri szolgálat után önkényesen vált meg a vasúttól. Tegnap is kilépett egy dolgozó. Ha csak a férgese hullna, nem lenne baj, de a jól dolgozóktól fájó szívvel válunk meg.*

— Ennyi probléma közepette, hogyan tudnak megbirkózni a feladatokkal? — vetettem közbe.

— *Ha nem is úgy, ahogy szeretnénk, de megy a vasút. Szeptember végén a szegedi igazgatóság is segítségünkre sietett. A 236-osok helyett kapott 411-esek jobban boldogulnak a sok eleggyel. Nagy könnyebbség az is, hogy a tolatós tehervonatokat sem kell rendeznünk. Igaz, ehelyett tíszta kiskunfélegyházi és záhonyi vonatokat kell képeznünk.*

Sokat köszönhetünk a dolgozók helytállásának — folytatta rövid szünet után. — *De rekás munkát végeznek például a reszortosok. Szabados Gábor és Szabó B. Géza tolatásvezető, Csamangó Szilveszter és Oszlár Tibor szolgálattevő. Átlagon felüli munkát végez helyettesem, Iványi Károly főintéző. Tapasztalt, jó szervezőkészségű vasutas, aki a legkritikusabb helyzetből is megtalálja a kivezető utat.*

Amin javítani kell

Az eredmények is igazolják, hogy szégyenkezésre nincs okuk a kiskunhalasi vasutasoknak. Az első félévben például túlteljesítették a tervet. Ezért vezérigazgatói dicséretben részesültek. Augusztusban és szeptemberben sem az ő hibájuk miatt maradtak le a terv teljesítésében. Augusztusban például 106,31 százalékra teljesítették a tehervonatok átlagos terhelését, a kocsikihasználásban — a gyümölcs és az élő miatt — 99,43 százalékos eredményt értek el. A személyvonatok menetrend szerinti indításánál a nemzetközi és a belföldi gyorsvonatok, illetve távolsági személyvonatok késése, a tehervonatok menetrend szerinti indításánál és a kocsitartózkodásnál a géprevírás miatt rosszabbodott a helyzet.

A ki- és berakások megyorsításáért viszont az állomás vezetői is többet tehetnének. Éjszaka és munkaszüneti napokon minimális a rakodás. Este 20 órától reggel 7 óráig általában csend honol a rakodón. Ez is növeli a kocsitartózkodást. Igaz, hogy ezért a 9. sz. ÁKÖV kiskunhalasi kirendeltsége a felelős, de ahogy Baján jobb együttműködéssel sikerült meggyorsítani a ki- és berakást, miért nem lehetne ezt Halason is elérni?

(visi)

Amíg a 751-es elindul...

Szeged rendezőpályaudvar dolgozói éppen a 751-es gyorstehervonat előkészítésével foglalkoztak, amikor felkerestük őket. Az idő rövid volt, a tennivaló sok. A hangszóró útján folyamatosan adta rendelkezéseit *Balogh László* intéző, rendelkező forgalmi szolgálattevő.

A munkamenetről *Csillag István* kocsimester tájékoztatott:

— *A 751-es gyorstehervonat elegyét Hódmezővásárhely felől és főként helyi, szegedi feladásból kaptuk. Szigorúan ragaszkodnunk kell a besorolási sorrendhez: Budapest—Józsefváros, Kelenföld, Vásárcsarnok, Ferencváros élő és romló, Ferencváros átmenet. Ennek megfelelően rendezzük a kocsikat.*

— Hogy haladnak a munkával?

— *Nehéz dolgunk van* — válaszolta a kocsimester —, *mert szűk a hely a rendezőben. Talán elég, ha annyit mondok, hogy pályaudvarunk teljesítőképessége 24 óra alatt 750 kocsi rendezése és ezzel szemben a forgalom csaknem minden nap ennek kétszerese.*

A háromtagú kocsirendező brigád mégis nagy gyakorlatra valló ügyességgel rendezte a kocsikat. S alig hogy összeállították a 751-es szerelvényét, éles sípszó harsant. Jelentkezett a vonat gépje, a 411 245 számú mozdony, rajta *Timár Imre* mozdonyvezető, *Gyurics István* és *Makai István* fűtő. Ráálltak a vonatra, fékpróbát tartottak, és máris tájékozódtak a további tennivalókról. Közben akcióba lépett *Hegedűs János* vonatvezető négytagú vonatkísérő brigádja is. A mozdonyszemélyzettel már indulás előtt megbeszélték, hogy a kocsielosztó szerint hol és hány kocsit vesznek fel az úton, mi a tennivaló.

A 751-es gyorstehervonat jelentőségét növeli, hogy ezzel kell továbbítani a *Szob* és *Hegyeshalom* átmenetben külföldre irányított élő és gyorsan romló küldeményeket. Ennek a vonatnak is szerepe van abban, hogy például a *Frankfurtba* irányított élelmiszerszállítmány a rendezéseket is beszámítva 24—26 óra alatt rendeltetési helyére érkezik.

Szládi Sándor
Szeged

Hogyan alkalmazzák a módszeres elegyrendezést?

Könnyen terjed az új, ha táncról, divatról vagy efféléről van szó. Nem ilyen egyszerű a helyzet, ha az új, melynek tért kellene hódítani például munkamódszer, mégha olyan hasznos időt és munkát megtakarító eljárás is, mint a módszeres elegyrendezés. Az alábbiakban arról is szó lesz, hogy ez miért van így..

A módszeres elegyrendezés fogalma szinte eggyé forrt *dr. Mészáros Pál Kossuth-díjas kutató* nevével. Munkahelyén, a *Vasúti Tudományos Kutató Intézetben* azért kerestük fel Mészáros elvtársat, hogy tőle, mint az erre legilletékesebbtől kérdezzük meg: hogyan látja a módszeres elegyrendezés gyakorlati alkalmazását? Elégedett-e az eddigi eredményekkel?

Nem egyértelmű az eredmény

— *Aligha tudnék egyértelmű választ adni erre a kérdésre* — felelte Mészáros elvtárs —, *hiszen ahol alkalmazzák és jól alkalmazzák a módszeres elegyrendezést, ott nem lehet ok panaszra. Viszont sok helyen még nem alkalmazzák, vagy legalábbis nem úgy, ahogy kellene. Több mint egy éve magam is közvetlenül segítem a módszeres elegyrendezés gyakorlati alkalmazását.*

— Milyen tapasztalatokat szerzett a munkája során?

— *Rendelet írja elő az állomások számára, hogy a kocsirendezést a módszeres elegyrendezés alkalmazásával végezzék. Ebből a célból a módszeres elegyrendezés lépcsőzetes alap- és lépcsozetes duplázó változatát adták ki. Azt tapasztalom, hogy ez a két változat nem mindenütt elégíti ki a helyi igényeket. Az emberek képzése sem megfelelő mindenütt, mert nem ismerik kellően a módszeres elegyrendezés elvi lényegét.*

A továbbiakban arról beszélt a Kossuth-díjas kutató, hogy a módszeres elegyrendezés gyakorlati alkalmazását több helyen gátolja a munkaerőhiány. Viszont azt is megállapította, hogy ahol jól alkalmazzák ezt a módszert, ott segít a munkaerőhiányon is, hiszen az ötletesen megszervezett, kevesebb munkát ezáltal jobban el tudják végezni.

Ne sablonosan

A forgalmat nem lehet egyforma merev sablonok közé szorítani. A forgalmi szolgálattevő, a térfőnökök, a kocsimesterek és a tolatásvezetők szinte naponta uj meg új problémákkal kerülnek szembe a szerelvények előkészítése során. A módszeres elegyrendezés helyes alkalmazása megköveteli, hogy az intézkedések kiadása előtt mérlegeljék a helyzetet, meggondolják mit és hogyan csináljanak. Ott járnak el helyesen, ahol nemcsak a módszeres elegyrendezésről kiadott alapsémákat alkalmazzák, hanem azt önállóan, a helyi igényeknek megfelelően meg is újítják.

— *Nem azt akarjuk elérni, hogy minden körülmények között a két sablont alkalmazzák az állomások, de azt feltétlenül kívánatosnak tartjuk, hogy a legjobb, a leggazdaságosabb munkával végezzék az elegyrendezést* — folytatta Mészáros elvtárs. — *Ezért örültem nagyon amikor Nyíregyháza állomáson láttam, hogy Kovács Károly kocsimester milyen jó, a helyi viszonyokra tökéletesen megfelelő elegyrendezési kombinációt dolgozott ki. Alaposan megnéztem a munkáját és magam sem tudtam volna jobb megoldást ajánlani.*

Jól alkalmazzák a módszeres elegyrendezést *Cegléd, Dombóvár, Salgótarján, Celldömölk, Tapolca, Székesfehérvár, Hatvan, Makó és Győr állomásokon, Budapest—Vizafogó állomáson, Kőbánya teherpályaudvaron, Miskolc—Gömöri állomáson és Kecskeméten* különösen jól használják fel ezt a módszert az iparvágányok kiszolgálásánál. Kombinációk rendszerint eltérnek a sablontól, de mégis jók. Helytelen, ha az irányító szervek nem engedik meg az ilyen eltéréseket. A ceglédiek például „fejmosást” kaptak már az előírt formuláktól való eltérés miatt, pedig csak dicséretet érdemeltek volna, hiszen egyéni módszerük jó volt. Sikeresen elkerülték elegyrendezési módszerükkel a nagy kocsicsoportok többszöri mozgatását.

Tanítsuk a módszert

Szólt Mészáros elvtárs arról is, hogy rendkívül fontos a módszeres elegyrendezés kiterjedtebb alkalmazása, hiszen vasútüzemi kiadásaink 20 százalékát a tolatások költségei adják. Ennek útja az, hogy *az állomási dolgozókat jobban meg kell tanítani a módszeres elegyrendezésre.* Ez a tanítás most is folyik, szinte országos méretekben. Mészáros elvtárs az idén az igazgatóságok székhelyein és a nagyobb állomásokon már legalább 70 előadást tartott a módszeres elegyrendezésről. Írásos anyagot is adtak ki, amit a módszeres elegyrendezésben érdekelt dolgozók tanulmányoznak, felelnek az abban feltett kérdésekre, megoldják a példákat. Szinte naponta hozza a postás a kutatóintézetbe a kérdésekre adott válaszokat. Nekünk is megmutatott Mészáros elvtárs néhány ilyen levelet.

— *Sok ötlet, egyéni tapasztalat van ezekben a válaszokban* —, jegyezte meg a Kossuth-díjas kutató. — *Látszik belőlük a vasutasmunka iránti szeretet és odaadás. Sokan javasolják levelükben, hogy a módszeres elegyrendezés részletes anyagát adjuk ki könyvalakban is, vagy utasításban, hogy szélesebb körben ismertté váljon. Helyes javaslatok ezek. Arra törekszem, hogy a fiatalok is jól megismerjék a módszeres elegyrendezést. Ezért a MÁV Tisztképző Intézetben szakkört indítottunk, ahol minden kedden este foglalkozunk a módszeres elegyrendezés problémáival. Szegeden a Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum tananyagában is megfelelő helyet kapott ez a módszer. Célszerű volna, ha a felsőfokú technikum levelező hallgatóit az illetékes igazgatóságok megbíznák egy-egy állomáson a módszeres elegyrendezés patronálásával. Úgy gondolom, a szakvonali vezetésnek is megérné, ha egy-egy embert specializálna a módszeres elegyrendezés szélesebb körű alkalmazásával összefüggő irányító és ellenőrző feladatokra.*

Az eddigi eredmények tehát biztatóak. Érdemes azonban még nagyobb gondot fordítani a módszeres elegyrendezésre, hiszen ehhez nem kell beruházás és nem kell valuta, csak jobb, ésszerűbb gondolkodás, szakszerűbb vezetés az állomási munkában. Ez a „ráfordítás” megéri a fáradságot.

Lőrincz János

A Nyugati Szertár IX. számadósága az akkumulátorok és az akkuanyagok országos elosztója. A képen Veréb Lászlóné anyagkiadó akkuanyagokat ad ki a megrendelőknek

(Horváth Erika felv.)

Déli pályaudvari gondok

A harmadik negyedévi szakszervezeti taggyűlések során Bp. Déli pályaudvaron először alkalmaztuk azt a módszert, hogy *külön szerveztünk taggyűlést két alkalommal a vonatkísérők számára.* Így lehetővé vált, hogy a változó beosztású vonatkísérők is résztvegyenek a szakszervezeti taggyűléseken, meghallgassák a beszámolót és felszólalásaikkal segítsék a munkát.

A tagság érdeklődéssel fogadta a vezetőség beszámolóját a munkaversenyről, az oktatás megszervezéséről és a további kulturális feladatról. Erre mutat a sok hozzászólás is. *Rakk Kálmán* állomásfőnök hozzászólásában arra kérte a tagokat, hogy minél nagyobb számban vegyenek részt a Gellérthegyen szervezett társadalmi munkában. *Kovács Jánosné* nőfelelős, az új pénztárhelyiségek hibáirol beszélt. Panaszolta, hogy ezek télen nagyon hidegek, nyáron pedig a szellozés hiánya nehezíti bennük a munkát. *Sárkány Antal* jegyvizsgáló, a zárlámpák hibáira hívta fel a figyelmet, mert az már a forgalom biztonságát is veszélyeztetheti.

Gál Dénes jegyvizsgáló, a premizálás hibájával foglalkozva elmondta, hogy a gyorsvonaton való utazás hátrányosabb számukra, mint a személyvonat. *Erdős Sándor* vezénylő tiszt arról beszélt, hogy ha a tehervonati vonatvezetőt jegyvizsgálói szolgálatra osztják be, le kell adni a védőruhákat. Ha aztán váratlanul ismét tehervonatra kerül, akkor védőruha nélkül kell szolgálatba mennie. Jobb szervezéssel kellene megelőzni az ilyen panaszokat.

Foki István,
Budapest

Rádióamatőrök figyelmébe!

Az Északi Jarműjavító „Törekvés” kultúrotthonában megalakult a budapesti vasutasok központi rádiósköre. Ez úton hívjuk fel azokat a vasutas dolgozókat és családtagjaikat, akik rövidhullámú rádiózásban már jártassággal bírnak, vagy felsőfokon szeretnének foglalkozni a rádiózással, jelentkezzenek a kör vezetőjénél. A rádióskör kezdőkkel is foglalkozik, akikkel megismerteti a rövidhullámú rádiózás alapelemeit. Cím: Törekvés kultúrotthon, X., Könyves Kálmán krt. 25.

Buru János dr.
nemzetközi rádiótávirász

munkásvédelmi őrjárat

Teremtsünk rendet az üzemszemléknél

Az 1950. szeptember 23-án megjelent 240/1950. sz. minisztertanácsi rendelet előírja, hogy a balesetelhárítás megszervezésének ellenőrzését a szakszervezetek vegyék át, s gondoskodjanak a legszélesebb körű balesetelhárítási propagandáról.

A rendelet megjelenése óta 13 év telt el. Ezalatt jelentős előrehaladást értünk el a balesetelhárítás fejlesztésében.

Törvényes rendeletek egész sora biztosítja a dolgozók testi épségének és egészségének védelmét,

a jobb munkafeltételek fokozatos megteremtését, a balesetek megelőzését.

Az utóbbi tekintetében döntő fontosságú a 2080 25/1952. sz. MT—SZOT együttes határozat, mely a szolgálati vezetőket teszi felelőssé üzemük, szolgálati helyük balesetelhárításának megszervezéséért.

A balesetek megelőzésének fontos eszköze a havonként megtartandó biztonsági szemle (üzemi szemle).

Célja: feltárni a dolgozókat fenyegető veszélyforrásokat és idejében intézkedni ezek felszámolása iránt.

Osztályunk munkatársai és a megyebizottságok munkásvédelmi felügyelői ellenőrzéseik alkalmával rendszeresen vizsgálják az üzemek, szolgálati helyek munkásvédelmi felkészültségét, a biztonsági szemlék megtartását, valamint a szemléken feltárt hibák és hiányosságok határidőre történő megszüntetését.

A tapasztalatok alapján kijelenthetjük, hogy a helyzet nem megnyugtató. A szolgálati vezetők a törvényben előírt kötelezettségüknek ugyan eleget tesznek, havonta általában megtartják a biztonsági szemléket, de ez a kötelességteljesítés eléggé formális, s egyáltalán nem szolgálja a dolgozók biztonságos munkafeltételeinek biztosítását, a baleseti veszélyforrások felszámolását. Pl.: *a dombóvári fűtőház* vezetősége a hónapok óta fennálló hiányosságok felszámolását arra való hivatkozással nem szorgalmazza, hogy a fűtőház felújítása során ezek a hibák úgyis megszűnnek. *Józsefváros állomáson* februárban és márciusban nem tartottak biztonsági szemlét, mert a biztonsági megbízott szabadságon volt. *Kétegyháza* állomáson három hónap óta nem volt üzemszemle.

Számos szolgálati helyen hónapról hónapra ugyanazokat a hibákat állapítják meg.

Veszprém-külső fűtőház vezetője minden hónapban átír a *Veszprémi Pályafenntartási Főnökség* vezetőjének a biztonsági szemlén felvett hibák megszüntetésére, de válaszra sem méltatják.

Sok szolgálati vezető azzal, hogy átír a pályafenntartásnak, a maga részéről lezártnak tekinti az ügyet.

Nem sürgetik a hibák felszámolását, nem kérik az igazgatóságok illetékes osztályai munkásvédelmi főelőadójának segítségét.

Amikor az ellenőrzést végzők számon kérik a feladatok elvégzését, igyekeznek mulasztásukat megmagyarázni. Egyes szakszervezeti bizottságok arról panaszkodnak, hogy nincs kellő hatáskörük a problémák megoldására.

A szakszervezeti bizottságoknak törekedniük kell, hogy a biztosított jogaikkal éljenek, mert a dolgozók érdekei ezt kívánják. Jelentős eredményeket hozhat a szakszervezeti bizottságok jobb együttműködése egy-egy csomóponton. Ma még kevés az olyan hely, ahol a szakszervezeti bizottságok közös erőfeszítést tennének a biztonsági szemléken feltárt hibák megszüntetése érdekében.

Központi vezetőségünk 1961. június 23-i ülésén feltárta az említett hibákat és kérte a Vasúti Főosztályt, hogy

az üzemszemlék alkalmával talált hiányosságok megszüntetésére biztosítsanak a szolgálati főnökségek részére megfelelő anyagi alapot.

Ennek végrehajtása a mai napig sem történt meg. A jelenlegi ügyrend nem teszi lehetővé a 2080/25/1952. MT—SZOT együttes határozatában a szolgálati vezetők részére előírt kötelezettségek gyakorlati végrehajtását.

A vasút felső vezetésén túl a szolgálati vezetőknek és szakszervezeti bizottságoknak is többet kell tenniük a biztonsági szemlék színvonala emelése érdekében. Semmi magyarázatot nem lehet találni az olyan esetekre, amikor a kötelezően előírt szemléket nem tartják meg.

Nagyobb gondot kell fordítani a feltárt hiányosságok határidőre történő felszámolására, mert csak így lehetséges a baleseteket és a balesetből kiesett munkanapok számát csökkenteni. Ez minden vezető és dolgozó együttes érdeke.

Takács József

Békéscsabán tartanak a téltől

— Hogyan készültek fel a télre?

— *Eddig csak félmunkát végeztünk.* — Ezzel fogadott bennünket *Mészáros István,* a békéscsabai fűtőház műhelybizottsági titkára.

— *Kora ősszel* — folytatta — *alaposan megvitattuk a tennivalókat. A dolgozók — s főleg a bizalmiak feltárták a nehézségeket. Ezt azért mondom el, mert keserű tapasztalataink vannak az elmúlt télről. Még a helyi újság is kicikkezett bennünket, hogy milyen mostoha körülmények között dolgoznak a fűtőháziak. Egyszóval okulva a hibákon, a tagság mindent apró részletességgel megtárgyalt. Az elhangzottakról jegyzőkönyvet készítettünk, amelyet az illetékeseknek is megküldtünk.*

Ezután felsorolta, hogy a mozdonyokon rendbehozták a parázsszitákat. A télen oly gyakori csőfolyások megszüntetésére alaposan felkészültek. Különös gonddal vizsgálták felül a fordítókorongot és a szénszerelőt. A műhelyek szerszámgépeit is kijavították.

Segítség érkezett

A napokban meghozták az apró alkatrészeket megmunkáló kis esztergapadot. A jövőben nem fog gondot okozni a szelepek, lencsék, orsók házi „legyártása”. Nemrégiben „nyugdíjazták” a kézi meghajtású prést. Uj, korszerű présgép vette át a „szolgálatot”. Hamarosan üzembe helyezik a nagy teljesítményű légkompresszort, mely a fűtőház füstös levegőjét fogja javítani. A tervek szerint a légvezetéket bevezetik a meglevő elszívóberendezésekbe, hogy ezzel is fokozzák a gyengén működő légkeverők teljesítményét.

Mészáros István ezután még a meglevő gondokat, bajokat sorolta fel.

— *Nézzen csak körül* — mondta — a mozdonyszínben uralkodó állapotok magukért beszélnek.

Van még hiba

Az oldalfalon széles, eső mosta sávok. A kátránypapírral ideiglenesen foltozott tetőn keresztül a szabadba lehet látni. A kupola alatt megrekedt a felgyülemlett füst. Három kiöregedett ágyúkályhából kettő rossz. Ami nem is a téli felkészüléshez tartozik, de még említést érdemel, hogy a fűtőházban üzemveszélyes régi csigákkal végzik a nagyobb alkatrészek emelését, mozgatását.

— *Hát így nézünk ki a tél küszöbén. Tavaly a hideg időben jégbuckákon jártunk. A tető nem védett meg a hótól, széltől, hidegtől. Tíz emberünk csak azzal foglalkozott, hogy felmelegítette a javításra kerülő mozdonyokat. A három ágyúkályha nem sok meleget adott. Éppen ezért nagyon tartunk a téltől.*

A békéscsabai fűtőház dolgozói sürgős segítséget várnak. Először is rendbe kellene hozni a mozdonyszín tetőszerkezetét. Helyes lenne a nagycsarnok fűtését is, ha mással nem, egy kimustrált kazánnal megoldani. A fürdőkben javításra vár két kazán. Egy új bukóüst is jól jönne a konyhán, mivel télen megkétszereződik az étkezők száma. De ezzel meg lehetne oldani helyben is a teafőzést. Az elmúlt télen másfél kilométerről hordták a védőitalt.

Néhány javaslat

Mészáros elvtárs arról is számot adott, hogy milyen műszaki intézkedések gyorsítanák az itt dolgozók téli munkáját. A központi szertárat ideje lenne közelebb hozni a fűtőházhoz. Gyakran megesik, hogy félnapok is eltelnek, míg tengelyen megérkezik a kívánt alkatrész, anyag, oxigen. A sürgős hegesztési munkát könnyítené meg a fűtőházban létesítendő dissousgáz-berendezés. Az is sokat segítene, ha az évek óta felszerelésre váró aggregátort és villamostűzhelyet üzembe helyeznék.

A fűtőház lelkes kollektívája, köztük a munkában jeleskedő szocialista brigádok derekasan helytállnak a termelésben. Szavukat adták, hogy a javításra kerülő mozdonyokat határidőre rendelkezésre bocsátják. Ez a nagyszerű munkásgárda most azt várja az illetékesektől, hogy teremtsék meg a téli munka jobb feltételeit.

F. J.

Sínhegesztők panasza

Sínhegesztők vagyunk, a Hegesztő Építésvezetőség dolgozói, telephelyünk Érd állomás. Az úgynevezett „thermit”, illetve közbeöntéses sínhegesztéssel foglalkozunk.

Munkánk rendkívül tűzveszélyes. Most mégis olyan intézkedést kaptunk, hogy a már ötödik éve használt bakancsot adjuk le, mert nem jár nekünk. Szükségünk volna Hornyák-féle tűzálló védőruhára is, de két év óta egyet sem kaptunk. Azt mondják, csak importanyagból tudnának gyártani ilyen védőruhát.

Mi úgy látjuk, nem anyaghiányról van szó, hanem kellő gondosság hiányáról. Mi kétszázan nem dolgozhatunk lyukas lábbeliben és kiégett ruhában. Jogunk van ahhoz, hogy egészségünk védelme érdekében megkapjuk a szükséges védőruházatot.

Balogh László
munkásvédelmi megbízott

NEMZETKÖZI élet

APRÓSÁGOK AZ OROSZ VASUTAK TÖRTÉNETÉBŐL

Amikor Oroszországban az első vasútvonalakat építették, az volt a felfogás, hogy az állomás mintegy szigetet képezzen a vágányok között. Nem csoda, hogy ilyen körülmények között az utasok sokszor nem tudták, melyik vonatra kell felszállniok.

★

A vasúti közlekedés őskorában Oroszországban igen szigorú biztonsági rendszabályokat alkalmaztak. Igy például a kocsikban a dohányzás szigorúan tilos volt. Ennek a szigorú rendszabálynak egy alkalommal Liszt Ferenc, a híres zeneszerző is áldozatul esett. Nem tudott a tilalomról, s szivarra gyújtott a Carczkoe—Szeloi vonalon. A szabálysértés olyan nagy feltűnést keltett, hogy Lisztnek a rendőrségen kellett tettét megmagyaráznia.

★

A nikolajevszki vasútvonalon az utazásban résztvenni kívánóknak kezdetben egy órával előbb kellett a pályaudvarra érkezniük. Az utas addig nem válthatott jegyet, amig a rendőrségtől kapott utazást engedélyező felhatalmazást be nem mutatta a vasút arra illetékes tisztviselőjének. Azt az utast, akinek második csengetésig nem sikerült a vonatra felszállni, kizárták az utazásból.

★

Az utasnak a pályaudvaron levett kalappal kellett állnia. Ennek olyan nagy jelentőséget tulajdonítottak, hogy betartására, gyakran maga gróf Kleinmichel, közlekedési igazgató vigyázott.

★

Az első vonatok külseje is különös volt. Az első osztályú vagonok kis kocsikhoz, a másodosztályúak lovas szekerekhez, a harmadosztályúak pedig delizsánszokhoz hasonlítottak. A negyedosztályú vagonok nem voltak egyebek, mint kerekekre erősített, rácscsal körülvett platók, amelyeken 40 utasnak volt állóhelye.

★

Ebben az időben a kocsik még nem voltak ütközőkkel felszerelve. Igy ha a vonat megállt, vagy ha a sebesség csökkent, erős lökéseknek voltak kitéve az utasok.

★

A mozdonyok füttye a lakosság körében mindig nagy ijedelmet idézett elő. Ez arra indította I. Miklós cárt, hogy a mozdonyfüttyöt zenével helyettesitsék. A mozdony kéményéhez kis orgonát erősítettek. A kalauzok fúvós hangszereken és dobokon kisérték az orgonajátékot.

★

Gróf Kleinmichel nagy barátja volt a pompának és fényűzésnek. A vasúti személyzetnek katonai külsőt igyekezett adni. Minden vasutas hatalmas cári címerrel ellátott sisakot hordott, derekán rövid kard lógott. A pompa és fényűzés iránti hóbort egy ízben majdnem életébe került az egész cári családnak. A nikolajevszki vasútvonal megnyitására 1850-ben különvonat érkezett a cárral, cárnővel, a nagyhercegekkel és a cári család más rokonaival. Biztonsági okokból Pétervárról előre áthelyeztek Moszkvába két zászlóalj katonát. Az állomásokon minden váltó előtt katonai őrség állt. A cári vagon őrizetére külön gárdatisztet rendeltek ki, teljes gárdauniformisban. A tisztnek állandóan figyelnie kellett a vágányokat. A figyelés fárasztó volt, a tiszt hamar kimerült és amikor a vonat zötyögve elindult, kezével hadonászott, hogy megőrizze egyensúlyát. A szolgálattevő a tiszt hadonászását jelzésnek vélte és gyorsan átállította a váltót, s a szerelvényt olyan foglalt vágányra irányította, amelyen egy fával megrakott tehervonat állt. A katasztrófát egy másik katona lélekjelenléte hárította el.

Az utazás ezután sem volt zavartalan. A verebenszki híd közelében a vonat hirtelen megállott. Kiderült, hogy a pályaőr, abbeli igyekezetében, hogy kitüntesse magát, zsíros fekete festékkel kente be a vágányokat, ami a vonat kisiklását idézte elő. Hamut kellett szórni a sínekre, hogy a továbbhaladást biztosítsák.

★

A cári hivatalnokok nem nézték jó szemmel a vonalak építését. Csak az angolok tapasztalata —, akik az írek lázadását a katonaság gyors vasúti szállításával voltak képesek elfojtani —, késztette a cárt arra, hogy a vasútépítésbe beleegyezzék. Dacára Oroszország ipari elmaradottságának, a jobbágyrendszernek, a Kleinmichelhez hasonló nehézfejű és korrupt embereknek, az akkori orosz vasútépítők a mérnöki tudás kiváló példáit valósították meg. A nikolajevszki — ma oktomvrijszki —, vasútvonal megépítése például egyike a legfényesebb teljesítményeknek az orosz vasútépítés történetében.

— vi —

A kék vonatokon csak európaiak utazhatnak

Dél-Afrikában az első vasútvonalat 1860-ban nyitották meg, Durban városában. Egyébként a vasutak fejlődése egybeesik az afrikai országok ásványi kincseinek kitermelésével, másszóval, a gyarmatosítók tevékenységének meggyorsulásával.

Bár a vasútépítés a természetadta nehézségek miatt sok kockázattal és nagy áldozatokkal járt, a gyarmatosítók Afrika kincseinek kiaknázása érdekében nem sajnálták az áldozatot.

A jelentősebb vonalak közül első helyen kell említeni a Benguela vasútat, amely a rhodéziai rézövezetet köti össze a nyugati partvidékkel. Ebben az afrikai országban, amelynek vezetői ma is erőteljes fajgyűlölő politikát folytatnak, az úgynevezett kék vonaton csak európaiak utazhatnak. A többi személyszállító vonatokon is keresztülvitték a fajok szétválasztását. A Durban—Johannesburg közötti vonalon, amelyet 15 és fél óra alatt tesznek meg a személyszállító vonatok a színes bőrűeket nem engedik be a háló- és étkezőkocsikba.

A korszerű közlekedés Ausztriában

— Az osztrák vasutak vezérigazgatójának előadása a Magyar Tudományos Akadémián —

A Magyar Tudományos Akadémia Műszaki Tudományok Osztálya október 18-án felolvasó ülést tartott az MTA Roosevelt téri székházának felolvasó termében. Az ülésen dr. Csanádi György, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója tartott rövid bevezető előadást. Ezután dr. Maximilian Schantl, az Osztrák Közlekedéstudományi Egyesület elnöke, az ÖBB vezérigazgatója A korszerű közlekedés Ausztriában, különös tekintettel az Osztrák Szövetségi Vasutakra címmel tartott előadást.

— *Minthogy a közlekedési eszközök mindegyikének megvannak a maga előnyei* — mondotta bevezetőül —, *az egészséges közlekedésgazdálkodásnak csak az lehet a célja, hogy a szállítási szükségleteket a korunkban már oly kiterjedt közlekedési apparátuson belül a legmegfelelőbb közlekedési eszközzel elégíttesse ki anélkül, hogy egyik vagy másik közlekedési ágazat egzisztenciájának lehetőségét gazdasági szempontból tönkretegye.*

Mint a legtöbb európai vasút, az Osztrák Szövetségi Vasút is igen nagy eredményeket [illegible] tartja a vasútüzem modernizálása érdekében a villamosítást, a dieselesítést és a pályák korszerűsítését. A villamos- és Dieselvontatás előnyei éppúgy hasznot jelentenek a vasút ügyfeleinek, mint magának a vasútnak. Az ÖBB villamosításának legfőbb célja kezdettől fogva a gazdag vízierőknek a vasútüzem céljára történő felhasználása volt. Az első — 1930-ig tartó — építési szakasz során 620 kilométert villamosítottak.

A villamosítás a második világháború után tovább folytatódott. Jelenleg az ÖBB villamosított vasútvonalainak hossza 2050 kilométer, az összvonalaknak 34,5 százaléka. S ez a vasút teljesítményének mintegy 70 százalékát adja. Az elkövetkezendő években további 500 kilométer vonalszakasz villamosítása van tervbe véve. E program befejezése után Ausztriában a vasúti hálózatnak 44 százaléka lesz villamosítva, a közlekedési teljesítményeknek pedig mintegy 85 százalékát biztosítjuk villamosvontatással — mondotta.

Ezután a vonóerőpark helyzetével foglalkozott. Elmondotta, hogy 1962-ben 830 gőzmozdony, 480 villamosmozdony és 309 különböző típusú Diesel-mozdony volt üzemben. Az *Osztrák Szövetségi Vasútak* vontató járműveibe 1929-ben 2,4 millió lóerő volt beépítve. Ez 1962-re 2,2 millió lóerőre csökkent. Ezzel szemben a vasút teljesítménye az 1929. évi 55,7 millió vonatkilométerről 1962-re 79,6 millió vonatkilométerre növekedett.

— *Az osztrák vasutak olyan szakaszain* — folytatta a vezérigazgató — *ahol a villamosvontatás bevezetése nem jöhet számításba, Diesel-vontatást vettünk tervbe, 1970-ig a villamos vontató járművek számát 650 villamosmozdonyra és motorkocsira, a Diesel vontatójárművekét 1975-ig 450 egységre tervezzük növelni.*

Az Osztrák Szövetségi Vasútak éppúgy mint a többi vasút arra törekszik, hogy a vonópark mellett személy- és teherkocsi parkját is korszerű járművekre cserélje ki. A munkásvonat és a helyi forgalmat is a legmodernebb járművekkel kívánjuk lebonyolítani.

A szállítási teljesítmények összehasonlítására is ismertetett néhány adatot az előadó. 1937-ben a tehervonati teljesítmény 20 millió kilométer volt 1962-ben 29,7 millió.

Az előadás a továbbiakban részletesen foglalkozott a vasúti pályák, hidak és alagutak helyzetével a pályaudvarok és az állomások korszerűsítésével s mindazokkal a feladatokkal, amelyek az elkövetkezendő időben az Osztrák Szövetségi Vasútak és a többi közlekedési ágazat előtt állnak.

Elismerés a szegedi rendelőintézet dolgozóinak

Az utóbbi időben mind eredményesebb munkát végez Szegeden a MÁV Rendelőintézet. Úgyszólván teljesen megszűntek azok a panaszok, amelyek részben személyi természetűek voltak, részben az intézet szűk volta következtében adódtak.

Az intézet vezetőinek kezdeményezésére bővítették a rendelőt és ezzel egyidejűleg javult a betegellátás is. A színvonal emelését szolgálja, hogy a rendelőintézet dolgozói rendszeres szakmai továbbképzésben vesznek részt. A helyi párt- és szakszervezet politikai képzésükről is gondoskodik.

Elismeréssel, hálával gondolnak a rendelőintézetben kapott segítségre a vasutasdolgozók és hozzátartozóik és arra kérik az intézet dolgozóit, hogy továbbra is ilyen szorgalommal és odaadással teljesítsék hivatásukat.

Cserháti József
Szeged

A téli felkészülés margójára

Közeleg a tél. *Keszthely állomáson* is hidegek már a reggelek. A felvételi épület ablakai belülről is deresednek, mert nincs fűtés. A gőzkazánt még nem javították ki, pedig ígérték, hogy a nyár folyamán elvégzik a munkát. Néhol a tető is beázik. — Ehhez csak annyit, hogy ez az épület mindössze két esztendeje áll...

Balatonszentgyörgyön egy kimustrált „E" sorozatú kocsi képezi a laktanyát. Semmiféle fűtőberendezés nincs benne. A tehervonatokon pedig már hideg van és ha beérkeznek ide a vonatkísérők, bizony jólesne nekik egy kis melegedés.

Bognár Károly
Tapolca

15 év a vasutasok között

Egy képzőművészeti kiállítás elé

Képzőművészeti kiállítás nyílik november 5-én 17 órakor az *Északi Járműjavító „Törekvés"* kultúrotthonában. Két vasutas művész, *Kling György* festőművész és *Kirchmajer Károly* szobrászművész, szakszervezetünk *Központi Képzőművészeti Iskolájának* tanárai mutatják be alkotó tehetségük legszebb termését. Sokszor találkoztunk már velük a hagyományos vasutasnap előtti sürgés-forgásban, amint tanítványaik kiállítását rendezgették atyai gonddal, szeretettel. Vasutasoknak szánt tárlattal most jelentkeznek először.

— *Nagy örömmel készülünk közös kiállításunkra* — mondotta beszélgetésünk alkalmával *Kling György* festőművész —, *hiszen már 15 éve élünk, dolgozunk a vasutasok között, s most első alkalommal mutatkozunk be közös kiállításon is.*

— Mit láthatunk kiállításukon?

— *Bemutatunk 26 képet és 22 szobrot, illetve kis plasztikát* — válaszolta kérdésünkre *Kirchmajer Károly.* — *Azért csak ennyit, mert több nem fér el a 10x10 méteres teremben. Azt szeretnénk, ha minél több vasutas dolgozó keresné fel kiállításunkat, s műveinken keresztül megismerne bennünket.*

Kling és Kirchmajer művészek több mint 15 éve vezetik a vasutasok központi képzőművészeti iskoláját. A hosszú évek folyamán jónéhány fiatallal nemcsak megszerettették az alkotó művészetet, hanem tehetségüket is kibontakoztatták, s ezek a fiatalok főiskolán folytathatták tanulmányaikat. Tanári működésük során ízlésre, a művészet szeretetére, az ember, a munka, az élet szépségeinek felismerésére, megértésére nevelték és tanítják ma is a képzőművészet iránt érdeklődő vasutasokat.

Hivatásos művészek. Kifejező eszközük a mű, amelyhez egész lényüket, egyéniségüket adják. Szerénységük tiltja, hogy erről beszéljenek, de nyilván szeretnék, ha a vasutasság, melynek életét elsősorban akarják kifejezésre juttatni műveikben, jobban felfigyelne alkotásaikra. Helyesnek tartanánk, ha ezentúl több művük jutna el a szolgálati helyekre, az üzemi ebédlők falára, a kultúrotthonokba, az irodákba. Bizony nem ártana, ha több nagy állomásunkat díszítene egy-egy szép Kirchmajer vasutas-szobor.

Tárlatuk, melynek sikerében velük együtt bízunk, reméljük ezt is elősegíti.

L—cz

A műszaki könyvnapokról

A Műszaki Könyvkiadó október 21 és november 2-a között rendezte meg az idei *műszaki könyvnapokat.* Ebből az alkalomból az *Országos Műszaki Könyvtár és Dokumentációs Központ* székházának földszintjén műszaki könyvkiállítást rendeztek.

Az idei műszaki könyvnapok azt bizonyították, hogy a Műszaki Könyvkiadó helyes úton jár. De erre utalnak az 1964. évi tervek is. *1964-ben 15 automatizálással foglalkozó művet juttat a kiadó az olvasóhoz.* Tovább szaporodik az *Új Technika* sorozat könyveinek száma. A többi között megindul a *Korrózióvédelem* című sorozat kiadása. — hogy csak néhány példát említsünk.

A már megjelent műszaki könyvek közül is szeretnénk néhányat az olvasó figyelmébe ajánlani. Ilyen a *Varga Jenő* szerkesztésében megjelent *Vasúti Diesel-járművek üzeme és üzemi berendezése, Vághelyi Károly: Diesel-motoros vasúti járművek. Hámori István—Varga Jenő: A gőzmozdony. Kerkápoly Endre: Vasutak pályakeresztezései* című könyve, valamint a *Kiss László* szerkesztésében megjelent *Az állomásfőnökök* c. kézikönyv.

A *Táncsics Könyvkiadó* műszaki könyvnapi kiadványaiból az alábbiakra hívjuk fel a figyelmet. *Jancsók Ferenc: Munkaszervezés és munkavédelem.* Ez a könyv azt mutatja be, milyen kapcsolatban van, hogyan hat egymásra az üzem- és munkaszervezés, valamint a munkásvédelem. *Dr. Szegő Tamás: Honnan, milyen segély jár? Dr. Berényi József* pedig *Mit kapunk a béren felül* címmel állított össze hasznos tájékoztatást.

Megtalálták József Attila halála körülményeinek hiteles okmányait

Az elmúlt napokban a MÁV budapesti igazgatóságán *Lázár Károly* pénzügyi főelőadó irattári selejtezés közben több tízezer selejtezésre váró irat között megtalálta forradalmi költőnk, *József Attila* halálra gázolásának eredeti, hiteles okmányait.

Az iratok között van *Balatonszárszó* állomás főnökének jelentése. Ez tartalmazza, hogy 1937. december 3-án az 1284. számú vonat kerekei vetettek véget nagy költőnk életének. A szemtanúk, a vonatkísérő személyzet neveit is olvashatjuk ebben. Előkerült az üzlettávirati lap is, amelyen megírták Budapestre a balatonszárszói öngyilkosságot.

Az iratcsomóban van a tanúkihallgatás jegyzőkönyve, a helyszínrajz, valamint az *Esti Kurír* 1937. december 5-i száma, melyben a háromhasábos cikk adja hírül: *„Megdöbbentő tragédia játszódott le tegnap este: József Attila, a háború utáni magyar irodalmi nemzedék nagy lírikusa vonat alá vetette magát és meghalt. 32 éves volt..."* És azután a cikk a költő nyomorúságos életét vázolja, aki kiválósága ellenére is nyomorgott, éhezett. A költő utolsó óráiról megírja a cikk egyik nővérének üzleti levél megfogalmazásában segített. Sétára készült, friss levegőt szívni, de halogatta, mert nem tudta letenni a francia verseskönyvet, amelyet olvasott. Éppen az *„Ultima verba"* (Utolsó szavak) című verset idézgette, sőt hozzálátott lefordításához is. Ez volt az utolsó sor, amelyet életében leírt: *„Elpusztult az emberi értelem."*

Az értékes, eddig nyilvánosságra nem hozott iratokat átadták a Párttörténeti Intézetnek.

Kovács János

Negyvenkét év a sinek mentén

Tizenkilenc éves volt, amikor először öltötte magára a vasutasegyenruhát. Most, hatvan. Pályamunkásként kezdte és néhány hét múlva műszaki főfelügyelőként megy nyugdíjba. Elérte a legmagasabb rangot, amit egy eretiségizett, tiszti tanfolyamot végzett vasutas elérhet.

Az első éveket Püspökladányban töltötte, majd Tiszalök volt Vass Gyula életében a következő állomás. Gyula bácsi — mindenki így ismeri munkahelyén —, a Nyíregyházi Pályafenntartási Főnökségen találta meg igazán életcélját. Volt pályamester, főpályamester, majd a műszaki tiszti tanfolyam elvégzése után műszaki hivatalnok. Érezte, hogy nagyon sokat kell tudnia ahhoz, hogy előbbre léphessen. Gyakorta éjszakázott, tanult, olvasott. Jelentkezett vonaltiszti tanfolyamra elvégezte, és amikor azt hitte, hogy szabad az út a további előléptetéshez — kitört a háború. Borivó József személyzeti osztályvezetőtől tudtuk meg, hogy a három tiszalöki pályamester közül a háború vérzivatarában egyedül ő maradt hű, nemcsak a hivatásához, a hazájához is. Társai nyugatra menekültek, őt a szíve marasztalta Tiszalökön.

Amikor 1944 novemberében bevonultak a községbe a szovjet katonák, Vass Gyula velük együtt fogott hozzá a megrongált, felszaggatott vasúti pályatest helyreállításához. A három pályamesteri szakaszon az ő irányító munkája nyomán vált ismét használhatóvá a pálya.

Borivó elvtárs azt mondja, hogy mindig szerény, közvetlen ember volt. Nem szenved „rangkórságban" — pedig sokan így vannak, ha magasabb beosztásba kerülnek. Gyermekei közül két lánya Pesten védőnő. Fia bányamérnök a borsodi szénbányászati trösztnél. Nem panaszkodhatnak, valamennyien elégedettek. Bezzeg, amikor ő kezdte az életet, kilenc testvére közül alig akadt kenyérkereső. Nem gondolhatott továbbtanulásra, nemhogy még egyetemre.

— Igy van jól — mondja, amikor rövid fél órára leültünk vele beszélgetni. — Legalább az ő életük legyen napsugaras — s mintha egy könnycsepp csillanna a szeme sarkában.

A „kiváló dolgozó" jelvényt otthon a szobai vitrinben őrzi, a falon pedig ott látható bekeretezve az oklevél is. A 40 éves jubileumon kétezer forint jutalmat kapott. És a munkatársak ma még titkolt meglepetéssel akarnak búcsút venni Gyula bácsitól, aki a 42 év alatt sokszor adta példáját a hűségnek, a vasutas helytállásnak.

Gregor Pál

Sport

A szakszervezetek továbbra is felelősek a sportmozgalomért

Az elmúlt években a sportegyesületek több mint kétharmada a szakszervezetek közvetlen felügyelete alá tartozott. A különböző szakszervezeti szervek irányították, ellenőrizték a sportkörök munkáját, gazdasági tevékenységét, szervezték a bajnokságokat, versenyeket.

Most, az új sporttömegszervezet létrejöttével minden sportkör, egyesület az MTS felügyelete alá kerül. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a szakszervezeteknek és a többi tömegszervezetnek nincs többé szerepe a sportéletben.

Feladataink — bizonyos változásokkal — továbbra is megmaradtak.

A versenyek, mérkőzések szervezése és lebonyolítása a jövőben a sportkörökre hárul, a szakszervezetek nevelő feladata azonban változatlanul megmarad.

Még nagyobb feladatok hárulnak a szakszervezeti bizottságokra ott, ahol nem működik sportkör.

A szakszervezeti bizottság sportfelelősének a feladata biztosítani a sportolási lehetőségeket a sportszerető dolgozók részére. Gondoskodni kell arról, hogy a szakszervezeti bizottság pénzéből jusson a sportra is. Ez csak az egyik feladat. A másik, ahol a tárgyi és az anyagi feltételek biztosíthatók, törekedni kell sportkör megalakítására.

Felvetődhet az a kérdés, hogy azokon a munkahelyeken, ahol nem működik sportkör, milyen sportolási lehetőségeket biztosítsanak a dolgozóknak. A legismertebb és legkedveltebb sportágakban — mint például a labdarúgás, röplabda, sakk, teke és asztalitenisz — üzemrészek közötti bajnokságokat lehet szervezni. Annak sincs különösebb akadálya, hogy

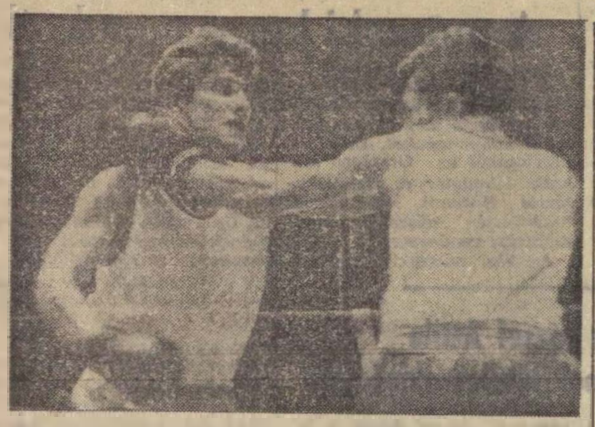
az üzemek egy-egy csapattal a TS-ek által szervezett alapfokú bajnokságokban vegyenek részt.

A szakszervezeti bizottság sportfelelőse a versenykiírások készítésénél és egyéb problémáknál mindenkor bizalommal fordulhat segítségért a helyi TS vezetőihez.

A szakszervezetek a különböző sportszervek, szövetségek munkájából is kiveszik a részüket.

A sportkörök elnökségeiben például helyet kaptak a szakszervezeti bizottságok sportfelelősei. Ugyanígy helyet kaptak a szakszervezetek képviselői valamennyi vezető testületben és szakszövetségben is. Az MTS tanácsának tagjai közé 23 szakszervezeti sportfelelőst javasolt a SZOT testnevelési és sportosztálya.

A szakszervezetek képviselői tehát az új sportszövetségben is ott lesznek, s ha feladatuk, szerepük el is tér az eddigi gyakorlattól, ugyanúgy a sport gazdáinak tekintik magukat, mint az elmúlt években.



Évek óta szorgalmas nevelőmunka folyik a Székesfehérvári MÁV Előre ökölvívó szakosztályában. Bár a szakosztály felnőttgárdája jelenleg az NB II-ben szerepel, a legjobb versenyzők az országos bajnokságon is helytálltak. Harangozó például légsúlyban magyar bajnokságot nyert. A felvétel a Harangozó—Fekete döntőről készült. Baloldalt Harangozó látható, amint ügyesen elhajol és balegyenest üt

(Hemző Károly felv.)

Berczik veretlenül nyerte a Tizek-bajnokságát

Három napon keresztül folytak a küzdelmek az *asztalitenisz Tizek bajnokságán* a Nemzeti Sportcsarnokban. A bajnokságon *Berczik és Holló a Vasútépítők* válogatott versenyzői is indultak. *Rózsás* betegsége miatt maradt távol. A háromnapos versenysorozaton *Berczik* kitűnő játékkal, veretlenül nyerte a bajnokságot. *Holló* a negyedik helyen végzett. Különösen heves küzdelem alakult ki *Berczik és Pignitzky* között. *Berczik* ezt a mérkőzést is megnyerte. Ezzel a győzelmével hatodszor nyerte el a *Tizek bajnoka* címet.

BIRKÓZÓINK NEM REMEKELTEK!

A Nemzeti Sportcsarnokban október 24-e és 27-e között lebonyolított országos, szabad- és kötöttfogású felnőtt egyéni birkózó bajnokság nehéz feladat elé állította azokat a versenyzőket, akik mindkét fogásnemben indultak. Nehéz dolga volt a váltósúlyú szegedi Kovácsnak is, aki mind a négy napon szőnyegre lépett. Szabadfogásban közepesen szerepelt. Kötöttfogásban azonban súlycsoportjában bajnokságot nyert. Rajta kívül Reznák nyert még bajnokságot szabadfogásban, nehézsúlyú birkózónk kötöttfogásban már nem indult. A vasutas birkózók közül még két nevet találunk a helyezettek között. Pehelysúlyban Hajdú (DVSC), középsúlyban pedig Pintér (BVSC) a harmadik helyen végzett. Egyszóval a négynapos magyar bajnokságon nem remekeltek a vasutas birkózók.

Mi ennek az oka? Birkózásban is megtört volna a hosszú éveken át tartó vasutas hegemónia?

Az eredmények arra engednek következtetni, hogy igen. Az előző években nem volt olyan bajnokság, amelyen ne játszottak volna döntő szerepet a vasutas birkózók. Versenyzőink szinte minden súlycsoportban ott voltak a legjobbak között. Ma viszont egyetlen szakosztály sem rendelkezik ütőképes, felnőtt gárdával.

— ic —

Balesetet előzött meg egy étkezőkocsi szakácsa

A közelmúltban történt. A Déli pályaudvarról Gyékényesig közlekedő 1008-as számú gyorsvonat étkezőkocsijában, a konyhában dolgozott *Buchmüller Ágoston* szakács. 90 km-es sebességgel robogott a vonat, amikor gyanús zajt hallott és meghúzta a vészféket.

Amikor a vonat megállt, láttuk, hogy a 205. számú étkezőkocsinak súlyos hibája van: *rugótörés történt és a forgóalváz néhány alkatrésze már csaknem a vasbetonaljakat éri.* A szakács bocsánatot kért a motorvezetőtől, amiért meghúzta a vészféket. A motorvezető ezt természetesen elhárította, és nagyon helyeselte a szakács gyors cselekvését. A leszakadt alkatrészek ugyanis a legközelebbi útátjárónál vagy váltónál elakadhattak volna, súlyos balesetet okozva.

Nagytétény—Diósd állomásra lépésben haladva kellett bevontatni a szerelvényt. Az étkezőkocsit a segélymenet megérkezéséig meg sem lehetett mozdítani, mert a leszakadt alkatrészek már a pályát szántották.

A szerelvény utasai és a vonatkísérő személyzet ezúton is köszöni a szakács gyors és határozott fellépését, amellyel megelőzte a balesetet.

Molnár Árpád,
Budapest

„Ne igyekezz — többet keresel!"

Pusztaszabolcson ismét önálló fűtőházfőnökség alakult. Az újjászervezett főnökség 19 mozdonnyal dolgozik. Teher- és személyvonatokat egyaránt továbbítanak. Rendkívül sok most a dolog. A mozdonyszemélyzet tengelyen töltött munkaideje havonta átlag 260—270 óra, de sokan 300 óránál is többet teljesítenek. Az őszi csúcsforgalomban mégis jól megálltják a helyüket.

A fűtőház vezetője, *Czira Ferenc* szóvátett egy elgondolkoztató problémát.

— *Mozdonyszemélyzetünk egyik része 302-es gépekkel személyvonatokat továbbít, a többiek 411-es mozdonyokkal teherszerelvényeket vontatnak. A gyakorlottabb, nagyobb szaktudású mozdonyvezetőink viszik a személyvonatokat. Köztudott dolog, hogy a személyvonatoknál nehezebb a menetrend betartása, pontosan kell megállni a kijelölt helyeken, embereket kell szállítani, ami nagyobb felelősséggel jár. Tehát a legjobb személyzetet kell beosztani a személyvonatokhoz.*

Mondják is: „Ablakos" vonatot vinni rangos dolog... S mit jelent ezenkívül?

— *Csak hátrányt* — folytatta Czira Ferenc, elénk rakva néhány kimutatást a személy- és tehervonati személyzet június havi prémiumairól. — *Itt van például Csatári Ferenc kiváló dolgozó, az egyik legjobb mozdonyvezető. 302—606-os gépével személyvonatokat továbbít. Több mint 10 éve mozdonyvezető. Alapkeresetén felül júliusban kapott 814 forint kilométerpénzt és 530 forint szénjutalékot. Ez összesen 1344 forint. A személyvonatosoknál ő érte el a legjobb eredményt. Ezen a kimutatáson nézze csak Kiss József mozdonyvezető prémiumát. Mindössze három éve vizsgázott. Személyvonatot nem is mer vállalni. Azt mondja, arra még nem érzi magát alkalmasnak. 411—380-as gépével tehervonatokat visz. Júliusban kapott 745 forint kilométerpénzt, 628 forint szénjutalékot és 775 forint túlsúly prémiumot. Összesen tehát 2148 forintra rúgot a prémiuma.*

A kimutatásból jól megfigyelhető az a 800—1000 forintos különbség, amennyivel kevesebbet tudnak keresni a személyvonatos mozdonyvezetők. A tengelyen töltött órák száma nem mutat lényeges különbséget. Mintha itt arra ösztönözne a premizálás: *„Ne igyekezz — többet keresel!"* Érthető, ha a fiatal mozdonyvezetők nem is törik magukat a személyvonatok után. Beérik a lassabb vonattal s a nagyobb prémiummal. Szerény fiatalemberek...

Mi is szerényen csak azt szeretnénk megkérdezni az illetékesektől: rendjén van-e ez így?

(Lőrincz)

Mezőkovácsházi problémák

Rendszeresen kiírják az eredményeket *Mezőkovácsháza* állomáson a versenytáblára. E tábláról tudtuk meg, hogy a múlt hónapban a kocsikihasználásban 131,1 százalékot, a kocsitartózkodásban 78,04 százalékot értek el. Ez utóbbi bizony gyenge eredmény.

Mi a magyarázata? — Nem halad kellő ütemben a takarmánykeverő üzem és a többi vállalat, valamint a termelőszövetkezetek részére érkező szállítmányok kirakása — mondják az állomás dolgozói. — Az AKÖV nem tudja határidőre lebonyolítani az áru elszállítását. Nehezíti a munkát, hogy nincs hídmérleg és a nagy forgalomhoz képest már kevés az állomás létszáma. A forgalmi szolgálattevő mindenes: jegykiadástól az árupénztárosi teendőkig mindent maga végez.

Veszélyezteti a forgalmat, hogy az állomáshoz vezető bekötő út közvetlenül a vasúti pálya mellett van. Az állomáson nincs felüljáró, a lakosság tiltott helyeken is átjár, ami sok gondot okoz az állomáson szolgálatot teljesítő vasutasoknak.

Boldizsár Gyula

Nem lehetne ezen változtatni?

A jelenlegi rendelkezések szerint a megállóhelyek kiadó őrei nem vehetik át a személyvonattal érkező poggyász- és expresszárut, tekintve, hogy nincs tárolási helyük. Ez igaz, azonban az ilyen árukat csak ritkán kell tárolni, ha tulajdonosuk valamilyen okból lemarad a személyvonatról, amellyel az árut elküldték.

Más esetekben az utas a vonat érkezése után megy csomagjáért. Előfordulhat, hogy a vonat félperces tartózkodása alatt nincs idő arra, hogy a kalauzkocsihoz érjen, mivel csak a szerelvény végében kaphatott helyet. Ilyen esetekben nem ér oda a poggyász átvételéhez, amit a jelenlegi rendelkezés alapján el kell vinni a következő állomásig. De mit ér ezzel az utas, aki a gyermekkocsit, vagy kerékpárt meghatározott megállóhelyen címére adta fel és várnia kell, amíg azt egy másik vonat visszahozza.

Bódogh Mihály

HÍREK

— Csúcsforgalom a kisvasúton. Ezekben a helekben egymást érik a cukorrépával, répaszelettel megrakott kis szerelvények a kaposvári keskenynyomközű vasút 84 kilométeres vonalhálózatán. A szerelvények 19 rakodóhelyről hordják a kaposvári cukorgyárba a cukorrépát.

— Átépítik a bátaszéki fűtőház tönkrement tetőszerkezetét. Az építés idején a csarnokban zavartalanul halad a mozdonyok javítása. A munkálatok a közeljövőben fejeződnek be.

— A kísérleti részleg foglalkozik a Diesel-motorok továbbfejlesztésével a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár motor-gyáregységénél. A kísérleti eredményeket felhasználva készítik el a Rába—Balaton 4. motorkocsi motorját.

— A nyári üdülő s kiránduló szezonban, május 26-tól szeptember 8-ig, az idén először naponta közlekedett gyorsvonat Miskolc és Jósvafő—Aggtelek között. Ez idő alatt 35 448 utas utazott a gyorsvonaton.

— Jelenleg 91 kilométer hosszú vonalhálózattal rendelkezik a moszkvai Metró. 1970-ig 190 kilométerre növelik a hálózat hosszát.

— Kísérleti pályát építtetett a Német Szövetségi Vasutak igazgatósága a Forcheim—Bamberg közötti szakaszon. A kereszteződésektől mentes, kétvágányú pályán 200 kilométeres sebességgel száguldó vonatokat, illetve mozdonyokat próbálnak ki.

— Vasúti felüljáró építését kezdték meg Szajol-állomáson. Jelenleg a földmunkákat végzik. A pályát áthidaló vabetonszerkezetek felállításához a jövő évben fognak hozzá.

— 4000 lóerős Diesel-mozdony. A Német Szövetségi Vasutak az év első felében kísérleteket folytattak a Henschel Művekben gyártott V—230 jelzésű 4000 lóerős Diesel hidraulikus mozdony prototípusával. A mozdony a személyforgalomban 150, a teherforgalomban pedig 100 km/óra sebességgel üzemelhető.

— *Műszaki munkásakadémia kezdte meg működését Debrecen-állomáson. Az akadémia tematikája keretében 120 dolgozó ismerkedik a vasúti személyfuvarozással. Magyari Istvánnak, a debreceni igazgatóság vezetőjének ünnepélyes megnyitója után elsőnek a vasúti személyfuvarozás szabályozásának kialakulásáról és fejlődéséről kaptak a hallgatók tájékoztatást.*

— A szolgálati vezetők a mozgalmi szervekkel közösen mérték fel a téli felkészülés helyzetét a váci fűtőházban. A tennivalókat is megbeszélték. Ennek nyomán az idősebb mozdonyvezetők vállalták a fiatalok segítését.

— Új iparvágányt építettek Szeged—Rókus-állomáson. Ez lett a város nyugati iparnegyedének fő kiszolgáló vágánya.

— Étlap a gyermekvároteremben. Szombathely-állomáson az Utasellátó a gyermekvároteremben is bevezette a kiszolgálást. Az étlapon tejes és tojásos ételek, főzelékfélék és húsító italok között válogathatnak az apró utasok.

— Megkezdték a termelést az üllési olajkutak. Az ott nyert olaj Szeged—Rókus-állomáson kerül tartálykocsikba. Ez a feladat újabb felelősséget ró az állomás dolgozóira.

— Kilenc nyugdíjba vonuló pályafenntartási dolgozótól vettek ünnepélyes keretek között búcsút a dombóvári pályafenntartási főnökségen. Mind a kilencen több mint 30 évet töltöttek a vasút szolgálatában.

Megkérdezzük

a szegedi igazgatóság ellenőrző főorvosát, hogy mi indította akkor, amikor lemondta a rendelőintézet részére biztosított plusz I orvosi órát?

Nem hisszük, hogy ne lenne szükség arra, hogy a vasutas dolgozók egészségének helyreállítása érdekében ezt az időt is felhasználják.

A Hivatalos Lapból

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

40. számból: 118 359/1963. I/3. A. Pusztaszabolcson fűtőházfőnökség szervezése.

123 638/1963. I/4. C. Biztosításba bevont személyek után nyugdíjjárulék, illetőleg jövedelemadó fizetése.

126 607/1963. I/8. D. Tényleges vasúti alkalmazottak és nyugdíjasok arcképes igazolványának érvényesítése az 1964. évre.

42. számból: 127 671/1963. I/2. C. A Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum levelező tagozatára vonatkozó tudnivalók.

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula Békéscsaba, Bognár Károly Tapolca, Tótka Károly, Sziládi Sándor, Mosoni István, Cserháti József, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged, Bódogh Mihály Dombóvár, Balogh László Érd, Kiss Lajos Alsóörs, Pintér Lajos Vácrátót, Kiss János Debrecen: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Foki István Budapest: A baleseti veszélyről szóló levelét illetékeshez továbbítottuk.

Czétényi pm. Szolnok: Verse közlésre nem alkalmas.

G. Kovácsi Tamás Kiskunhalas: Levelét illetékeshez továbbítottuk.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném 2 szoba összkomfortos, kertes MÁV szolgálati lakásomat tanácsi 1 szoba összkomfortosért. Éberné, Bp. X., MÁV-telep 16. Érdeklődni bármikor.

— Velorex rokkantautó igényjogosultnak eladó. Angyalossyné Bp. IX., Markusovszky u. 6, vagy Ferencváros állomás segédhivatal. Tel: 36—89.

— Közlemény. A Vasúti Hírlap 1944. évi 19—20 számának megküldéséért. amennyiben Gál-Máté Jánosról írt cikk benne megjelent, 200 forintot felajánlok. Ajánlatok: Fényes Kálmán iskolaigazgató, Debrecen, Thomas Mann u. 57.

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

FORMÁLIS ÉRTEKEZLET

— Hozzászólás nem lévén, termelési tanácskozásunkat berekesztem.

FELKÉSZÜLÉS A TÉLRE

— Remélem zord telünk lesz és akkor minden hiányosságot ráfoghatunk...

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 22 SZÁM Ára 40 fillér 1963. NOVEMBER 15

„A párt számít a vasutasok szorgalmas munkájára"

BRUTYÓ JÁNOS ELVTÁRS LÁTOGATÁSA A FERENCVÁROSI CSOMÓPONTON

Brutyó János elvtárs, az *MSZMP Politikai Bizottságának* tagja, a *Szakszervezetek Országos Tanácsának* főtitkára *Szabó Antalnak*, a vasutasok szakszervezete főtitkárának és *Tóth Istvánnak*, az MSZMP IX. kerületi Pártbizottság első titkárának kíséretében egésznapos látogatást tett a ferencvárosi csomóponton.

A vendégeket *Vágó Mátyás*, az MSZMP Csomóponti Pártbizottságának titkára tájékoztatta a csomópont gazdasági és politikai életéről. A tájékoztató után több mint 4 órán át járták a látogatók a csomópont különböző szolgálati helyeit.

1.

Az út első állomása a pályafenntartási főnökség II-es pályamesteri szakaszának munkásszállása volt. *Brutyó* elvtárs megtekintette a hálótermeket, majd elbeszélgetett a szakaszkezelő pályamesterrel és a műhelybizottság titkárával. Érdeklődött a szálláshely ellátottsága, a pályamunkások kereseti lehetősége és teljesítménye iránt. Brutyó elvtárs ezután *Udvarhelyi István* állomásfőnök és *Szász Gergely* szb-titkár kalauzolásával megtekintette a forgalomirányító műszaki berendezéseket. A forgalmi irodában lezajlott baráti beszélgetés után, útban a fűtőház felé, a vendégek felkeresték az állomás vonatkísérői részére épülő 720 személyes öltöző és mosdó építkezését.

2.

A fűtőházban *Stiglmayer Mihály* fűtőházfőnök és *Huszár József*, a szakszervezeti bizottság titkára fogadta a vendégeket. A fűtőház vezetői beszámoltak a növekvő teljesítményekről. Elmondották, hogy az utóbbi hetekben a mozdonyszolgálatra fordított szervező munka eredményeként a gépre várásoknak mintegy 60—70 százalékát sikerült megszüntetniük.

Ezután *Brutyó* elvtárs *Kovács III. János* mozdonyvezetővel és *Szityán Sándorral* váltott néhány szót munkaidejükről, a mozdonyok állapotáról, egy-egy szolgálati út idejéről, a vonatok vonali ácsorgásáról és egyéb problémákról.

A fűtőházi szertár szénterén megtekintették a szántárolást, a mozdonyok szénszerelésének előkészületeit. Brutyó elvtárs megjegyezte:

— *Túlságosan lassú a szénszerelés gépesítésének a megoldása. A gépesítés meggyorsítására nagyobb gondot kell fordítani.*

3.

A gurítódombon munka közben szemlélték meg a vendégek a gurítás biztonságát. A SZOT főtitkára a látottak alapján dicsérte a munka szervezettségét. A gurítóból a fűtőház Május 1. laktanyájának megtekintéséhez vezetett az út. Ott barátságosan elbeszélgettek a vendégek a takarítónőkkel és a pihenő dolgozókkal. Távozóban Brutyó elvtárs megdicsérte a tisztaságot, a rendet, s elismerően szólt arról a fegyelmezett, lelkiismeretes munkáról, amit látott.

4.

A Központi Szertáron áthaladva — a raktárak megtekintése után — Brutyó elvtárs kíséretével együtt a ferencvárosi vasutasok November 7. Művelődési Házának klubtermében találkozott a szolgálati helyek, a mozgalmi szervek vezetőivel és több élenjáró dolgozóval. Ott beszélgetés keretében mondotta el a látogatás tapasztalatait, tanulságait.

Bevezetőjében a növekvő teljesítményekről szólt. Felhívta a figyelmet, hogy a szállítási feladatok állandóan nőnek, a vasutasokra az elkövetkezendő időben is nagy feladatok hárulnak. Hangsúlyozta, hogy a párt a jövőben is számít a vasút minden dolgozójának lelkes, odaadó munkájára. A tervezésről és beruházásról szólva, megállapította, hogy a beruházási összegeket meg mindig nem megfelelően használják fel. Még ma is hosszú egy-egy építkezés kivitelezési ideje. Erről tanúskodik a csomóponton a fűtőházi motorszín és a vonatkísérők öltöző-mosdójának építése is.

A szocialista brigádokkal és a vezetőkkel folytatott beszélgetés tapasztalatait a következőképpen összegezte Brutyó elvtárs: *a dolgozóknak a mozgalomban való részvételét, lelkesedését a ferencvárosi csomóponton is gondosabb tartalmi munkával kell megalapozni.*

Az egésznapos látogatás a késő délutáni órákban szívélyes, baráti hangulatban ért véget.

Kovács János

Brutyó elvtárs és kísérete, útban a gurító felé

Vasárnap is dolgoznak

Októberben is jól teljesítették tervüket *Kazincbarcika állomás dolgozói*. A kocsitartózkodásban 108,3, a kocsikihasználásban 101,7 százalékos eredményt értek el.

Az őszi forgalom idején Kazincbarcikán is nagyon megnövekedett a darabáruforgalom. A vonatpótló gépkocsik vasárnap is hordják az árut. Raktárunk nem tudja befogadni a rengeteg küldeményt. Ezen a nehézségen segítenek *a szállítmányozási szolgálat dolgozói, akik vasárnap is végzik a házhozszállítást.* Különös gondot fordítanak a gyorsárukra és a gyorsan romló küldeményekre.

Szorgalmas munkájáért megérdemli a dicséretet *Bakos László* irattkezelő és munkatársa *Tóth János*, hiszen vasárnapi pihenésüket is feláldozzák a szállítási feladatok ellátása érdekében.

Behán Rózsa
Kazincbarcika

Társadalmi munka a Gellérthegyen

Fővárosunkat nagyon megviselte a háború. Társadalmi összefogással is arra törekszünk, hogy szebbé tegyük Budapestet.

A Keleti pályaudvar vonatkísérői már többször bebizonyították ez irányú áldozatkészségüket, hiszen a múlt években többször részt vettek a lágymányosi vásárváros építésében. Augusztusban és októberben a Gellérthegyen létesülő jubileumi park építésében vettünk részt. Augusztusban a tervezett 36 helyett 87, októberben 20 helyett 40 önkéntes társadalmi munkásunk vett részt a park építésében.

Nehéz szolgálatunk után nem sajnáltuk a pihenőt, hogy szeretett fővárosunk hazai és külföldi látogatóiból még több elismerést váltson ki.

Varga István
jegyvizsgáló

„Hispania, Hispania – Spanyolország 1930–1963"

Kiállítás a spanyol nép harcairól

A spanyol szolidaritási bizottság rendezésében november 4-én „Hispania, Hispania — Spanyolország 1930—1963" címmel kiállítás nyílt az OKISZ Népköztársaság útján levő kiállító termében. A kiállítást Erdei Ferenc, a Magyar Tudományos Akadémia főtitkára nyitotta meg.

A gondos munkával összeállított dokumentumok hűen mutatják a spanyol nép életét, harcait. Jól szemlélteti a kiállítás azt az ember feletti harcot, melyet a spanyol kommunisták magukra vállaltak a fasiszta Franco-rendszer ellen.

(MTI Foto Bartal Ferenc felv.)

Mit tartalmaz a magyar–csehszlovák vasuti egyezmény

Lindner József vezérigazgató helyettes nyilatkozata

A *Magyar Népköztársaság* és a *Csehszlovák Szocialista Köztársaság* kormányküldöttségeinek tárgyalása eredményeként a két ország kölcsönös vasúti forgalmát szabályozó egyezmény jött létre.

Az egyezményt a Magyar Népköztársaság kormánya nevében *dr. Csanádi György*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, a MÁV vezérigazgatója, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság kormánya nevében pedig *Matej Tichy* közlekedésügyi miniszterhelyettes írta alá. Az aláíráson jelen volt *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Frantisek Pisek*, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság magyarországi nagykövete, valamint az érdekelt minisztériumok képviselői.

— *Mit tartalmaz a két baráti állam között létrejött vasúti egyezmény?* — Erre a kérdésre kértünk választ Lindner József vezérigazgatóhelyettestől, aki a MÁV részéről mindkét napon részt vett a megbeszélésen.

— Erre a megbeszélésre a két ország közötti vasútforgalom továbbjavítása érdekében került sor — mondotta bevezetőjében Lindner elvtárs. — A megnövekedett forgalom zavartalan lebonyolítása már nemcsak *Sturovóban*, hanem több kisebb határállomáson is problémát okoz. *Sturovóban* például a CSD a közös határállomás létrejöttével nem tud több vállalt kötelezettségének eleget tenni. A MÁV részére junius 10-e óta egyáltalán nem végeznek elegyrendezési munkát, a vonatokat rendezés nélkül adják át. A megállapodás értelmében

a MÁV rendelkezésére bocsátott négy irányvágányon kívül további két irányvágányt létesítenek.

Ezek megépítésére azonban csak jövőre kerül sor.

A darabárus raktári vágányok problémájával is foglalkoztunk a megbeszélésen. A csehszlovák elvtársak megígérték, hogy amint az új vágányok műszaki átadása megtörténik

a darabárus kocsikat kiállítják a MÁV raktári vágányára ellenőrzés végett.

Ugyancsak ígéretet kaptunk arra, hogy a megépítésre kerülő új felvételi épületben a MÁV részére kért három helyiséget biztosítják. Ezzel megoldást nyer a vonatok átadását és átvételét, valamint a személyszállító és TEEM vonatok műszaki ellenőrzését végző magyar vasutasok helyiségproblémája.

Közismert az is, hogy a *Rajka—Rusovce* átmenetben rendkívüli módon megerősödött a tranzit-forgalom. Eddig gyakran voltak olyan időszakok, amikor a CSD nem tudta a jelentkező elegymennyiséget fogadni. Az átvételt csupán napi öt vonatra korlátozták. A most megkötött egyezmény értelmében

november 15-től hat pár rendes, az 1964—65. évi új menetrend életbelépésétől pedig egy további szükségleti vonat átvételét is biztosítják.

A *bratislavai* csomópont átépítéséből adódó nehézségek miatt ezt a hetedik vonatot *Komarnon* keresztül kérik a MÁV-tól.

A kisebb forgalmú határállomások közül *Bánréve* és *Lenartovce*, valamint *Hidvégardó* és *Turna nad Bodvou* átmenetben került szoba a személyforgalom felvétele. *Bánréve* vonatkozásában az új menetrend életbelépéséig mindket részről megtesszük a szükséges intézkedést Turna nad Bodvouban egyelore problémát okoz a csehszlovák határszervek elhelyezése.

Említést érdemel még az a megállapodás is, mely szerint a MÁV és a CSD a jövőben

kölcsönösen kicseréli tapasztalatait az elektronikus számítógépeknek a vasútüzem szervezése céljából történő legjobb felhasználását illetően.

Mindkét vasút párhuzamosan megkezdte már a vonatközlekedési terv programozását a számítógépek segítségével. Ez a tapasztalatcsere minden bizonnyal hasznos lesz mindkét fél részére — fejezte be nyilatkozatát Lindner elvtárs.

(vf.)

1964. január 1-től rendezik a vasutasok fizetését

Lapzárta után, november 15-én került sor a Vasúti főosztályon a párt, szakszervezeti és szakvonali vezetők értekezletére, ahol hivatalosan bejelentették, hogy 1964. január 1-én sor kerül a vasutasok fizetésének rendezésére.

Pályamunkásokat tüntettek ki

A szeptemberi nagy esőzések következtében lezúduló víztömeg súlyosan megrongálta a vasúti pályákat. Különösen nagy károk keletkeztek a *Budapest—Újszász* közötti vonalon, valamint *Pécel* térségében. A károk helyreállítása érdekében megfeszített munkát végeztek a pályamunkások.

A megrongált vonalak helyreállításában kiemelkedő munkát végzett dolgozókat november 5-én a *Vasúti Főosztály* kistanácstermében kitüntették. *Dr. Csanádi György*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese a MÁV vezérigazgatója rövid beszédében a szakvezetés és a mozgalmi szervek nevében megköszönte a pályaépítők jó munkáját. Hangsúlyozta, hogy azokban a napokban a két fővonalon rendkívüli feladatokat kellett megoldani a forgalom gyors helyreállítása érdekében.

A miniszterhelyettes elvtárs beszéde befejezése után az Elnöki Tanács nevében kormánykitüntetéseket, majd miniszteri és vezérigazgatói díszoklevelet adott át.

Napirenden a téli felkészülés

A tél, az azzal együttjáró köd, ólmos eső, hófúvás meganynyi nehezséget jelent a vasút számára. A zord időjárás okozta akadályok elhárítása tetemes többletfeladatot jelent. Elég, ha ezzel kapcsolatban csak a múlt télre gondolunk . . .

A téli felkészülessel kapcsolatban a szegedi igazgatóság intézkedési tervet dolgozott ki, és küldött meg a végrehajtó szolgálatnak. Az intézkedési terv számos fontos teendőre hívja fel a figyelmet.

Elsősorban arról szól, hogy *különös gondot kell fordítani a dolgozók oktatására.* A síkossá váló pálya, a köd fokozott figyelmet követel meg minden dolgozótól a személyi és az üzemi balesetek elkerülése érdekében.

A forgalmat a tél folyamán is biztosítanunk kell. A negyedik negyedévben még 20 ezer tonna áruszállítási lemaradást kell pótolnia igazgatóságunknak és a felemelt tervet is teljesíteni akarjuk. Ilyen nagy feladatok közepette különös gonddal kell felkészülnünk a télre. *A hófúvásos állomásokon el kell kerülni a kocsitárolást.* Gondoskodni kell a gyors hóeltakarításról a síkos utak felhintéséről. A múlt télen sok bajt okozott a váltók lefagyása. Az ilyen akadályok elhárítására is fel kell készülni. A szabadban dolgozókat el kell látnunk meleg ruházattal és melegítő itallal. Gondoskodni kell a szolgálati helyek és a személyvonatok megfelelő fűtéséről is.

Intézkedési tervünk részletesen felsorolja a tennivalókat. Ezek végrehajtásától függ, milyen eredménnyel tudjuk majd felvenni a küzdelmet a zord időjárással.

Bizalmiak Foruma

BIZAKODÓ HANGULAT

Budapest—Dunapart teherpályaudvaron

— *Örülünk, hogy január 1-től sor kerül a vasutasok fizetésének rendezésére* — mondja *Lacsny Imre* üzemgazdász, a Budapest-Dunapart teherpályaudvar szakszervezeti bizottságának tagja. — *Dolgozóinkat már jó ideje foglalkoztatja ez a kérdés.*

Bizalmiak társaságában ülök az állomás kultúrtermében. Bólogatnak, egyetértenek a hallottakkal. Örülnek és derülátóbban tekintenek a januárig következő hetek elé is. S mintha a közelgő fizetésemelés egyéb problémák feltárására is bátoritana. Hiszen látják a dolgozók: ha mód van rá, megtörténik a segítség.

— *Jövőre lesz 25 éve, hogy a forgalomnál dolgozom... ha csak közbe nem jön valami* — mondja Simon Ferenc.

— Mi jöhetne közbe? — kérdezem.

ÖNHIBÁN KÍVÜL

— *Esetleg átminősitenek* — felelí. — *Önhibámon kívül megsérülhetek, s ez azt jelentené, hogy csak 60 éves koromban mehetek nyugdíjba. Márpedig tudott dolog, hogy a huzamos forgalmi szolgálat annyira igénybe veszi az embert, hogy 55 éves korban jólesik megpihenni — ezért is a kedvezmeny.*

— *Néha húsz év is elég fárasztó tud lenni* — mondja *Kerti János*, aki 14. éve bizalmi. — *Kereken ennyi időt töltöttem a forgalomnal, a Keleti pályaudvaron, amikor a bal szemembe pattant egy szikra. Felgyógyulasom után a 3. csoportba soroltak, és csak 60 éves koromban mehetek nyugdíjba... Még arra sem adtak lehetőseget, hogy kapus beosztásban, szokott helyemen, a Keleti pályaudvaron maradjak* — jegyzi meg halkan.

Kerti János jelenlegi munkahelye a Soroksári úti 4-es kapu. Az o tani munkával kapcsolatban is akad egy-két mondanivalója.

— *Nagy forgalmú kapunknál nincs mosdóhelyiség, a legközelebbi WC mintegy 70 méterre van. Gyakran annyi a teendő, hogy nincs időnk „vendégségbe menni" valamelyik lakóházba.*

A másik probléma általánosabb jellegű. A pályaudvaron több vasútőr dolgozik, közülük háromnak sokszor igen veszélyes a munkája. A nagy közúti forgalmat lebonyolító Soroksári úton gyakori a baleset, s a 4-es kapu vasútőreinek kocsikiereszlés esetén villamos- és autókaravánokat kell megállítani. Többször előfordult, hogy miközben a vasútőr az úttest közepén állva igyekezett helyet biztosítani a pályaudvarról kikanyarodó tehergépkocsik számára, akadt néhány vakmero vezető, aki megállás nélkül tovább hajtott. Kerti János is volt már olyan helyzetben, hogy ha félre nem ugrik, egy motorkerékpár elgázolja. Itt szinte minden lépésre vigyázni kell. A forgalmat irányító vasútőrök anyagi juttatása mégis azonos a többi kapusével.

A KISEBB PROBLÉMÁKAT IS ORVOSOLJÁK

Réti Ottóné, a feladási pénztár számfejtője elmondja, hogy a Dunaparton sincs női öltöző. „Szerencsés" esetben (ha a férfiak rövid időre elhagyják szolgálati helyüket) vízcsaphoz jutnak, felületesen megmosakodhatnak.

Roskó István szállítmányozási dolgozó szóvá teszi, hogy a szállítmányozás és a raktár mintegy 30 dolgozójának mindössze két tusolórózsája van, a kettő közül az egyik több mint egy hónapja rossz. Két éve igérgetik, hogy felújítják az elavult mosdóhelyiséget.

— *Minden hónapban tartunk bizalmi- és brigádvezetői értekezleteket* — mondja Rétiné. — *Sok vitás kérdést megbeszélünk ott, és a szakvonali vezetőség igyekszik a helyi problémákon segiteni. Bizunk benne, hogy a még meglevő nehézségeken is konnyitenek — akar itt helyben, akár a vasúton belül.*

A bejelentett fizetésemelés jó visszhangot váltott ki. A dolgozók a segítőkészséget látják benne. Jól tudják, nem lehet, valamennyi hiányosságot legfelsőbb szinten felszámolni. De a kisebb gondokat is enyhiteni kell, legyen akár besorolásról, akár egy zuhanyozóról szó. Az apró-cseprő ügyeknek is van illetékese. Dunapart teherpályaudvar bizalmijai hozzájuk is szólnak, és a lehetőséghez mérten gyors segítséget várnak.

F. T.

Megjutalmazták a legjobb budapesti kulturaktivistákat

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 46. évfordulója alkalmából november 5-én ünnepi ülést tartott a budapesti bizottság mellett működő kultúrnevelési bizottság. Az évforduló jelentőségét *Varga Miklós* elvtárs méltatta, majd *Horváth Ferenc* elvtárs, a budapesti bizottság neveben üdvözölte a kultúraktivistákat.

Elismeréssel szólt arról a munkáról, melyet a budapesti vasutasok kulturális eredményei fémjeleznek. *Az idén például 8 százalékkal többen vesznek részt az olvasómozgalomban, s 10 ezer rendszeres olvasójuk van a vasutas könyvtáraknak. A Budapesten szervezett 260 politikai iskolában 3253 vasutas tanul, a szolgálati helyeken az idén 800 ismeretterjesztő előadást tartottak.* A közönségszervezők csak a tíz legnagyobb szolgálati helyen több mint 24 ezer színházjegyet adtak el a múlt évadban.

Az eredmények ismertetése után Horváth elvtárs átadta a budapesti bizottság tárgyjutalmait a legjobb kultúraktivistáknak. Ezután az *Északi Járműjavító* kultúrcsoportja színvonalas műsorral kedveskedett a kultúra legjobb munkásainak.

VASUTASOKHOZ SZÓLNAK — A KÉPZŐMŰVÉSZET NYELVÉN

November 5-én délután az *Északi Járműjavító „Törekvés" kultúrotthonában* ünnepélyes keretek között nyitották meg *Kling György* festőművész és *Kirchmajer Károly* szobrászmüvesz alkotásainak kiállítását, amely *„15 év a vasutasok között"* címet viseli. A kiállításnak valóban különös jelentőséget ad, hogy e két művész a magamódján élethivatásnak tekinti a vasútat.

Nemcsak *Gulyas János* elvtársnak, kultúrnevelési- és sportosztályunk vezetőjének megnyitó szavaiból értesülhettek erről az ünnepség résztvevői, hanem erről vallottak maguk a kiállított művek is.

— *Kapcsolatuk elsősorban a vasutasokkal van* — állapította meg a két művészről az ünnepség szónoka. — *S ezt mindennél jobban tükrözi művészeti alkotásuk. A beszéd, a látottak mindkettőjüknél élménnyé gazdagodnak, vászonra, kőbe kívánkoznak. Természetesen, ha kizárólag vasutas temájú alkotásokat várnánk a kiállitástól, tévednénk. S ha igy lenne, ez témaszegénységre vallana. De ki nem látja meg minden képben, minden szoborban az élevet, azt a milliót, amelyben a vasutasok is elnek, dolgoznak.*

Aki számára törvény a színek harmóniája

A legtöbb kiállított mű közvetlen témája is a vasút. *Kling György* képei főként a vasúti járműjavitás hangulatát sugározzák a művész sajátos kifejező eszközeivel. Képein a formák kissé elmosódnak, helyettük a színek összhangja, hangulata szól, teszi élővé, maivá képeit. Különösen jól megfigyelhető ez *„Kovácsmühely"* című képén, amelyen a színek belső izzása a valóságos kovácsmühely hangulatát idézi fel a nézőben. Az olyan nehéz és fáradtságos munkában, mint a kazánjavitás is meglátja a szépet, azt, ami vászonra kívánkozik. Csendéletei költői alkotások, s meglátttatják, hogy számára törvény a színek harmóniája. A tájképeken a festő, mint városi ember nyilatkozik meg. E képek hangulata egyéni, de a rossz-indulat sem foghatná rá, hogy egyéniskedő volna. Kifejező eszközeit a mondanivalónak rendeli alá — már az első pillanatban ez ragadja meg nézőjét.

Fő ereje a megjelenítő készség

Nehezebb anyaggal — ha szabad ezt mondani —, a tér három dimenziójában dolgozik *Kirchmajer Károly*. Érett, egyéni hangú művész, aki nemcsak tanitani tudja a vasutas képzőművész-iskola növendékeit az anyag formálására, a mintázásra, hanem maga is példát mutat az alkotásban. Vasutas tárgyú művei nem külsőségükben, hanem tartalmukban hordozzák lényegüket. *„Térközőr"* című szobra, melyet vörös márványból vésett, a kötelességteljesítés jelképe lehetne. A jelzést adó vasutasról készült gipsz mintázata is bronzba kívánkozó alkotás. *„Nagyanyám"* című vörös márvány *„Anya gyermekével"* című gipsz mintázata családias melegségével ragadja meg a nézőt. *„Diszkoszdobó"*-jából eleven erő arad, izmait a mozgás lendülete feszíti.

A merész kísérletezés is jellemző Kirchmajer Karoly művészetére. Meggondoltan, talán kissé túlzottan mérsékelten teszi ezt. Fő ereje a megjelenitő készség — bátrabban is élhetne ezzel. Olyan alkotásokra gondolunk itt, mint a *„Tanácsköztársaság győzelme"*, amelyet vázlatgyanánt mutat be, pedig a mű kifejező ereje megérné az igényesebb kidolgozást.

Van ennek a kiállításnak egy sajátos hangulata, közvetlensége. Mintha azt mondaná ez a két művész: *„Nézzétek vasutas dolgozók, ez a mi költészetünk, ilyennek látunk benneteket!"* A vasutas hivatás szerinti szeretet és tisztelet sugárzik a bemutatott művekből, melyek méltók nemcsak a vasutasság, de minden művészetszerető ember figyelmére.

L. J.

A Hivatalos Lapból

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

43. számból: 129 307/1963. I/8. E. Burgonya és alma fuvarozásának szabályozása.

Értesítés a Vasutas Biztosító Egyesület tagjai részére.

44. számból: 127 335/1963. I/8. D. Menetjegykiadás a korlátozott jegykiadásra berendezett megállóhelyeken

135 901/1963. I/8. A. A Jelzési és Forgalmi Utasítások egyes rendelkezéseinek módosítása

Új rendszer a járműjavításban

200 ágyas vasutasszálló épül Budapesten

Régi problémája a vasútnak a vidéki szolgálati helyekről, külföldről Budapestre érkező vasutasok, vendégek elszállásolása. A pályaudvarok, a biztositó egyesületek vendégszállásai már évekkel ezelőtt szűknek, korszerűtlennek bizonyultak. Az utóbbi időkben megnövekedett szállásigények 60—80 százalékát vissza kellett utasitaniuk a „szallástulajdonosoknak".

A KPM a MÁV igazgatóságok és a vasutasok szakszervezete sem rendelkezik megfelelő vendégszobákkal. Most a MÁV Első Biztositó és Segélyegyesülete és a Vasutas Biztositó Egyesület közös beruházással mintegy 13 millió forint költséggel hatemeletes, 200 ágyas vasutasszállót épittet a VI. kerület, Szinyei Merse utca és az Aradi utca által határolt saroktelken. Az új szálló tervei a MÁV Vasúttervező Vállalatnál már elkészültek. Az épitést előreláthatólag még az idén megkezdik.

Az új vasúti szálló érdekessége lesz, hogy profilja egyedi: szállodához, munkásszálláshoz, lakáshoz nem sorolható. Átmeneti szállást biztosit a fővárosba érkezőknek. Lehetőség nyilik gyorsan előállitható ételek készitésére, készételek melegítésére. A szálló földszintjén olvasótermet, társalgó szobát, gyermekmegőrzőt rendeznek be. Az emeletekre tervezett 80 kétágyas, 25 egyágyas és 5 háromágyas központi fűtésű, hidegmeleg vízzel ellátott mosdókat szerelnek. Fürdőszobákról és közös zuhanyozókról is gondoskodtak a tervezők. A közösségi helyiségeket süllyesztett fénycsővilágitással látják el, a falakat színes kerámiával vonják be.

Az új vasúti szállót a tervek szerint 1964-ben adják át rendeltetésének.

A vasút járműjavító üzemi vállalatainál jelenleg érvényben levő — az új termékeket előállító iparvállalatokéval azonos — gazdálkodási és munkáltatási rendszer olyan öncélú törekvésekre vezetett, amelyek során a vállalatok a különböző mutatószámok és a jövedelmezőség javítása érdekében csökkentették a javítások munkaóra-, anyag- és egyéb költségeit. Ez a gyakorlat a járművek műszaki állapotának romlásához vezetett. Tetézte ezt az a körülmény, hogy különösen a kocsipark tekintélyes része elöregedett, és emellett a járműkihasználtság lényegesen növekedett.

A vasúti járműjavításban a járműpark rendbehozása érdekében szükségessé vált egy új munkáltatási rendszer kialakítása. Erről beszélgettünk *Becker Antal* elvtárssal, a járműjavító osztály vezetojével.

Szombathelyi tapasztalatok

— *A szombathelyi járműjavitóban július elseje óta az új gazdálkodási és munkáltatási rendszer alapján folyik a munka. A Szombathelyen javított járművek minősége lényegesen jobb, mint korábban volt. Az itt kialakitott minőségi járműjavitás máris sok tapasztalatot adott, és ezek alapján akarjuk tovább fejleszteni a járműjavitás új rendszerét* — mondta Becker elvtárs.

A továbbiakban elmondotta, hogy a tapasztalatok szerint futó- és középjavítások esetében sem a mozdonyoknál, sem a kocsiknál nem célszerű az új rendszerű javítás. Ezek a javítási nemek ugyanis konkrét meghibásodások kijavítására szolgálnak, viszont az új gazdálkodási és munkáltatási rendszer alapján végzett munka a jármű általános műszaki színvonalának emelését célozza. Egyébként is, nagyon költséges lenne ez. Szombathelyen például július 1. óta a teherkocsi részlegvizsga- és futójavítás-munkaóra ráfordítása a régi alapú bázishoz képest 221 százalékra növekedett, az anyagköltség pedig 270 százalékra nőtt. Futó- és középjavítás esetében a ráfordítás ilyen nagyarányú növekedése ellenére sem lesz lényegesen jobb a javított kocsi. *Csak a fővizsga és a főjavítás keretében célszerű az új gazdálkodási és munkáltatási rendszer alkalmazása.*

Szombathelyen a gőzmozdonyfővizsga új gazdálkodási és munkáltatási rendszer alapján történő elvégzése, tehát az alaposabb javítás esetében a munkaóra-ráfordítás 145 százalékra, az anyagköltség 169 százalékra, az összes költség 171 százalékra növekedett. A gőzmozdony-főjavítások összköltsége 159 százalékra nőtt. Teherkocsi-fővizsgánál a munkaóra-szükséglet 321 százalékra, az anyagköltség 422 százalékra, a teljes ráfordítás 384 százalékra emelkedett. Tartálykocsi-fővizsga esetében 274 százalék volt az összköltség növekedése.

Ha az új javítási rendszerrel a korábbi javítási darabszamot akarjuk elérni, akkor csak a teherkocsikat véve alapul, mintegy 5000 munkással kellene növelni a járműjavítók létszámát. Ez lehetetlen. Ezért olyan megoldást kellett választani, amely a minőségi járműjavítás szempontjából és a vasúti forgalom számára szükséges javitottkocsi-mennyiség szempontjából is megfelelő eredményt ígér.

Kiterjesztik az új módszert

— *A jövő év kezdetetól további három vállalatra terjesztik ki az új gazdálkodási és munkáltatási rendszert* — folytatja Becker Antal elvtárs. — *Ez a három vállalat a szolnoki, a miskolci és a székesfehérvári járműjavító. Azért, hogy a megnövekedett javítási igényeknek eleget tudjanak majd tenni, egyéb feladataikat csokkentjük. A jövő év folyamán 7300 közép- és futójavítás terhét a vontatási fiókműhelyek veszik majd át ezektől a járműjavítóktól.*

Az erők átcsoportositását szolgálja az is, hogy az 1960 második félévében beszerzett 1800 darab teherkocsinál a jövőre esedékes fővizsgát elhalasztják. Ezzel csökken a teherkocsi fővizsga-igény és sor kerül egyéb szervezési intézkedésekre.

Ilyen feltételek mellett *Szombathelyen, Szolnokon, Miskolcon és Székesfehérvárott* 1964-ben 400 gőzmozdony fővizsga és főjavítás, 1060 kéttengelyes személykocsi fővizsga és 10 900 teherkocsi fővizsga végezhető el az új gazdálkodási és munkáltatási rendszer elvei alapján.

— *Azoknál a járműjavítóknál, ahol jövore még nem vezetjük be az új gazdálkodási és munkáltatási rendszert, a javítási cikkek vonalán termelékenységi és önköltségi tervemelést sem alkalmazunk* — folytatta a járműjavító osztály vezetője —, *hogyha már a helyzeten a jelenlegi időszakban javitani nem tudunk, legalább a további visszaesést megakadályozzuk.*

Akadály az anyaghiány

A létszámproblémán túlmenően az új gazdálkodási és munkáltatási rendszer kiterjesztésének előfeltétele a nagyobb mennyiségű anyag rendelkezésre bocsátása. A szombathelyi tapasztalatok bizonyitják, hogy a javítás anyagigényessége is lényegesen növekszik. Ezért a megfelelő anyag- és alkatrészellátás hiánya esetén az új gazdálkodási és munkáltatási rendszer nem hozná meg a várható eredményeket. A járműjavító osztály az anyag- és alkatrészellátás biztosítása érdekében megtette a szükséges intézkedéseket.

1965-től valamennyi járműjavító az új gazdálkodási és munkáltatási rendszer alapján dolgozik majd. Tekintve, hogy negy év alatt minden vasúti jármű egyszer nagyjavításra kerül, ilyen módon rövid idő alatt elérhető a vasút egész járműparkjának felfrissítése, alapos rendbehozása.

Az új javítási rendszer a járműjavító vállalatoknál is megnöveli a műszaki vezetők tennivalóit. A szombathelyi tanulságok felhívták a figyelmet a fokozottabb műszaki fejlesztés szükségességére. A járműjavítás munkafolyamatait intenzívebben kell gépesíteni. Szombathelyen megtörtént például, hogy egy kocsi javításánál 170 óra volt az összráfordítás, s ebből a kocsi tisztítására 51 óra kellett. Rendkívül fontos, hogy az eddig kézzel végzett munkafolyamatokat gépesítsük és a lehető legjobb munkaszervezést alkalmazzuk a járműjavítókban. Igen jó eredményeket érhetünk el a kisgépesítés fokozásával, gyorsabb fejlesztésével is.

— *Számunkra az a feladat, hogy a minőségre, a mennyiségre és a gazdaságosságra egyaránt törekedjünk. Helyesen értelmezve ezt jelenti az új gazdálkodási és munkáltatási rendszer bevezetése* — fejezte be nyilatkozatát *Becker Antal*, a járműjavító osztály vezetője.

Lőrincz János

GYORSABBAN, JOBBAN, GAZDASÁGOSABBAN

ASSZONYOK A SÍNEK MENTÉN

Jegyzetek egy női pályamunkás brigádról

Ahogy a hosszú, zord tél után kitavaszodott, a pályamesteri szakaszokon nagy szükség volt a munkáskézre. *Horváth János* műszaki intézőben, a győri pályafenntartási főnökség tatabánya-felsői II-es pályamesteri szakaszán is ezekben a napokban vetődött fel a gondolat: *mi lenne, ha a létszámhiány pótlására női munkaerőt is alkalmaznának.*

Az elhatározást hamarosan tett követte, miután a szolgálati felsőbbség is szimpatizált a gondolattal. Horváth János pályamester tizenöt vett fel pályamunkara. Az asszonyok várakozáson felül dolgoztak. Ezért néhány hét eltelte után megduplázta a nők létszámát. A 120 tagú brigád élére pedig egy tapasztalt, csendes, halkszavú ember, *Fóti Lajos* előmunkás került.

— *Milyen munkákon dolgozott a női brigád? Hogyan álltak meg helyüket az eltelt fél év alatt?* — kérdeztem a pályamestertől.

— Az aláverés és az alázúzalékolás kivételével úgyszólván minden munkán dolgoztak — kezdte a beszélgetést. — A tavasszal mintegy 3 kilométer hosszú H-kerítést meszeltek ki hófehérre. Ugyancsak ők végezték el az állomások peronjainak rendezését és gyöngykavicsozását. Itt Tatabánya-Felsőn soha sem volt olyan rend és tisztaság, mint ebben az évben.

A nyári hónapokban is serényen dolgoztak — folytatta — Ha a szükség úgy kívánta, a fővonalon végezték a geolemez és a törött growergyurúk cseréjét. Ők tartották rendben Tatabánya-Felső rendezőjében az irány- és csúszdavágányokat. A szabványárkok és áteresztek takarítása mellett a gurító kihúzóvágánya mentén elvégezték a szükséges földmunkákat. A szénosztályozók környékén és a rendezők területén pedig fél év alatt mintegy 60 vagon szénport gyüjtöttek össze.

Ma is a rendezőben tevékenykednek. De amint látom, már jönnek, letelt a műszakjuk — mutatott ki az ablakon. — Ha akar, beszélhet velük az elvtárs.

Néhány perc múlva ott ültem a szűk méretu, de tiszta női öltözőben, szemtől szembe a kissé megilletődött pályamunkás asszonyokkal. Igen, asszonyokkal, mert a 19 nő közül — egy időközben családi okok miatt megvált a brigádtól, 18 már férjezett. Közülük többen egy-, vagy kétgyermekes családanyák.

— *Hogy élnek itt a pályamesteri szakaszon?*

Összenéztek. Voltak, akik mosolyogtak, majd kis szünet után egyszerre többen is megszólaltak.

— *Tessék Anci, te tudsz legtöbbet mondani* — biztatták társai Dobos Sándornét, a szakasz nőfelelősét.

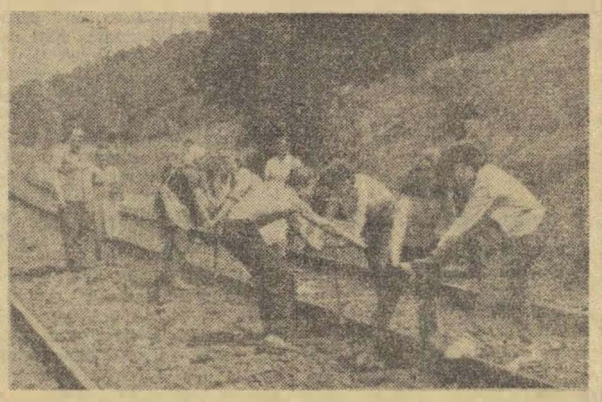
— Mivel is kezdjem — nézett körül kérdően nekipirulva Dobosné. — A munka nehéz, de azért amit ránk bíznak, azt elvegezzük. Mióta együtt dolgozunk, sok mindent megcsináltunk már közösen Ha valakinek névnapja van, ajándékkal lepjük meg. Kollektív mozilátogatást is szerveztünk

— *Mondd el azt is, milyen vállalásaink vannak* — kérlelte az egyik brigádtag.

— A nyár elején megbeszéltük, hogy mi is nekivágunk a szocialista brigád cím megszerzésének. Vállalásunkat nyolc pontban foglaltuk össze. A többi között elhatároztuk, hogy a munka mellett a tanulásra is nagy gondot fordítunk. Közülünk ketten beiratkoztak az általános iskola VII., illetve VIII. osztályába. Ketten munkásakadémiára járnak. Hárman a pályaőrhelyettesi tanfolyamot végzik, egy társunk pedig gimnáziumba jár.

— *No, és hogyan értékelték az asszonyokról a brigádvezető?*

— Elégedett vagyok velük — válaszolta határozottan *Fóti Lajos.* — Nem mondom, először féltem, hogy nem boldogulok ennyi asszonnyal. Tizenkét éve dolgozom itt a szakaszon, ez idő alatt sokféle emberrel dolgoztam együtt, sok pályamunkást tanítottam meg alávérni és egyéb fogásokra, de nőkkel még sohasem dolgoztam. Ezeket az asszonyokat azonban rövid idő alatt megszoktam. Nagyon szófogadók, szorgalmasak, fegyelmezettek. Akkor is lelkiismeretesen és precízen végzik el a munkát, ha nem vagyok ott velük.



Ha a helyzet úgy kívánta, a fővonalon is dolgozott a női brigád. A képen geo-lemezek és törött grower-gyürük cseréjét végzik

— *Mi is elvégedettek vagyunk Lajos bácsival, sokat segít a munkában* — jegyezte meg Hogyik Jánosné.

— *Mi lesz a télen? Együtt maradnak?*

— Reméljük, igen — így Dobosné. — Bár kisse félünk a téltől, a pályamester elvtárs is azt mondta, hogy a havazás teszi igazán próbára a pályamunkásokat.

— Ez így igaz — vetette közbe a pályamester. — Meggyőződésem azonban, hogy nem lesz különösebb probléma. A telet felkészülten várjuk. A brigád is jól összeforrott már. Majd csak megbirkózunk a feladatokkal.

Hogy mi lesz a télen, hogyan birkózik meg a várható havazással a női brigád, azt ma még valóban nem tudni. Egy azonban bizonyos. Ezek a pályamunkás asszonyok egy féléven át derekasan helytálltak a sínek mentén. Ezért feltétlen elismerés illeti őket.

Visi Ferenc

Gurulnak a kocsik...

Szolnokon az utóbbi hónapokban jelentősen megnövekedett a forgalom. A helyi feladású és leadású kocsik számának növekedése a szolnoki ipar örvendetes fejlődését mutatja.

Retkes István térfőnökkel a gurítódomb felé igyekeztünk, amikor egy lassan gördülő kocsisor megállásra késztetett bennünket. A kocsikban hivalkodóan mutogatta magát az őszi forgalom legbiztosabb jele, a szürkésfehér cukorrépa.

— *Negyvenhárom kocsi. Ez ma már a második menet a cukorgyári iparvágányra* — jegyezte meg a térfőnök. — *Azért megy ily lassan, mert csak tolt vonatként közlekedhet. Különben nem tudnánk visszahozni a mozdonyt.*

KÉT MOZDONNYAL

A gurítódomb aljához értünk. Éppen akkor iramodott neki az emelkedőnek a 411—421-es mozdony, legalább 90 kocsit „vonszolva" maga után. Szándékos ez a jelző, mert bizony nagy volt ez a teher az öreg „*Truman*"-nak. Mérgesen fújta a gőzt, de alig húsz méterrel a domb teteje előtt kénytelen volt feladni az erőlködést, megállt. Ekkor a 411—421-es gurítógép sietett a segítségére. Ketten már boldogultak a teherrel.

Mielőtt az imént felhúzott szerelvény utolsó kocsija megindult volna a dombról az irányvágányok felé, felmentünk a váltótoronyba, amely szé es ablakaival kilátótoronynak is beillene. Két ember szorgoskodott a váltókarok mellett: *Godó József* 15, *Bozsó Pál* 7 éve kezeli a váltókat.

— *Mindjárt meglátja, milyen nehéz munka ez, ha megindulnak a kocsik* — jegyezte meg kérdésünkre Godó József.

— *Különösen, amióta 16 új váltót kaptunk, és a kapcsolóberendezést is kicserélték. Figyelmesen kell dolgoznunk, mert a legkisebb hiba is komoly bajt okozhat.*

Beszélgettünk volna még, de megszólalt a hangszóró, és a kocsik áradata megindult a dombról.

— *Negyre 2 rakott, tizenkettőre 1 rakott ...*

A két váltókezelő figyelte a jelzéseket, a kocsik futását. Gyitották, zárták a váltókarokat. Odakünn, az irányvágányokon a sarusok is rákapcsoltak. Ügyelniük kellett, hogy a kocsik baj nélkül érjenek kijelölt helyükre. A kocsik pedig sietve gurultak, s némelyik ütköző jókora csattanással találkozott. Lendületesen dolgozott a harmadik műszak.

— *Októberben mi nyertük a versenyt* — hallottuk Retkes István térfőnöktől. — *Igyekszünk minél gyorsabban rendezni a szerelvényeket, hogy mielőbb ürüljenek a fogadóvágányok, mert nagyon szük az állomás.*

JAVULÓ EREDMÉNYEK

Erről a problémáról beszélt *Hargitai László* állomásfőnökhelyettes is, aki a harmadik negyedévi eredményekről tájékoztatott. Azt is elmondotta, hogy a meglevő nehézségek ellenére javultak Szolnok állomás teljesítményei. A tehervonatok menetrendszerű indítása a tavalyi bázishoz képest csaknem 10 százalékos javulást értek el. Kocsitartózkodási eredményük 4 százalékkal jobb a múlt évinél. A kocsi kihasználásában 3 százalékos a javulás.

JOBBAN IS MEHETNE

Néhány javítanivaló is van Szolnokon. Nemcsak a teher-, hanem a személyvonatok menetrendszerűsége sem adhat okot elbizakodottságra. Arról azonban nem tehetnek a szolnokiak, hogy Debrecen felől sokszor késnek a személyvonatok, s az ezekhez csatlakozó szerelvényeknek várniuk kell. Van javítanivalo az partelepek grafikonos kiszolgálásában és a kocsitartózkodási idő csökkentésében is.

Az utóbbival kapcsolatban Szolnok teherpályaudvaron érdeklődtünk, ahol a ki- és berakodások történnek. A raktár itt mindig tele van darabáruval, a kocsikat nem tudják időben kiüríteni. *Köszler Ferenc*, a szállítmányozás vezetője elmondotta, hogy a 7-es számu AKÖV rendszerint két-három teherautóval kevesebbet tud csak adni, mint amennyire szükség volna.

— *Javítana a helyzetünkön* — jegyezte meg —, *ha a vállalatok 7—23 óráig vennék át a küldeményeket. Így két műszakban végezhetnénk a szállítmányozást. Ugy gondolom, hogy ez nemcsak Szolnokon, hanem máshol is célszerű megoldás lenne.*

Problémáik ellenére is bizakodnak s igyekeznek eredményes munkát végezni. Örömmel látják, hogy kezdetét vette az állomás rekonstrukciója, és néhány év múlva övék lesz Közép-Európa egyik legkorszerűbb pályaudvara. Így fogalmazta ezt meg *Németh Mihály* állomásfőnök:

— *Nehéz a dolgunk, hiszen a forgalom nagy, a váltóink kézi állításúak. De közös akarattal, összefogással törekszünk arra, hogy erőnkhöz méltón teljesitsük szállítási feladatainkat. Szeretnénk elérni, hogy a Miniszterlanács és a SZOT vörös vándorzászlaja jövőre is Szolnok csomóponton maradjon.*

(Lőrincz)

Ne lassítsuk a közlekedést!

Az új menetrend megjelenésekor több kellemes hírt olvashattunk az újságokban a vasúti forgalom gyorsításáról. Arról például, hogy jelentősen csökkent a *Budapest—Miskolc* közötti utazás menetideje.

Sajnos, nem mindenütt érték ilyen kellemes meglepetések az utazóközönséget. Konkrét, orvoslásra váró példa ezzel kapcsolatban a 150-es vonal végállomása, *Kétegyháza*. Itt ugyanis *74 percet várakoznak a 8516 számú vonat.*

A *Kétegyházáról Békéscsabára* éjjeli műszakra bejáró konzervgyári dolgozók ugyanis alkalmas vonatot kértek a szegedi igazgatóságtól. Az igazgatóság megoldásként a 8516 számú vonat késleltetését választotta azzal érvelve, hogy ezzel a vonattal úgyis kevesen utaznak.

Most valóban igazuk van, mert Mezőkovácsházán vagy Medgyesegyházán senki sem ül fel szívesen arra a vonatra, amelyik 50 kilométert 2 óra 33 perc alatt tesz meg.

Talán csak nem a főútvonalakon elért sebességnövekedést akarjuk ellensúlyozni az ilyen vonatkésleltető intézkedésekkel?

Sokkal jobb megoldás lenne, ha ez a vonat mehetne tovább, s a konzervgyári munkások részére a *lököházai* motorvonatot (641-es) új vonatként leközlekedtetnék *Békéscsaba—Kétegyháza* között, ami mindössze 17 kilométer. Semmiképpen sem lehet kifizetődő a 74 perces gőztartás, a szerelvény fűtése, világítása. A várakozás miatt bekövetkező 20 km/órás utazási sebesség mellékvonali viszonylatban sem felel meg a korszerűség követelményének.

Mosoni István

A brazil vasútasszakszervezet főtitkára Magyarországon

A SZOT vendégeként hazánkban tartózkodik Rodolfo Martinelli a brazil vasutasszakszervezet főtitkára.

Többek között meglátogatott vasutas szolgálati helyeket, szociális létesítményeket. Beszélgetett a vasutas dolgozókkal munkájukról, életükről.

Az elsőnek sem könnyű...

Megírtuk, hogy az igazgatóságok harmadik negyedévi versenyét a pécsi igazgatóság nyerte. A verseny győztesei, bár megtettek minden tőlük telhetőt, maguk is mérsékelten bíztak ilyen szép sikerben. Amikor legutóbb náluk jártunk, ezt nyíltan meg is mondták. „*Sok a gondunk, a problémánk, eredményeink ellenére 242 ezer tonna adóssággal kezdtük a negyedik negyedévet.*"

Hiába, az elsőnek sem könnyű a dolga. Persze, nemcsak panaszkodtak. Beszéltek azokról a jó módszerekről, amelyek segítségével eredményeket értek el.

A munkaszervezés sikere

Igen jó kapcsolatokat építettek ki a szállító felekkel, annak ellenére, hogy szeptemberben például naponta átlag 330 rendelt kocsit nem tudtak kiállítani. A rendelkezésükre álló kocsikat azonban gondosan, a legfontosabb igények figyelembevételével osztották el. A munka jó megszervezésében sokat segítettek a megyei operatív szállítási bizottságok. A társadalmi szervezetekkel, a vállalatokkal kiépített jó kapcsolat révén eredményesen megszervezték a vasárnapi rakodásokat. Határidőn belül végzi a rakodást a kaposvári cukorgyár és a gyékényesi kavicsbánya. Ez utóbbi vasárnaponként is megrak kétszáz kocsit.

Az autóközlekedési vállalatok a pécsi igazgatóság területén is hasonló gondokkal küzdenek, mint másutt. A feladatokhoz képest kevés a teherautó. A többműszakos kocsikihasználás az időhöz kötött árufogadás miatt nem lehetséges. Nagy állomásaikon megszervezték az ipartelepek grafikonos kiszolgálását, de a kiürült kocsik kihúzása — gyakran kényelmesség miatt — sokszor késik. Mutatkoznak ilyen problémák *Kaposvárott* és különösen *Dunaújvárosban*, ahol 23 órás kihúzatlan kocsi is akadt. *Nagykanizsán* is lehetne még javítani az iparvágányok kiszolgálására. *Pécs* állomáson megy a legjobban ez a munka.

A pécsi igazgatóság területén is sok még az alacsony, 12 tonna tengelynyomásra alkalmas mellékvonal. Kevés már az ezekre megfelelő kis kocsi. Megnehezíti ez a tehervonatok átlagos terhelésének növelését. Az idén e tekintetben mégis több „csúcseredmény" született a pécsieknél. Míg az előző években 800 tonnát sohasem tudtak elérni, addig 1963 májusában 805 tonna, augusztusban 814 tonna volt a tehervonatok átlagos terhelése. Az egységes terhelésű vonatoknak igen nagy jelentőséget tulajdonít az igazgatóság. Az üzemviteli jelentésekben naponta értékelik ezt a tényezőt. (Ez pécsi sajátosság!)

A harmadik negyedévi verseny folyamán nehézségeket okozott a pályaépítések következtében előállott sok lassújel és vágányzár. Természetes, hogy szükség van a pályák rendbehozására. Mégis nagyon meglátszott ez a harmadik negyedévben a tehervonatok utazási átlagsebességén, amely a múlt év hasonló időszakához képest 19,3 km/óráról 16,7 km/órára csökkent átmenetileg.

Nemcsak rajtuk múlik

Megkérdeztük a pécsi igazgatóság illetékeseitől, hogy tudnának-e több árut szállítani.

— *Igen is, meg nem is* — válaszoltak. — *Kellene, hiszen az év hátralevő részében igen sok áru depóban várja még, hogy rendeltetési helyére juttassuk. Ám, ha a tényleges lehetőségeket nézzük, azt kell válaszolnunk, hogy nem. Gépünk lenne, a kocsihiány azonban nem teszi lehetővé számunkra olyan teljesítmények elérését, amilyenekre a népgazdaságnak szüksége volna.*

Nem általános jelenség, de napjainkban még a pécsi igazgatóság területén is előadódnak kereslszállítások, melyek igazán nem gazdaságosak és csak fokozzak az amúgy is súlyos kocsihiányt. Szeptember végéig például 200 kocsinál több mészisZap utazott *Zalából Somogyba* és *Somogyból Zalába*. Gyakran „randevúztak" ezek a kocsik *Nagykanizsán*. Sok folyami kavicsot küldtek *Bajáról* a kaposvári térségbe, *Gyékényesről Szekszárd* környékére. E kocsik *Dombóvárott* találkoztak. Megfigyelték, hogy időnként a korpa is furcsa vándorútra indul. *Paksra* rengeteg betonoszlop érkezett. Ugyanilyen oszlopok készülnek *Paksom* is, csakhogy azokat máshová szállítják! — Az igazgatóság igyekszik közbelépni, ha ilyen jelenségeket tapasztal, hogy elejét vehessük a népgazdaság felesleges kiadásainak.

Gondjaik ellenére is bizakodóak a pécsiek. Azt mondják, a negyedik negyedévben is az övék lesz az elsőség. Ez csak tőlük függ — vagy nem egészen?

(Lőrincz)

Az év vége közeledtével a józsefvárosi pályaudvaron is megnövekedett az export-import és a belföldre irányuló szállítás. A vasutasok naponta több száz vagont raknak meg és ürítenek ki. Harmadik negyedévi tervüket 106,2 százalékra teljesitették

(MTI Fotó: Lajos György felv.)

A harmadik nehéz tél előtt

Kiskunhalas fűtőház dolgozói szeptemberben 22 ezer százelegytonna továbbításával szárnyalták túl eddigi legjobb teljesítményüket. Annak ellenére érték el mindezt, hogy nincs mozdonyszínjük. Szerszámgépeik a régi kerékpármegőrzőben üzemelnek. Az irodák, a műhelyek ideiglenesen öt G kocsiban kaptak helyet.

A jövő télen sem lesz tető?

1962 februárjában bontották le először a két gépállásos mozdonyszínt és a műhelyek tetejét, melyet a beszakadás veszélye fenyegetett. Akkor mintegy 200 ezer forintos költséggel rendbehozták a tetőt. Az idén februárban kerültek ki a szabad ég alá. Megkezdődött a mozdonyszín felújítása. A fűtőház dolgozói vállalták a nehézségeket, mert bíztak abban, hogy az idei tél már könnyebb lesz számukra, mint az előző kettő volt. Bíztak a segítő szándékban, az ígéretekben.

November 10-én látogattuk meg a felújítás alatt álló fűtőházat. Az építkezés még javában folyik. A bejáratot állványerdő zárja el. Az épület tetején zsaluzást, vasszerelést végeznek, készülnek a betonozás befejezésére.

— *A Szentesi Építési Főnökség azt ígérte, hogy október 31-re befejezik fűtőházunk felújítását* — mondotta látogatásunk alkalmával *Virág Sándor* fűtőházfőnök. — *De sajnos, már túllépték ezt a határidőt.*

— Most mikorra ígérik a befejezést?

— *Határozott ígéretet már nem is mernek tenni. Szerintünk az év végéig csak akkor lehetnek készen, ha nagyon kedvező lesz az időjárás . . .*

45 napig vártak a darura

A fűtőház vezetőinek társaságában megnéztük az építkezést. Ez bizony még nagyon messze van a késztől. *Máté Lajos* munkavezető így magyarázza a késedelem okát:

— *Az épület tetejére nagyméretű födémpaneleket kellett beépíteni. Ezeket csak daruval lehetett felrakni. 45 napig vártunk, amig megérkezett a daru. Ilyen módon elvesztettük azt az előnyt, amit éppen az előre gyártott elemek alkalmazása jelentett volna.*

A következő napokban befejezik a tetőszerkezet betonozását s ezután még 28 napig kell várni a zsaluzás leszedésével. Az épület csatornázását még el sem kezdték, az oldalfalak egy része is hiányzik még.

Csak balkezes kovács alkalmazható

A fűtőház vezetői idejében felhívták a figyelmet néhány szervezési hibára. A tervező meghallgatta ugyan véleményüket, de nem vette figyelembe. *Benyó János* fiókműhelyi művezető elmondotta, hogy emiatt csak balkezes kovácsokat alkalmazhatnak a kovácsműhelyben, mert az ajtót rossz helyre tették és a kovácstűz csak fordítva helyezhető el, a jobb oldalra. Az esztergaműhelynél meg kell bontani az új falat, hogy a szükséges ablakokat elhelyezhessék. Igaz, hogy a csarnok tetővilágítással készül, viszont az ablakok alatt nagyméretű füstelszívókat kell szerelni, s azok mindenképpen elzárják majd a fényt.

Még viszonylag kedvező az időjárás. A szabadban is tudnak dolgozni a fűtőház mozdonylakatosai. De nagyon nehéz lesz itt a gépek rendbentartása, ha beköszönt a tél. A lehetőségekhez képest tehát gyorsítani kell ezt a munkát, hogy a fűtőház dolgozói mielőbb ismét beköltözhessenek a felújított mozdonyszínbe.

L. J.

Ez a modern vonalú kisvasúti Diesel-mozdony a Kecskemét—Bugac közötti keskeny nyomközü vonalon közlekedik

(Hemző Károly felv.)

Nem jó hajnalig üldögélni

— *Az idén már 31 vasutas — köztük három váltókezelő — lépett ki a MÁV szolgálatából Veszprém-külső állomáson. Helyettük ha jött is új ember, nem maradt meg. A munkaerőhiány nagyon megnehezíti Veszprém-külső helyzetét* — mondotta beszélgetésünk alkalmával *Bernáth József* állomásfőnök — *Ritka az olyan nap, hogy valaki ne jönne hozzám, hogy a munkakönyvét kérje. Mi azonban egyetlen emberről sem mondhatunk le. Ilyenkor sokan inkább az önkényes kilépéssel járó terheket vállalják, mintsem itt maradjanak.*

— Ilyen nagy volna az ipari üzemek vonzóereje?

— *Nemcsak arról van szó* — jegyezte meg *Szabó József* párttitkár —, *hogy az iparban magasabbak a bérek, hiszen dolgozóink többsége ennek ellenére szereti, hivatásának érzi a vasutat. A meglevő, és igen nehezen megoldható szociális problémák azonban elveszik az emberek kedvét a vasúttól. Állomásunkon például nincs megfelelő hely a vonatjuk indulását váró vonatkísérők számára.*

A környékről bejáró vonatkísérők a hajnali vonatokhoz már az előző este megérkeznek Veszprém-külsőre. A szűk vonatkísérő-szobában csak székek vannak. Jó-e, hajnalig üldögélni? — Tudjuk, hogy ez igen kellemetlen, hiszen az embert elálmosítja a tétlenség. Meg hát a vasutas is ember . . . A nyáron csak megvoltak valahogy. Aludtak egyet az állomáson várakozó személykocsikban, vagy a váróterem padjain, bár ez szabálytalan pihenés volt. Még arra sem volt lehetőségük, hogy ételeiket kulturált körülmények között megmelegítsék. Bádogdobozba töltöttek spirituszt, azon melegítették az ételt.

Persze, a múlt idő itt felesleges. Ma is ez a helyzet. Veszprém-külsőn csak annyi változás történt, hogy a három éve tartó panaszáradat után a szombathelyi igazgatóság küldött két G-kocsit laktanya céljára. Aki azt gondolja, hogy ezt a két kocsit kibélelték, előkészítették emberi tartózkodás céljára, téved. Igy nem használ ez a „segítség". S az is furcsa, hogy az igazgatóságnak nincs néhány száz forintja egy rezsó beszerzésére.

Ma is hajnalig üldögélve várják szolgálatuk megkezdését a vonatkísérők. Csoda-e, hogy emberségesebb körülmények közé vágyakoznak? A vasút, a népgazdaság érdekei azt diktálják, hogy Veszprém-külső dolgozói ne más üzemekben, hanem az állomáson találják meg végre a jobb munkakörülményeket!

(Lőrincz)

Többe kerülhet egy baleset

Rédics állomáson évente 732 motor szerelvényt fordít meg a zalaegerszegi utazó személyzet. Ez rendszerint éjszaka történik, veszélyes körülmények között.

Három vágánya van Rédics állomásnak. Ha a második vágányra befut a motoros, az elsőn nem tud körbe járni, mert azt leadási, vagy feladási kocsik foglalják el. A harmadikon is mindig van egy szerelvény. Miután a bejárati oldal emelkedőben van, a motoros fellöki szerelvényét az emelkedőre, és félreáll az első vagy a második vágányra, amíg a kocsik visszagurulnak. Igy megtörténik a helycsere. *Csakhogy ez sötétben veszélyes dolog,* hiszen a külső váltótól 50 méterre gyalogosátkelőhely van. A szabadon álló kocsik könnyen baleset okozhatnak a sötétben. Csak a szerencsének köszönhető, hogy eddig nem volt baj.

Van hely az állomáson egy rövid vágány behelyezésére, mellyel meg lehetne oldani ezt a problémát hasonló módon, amint az Bagodvitenyéd állomáson történt. Ez nem kerülne annyiba, mint egy esetleges súlyos baleset.

Markos József
Zalaegerszeg

Szórá tesszük!

Több Veszprém megyei állomáson panaszkodnak a vasutasok az utóbbi időben érkezett seprűkre. Ezek a seprűk nem a hagyományos és jól bevált nyírfaágból készültek, hanem olyan szedett-vedett ágakból, melyek szarkafészekhez megfelelnének, de arra nem, hogy havat seperjenek velük. *A váltótisztításhoz rugalmas, tartós nyírfaseprűre van szükség.* Sürgősen gondoskodni kell ezek beszerzéséről.

★

Szolnok állomáson a nyitott peronra települt az Utasellátó söntése. Korlátlanul mérik itt a szeszes italokat, és a pult előtt tolongó emberek elzárják a forgalmat. Igy nem lehet rendet tartani a peronon, és már néhány súlyos balesetet is okozott az italozás. A söntés bódéja pedig eltakarja, nappal is sötétté teszi az amúgy is szűk várótermet. *Ez a söntés sem a vasút, sem az utasok érdekeit nem szolgálja.* Csak arra jó, hogy megbontsa az állomás rendjét, és fokozza a baleseti veszélyt!

Munkásvédelmi örjárat

Nagyobb gondot az alkalmi rakodómunkások védelmére!

Gazdasági életünkben nagy jelentősége van annak, hogy a vasút általában, de különösen az őszi forgalmi időszak alatt milyen mértékben tud eleget tenni a ráháramló szállítási feladatoknak.

Ma már minden érdekelt tudja, hogy a vasútnak az eddiginél hathatósabb segítségre van szüksége. A segítés érdekében több intézkedés történt elsősorban a hétvégi és a munkaszünetes napokon való rakodásokat illetően. Széleskörű mozgósítás indult a kocsik gyorsabb berakására.

A rakodások növekedése következtében a vasúton sok helyen *kénytelenek voltak olyan vágányokat is kijelölni rakodás céljaira, amelyek eddig más célokat szolgáltak,* és így kiképzésük a rakodást illetően elég sok kívánnivalót hagy maguk után.

Elmarad a balesetvédelmi oktatás

A megnövekedett rakodás gyorsabbá tétele sajnos még nem annyira a gépesítés eszközeinek fokozottabb alkalmazásával, hanem több emberi erővel lehetséges. A rakodó- és iparvágányokon mind nagyobb számban jelentek meg a régi rakodómunkások mellett kezdő rakodók is. Ezeknek tekintélyes része ezt a munkát nem hivatásszerűen, hanem társadalmi munkaként végzi. Közülük többen nem ismerik a vasút veszélyes jellegét. Hiba az is, hogy erre a legritkább esetben oktatják ki őket.

Az ő érdekükben kell felhívni egyrészt a vasút illetékeseinek, másrészt az őket mozgósító, irányító és igénybevevő szervek figyelmét: *tegyenek meg mindent a rakodómunkások testi épségének megóvásáért!*

Hiányzanak a figyelmeztető táblák

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy számos régi rakodóhelyen hiányoznak a figyelmeztető táblák — a szükségrakodóhelyeken sehol nincs — amelyek felhívják a figyelmet, hogy *vasúti kocsikat mozgatni vasutas, vagy annak pótlására kijelölt személy jelenléte nélkül nem szabad. Ehhez* még hozzá kell tenni az új vagy társadalmi rakodómunkások esetében, hogy azokkal *állandó felügyelet nélkül nem szabad ilyen munkát végeztetni.* Fokozott mértékben kell óvni azokat a fiatalokat, akiket — tapasztalatlanságuk mellett — a körülményekkel nem számoló lendületük is bajba sodorhat.

A rakodó- és iparvágányokat kiszolgáló, illetve az oda kocsikat kiállító vasutas tolatócsapatok munkájában tapasztalni, hogy *a legelemibb biztonsági szabályokat sem tartják be. A vágányokra való bejárás előtt a szándékolt mozgásról nem értesítik a rakodómunkásokat, vagy azok felügyelőjét. Eltűrik, hogy a rakodómunkások a tolatás közben mozgatott kocsikban maradjanak. A kívánság szerinti rakodóhelyre állított kocsik kézifékjeit nem húzzák be. A féktelen vasúti kocsikat alátéttel nem rögzítik. A szükségrakodóvágányok kiszolgálása előtt az állomás vezetése a kiszolgálást végző tolatócsapatot nem tájékoztatja megfelelően az ottani viszonyokról. A rakodó felektől nem követelik meg az úr-, illetve a rakszelvény betartását. Szó nélkül eltűrik, hogy a rakodófelek önkényesen mozgassanak vasúti kocsikat, azok kézifékjeit feleengedjék, az alátéteket eltávolítsák* — hogy csak néhány példát említsünk.

Sok bajt okoz az is, hogy a rakodómunkásokat nem oktatják ki a vasút területének veszélyes jellegére, és azokra a biztonsági szabályokra, amelyeket a vasúti rakodás közben be kell tartani. A rakodást társadalmi munkában végző dolgozókat a rakodóköteles szervek magukra hagyják, a helyszínre nem küldenek hozzáértő, felelős irányítót.

A szabályok nem ismerete veszéllyel járhat

A felügyeletre rendelt személyek is gyakran elnézik, hogy a rakodómunkások engedély nélkül kocsit mozgatnak, fékeket felengednek. Néha még váltóállítást is végeznek. A rakodás megkönnyítése érdekében a közúti járműveket meg nem engedett közelségbe állítják a vasúti kocsihoz, a vágány melletti anyaghalmazból történő rakodások esetében *a közúti járműveket mélyen az úr-, illetve a rakszelvényen belülre állítják.*

Külön kell szólni a rakodásra ki nem képzett, szükségrakodóvágányokon előforduló önkényes kocsimozgatás veszélyéről. Az ilyen helyeken mozgatott kocsikkal egyebek mellett *közlekedő vonatokat is veszélyeztethetnek,* amelyekből beláthatatlan következmények származhatnak. Ez egyaránt fokozott felelősséget ró a szabálytalankodókra, és azok felügyeletét ellátó dolgozókra.

A rakodóterületeken mind a vasút, mind a rakodófél részéről a legnagyobb rendet és biztonságot kell megteremteni.

Fehérvári József

A műszaki propaganda szerepe a termelésben

A műszaki fejlesztés a termelékenység fokozásának alapvető módszere, és mint ilyen a szocializmus építésének fontos eszköze. Éppen ezért a műszaki fejlesztésnek nemcsak gazdasági, hanem társadalmi jelentősége is van. A fizikai munka csökkentésével például nő a munka szellemi tartama, ami a dolgozók általános kulturális, műszaki és szakmai képzésének szükségességét vonja maga után.

Melyek a műszaki fejlesztés ismertebb eszközei?

Első helyen a tudományos kutatást kell említeni. Az új gyártmányok és technológia kidolgozásának, a meglevő gyártmányok korszerűsítésének igen nagy jelentősége van. Fontos szerepe van az újító- és feltalálómozgalomnak. Az önkéntesség elve alapján a fizikai és a szellemi dolgozók széles rétegeit mozgósítja termelés tapasztalatainak feltárására, és a műszaki fejlesztés problémáinak megoldására. A műszaki fejlesztést segíti elő a nemzetközi együttműködés, a műszaki-tudományos együttműködés keretében átvett tapasztalatok elsősorban a szocialista államok között.

A műszaki propaganda jelentősége

A felsoroltak mellett jelentős szerepe van a műszaki tájékoztatásnak és a műszaki propagandának. Mit értünk e fogalmak alatt?

A műszaki tájékoztatás feladata, hogy a műszaki fejlesztési problémák megoldását a korszerű technikai és tudományos eredmények megismertetésével és felhasználásával mozdítsa elő. Mivel a termelés végrehajtója maga a dolgozó ember, nélkülözhetetlen számára azoknak az ismereteknek a közlése, amelyek vele, mint munkaerővel szoros kapcsolatban állnak. Ilyenek a munkalélektan, munkaszociológia, munkaegészségtan, munkabiztonság, munkajog, káderpolitika, munkaverseny, valamint az iskolai és szakmai képzés, illetve továbbképzés. Szorosan idetartozik még a szakkönyvtári, a dokumentációs és a propagandaszolgálat.

A műszaki-tudományos propaganda elsősorban a kutatóknak, mérnököknek, technikusoknak szóló műszaki szakismeretek, a műszaki termelési propaganda pedig a műszaki középkádereknek és munkásoknak szóló műszaki szakismeretek terjesztése. Az üzemeken belül elsősorban a műszaki termelési propagandán van a hangsúly. Érthető, hiszen ennek az a hivatása, hogy a fizikai dolgozókat juttassa olyan szakismeretekhez, amelyek nélkül elképzelhetetlen a munka színvonalának emelése. A műszaki propagandának a szocialista társadalmi rendben lényegesen nagyobb tere van, mint a kapitalista országokban.

A műszaki propaganda eszközei

Nézzük meg röviden, milyen eszközei és formái vannak a műszaki propagandának.

Eszközei a sajtó, rádió, film, televízió, könyvtár, bemutatóterem, műszaki klub. Formái a szemléltető, a szóbeli és az írásos propaganda. Az üzemekben a műszaki propaganda formái úgyszólván mindenütt alkalmazhatók. De nagyon jól felhasználhatják tapasztalatcserére a bemutatóterem, a kiállításokat és a műszaki klubot is.

Milyen legyen a műszaki tájékoztatás és a műszaki propaganda terve?

A műszaki propaganda feltétlenül megkívánja a tervszerűséget, mely pontosan meghatározza az elvégzendő fontosabb feladatokat. Mivel általában az üzemek éves terve tartalmazza a műszaki fejlesztési tervet, amely a műszaki tájékoztatás és propaganda körébe tartozó feladatokkal is foglalkozik, célszerű a tájékoztatási és propagandatervet a műszaki fejlesztési terv alapján, illetve azzal összhangban elkészíteni.

Az intézkedési terv mellett ajánlatos éves vagy esetleg egy távlati terv elkészítése is. A tervek készítésénél mindenkor figyelembe kell venni, hogy azok irányának kitűzése összhangban legyen az üzemi és a népgazdasági követelményekkel és lehetőségekkel, a személyi és az anyagi feltételekkel. Egyszóval a tervnek reálisnak és végrehajthatónak kell lenni.

Nemzetközi élet

Svéd vasutasok Magyarországon

Október 23—31-ig négy svéd vasutasszakszervezeti funkcionárius járt hazánkban, egy magyar delegáció svédországi látogatásának viszonzásául. Felkeresték a különböző vasúti szolgálati helyeket Budapesten, Pécsett, Székesfehérváron stb. Beszélgettek magyar vasutasokkal, szakszervezeti vezetőkkel. Amikor elérkezett a búcsú napja, azokról a benyomásokról, élményekről faggattuk őket, melyeket rövid kilenc nap alatt hazánkban szereztek.

Söderberg elvtárs, aki Stockholmból jött hozzánk, elmondotta, hogy először alaposan át kell gondolni azt a hatalmas élményanyagot, amelyet a kilenc nap alatt összegyűjtöttek. Az azonban, amit látott és tapasztalt, nem egyezik meg, sőt ellenkezik azokkal az ismeretekkel, amelyek nyugati hírforrásokból kerültek Magyarországról birtokába. Hatalmas és lenyűgöző fejlődést látott, az építkezések régióival találkozott, bármerre járt az országban. Ha korábbról semmit sem ismert, akkor is megragadta volna az a nagy és mozgalmas előrehaladás, amellyel a városokban, falvakban, ipari üzemekben és a vasúton találkoztak.

Mint elmondotta, ők különösen becsülik a látottakat, hiszen tudják, hogy Magyarország hónapokig frontország volt, míg Svédországban 150 éve nem ismerik a háborút. Azt is jól megértették, hogy a magyar nép békeszerető és miért nem akar háborút.

Anderson elvtársat, aki kristinehamni vasutas, különösen a gyerekekkel való nagyfokú törődés ragadta meg. Ha mást nem is tapasztalt volna, csak azt, ahogy itt nálunk a gyerekekkel foglalkoznak, már az is meggyőzte volna őt arról a helyes útról, amelyen a magyar nép jár. Ugyancsak jó benyomásokkal töltötte el a szociális létesítmények gyors szaporodása és az a nagyfokú kulturálódási igény, ami a vasutasokat is jellemzi. Velünk együtt örültek annak a jó hírnek is, hogy a közeljövőben a magyar vasutasok bérét emelni fogják. Elmondotta azt is, hogy náluk a kereseti arányok ma még jobbak, a levonások azonban igen magasak — 30 százalékos — adók és más címen. Már e nagy levonások miatt is nagyra becsüli a magyar vasutasok társadalombiztosítási viszonyait. Véleménye szerint a magyar vasutasság társadalombiztosítási ellátottsága a legjobbak közé tartozik a világon.

— Erre szükség is van, hiszen itt az emberek annyit és oly zsírosan étkeznek, hogy bizonyára sokszor szorulnak orvosi segítségre, illetve gyógyszerre — jegyezte meg tréfásan.

Cavallius elvtárs Göteborgban dolgozik. A beszélgetés során elmondotta, hogy visszaérkezésük után híven beszámolnak munkatársaiknak a magyarországi tapasztalatokról és propagandistái lesznek a svéd—magyar vasutas barátságnak.

Feltettük a szokásos kérdést: hogy tetszett Magyarország? Egyöntetű volt a válasz, nagyon jól érezték magukat, máskor is szívesen jönnének hozzánk. Ami pedig különösen tetszett mindannyiuknak, az a mi örökszép Budapestünk.

(sj)

A közös gondok megoldásáért

Intézkedések a termelési tanácskozás nyomán

Az Északi Járműjavító legnagyobb osztálya a XII. osztály, a Diesel-javító. Legutóbb november 5-én tartottak itt termelési tanácskozást. A nagy létszám miatt nem lett volna helyes, ha egy helyre hívják össze a dolgozókat, ezért az osztály hat műhelyrésze külön tanácskozott. *Temesi Béla* osztályvezető és *Borcsiczky Károly* üzemmérnök már összesítette a termelési tanácskozás tapasztalatait. E tapasztalatokról beszélgettünk velük.

— A termelési tanácskozás előtt műszaki konferenciát tartottunk — tájékoztatott Temesi elvtárs. — *Ezen a párt- és a szakszervezet aktivistáival, a műszaki vezetőkkel megbeszéltük, hogy a termelési tanácskozáson elsősorban a meglevő darabszámos tervlemaradás pótlására hívjuk fel a figyelmet. Számot adtunk a megelőző termelési tanácskozáson felvetett problémák elintézéséről, a tervteljesítés, a szocialista munkaverseny eredményeiről.*

Jól előkészítették

Elmondották, hogy a műhelybizottság tagjai és a bizalmiak, a műszakiakkal közösen, jól előkészítették a tanácskozást. A dolgozók nemcsak mint hallgatók vettek részt ezeken, de hozzászólásaikkal is segítették a munkát.

— Nálunk a műszaki vezetés igényli a dolgozók véleményét, segítségét — mondotta az üzemmérnök. — *Nemcsak azért tesszük ezt, mert rendelet van rá, de mert látjuk, hogy valóban hasznos, a munka megjavításához ma már nélkülözhetetlen. Nálunk is igaz az a mondás: „Több szem többet lát...”*

— Hogyan foglalkoznak a termelési tanácskozáson elhangzott véleményekkel, kérésekkel?

— Záros határidőn belül írásban válaszolunk, de a dolgozók ennél is fontosabbnak tartják, ha észrevételüket gyors intézkedés követi.

Gyors intézkedést vár például *Funovits Béla* esztergályos, aki azt kerte, hogy menetvágókés-sablonokat szerezzenek be, mert ezek hiánya a jó minőségű munkát hátráltatja. Az osztályvezető már is intézkedett, hogy a kézi beszerzéssel megtörténjék ez a beszerzés. *Ábrányi Gyula* hengerfúrós amiatt panaszkodott, hogy az öltözőben törött ablakok vannak, és nincs fűtés. A karbantartó osztály már utalványt kapott az üvegezés elvégzésére és a fűtést is megkezdték.

Vannak olyan panaszok, melyeket nem lehet gyorsan orvosolni, mert elintézésük bonyolult: Csak jövőre lehet megoldani például *Tölly Lajos* lakatos panaszát, aki az aknák világítását hiányolta. A műszakfejlesztési terv szerint jövőre 80 000 forintot akarnak fordítani az aknák és az állópróbaterem világításának korszerűsítésére. *Gémes Géza* motorszerelő javasolta, hogy a 6 Js típusú motorok szivattyúit és regulátorait is vonják be a cserejavításba. Ezt tervezi az osztályvezetés is, de az idén már nem kerülhet rá sor, mert az összevont utalvány elkészítése nagyon bonyolult feladat. *Berta József* azt kifogásolta, hogy a szállító targonca csak egy munkással dolgozik. Ezen is nehezen tudnak segíteni, mert az egész vállalatnál segédmunkáshiány van. Ugyancsak nehezen orvosolhatók az anyaghiánnyal és az anyagok minőségével kapcsolatban elhangzott panaszok, hiszen ezek megoldása meghaladja az üzem hatáskörét.

Új feladatok

Ezen a legutóbbi termelési tanácskozáson senki sem beszélt a próbák díjazásának kérdéséről. A korábbi tanácskozásokon annál több szó esett róla, és az ügy még nincs megnyugtatóan elintézve. Az osztályvezető megjegyezte, hogy számítanak ebben a járműjavító osztály hathatós támogatására.

— Osztályunk számos új feladat előtt áll, hiszen nekünk kell megoldani a vasút új Diesel-mozdonyainak javítását. Most kezdünk foglalkozni az M 31-es mozdonyok hidraulikájának javításával, és jövőre fel kell készülnünk a NOHAB-mozdonyok javítására is. Mindez osztályunk szüntelen fejlesztését követeli meg — mondotta az osztályvezető. — *Ilyen nagy feladatot csak a dolgozók aktív támogatásával, gyakorlati tapasztalatainak segítségével oldhatunk meg.*

L—cz

Követésre méltó példa

Sajnos van még olyan állomás, megállóhely, ahol nem sokat törődnek a renddel, a tisztasággal, bár erre mindenütt mód van. Pedig a kulturált, tiszta környezet méltó csak hozzánk, vasutasokhoz és az utazóközönség is igényli ezt tőlünk.

Azokon az állomásokon és megállóhelyeken, ahol eddig elhanyagolták a tisztaságot, például vehetnének József-szanatórium megállóhelyről, ahol a szolgálatos őr, Kalapács István mindent tisztán és rendben tart.

Szolgálata sok munkával jár, hiszen ő a jegykiadó is. Ezen a megállóhelyen naponta több mint 15 vonat áll meg és az utasok száma több száz. De ha ideje engedi, Kalapács István nem tétlenkedik, hanem takarít, csinosítja szolgálati helyét.

B. Gy.

Bírálatunk nyomán...

Lapunk szeptember 14-i számában megírtuk, hogy Mezőhidvég állomáson a vonatkísérők számára nincs lehetőség a magukkal hozott étel megmelegítésére. „Ismét szóvá tesszük” című cikkünkre választ kaptunk a pécsi igazgatóság vezetőjétől, Tóth János elvtárstól. Megírja, intézkedett, hogy Mezőhidvég állomáson a vonatkísérő személyzet részére 2 darab egy-egy főzőlapos villanyrezsó rendelkezésre álljon.

Szentgáli István levelezőnk, a gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV dolgozója arról tudósít, hogy volt foganatja az újságban általa megírt bírálatnak. Az üzem vezetői gondoskodtak kellő számú pad beszerzéséről. A gyűlések alkalmával már nem kell ácsorogni a dolgozóknak.

Felejthetetlen napok Bayreuthban

— Utijegyzet —

Amikor a vonat elhagyja Nürnberget és a bajor hegyek s erdők között, a Mesterdalnokokból ismert Pegnitz folyó mentén, néhány óra múlva befut Bayreuthba, szinte egy más világba érkezik az utas. A nagy városok szeditő iramát felváltja ennek a barokk kisvárosnak különös atmoszférája.

Bayreuthban Wagnert, mint a „nagy varázslót” tartja számon a zenetörténet. Ez a varázslat ejtett bennünket is hatalmába ma, 150 évvel születése es 80 évvel a halála után. De azt is csodáltuk, hogy távol a világ zajától van egy sziget, ahol a tiszta zene, a múlt hagyományait a korszerű követelményekkel szerencsésen egyesítő drámai előadás, a shakespeare-i talajból táplálkozó, helyenként megdöbbentő, de logikusan magyarázott rendezés összehozza az ide zarandokolt Wagner tisztelőket. Ezzel szolgálja Bayreuth nemcsak a legmagasabb rendű zenei hagyományokat, de a béke ügyét is és ünnepi előadásaival ragyogóan bizonyítja a háború feltétlen elutasítását.

Mit nyújt az új Bayreuth? Lelkes és önzetlen emberek, elsősorban a két Wagner unoka — Wieland és Wolfgang Wagner — s velük együtt a Wagner kutatóként is kimagasló eredményeket elért Herbert Barth a háború után nekiláttak a wagneri életmű újjáépítésének. S ahogy a kies város épületremekei a barokk hagyományok fenntartásával, de a mai élet korszerű technikai követelményeivel újjáéledtek, úgy a wagneri összművészet szellemi hagyományai új köntösben, de a régi maradandó tartalommal jelennek meg ismét.

Az új Bayreuth elvetette a feleslegest, a sallangot, hogy a nehéz művek plasztikusan szép magva annál inkább csillogjon. Wagner a görög hagyományok folytatásaként széles körben, nemcsak a kiváltságosok, hanem az egész népnek szóló művészi élményt akart nyújtani (ezért tervezte az ünnepi játékokat is belépődíj nélkül, mindenki számára hozzáférhető magasszínvonalú előadásokként), s az ünnepi játékok mai vezetőit sokkal inkább vezérli ez az eszme, mint a vállalkozás anyagi jövedelmezősége.

Az ünnepi játékoknak ki kell emelkedniük a megszokott keretből. Így van ez Salzburgban, ahol Mozart szellemét ünnepeljük, így kell lennie nálunk Szegeden és ez jellemzi Bayreuthot is, ahol mindezt nem a külsőségek csillogásával, hanem a lényegre koncentráló egyszerű eszközökkel érik el. Maga a színház is nélkülözi a pompát, egyszerű téglaépület, de a színpad-technikai berendezései — így a wagneri súlylyesztett és láthatatlanul elhelyezett zenekar — biztosítják a nagyszerűbb hangzást és a modern lenyűgöző fényhatásokat. Wagner szerint az összművészet, vagyis a zene, a költészet, az előadóművészet harmónikus egysége a zenedrámai előadás magva. Az ünnepi előadások magas színvonalát éppen ezek tökéletessége szolgálja. Az első kettőt ő hagyta ránk örökül, míg a rendezés és így az előadás külső miliője a mai dicséri.

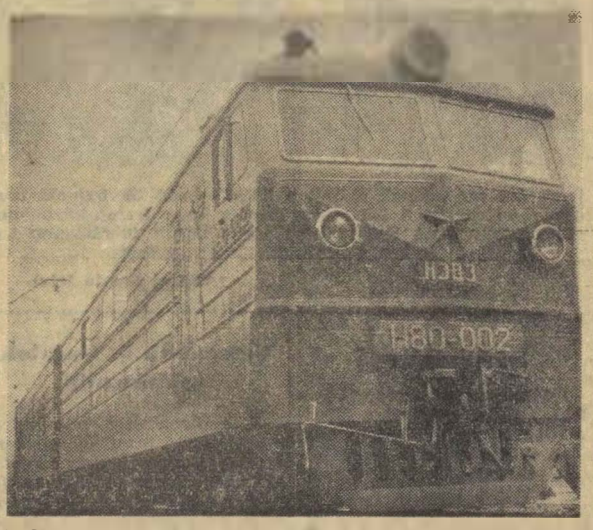
S Bayreuthban drámát játszanak. Természetes, zöknélküli, de lenyűgöző színpadi játék, ragyogó énekesi kvalitásokkal párosulva olyan hitelessé tették a Trisztán és Isolda szerelmi tragédiáját, amilyen felszabadultan derűs és hangulatos középkori népi játék volt Suszterokkal, pékekkel, aranyművesekkel, inasokkal, lovagokkal a Nürnbergi mesterdalnokok.

Az előadások nem idealizálnak, hanem szakítanak a konvencionális felfogással, olyan mestereket állítanak elénk — a Nürnbergi mesterdalnokokban —, akik századokon át a művészetnek hordozói voltak, ezzel is igazolva azt a vitathatatlan kultúrtörténeti tényt, hogy az igazi művészet gyökerei a népből erednek. „Az ágaknak az ég felé, a gyökereknek a földbe kell nyúlniuk” — mondotta más szavakkal, de ugyanezzel a tartalommal Kodály Zoltán.

Bayreuth előadóművészeit földünk legkülönbözőbb tájairól hívják meg a művészvilág legkiválóbbjai közül, s a megbecsülés kötelez. Amit nyújtanak az a wagneri szellem és a rendezői elgondolások őszinte és meggyőző erejű szolgálata. Egy-egy teljesítményük lehet a részletesen elemző zenekritikai bírálat tárgya, összességében azonban magasan felette áll az átlagos zenedráma előadás színvonalának.

Dr. Csillag Ferenc

KÉP A SZOVJETUNIÓBÓL



A Szovjetunió villamosított vonalain ma már számos ilyen nagy teljesítményű villamosmozdony továbbítja a szerelvényeket

Az aktivisták oktatásának előkészítése Komárom megyében

Az új oktatási évad szervezési munkájának megkezdése előtt megyei bizottságunk összegezte az elmúlt év tapasztalatait. Májusban az oktatási bizottság megyei bizottsági ülésen számolt be a különböző tanfolyamok eredményeiről, hiányosságairól. Mindez az új oktatási terv elkészítéséhez is sok segítséget nyújtott.

Mit tartalmaz megyei bizottságunk oktatási terve?

Mindenekelőtt részletesen meghatározza a megyei bizottság és az alapszervezetek teendőit. Rögzíti, hogy hol, milyen esti tanfolyamokat kell tartani. Magában foglalja a terv a szakszervezeti politikai iskolák, műszaki munkásakadémiák és az ismeretterjesztő előadások rendszerét is.

Működnek az oktatási bizottságok

Az oktatási bizottságok augusztus 15-ig a száz főnél nagyobb alapszervezeteknél megalakultak. A kisebb szakszervezeti bizottságoknál az szb tagjai közül oktatási felelőst jelöltek ki.

Az oktatási bizottságok feladatát képezte az alapszervi oktatási tervek elkészítése.

A terv szerint a bizalmi tanfolyam hét szakszervezeti bizottságnál, az eredetileg tervezett 100 helyett 110 bizalmi részvételével vette kezdetét. Az előadók felkészítéséről a megyei bizottság gondoskodott.

Munkásellátási tanfolyamot 45 részvevővel, három szakszervezeti bizottságnál szerveztünk. Ugyancsak esti tanfolyamokat rendeztünk a munkavédelmi reszortban négy szakszervezeti bizottságnál 55, termelési tanfolyamot ugyancsak négy alapszervezetnél 40 aktívával.

Az esti tanfolyamok előkészítése, szervezése és beindítása zavartalanul történt. Minden remény megvan arra, hogy ezek a tanfolyamok elérik céljukat.

A szakszervezeti bizottságok a politikai iskolák szervezésére is ütemtervet készítettek.

A propagandisták és a hallgatók kiválasztása augusztus végéig megtörtént. A pártszervezetek mindenütt a legjobb propagandistákat biztosították. A politikai iskolák első évfolyamát három szakszervezeti bizottságnál terveztük 41 résztvevővel. Az alapszervezetek azonban figyelembe vették a szervezett dolgozók idő közbeni jelentkezését és a tervezetten kívül is szerveztek tanfolyamot. Így Komárom megyében 6 helyen, 97 résztvevővel október második felében kezdetét vette a szakszervezeti politikai iskola első évfolyama. A második évfolyamot három helyen 53 résztvevővel kezdték meg.

Emelkedett a munkásakadémiák száma

A szakszervezeti aktivisták és funkcionáriusok továbbképzése mellett a megyei bizottság gondot fordít a dolgozók általános műveltsége színvonalának emelésére.

Továbbfejlesztettük az elmúlt évben jól bevált munkásakadémiákat.

A közművelődési munkásakadémia harmadik évfolyama négy helyen 135 dolgozó részvételével novemberben kezdi meg működését.

A dorogi csomóponton a szakszervezeti bizottság külön szervezett munkásakadémiát a nők részére. Az akadémiára 43-an jelentkeztek. A témakörök összeállításánál a szakszervezeti bizottság figyelembe vette a nők érdeklődési körét. A többi között *A család szerepe a társadalomban, Az alkoholizmus és a családi élet, Egészséges napirend, Egészséges élet* és hasonló témájú előadások szerepelnek az akadémia napirendjén.

Megyei bizottságunk

az idén először szervezett műszaki munkásakadémiát,

nyolc alapszervezetnél 171 hallgatóval. Az előadókat megyei bizottságunk kultúrnevelési bizottságának előadó csoportja adja.

Bővül az ismeretterjesztés

Az ismeretterjesztő előadásokat illetően eddig nem sikerült jó eredményt elérni. Éppen ezért az idén ezeket az előadásokat is nagyobb gonddal készítjük elő, mint a korábbi években.

Különösen nagy súlyt helyezünk a munkásszállásokon lakók tájékoztatására.

Az ismeretterjesztő előadások anyagát szintén a kultúrnevelési bizottságunk készíti elő. Az alapszervezetek már megkezdték a szervezést a november közepétől sorra kerülő első előadásokra.

A gondosan előkészített tanfolyamok és egyéb oktatási formák után, megyei bizottságunk a korábbinál jobb eredményeket vár az új oktatási évadtól.

Békési Sándor
mb-titkár

Sport

A Magyar Testnevelési és Sportszövetség létrejötte előtt

Közeledik az év legnagyobb jelentőségű sporteseménye: a Magyar Testnevelési és Sportszövetség alakuló kongresszusa. A december 12—13-án összeülő kongresszus van hivatva, hogy megválassza a magyar sport új vezetőszervét.

Az előkészítés — mint ismeretes — közel két esztendeje folyik. Ez alatt az ország valamennyi sportköre — beleértve az eddig szakszervezeti irányítás alatt állókon kívül a szövetkezeti, az iskolai, valamint a Dózsa és a Honvéd sportegyesületeket is — a területi TST-szervek irányítása alá kerültek. Ezzel kialakult a sportszervezeteknek az a rendszere, melyben a különféle országos központok helyett kizárólag a területi: megyei, illetve városi, járási testnevelési és sportszövetségek gyakorolják az irányítást.

Az egység jegyében

Ez a szervezeti változás jelentős következményeket hoz magával. Egységessé válik a sportegyesületek nevelő munkája, és az országos tapasztalatok közvetlenül áramlanak le a szakemberekhez mind a szakkönyveken, mind az előírásokon keresztül. De egységessé válik a sportkörök anyagi ellátása is. A helyi erőkön kívüli támogatásokat a TS-szervek határozzák és juttatják el a jövőben az arra érdemes sportegyesületekhez. Ez annyit is jelent, hogy a támogatás mértékének meghatározásában helyben, egységes elvek és körülmények jobb ismerete alapján járhatnak majd el.

A sportegyesületek már megtartották közgyűléseiket, megválasztották vezetőiket, valamint a testnevelési szövetség konferenciáira a küldötteiket. Először fordult elő a magyar sport történetében, hogy minden sportkörben — a katonai és diáksportkörben egyaránt — választott vezetőség került a munka élére.

A gyűlések mindenütt nagy érdeklődés mellett zajlottak le, a várakozásnál jóval nagyobb aktivitás közepette. A Szolnoki MÁV-nál például 160 küldött gyűlt össze. Nagy számban vettek részt a gyűléseken a helyi párt-, tanács-, tömegszervezeti és gazdasági vezetők is, ami azt bizonyítja, hogy megértették a sportegyesületeknek a helyi vezetés kezébe adását, és felelősségüket. Igen jó hatást váltott ki a Szolnoki MÁV közgyűlésén, hogy a járműjavító főnöke felszólalt és állást foglalt a sport jelentősége mellett.

Elsősorban saját erőre támaszkodva

Még fel sem mérhetjük a helyi vezetés jövőbeni önállóságának jelentőségét, hisz a sportkörök szempontjából kétségtelen nagy problémát jelentett a sok országos központ irányító és ellenőrző „tevékenysége". Ezután a megválasztott helyi vezetőknek saját erejükre — üzemük, városuk lehetőségeire támaszkodva kell dolgozniok. Lehet, hogy ez kezdetben nehézségeket okoz, de nagykorúvá neveli őket, a szakszervezetük segítségével átsegíti őket az akadályokon.

Önállóságuk megnyilvánulhat majd a versenysport fejlesztése mellett a sport helyileg való elterjesztésében is. Ezen a téren rendkívül nagyok a lehetőségek. Hisz az üzemek, a vasút dolgozóinak nagy része még nincs bevonva a rendszeres testedzésbe.

A közgyűlések aktivitása azt mutatja, hogy a sport szeretete változatlanul nagy, a tagság egyre bátrabban bírál, javasol. Örvendetes, hogy egyre jobban terjed a társadalmi munka, az új szakosztályok szervezése; elsősorban a kisebb üzemi és a falusi sportkörökben.

A közgyűlések menete most lezárult, és megkezdődött a járási, városi, budapesti kerületi testnevelési és sportszövetségi konferenciák időszaka. Ezzel újabb jelentős lépést teszünk előre, a Magyar Testnevelési és Sportszövetség létrehozásához.

Endrődi Lajos

Sporthírek

Biztosan vette az első akadályt a Vasútépítők asztalitenisz-csapata. A férfi asztalitenisz-csapatok Európa Kupa küzdelmében a Vasútépítők első ellenfele az osztrák bajnok, Bundesbahn Wien csapata volt. A két együttes november 1-én Szombathelyen mérte össze tudását. A találkozón a *Berczik—Rózsás—Holló* összeállítású magyar csapat fölényes, 5:0 arányú győzelmet aratott és ezzel továbbjutott a küzdelemben.

★

Jó sportoló, szorgalmas dolgozó. Alig egy éve dolgozik Szeged-Rókus állomáson *Gelei Éva*, a Szegedi VSE 19 éves tehetséges sportolója. Gelei Éva mindössze négy éve jegyezte el magát az atlétikával. 1949-ben 149 cm-t ugrott magasba. *Az idén megnyerte a felnőtt magyar bajnokságot és 163 cm-es eredményével új országos ifjúsági csúcsot ért el.* Gelei Éva nemcsak kiváló sportoló, hanem munkahelyén, Szeged-Rókus állomás segédhivatalában is szorgalmasan dolgozik.

Évek óta rangadónak számít a BVSC—Szállítók bajnoki labdarúgó-mérkőzés. A két csapat mindig heves iramú küzdelmet vív egymással. A Szőnyi úton sorra került mérkőzésen 1:0 arányban a Szállítók csapata győzött

(Almási László felv)

Vasutas csapatok sikere a Heves megyei üzemi labdarúgó-bajnokságokon

Heves megyében az idén Hatvanban és Füzesabonyban rendeztek idősúkerült üzemi labdarúgó-bajnokságokat. Mindkét helyen vasutas csapat végzett az első helyen. Hatvanban a Robotka Kupa néven kiírt bajnokságon hat csapat vett részt. A bajnokság befejezése után a Hatvani MÁV holtversenyben vészett az első helyen a Cukorgyár csapatával. A két csapat újra mérkőzött az első helyért. Ezt a találkozót a vasutasok nyerték 1:0 arányban. Az egyetlen gólt az egykori vasutas válogatott, ma már deresháju Srej Sándor lőtte. Srejen kívül több olyan idősebb dolgozó is játszott a csapatban, akik valamikor a Hatvani VSE csapatában játszottak. Ezek az öregfiúk sportszeretetből is lelkesre vizsgáztak.

Füzesabonyban a járási TST nyolc csapat részvételével elsőízben rendezett üzemi bajnokságot. Az első helyért végig nagy küzdelmet vívott a fűtőház és a villamosvonalfelügyelőség csapata. A két csapat párharcából a fűtőházak kerültek ki győztesen. Jól szerepelt a TBBF csapata is. Az állomási dolgozók csapata a hatodik helyen végzett.

szigetvárv

BIRKÓZÁS

Eredményesen szerepeltek a BVSC fiatal birkózói a közelmúltban lezajlott bajnokságokon. A budapesti ifjúsági kötött- és szabadfogású csapatbajnokságot például nagy fölénnyel nyerték, így bejutottak az országos döntőbe. A kerületi bajnokságon hat első, két második és egy harmadik helyezést szereztek. A Budapest ifjúsági kötöttfogású bajnokságon három első és három második helyezést értek el. *A pontversenyben 24 ponttal az első helyen végeztek.*

Veteránok és fiatalok találkozója

A szakszervezet elnöksége s az ifjúsági bizottság az idén is megrendezte a már hagyományos vasutas veterán és ifjúsági találkozót. Az ünnepségre a Nagy Októberi Szocialista Forradalom előestéjén, november 5-én került sor a szakszervezet Benczur utcai klubhelyiségében.

A meghívottakat az elnökség nevében Szabó Antal főtitkár üdvözölte. A fiatalok nevében Pataki Ilona, a Nyugati pályaudvar KISZ-bizottságának tagja köszöntötte a munkásmozgalom régi katonáit, akik közül többen már az első világháborút megelőző években eljegyezték magukat a mozgalommal.

A köszöntésre a veteránok nevében Varga József válaszolt, majd Végh Lajos, a szakszervezet elnöke az ünnep alkalmából átadta a veteránoknak s a fiataloknak az elnökség ajándékát. 25 veterán és 15 fiatal részesült jutalomban.

KERESZTREJTVÉNY

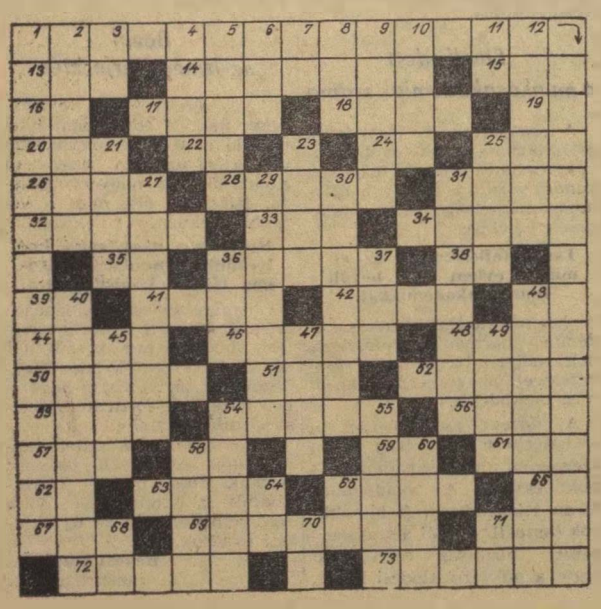
Vízszintes: 1. Az elkövetkezendő időkben különösen tartsuk szem előtt. (folyt. a függ. 1-ben.) 13. Halogén elem 14. Szellemekkel való érintkezés tudománya 15. Fordított fal 16. Okozat szülője 17. Gyakran használt szerszám 18. Szénhidrátban gazdag táplálék 19. Állóvíz 20. Rágószerv 22. Személyes névmás. 24. Nemzeti Vállalat 25. Nem gyáva 26. Mennyboltot 28. Történelmi név 31. Üres hordó teszi 32. Tűz ígéje 33. Török név 34. Szlovákiai város 35. Német személyes névmás 36. Keleti név 38. Nógatás 39. Kötőszó 41. Női név 42. Vegyél mértéket 43. Olasz folvó 44. Szeizmikus kezdet 46. Verés 48. Lendület 50. Traktormárka 51. Megy. népiesen 52. Örleményt növelővel 53. Kotlós másképpen 54. Északi városok szövetsége volt 56. Tó a Szovjetunióban. 57. Felsőfok jele. 58. Ételízesítő 59. Orosz helveslés 61. Betűpótlással piaci árus 62. Ilven lap is van 63. Becézett női név 65. Hold 66. Nyugati hírügynökség 67. Hegy előde 69. Japán kisplasztikai termék 71. Boldogasuli! 72. Porosz-szász helység a Saale-folvó mellett 73. A kimélő étrend.

Függőleges: 1. A vízszintes 1. folytatása. 2. Hangosan síró 3. Juttat. 4. Az elem legkisebb részecskéje 5. Üzemfenntartás költsége 6. Utó betűi keverve 7. Ékezettel értékjelző 8. Hangtalanul leigáz 9. Az Olse mellékfolvóia 10. Tudatlanság jelzőjeként is használják 11. Létezik 12. Rejtett. lappangó 21. Soványló 23. Maidnem kelme 26. Medvefajta 27. Eötvös-inga 29. Hindu nagy szellem 30. Az acélgyártás egyik feltalálója 31. ...tus. tudományos fokozat 36. A varrószerszám 37. Veszprém megyei község 40. Darabol 43. Elfogadott hivatalos okmány 45. Vissza: szalamandraféle kétéltű 47. Szibériai folvó 49. Lónév 54. Kraszna... büszke vára 55. Közép-Európa legnagyobb folvóia névelővel 58. Bibliai hegy 60. Pozitív elektród 64 Római kettő 65. Háziállat 68. Igekötő 70. A mai nap 71. Azonos magánhangzók.

Beküldendő: vízszintes 1 és folytatása a függőleges 1-ben. Beküldési határidő: december 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Eszmei offenzíva. Műszaki. technikai színvonal.

Könyvet nyertek: Wéber Mária Bp.. Lenin körút 93. III. 9 Molnár Imre forg. szolg. tevő. Káld állomás. Fésűs László Szentes. Bercsényi u. 2.. Baloghi Gézáné vez. pénztáros. Kaposvár. személypénztár. Kiss János Veszprémvarsány. Rákóczi út 86.



HIREK

Levél egy névtelen levélíróhoz

Néhány hónap múltán is emlékszem a levelére, amit haragjában, fiatalos hévvel írt a Magyar Vasutas szerkesztőségének.

Hogy is volt?

Én írtam egy karcolatot, egy megtörtént esettel kapcsolatosan: Az egyik nagy állomás forgalmi szolgálattevője egyidőben két személyvonatot fogadott be az állomásba, egymás mellé, veszélyeztetve ezzel az utasok testi épségét.

Ön felháborodott, hogy szóvá tettem. „Maga nem vasutas! Hogy gondolja, hogy a forgalmi szolgálattevő tekintettel lehet nagyforgalmú állomáson az utasokra?" Meg arról beszélt, hogy megbüntetik önt, ha megállítja a vonatot.

Nem tudtam vitába szállni önnel, mert névtelenül írta a levelet. De a levél hangja, stílusa sem volt alkalmas vitaanyag.

Azért térek ezekre most vissza, mert a közeli napokban Mosonmagyaróvár állomás forgalmi szolgálattevője — feltételezem, nem az ön makacs és oktalan felfogását követve — hanem a munka hevében vagy vétkes feledékenységből, egyidőben, egymás mellé, — éppen úgy, ahogy azt annak idején én kifogásoltam — bocsátott be két vonatot az állomásba.

Az ön által helyesnek tartott munka egy 14 és egy 15 éves gyermek életébe került, és... és... a forgalmi szolgálattevő személyes szabadságába.

Vigyázzon! Nehogy ön is így járjon!

— lyf —

— Modern halszállító kocsi prototipusa készült el a Landler Járműjavítóban. A kétrekeszes, 10 tonna élőhal szállítására alkalmas kocsiból novemberben még kettő, az év végéig további hét épül.

— Békéscsaba állomás korszerű biztosítóberendezésének építése befejezéshez közeledik. A munkálatok olyan ütemben folynak, hogy előreláthatólag a határidő előtt két hónappal átadhatják rendeltetésének a balesetmentes és gyorsabb közlekedést szolgáló berendezést.

— Jó munkával köszöntötték november 7 ünnepét a debreceni fűtőház dolgozói. Terven felül két mozdonyt és hét kocsit adtak át határidő előtt a forgalomnak.

— Új üzemi konyha épül a Szolnoki Járműjavítóban. Az építést szeptemberben kezdték, már elkészült az alapozás, jelenleg az épület pincéjét szigetelik.

— Zalaegerszeg állomás munkaeredményei eddig 10 százalékkal jobbak a tavalyinál.

Népgazdasági érdek a vasgyűjtés

Szervezetten folyik a vasgyűjtés nálunk, a Békéscsabai Pályafenntartási Főnökségnél. A múlt negyedévben gyűjtés. valamint a gazdasági vasút vonalbontása útján 2149 mázsa ócskavasat szedtünk össze és adtunk le.

Most, a negyedik negyedévben is igyekszünk hasonló eredményt elérni. Megszerveztük a versenyszerű vasgyűjtést és az ócskavas gyűjtőhelyre való szállítását.

Vasgyűjtő munkájáért dicséretet érdemel *Bökő Károly* pályamester, *Galisz Mihály* előmunkás, *Bondár Lajos, Misinszki Béla, Kiss János, Nacsa Lajos* pályamunkások, valamint az anyagcsoport minden tagja.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba.

— A rakva-rakott mozgalom keretében jó eredményeket érnek el Békéscsaba állomáson. A helyi AKÖV vasárnap is rendszeresen segíti a vasutasok munkáját.

— Folyamatossá tették a fogászati rendelést a Déli pályaudvar orvosi rendelőjében. A rendelőt így a dolgozók családtagjai és a nyugdíjasok is felkereshetik.

— Vácott a fűtőház dolgozói az év hátralévő részére további 2 százalékos szénmegtakarítást és a mozdonyjavítási költségek 2 százalékos csökkentését vállalták november 7 alkalmából.

— Celldömölk állomáson 14 millió forintos költséggel elkészült a korszerű dominó rendszerű biztosítóberendezés.

— Ötkapus uj áruraktár épül Baja állomáson a régi elavult raktár helyett.

— Ezer dolgozó étkezésére alkalmas üzemi konyha épül Nyiregyháza állomáson. A tervek szerint jövőre adják át ezt a létesítményt, amely megoldja a dolgozók étkeztetésének problémáját.

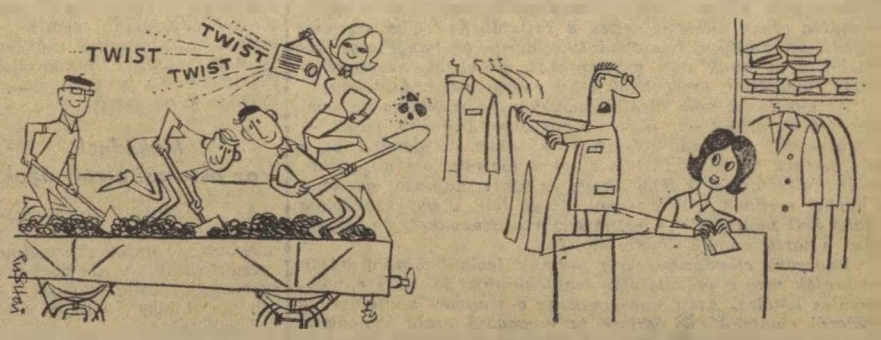
A szerkesztőség üzeni

Foki István. Varga István, Bereznai Márta Budapest, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Markos József Zalaegerszeg, Marosán Pál Debrecen, Pintér Lajos Vácrátót, Szentgáli István Gyöngyös, Szele Ferenc Szob, dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor Szeged, Bódog Mihály Dombóvár, Bognár Károly Tapolca, Behán Rózsa Kazincbarcika: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Szilágyi József Budapest, Bognár Károly Tapolca: **Levelüket illetékesekhez továbbítottuk.**

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

TÉVEDNEK SZERTÁRBAN



— Vannak, akik a kényelmes szobából így képzelik el az ifjúsági rakodóbrigádokat.

— Úgy látom, ezeket a nadrágokat már magasabb életszínvonalra méretezték.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM. 23. SZÁM — Ára 40 fillér — 1963. DECEMBER 2.

Lesz-e átszervezés a vasútnál? – Készüljünk az ünnepi személyforgalomra – Felemelt tervvel kezdjük a jövő esztendőt – Várható a tranzitszállítás növekedése

A vasút időszerű feladatairól beszélt dr. Csanádi György vezérigazgató

November 15-én, pénteken délelőtt aktívaértekezletet tartottak a *Vasúti Főosztályon.* Az értekezletet *Szabó Antal* elvtárs, szakszervezetünk főtitkára nyitotta meg, majd átadta a szót *dr. Csanádi György* elvtársnak, a miniszter első helyettesének, a MÁV vezérigazgatójának.

— A vasút az idén először volt kénytelen kimondani: *nem tudja vállalni minden felajánlott áru elszállítását* — mondotta bevezetőben Csanádi elvtárs. Ez a nyílt beszéd egyeseknél aggodalmat okozott, holott erre nincs ok. Igaz ugyan, hogy naponta mintegy 2000—2500 vagon árut nem tudunk elvállalni szállításra, de biztosítjuk, hogy a termelésben és a fogyasztásban sehol ne legyen fennakadás.

A jobb szervezésre a vasútnál is szükség van

— A népgazdaság más ágaiban végrehajtott átszervezésekkel kapcsolatban sokan találgatják: lesz-e átszervezés a vasútnál? — tette fel a kérdést *Csanádi* elvtárs. — *A Minisztertanács és a Gazdasági Bizottság, nagyon helyesen, úgy döntött, hogy ilyen átszervezésre a vasútnál nincs szükség. A munka központi irányítása, operatív összefogása a vasútnál nélkülözhetetlen. Az átszervezés elmaradása persze nem jelenti, hogy a vasút nem hajt végre olyan szervezési intézkedéseket, amelyek korszerűbbé, gyorsabbá, biztonságosabbá teszik munkáját.*

Részletesen ismertette a közelmúltban megkezdett és napjainkban is folyó szervezési intézkedéseket, melyektől nagyon sokat várnak a vasút vezetői, s nem kevésbé az egész népgazdaság. Fontos feladatként jelölte meg a MÁV karbantartó szolgálatának átszervezését. A járművek fenntartásának koncentráltabbá tétele, a minőségi járműjavítás az egész vasút munkájára kedvező hatással lesz.

A vontatási műhelyekben fel kell készülni arra, hogy a jövő év folyamán 7000 kocsi futó- és középjavítást vegyenek át a járműjavítóktól. Az *Északi Járműjavítóban* a villamos mozdonyok javításának megszervezése a fő feladat.

A menetrendszerűség nem megfelelő

Elismeréssel szólt a tárcaközi operatív bizottság működéséről, amely a szállítások megszervezését segíti. Új szervezési intézkedésként január 1-től kezdve központosított darabáru-szállítás kezdődik *Hajdú-Bihar* megyében, gépkocsi alkalmazásával. A jövő év folyamán nagyobb teret kap a vasút munkájának szervezésében a kibernetika. Műszaki szempontból új feltételeket ad a munkának a korszerű villamos- és Diesel-mozdonyok beszerzése, az olajtüzelésű mozdonyok szélesebb körű alkalmazása, különleges célú kocsik beállítása a forgalomba.

A személyszállítás helyzetéről szólva elmondotta a vezérigazgató, hogy *az idei várható tervteljesítés 104 százalék körül lesz.* Megelégedésre ennek ellenére nincs ok, hiszen tavaly óta nőtt az egy tengelyre jutó utasok száma, ami végeredményben zsúfolt vonatokat jelent. Eredménnyel fejlesztettük nemzetközi vonatainak kulturáltságát. *A menetrendszerűség a tavalyi 97,5 százalék helyett az idén előreláthatólag 94,5 százalék lesz. A szombathelyi és a pécsi igazgatóság* nagyon jó eredményt ért el a menetrendszerűségben — európai színvonalon dolgoztak. Lerontja azonban a vasút teljesítményét a *miskolci igazgatóság* 91,1 és a *budapesti igazgatóság* 89 százalékos eredménye. Karácsonykor háromnapos ünnep lesz az idén. Fel kell készülnünk a várható nagy forgalomra. Az újév szintén több napos ünnepet jelent, bizonyára nagy utazási kedvvel. A vasútnak biztosítania kell az utasok lehető legjobb kiszolgálását.

— Vasutunk áruszállítási teljesítményeit ma már a szállítási kapacitás determinálja — folytatta dr Csanádi György. — *Ez rendkívüli felelősséget hárít a vasútra. Az előállott helyzet megköveteli, hogy népgazdaságunk nagyobb gondot fordítson a vasút kapacitásának növelésére. Szállítási feladatainkat lényegében elvégezzük az idén, hiszen mintegy 4 százalékkal több árutonnát szállítunk, mint tavaly, de kimarad mintegy 700 000 tonna kő, 150 000 tonna cement, rengeteg tégla és talajjavító anyag. Ezek elszállításáról 1964 első negyedévében kell gondoskodni. Ezt a feladatot előszállítás formájában kell megvalósítanunk, különös tekintettel az építőipar igényeire. Ilyen feladatok mellett 1964 első negyedévében 2,5 millió tonna árival növekedni fog a vasút operatív terve.*

Túl hosszú a kocsik állomási tartózkodása

Az idei tél kilátásaival foglalkozva elmondotta *Csanádi* elvtárs, hogy a vasút szénellátása megfelelőnek ígérkezik. Nagyon fontos, hogy még a komolyabb téli időjárás beállta előtt lebonyolítsuk a mintegy 25 000 vagon exportáru elszállítását. Ez rendkívül fontos népgazdasági érdek!

Részletesebben értékelve a végzett munkát, megállapította, hogy *a vasút kapacitásának rúgója ma a kocsifordulóban elért eredmény.* Most 3,8 nap az átlagos kocsiforduló-idő. Ez nem túl gazdaságos, jobb lenne a 4 napos kocsiforduló. Most azonban a népgazdaság érdekei megkövetelik a kocsiforduló-idő további csökkentését. Az eddig elért eredményünk ugyanis *3,5 százalékkal gyengébb a tervezettnél.* Igen nagy tartalékaink vannak az állomási tartózkodási idő csökkentésében. Nem gazdaságos a vasút számára, hogy például *Szolnokon* a kocsik üresen gyakran 28 órát, rakottan nemegyszer 44 órát tartózkodnak. *Tehervonataink utazási sebessége csökken,* melynek következtében a mozdonyok 100 etkm teljesítményei is rosszabbak, mint tavaly voltak. A munka hiányosságaira mutat, hogy például a *debreceni igazgatóság* területén, ahol a vonóerő az idén 17 százalékkal növekedett, a teljesítmények csak 11 százalékkal jobbak és a géprevárások száma sokkal több, mint tavaly volt. Elismeréssel szólt *Csanádi* elvtárs az irányvonatok közlekedtetésében elért 10 százalékos javulásról, de megjegyezte, hogy szükség van az irányvonatok gyorsabb továbbítására.

Nincs fontosabb a baleset megelőzésénél

— Nincs fontosabb kérdés a vasútnál a balesetek megelőzésénél — folytatta a vezérigazgató. — *Erről is beszélni kell, ha munkánkat értékeljük. A lapvető feladatunk, hogy üzemünk forgalombiztos legyen. Van is javulás az idén ebben. Eredményeinket csak a budapesti és a miskolci igazgatóság sok balesete rontja. Csak egyedül Rákosrendező pályaudvaron több baleset volt az idén, mint a szombathelyi igazgatóság egész területén. Nem szabad megengedni, hogy a korszerű berendezésekkel felszerelt állomásainkon is áthágják a biztonsági előírásokat, aláváltásokat és váltófelvágásokat kövessenek el.*

Felhívta a figyelmet arra is, hogy a vasút fejlesztését komplex módon kell irányítani. Jelenleg nemcsak a kocsipark területén van lemaradás, hanem a pályakapacitás sem megfelelő. A *Záhonyhoz* vezető vonalakon a teljesítőképesség határához érkezett a megterhelés. Számítanunk kell arra, hogy jövőre növekedni fog a *szovjet—jugoszláv,* a *szovjet—olasz és osztrák* tranzitforgalom.

Folytatjuk a villamosítást

A következő évek feladatairól elmondotta, hogy a villamosítási munkálatokat tovább kell folytatni *Miskolctól Diósgyőrig.* Jövőre *Szerencsig* villamosítjuk a vonalat. Tervünk az, hogy 1966-ra *Záhonytól Hegyeshalomig* villamosvontatással vigyük a tranzitszerelvényeket. Jelenleg a kétvágányú pálya 140 kilométerrel rövidebb a vasútnál, mint a felszabadulás előtt volt. Jövőre meg kell építenünk a második vágányt *Debrecen—Szolnok* között. Érdekes összehasonlítást tett ezzel kapcsolatban a MÁV és egyes nyugati országok vasútjai között. Az összvonalakhoz képest *Ausztriában* a vonalak 26 százaléka kettős vágányú, *Angliában* 45 százalék ez az arány. Nálunk 9,8 százalék. Ez nagyon kevés. 1965-ben *Nyíregyháza—Záhony* között is meg kell építeni a második vágányt.

— Nehéz, de szép feladatok előtt áll a magyar vasút. Minden erővel arra kell törekedni, hogy megfeleljünk azoknak a követelményeknek, melyeket pártunk s egész népünk vár a vasutasoktól — fejezte be szavait *dr. Csanádi György.*

Lőrincz János

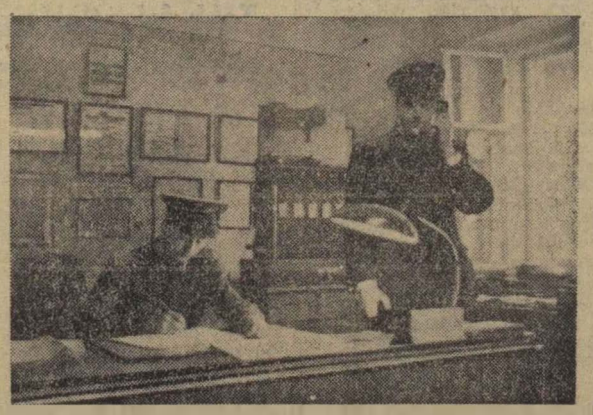
December 10: a szakszervezet központi vezetőségének ülése

A szakszervezet központi vezetősége december 10-én ülést tart.

Az ülés napirendje:

1. *Tájékoztató az 1964. január 1-én életbelépő fizetésrendezésről.* Előadó: *dr. Soproni József* titkár.

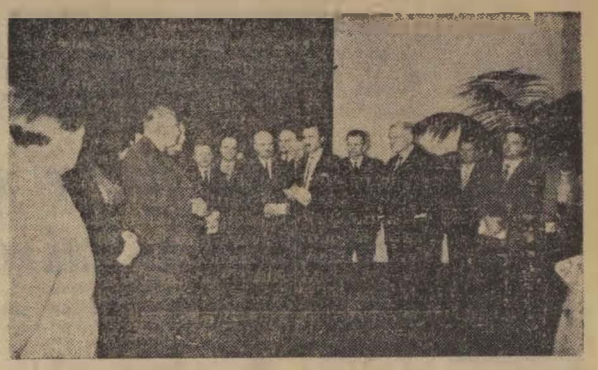
2. *A szakszervezet nevelő tevékenysége.* Előadó: *Gulyás János,* a kultúrnevelési és sportosztály vezetője.



Gyöngyös állomáson hónapok óta jó eredmények születnek a szocialista brigádok versenyében. Képünkön Mezei József rendező forgalmi szolgálattevő, szocialista brigádvezető és Oravecz József kocsifeliró munka közben.

(Hemző Károly felv.)

Kedves vendégek a debreceni járműjavítóban



Biró Béla vállalati igazgató köszönti a KGST-országok találmányi hivatalainak vezetőit

(Héjjas László felv.)

A KGST-országok találmányi hivatalainak vezetői miután kéthetes tanácskozást tartottak Budapesten, néhány napos országjárásra indultak. Ennek során meglátogatták a debreceni járműjavítót is.

A járműjavítóban az újítómozgalom fejlődését bemutató kiállítással fogadták a vendégeket. Biró Béla, a vállalat igazgatója részletes tájékoztatást adott az üzem dolgozóinak újítómunkájáról. 1947 óta 5940 javaslatot nyújtottak be az üzem dolgozói és újításaik révén 8,5 millió forint megtakarítást értek el Az újítások 45 százaléka a különböző technológiai folyamatok megváltoztatására, 30 százaléka anyagtakarékosságra, 25 százaléka a fizikai munka könnyítésére, illetve a balesetvédelemre irányult. A kiállítás működőképes modelleken mutatta be az újításokat.

Az üzem megtekintése után a vendégek baráti beszélgetést folytattak a járműjavító vezetőivel és a dolgozók képviselőivel. A baráti hangulatú találkozón a testvéri szocialista országok találmányi hivatalainak vezetőit egy-egy férfiből készült szputnyik-modellel ajándékozták meg.

G. P.

1965-ig 22 állomást szerelnek fel dominórendszerű biztosítóberendezéssel

A szakszervezet központi vezetősége mellett működő *Műszakfejlesztési és Üzemszervezési Bizottság* legutóbbi ülésén *Urbán Sándornak,* a 9. szakosztály vezetőjének a *„Vasúti biztosítóberendezések építése nagysebességű vonalakon”* című előterjesztésével foglalkozott.

A rendkívül érdekes előterjesztés ismertette a vasúti vonalhálózat teljes biztosítását célzó távlati tervet. E terv keretében *1970-ig korszerű biztosítóberendezéssel szerelik fel a fővonalakat és állomásokat mintegy 1700 km hosszúságban. 1965-ig előreláthatólag 22 állomást szerelnek fel korszerű biztosítóberendezéssel.* A felszerelésre kerülő állomási berendezések mind villamos váltóállítású, váltó- és vágányfoglaltság jelzéssel ellátott fényjelzős berendezések lesznek. Ezek megjelenési formája az ismert dominóelv, ami azt jelenti, hogy a pálya nyomvonalát követve különböző jelfogó egységekből dominószerűen építik fel a berendezést.

A vonalakon először félig önműködő jelfogós berendezéseket építenek, melyeket később tengelyszámlálókkal egészítenek ki önműködő térközbiztosító berendezésekké. Ahol az aljak szigetelése lehetővé teszi, ott sínáramkörös térközbiztosítást alkalmaznak.

Fénysorompó – félsorompó

Fénysorompókat szerelnek fel a közút-vasút szintbeli kereszteződéseinek biztosítására, melyeket a közlekedő vonatok működtetnek. *A forgalmasabb helyeken a fénysorompók mellett félsorompókat is elhelyeznek.*

A tervek szerint Bp. Angyalföld—Dorog között létesül az első központi forgalomvezérlő berendezés. Ilyen berendezéseknél forgalmi szempontból nincs szükség állomási és vonali személyzetre. Biztosítani kell viszont, hogy a központi forgalmi szolgálattevő minden közlekedő vonattal rádió útján vagy más módon állandó összeköttetésben legyen. A vonatok közlekedését hely és időpont megjelöléssel automatikus menetrendíró rögzíti.

Kiváló mozdonybrigád

Októberben több mint 10 millió tonna áru elszállításával az eddigi legnagyobb teljesítményt produkálta a vasút. A debreceni fűtőház mozdonyszemélyzete is derekasan kivette részét e nagy munkából.

A legjobb teljesítményt *Gagna János* mozdonyvezető érte el szocialista brigádjával, 424—328-as számú mozdonyán. *Éliás Pál* és *II. Molnár Ferenc* fűtők segítségével októberben 22 135 száz etkm-teljesítményt ért el és megtakarított 11,24 tonna szenet. Kiváló teljesítményükért november 7-e alkalmából valamennyien megkapták a kiváló dolgozó jelvényt és a vele járó pénzjutalmat.

A fűtőház dolgozói az október hónapban tanúsított helytállásukért összesen 326 645 forint jutalmat, illetve prémiumot kaptak. A *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* évfordulója alkalmából a debreceni fűtőház 43 dolgozója nyerte el a kiváló dolgozó oklevelet, illetve a jelvényt.

Marosán Pál
Debrecen

Rádió – önműködő vonatmegállító

A javaslat szerint feltétlenül szükséges, hogy a nagysebességű vonalakon mindenütt fényjelzővel cseréljék fel a mechanikus jelzőket. Különösen sürgős ez a tennivaló a villamosított *Budapest—Miskolc* vonalon. Ugyanitt a villamos mozdonyokat fel kell szerelni a legkorszerűbb ultrarövidhullámú rádióval és önműködő vonatmegállító berendezéssel.

A vita során felhívták a figyelmet a távvezérléssel kapcsolatos kutatás fejlesztésére, a vasbetonaljak szigetelésének biztonságos megoldására és más problémákra. A bizottság az előterjesztést a szükséges kiegészítésekkel elfogadta és javaslatként továbbítja azt az illetékesekhez, hogy a fokozódó vasúti fejlődés biztosítása szempontjából adják meg hozzá a segítséget.

Ötletes újítás

Balatonalmádi—Remetevölgy megállóhelyen gyakran vízhiány volt. A panasz most végre megoldódott *Mészáros Sándornak, a veszprémi pályafenntartási főnökség* vízvezetékszerelőjének ötletes újítása segítségével.

A vízellátási zavarokat az okozta, hogy a vízszivattyú a községi vízvezetékbe volt bekapcsolva, amelyben gyakran nem volt elég víz.

Mészáros Sándor egy négyszáz literes táptartályt iktatott be a motorhoz. Ebben mindig van elegendő víz, vízszintjét úszó szabályozza. Amióta a tartály megvan, a szivattyú motorjával nincs semmi baj.

Dicséretet érdemel *Mészáros Sándor* újításáért, amelyet egyébként elfogadott a *szombathelyi igazgatóság* is, mert több ezer forintos megtakarítást jelent a népgazdaság számára.

Kiss Lajos
Alsóörs

Bizalmiak Fóruma

Megtalálták a közös nyelvet a győri állomás bizalmijai és szakvezetői

Győr egyike azoknak az állomásoknak, ahol a szakvonali vezetés és a szakszervezet együttműködése figyelemre méltó.

— *Jelentős eredmény, hogy sikerült megtalálni a közös nyelvet a szakmai vezetőkkel* — mondja *Hamar Pál* belső ellenőr, aki immár másfél évtizede bizalmi. — *A fontosabb kérdésekben megszüntek az ellentétek.*

— *A megyében korántsem ilyen a helyzet* — jegyzi meg *Hevessy János*, a megyei bizottság titkára. — *Bizony még előfordul, hogy ha egy bizalmi túlságosan szókimondó, a szolgálati fölöttesek „törlesztenek". Győrben ez már valóban ismeretlen. És ez jórészt a bizalmiak érdeme, akiknek többsége 10—12 éve látja el ezt a tevékenységet.*

Egyéni és közösségi problémák

— Milyen kérésekkel fordulnak a dolgozók a bizalmiakhoz? — kérdezzük.

Tóth Józsefné információs válaszol:

— *Egyéni kívánságokkal éppúgy, mint közös problémákkal. Mostanában például a tüzelő okoz gondot. A győriek megkapták a tüzelőjüket, de akik kisebb állomásokon vételezik ki — jogosan panaszkodnak.*

— *Ezen a téren nem tanultak a tavalyi tapasztalatokból* — mondja Hevessy elvtárs. — *Néhol — mint például Gyömörén — a bizalmiak jó szervezéssel enyhíteni tudták ugyan a nehézségeket, ám ez kevés. Küszöbön a tél, sürgős segítséget várunk!*

— *Annak viszont örülünk, hogy tavasz óta nem döcög a ruhaellátás* — mondja *Majoros Margit* bizalmi. — *Mindenki kellő időben megkapta a védőruháját. Most már csak a nyári ruha minőségén kellene változtatni.*

Sajnos — mint igen sok helyen — itt is rövidesen a szociális létesítmények elégtelenségére fordul a szó.

— *A raktári dolgozóknak nincs öltözőjük* — mondja *Hamar Pál.* — *Az ügyfelek számára fenntartott folyosókon kénytelenek ruhát váltani. Ebédlőhelyiségük kicsi. A mosdóhelyiségük szűk cella. Négy esztendeje kérjük az áldatlan állapotok megszüntetését, de hiába. Az ÁFORT egykori helyiségei majd egy évig üresen tátongtak, mégsem kapták meg a rakodók. Az Autófuvarozási Főnökséget költöztették ide a nyár végén. Megfelelne erre a célra két kiselejtezett kocsi is, de azt sem kapunk.*

Elkelne egy kis segítség

A győri személyzet nagy része a hegyeshalmi vonalról jár be. 18 órakor van műszakváltás, *Hegyeshalom* felé viszont csak 19 óra 15 perckor halad át a vonat. A megoldás adva van — a *Komárom*-ig közlekedő 834-es szerelvény útvonalát meg kellene hosszabítani Hegyeshalomig, míg a 16-os vonat végállomása lenne *Komáromban.*

— *Mintegy fél esztendeje már javasolta ezt a 8 szakosztálynak a szakszervezeti bizottság, de eddig intézkedés nem történt* — tájékoztat a megyetitkár. — *Az utazóközönséget ez a módosítás alig érintené, dolgozóinknak viszont naponta egy óra időmegtakarítást jelentene.*

Szívesen újságolják a győri szakszervezeti vezetők, hogy a szakvonal jutalmazás, premizálás esetén egyetlen esetben sem dönt a bizalmiak, a műhelybizottsági titkárok megkérdezése nélkül. Annál kevésbé tetszik, hogy a szolgálati lakások elosztásánál mellőzik a bizalmiak, a szakszervezet lelkiismeretes környezettanulmányon alapuló véleményét.

— *Nyáron kevés üdülési beutalót kapunk* — panaszolja Tóth Józsefné. — *Ősszel több üdülési lehetőségünk lenne, viszont ebben az időben kell elvégezni a munka dandárját. Dolgozóinknak mintegy a fele még nem tudta kivenni az idei szabadságát.*

Nem bélyegárusok többé

Két-három éve jobbára a szakszervezeti bélyegek eladását tekintették legfőbb feladatuknak a győri bizalmiak. Az általuk továbbított és elintézett kérések, a dolgozók ügyes-bajos gondjainak alapos ismerete jelzi, hogy ez a helyzet gyökeresen megváltozott.

— *Nem mondom, hogy megyénkben itt a legjobb a bizalmi munka* — mondotta búcsúzáskor irodájának ajtajában Hevessy elvtárs —, *de jónak nevezhető. A dolgozók bíznak a régi, tapasztalt bizalmiakban, ezt a szakvonali vezetők is tudják és bátran támaszkodnak a bizalmi-hálózatra. Ez pedig lényeges együttjárója a mindennapi munkának.*

F. T.

Eredményes könyvpropaganda — terebélyesedő olvasómozgalom

A dolgozók önművelésének, a tömegek tudatformálásának, szórakozásának jelentős eszköze a könyv. Az olvasómozgalmat a vasutasok között elsősorban a könyvtárak tevékenységének javításával, a könyvpropaganda hathatósabbá tételével lehet tovább növelni.

A kultúrnevelési és sportosztály, valamint a könyvtári tanács ellenőrzései során megállapította, hogy könyvtárosaink egyre behatóbban foglalkoznak a politikai és a gazdasági élet kérdéseivel. Tanulmányozzák a legfontosabb párt és szakszervezeti határozatokat. Könyvtárosaink szemléletében ma már egyre előtérbe kerül a termelést kisegítő tennivalók tudatos volta. Erre példaként lehet említeni a szocialista brigádokkal való lekiismeretesebb foglalkozást, a műszaki könyvek propagálását, kölcsönzését.

Minden negyedik dolgozó könyvtári tag

A könyvtárak munkájának megvizsgálása nyomán készült statisztika az olvasómozgalom eredményeiről is hű képet ad. E szerint a *vasutasok mintegy 25 százaléka látogatja a könyvtárakat. A rendszeresen olvasók 71 százaléka fizikai dolgozó.* Az olvasók számának növekedéséhez jelentős mértékben hozzájárul a szocialista brigádmozgalom, a szabadpolcos kölcsönzés terjedése és a *József Attila* olvasómozgalom bevezetése. A kölcsönzött művek száma az elmúlt év azonos időszakához viszonyítva 5 százalékkal növekedett.

1962 első félévéhez viszonyítva *az ismeretterjesztő művek kölcsönzési aránya 5 százalékkal növekedett.* A kölcsönzésben a *budapesti* szolgálati helyek, valamint a *Vas* és *Komárom* megyei könyvtárak érték el a legjobb eredményeket. Itt kell megemlíteni, hogy az év első felében Budapesten 5, vidéken pedig 3 író-olvasó találkozót szerveztek könyvtárosaink.

A műszaki könyvek forgalma a városokban és a vasúti csomópontokon a legnagyobb. Ha a szépirodalmi művek olvasását vizsgáljuk, örömmel állapíthatjuk meg, hogy emelkedik a mai magyar irodalom, a szocialista országok neves íróinak művei iránti érdeklődés.

Érdekes megállapítás, hogy *a gyermekolvasók érdeklődése is mind jobban növekszik a felnőttek számára írt könyvek iránt.* Ez egyrészt az ifjúsági könyvek kis választékával, másrészt a gyermekolvasók igényeinek fejlődésével magyarázható. A gyermekek mese iránti érdeklődése egyre inkább eltolódik a kalandos, a gyermékéletről szóló regények, a történelmi és életrajzi regények felé. A gyermekolvasók nevelésében különösen a *szombathelyi Ady Endre Kultúrotthon* könyvtára végez dicséretes munkát.

A könyvtári munka eredményesebbé tétele érdekében a kultúrnevelési és sportosztály szempontokat adott ki a könyvtári tanácsadó bizottságok megalakítására. Ez a kezdeményezés nem járt mindenütt teljes sikerrel. Egyes helyeken elmulasztották a bizottságok megalakítását. Akadnak olyan helyek is, ahol a tanácsadó bizottságok csak névleg szerepelnek. Azok a könyvtárosok, ahol a könyvbarátokból megalakult bizottság aktívan tevékenykedik, elismeréssel nyilatkoznak munkájukról.

Hatékonyabb propagandát

A hagyományos könyvpropaganda munka, a hirdetőplakátok, könyvkiállítások, könyvankétok és ismeretterjesztő előadások ma is nagy népszerűségnek örvendenek. Több helyen például sikerrel vezették be az olvasók kívánságkönyvét, melybe azokat a műveket jegyzik be, amelyeket szívesen olvasnának. A könyvtáros — amennyiben ez a könyvtárfejlesztési irányelvekkel egybeesik — elsősorban a kért könyveket igyekszik beszerezni.

A szakszervezet nemzetközi tevékenységéhez is segítséget tudnak adni a könyvtárak. Több könyvtárunk figyelemre méltó eredményt ért el a *moszkvai konferencia* szemléltető propagálásában, a *kubai válság* okainak megvilágításában, az 1963-as *képviselő- és tanácsválasztások* előkészítésében.

A legjobb propagandamunkát a *Landler Jenő Járműjavító*, a *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség*, az *Északi Járműjavító*, a *szombathelyi* vasutasok Ady Endre kultúrotthonának könyvtárosa végzi. Ebben a tekintetben többet vár a kultúrnevelési és sportosztály a *Hámán Kató fűtőház*, *Rákosrendező állomás* és a *miskolci Erkel Ferenc Kultúrotthon* könyvtárától. Sok kívánnivalót hagy maga után a góckönyvtárak vezetőinek a letéti könytárakat segítő munkája. Vannak olyan góckönyvtárosok, akik nem keresik fel a letéti könyvtárakat, nem adnak segítséget munkájukhoz. Megelégszenek azzal, hogy esetenként cserére behozzák a könyveket a góckönyvtárba. Hiba az is, hogy a letéti könyvtárak egy része nem cseréli rendszeresen a könyvállományt.

Az SZMT-k segítsége

Jelentős segítséget kapnak könyvtáraink a párt- és szakszervezeti bizottságoktól, vidéken az SZMT könyvtáraktól, a *Komárom* megyei SZMT például letéti könyvtárat létesített *Tatabánya-felső*, *Tatabánya-alsó*, *Oroszlány*, *Komárom* és *Kisbér* állomáson. *Heves megyei* SZMT *Kál-Kápolnán* létesített letéti könyvtárat. *Bács-Kiskun megyében* az SZMT rendezésében megtartott könyvtárosi tanfolyamon részt vett *Kecskemét*, *Kiskőrös* és *Kiskunhalas* könyvtárosa. *Heves* megyében 3 napos tanfolyamot végeztek a könyvtárosok. Eredményes munka folyik *Vas*, *Szolnok*, *Borsod* és *Hajdu-Bihar* megyében is.

Ha könvtárosaink a júniusi könyvtárosi értekezleten hozott határozatok szellemében végzik munkájukat, egészen biztos, hogy az év végéig újabb eredményeket érünk el az olvasómozgalomban.

Külföldi vendégeink

A SZOT meghívására hazánkban tartózkodott Amador Diaz Varos, a Chilei Vasutas Szakszervezet titkára, Emiliano Caballero Z. alelnök és Dél-Rhodéziából John Chirimbani, az afrikai szakszervezet nemzetközi osztályának vezetője. Vendégeink üzemeket és szociális intézményeket tekintettek meg.

Csökkentették a vágányzár idejét

Miskolc—Nyékládháza között mintegy 8.2 km hosszúságban vágánycserét hajtott végre a *Miskolci Építési Főnökség* a korszerű követelményeknek megfelelően. A munka elvégzéséhez 53 napos vágányzárat terveztek október 1-től november 22-ig.

Az építők, látva a forgalom szállítási feladatait, problémáit, arra törekedtek, hogy rövidítsék ezt a vágányzári időt. A munka jobb megszervezésével, gondos előkészítésével, gépek átcsoportosításával a vágányzárat 8 nappal később kezdték meg és 7 nappal előbb fejezték be, mint ahogy eredetileg tervezték.

Ez a fél hónap igen nagy segítség volt a forgalom számára, köszönetet érdemelnek érte a *Miskolci Építési Főnökség* vezetői és dolgozói.

Kisvárdai János
Miskolc

Vasutaskórusok találkozója

November 16-án az *Északi Járműjavító művelődési házában* öt vasutaskórus — a Szocialista Kultúráért jelvénnyel kitüntetett szakszervezeti központi vegyeskar, a Dunakeszi Járműjavító József Attila vegyeskara, a Landler Járműjavító férfikara, a székesfehérvári vasutas vegyeskar, az Északi Járműjavító férfi- és kamarakórusa — részvételével kórushangversenyre került sor.

Rövid üdvözlő szavak után felgördül a színpad bársonyfüggönye. Az első látvány is szívderítő. Egyformán csinos gimnazista leányok — a Radnóti Miklós Gimnázium leánykórusa — egyforma matrózgalléros ruhában *Schubert-*, *Daniel-lesur-* és *Loránd-*dalokat adtak elő. Vastapssal jutalmazta a közönség *Schubert Áll a tánc* c. dalát.

A kislányokat veteránok, a *Landler Jenő Járműjavító* nagy múltú férfikara váltotta fel a dobogón. Alig van fiatal a gárdában. De a szívvel, igyekezettel és akarással nincs baj.

Zeng, száll a daluk.

Sikere volt a vendéglátók *Törekvés* kamarakórusának is. Jóllehet nem volt szerencsés választás — a dalárda csökkent létszámát tekintve — *Verdi Nabucco* című operájából a *Szabadságkórus.*

A rutin azonban mindent pótol. *Pallos Bélának*, mintha egy nagy sípot szólaltatna meg, úgy engedelmeskedik egy-egy mozdulatára a kórus.

A *Vasutasok Szakszervezetének Központi Vegyeskara* lázba hozta a közönséget. A jól szabott egyenruhában dekoratív, jó hatású a kar. Száll a dal: *Liszt* halhatatlan muzsikája *„A május újulása"*. Finomság, karnagyi igényesség, bőséges hanganyag, sok igyekezet, gyakorlat, dalszeretet jellemzi az együttest. A *„Székely keserves"*-t szünni nem akaró taps követte.

A *Dunakeszi Járműjavító* férfikara az *Igyál jó barátom* ... c. dallal mutatkozott be. Jó karnagyi munkáról, művészetről tettek tanúságot a *Dobri gyen* című bájos, szovjet dalocska előadásával is. Zúgott a taps! Csak ismétlésel érte be a közönség.

A *székesfehérváriak* és a *ceglédiek* is jól vizsgáztak. Tetszett a közönségnek *Verdi Győzelmi himnusza* és a jól hangszerelt *Székesfehérvár* című dal.

Egy kellemes szombat estet töltött a közönség a vasutasok kórushangversenyén. Kár, hogy a hangszóró és a mikrofon rosszul működött. De ezt is feledtette a hangverseny utáni jó hangulat.

— gergely —

A szükség törvényt ront

Elsőrendű feladat, hogy helyes szervezéssel növeljük a vasút teljesítőképességét. Erre szolgál a kocsiválogatás. A kocsiintézőség azonban kénytelen szükségmegoldásokhoz is folyamodni.

Apátfalva állomás főnöke nem volt hajlandó tudomásul venni ezt a kényszerhelyzetet. A tégla berakására *Apátfalvára* irányított 25 tonnás Kzn kocsit nem akarta átadni a félnek, mivel a tengelynyomás miatt csak 16 tonnát lehetett rakni a kocsiba. Inkább azt vállalta, hogy a kocsit fölösbe bocsátja.

Álláspontja csak látszólag volt helyes, hiszen a 25 tonnás kocsi helyett mást nem tudott adni. Ilyen esetekben egyébként is mód van arra, hogy a versenyben ne vegyék figyelembe a hiányos kocsikihasználást.

Dr. Bánkfalvy Gyula

Fegyelmi büntetés vagy szolgálati érdek?

Az Utasellátó Üv 11. üzemének árurevizora, *Alexi Ferenc* házépítésre szánta el magát. Az állam által nyújtott lehetőségeket is felhasználva akart családi házat építeni. Közben kiderült, hogy anyagi ereje ehhez kevés. Szorult helyzetében dolgozó társaitól kért kölcsönt, kisebb-nagyobb összegeket, de ezeket nem tudta mindig határidőre visszaadni.

Ez volt *Alexi Ferenc* „főbűne". És ahogy ilyenkor lenni szokott, kerestek hozzá egy kis szolgálati visszaélést is, hogy meg tudják tartani a fegyelmit. Felfüggesztették állásából. Elsőfokú fegyelmi hatósága, az étszolgálati osztály vezetője úgy döntött, hogy *alacsonyabb munkakörbe helyezik és 1400 forint helyett 700 forint + 15 százalékot kap havonta.*

A másodfokú fegyelmi hatóság F. 5073/1963. számú határozatával, melyet május 28-án írt alá *dr Harsányi Zoltánné*, az Utasellátó igazgatója, megváltoztatta a korábbi döntést. Ez a határozat hatályon kívül helyezte *Alexi Ferenc* két évi alacsonyabb munkabérrel járó munkakörbe való helyezését. Indokolásként megállapította, hogy *az alacsonyabb munkakörbe való beosztás nem áll arányban az elkövetett cselekményekkel.*

A probléma ezzel meg is oldódott volna. Alexi Ferenc visszafizeti adósságait, kijavítja munkájában elkövetett kisebb hibáit. — Az illetékesek azonban nem hagyták annyiba a dolgot. A fegyelmi eljárás zátonyra futott, elővettek egy másik eszközt, hogy a törvényességet félre téve érvényesítsék akaratukat. Jelszavuk *„a szolgálati érdek"* lett. Erre való hivatkozással az igazgató határozata ellenére fordavezetőnek minősítették át Alexi Ferencet, s így fizetése ugyanannyi lett, mint amennyit az elsőfokú fegyelmi határozat helyezett kilátásba számára: *havi 700 forint + 15 százalék.*

Már pedig a szolgálati érdek olyan érdek, amelyet mindenképpen meg tud magyarázni egy jó szolgálati vezető és jaj annak, aki merészelné ezt kétségbe vonni! A jelen esetben azonban mégis azt kell tennünk. Ha ugyanis nem jogos a fegyelmi büntetés, akkor a dolgozót szolgálati érdekből sem lehet sújtani.

Kovács János

Több felszólalásra nem maradt idő...

Szeged-Tisza pályaudvaron nagyon aktív volt a legutóbbi termelési tanácskozás. A beszámoló gondosan elemezte a munkát. A problémákat is nyíltan, őszintén tárta a dolgozók elé. A vezetés önkritikája sem hiányzott. A termelési tanácskozás 17.30-kor kezdődött és 21 óra után fejeződött be. Több felszólalásra nem maradt idő.

Bárkányi Sándor járatkezelő a szállítmányozási dolgozók nevében elmondta, hogy vállalásuknak megfelelően vasárnap is kiviszik az árut oda, ahol azt átveszik. A raktárnok a sérült árut is kiküldi velük azzal, hogy adják át, majd később felveszi a jegyzőkönyvet az árukárról. Ez nem mindig így van, s emiatt csökken a járatkezelők hitele, megbízhatósága az olyan vállalatoknál, ahová elfelejtenek kimenni jegyzőkönyv-felvétel végett.

Az egyik feladási raktárnok elmondta, hogy nála esetenként nagyon összetorlódik a munka, s ugyanakkor átmeneti csökkenés van a leadási raktárban. Kérte, hogy ilyenkor segítsenek neki. Több felszólaló foglalkozott az áru kíméletes kezelésével, megóvásával. Bírálták a jutalmazási rendszer fogyatékosságait is, mert az nem mindenkor ösztönöz a jobb munkára.

A termelési tanácskozás a szocialista brigádok problémáival is foglalkozott, majd a legjobb dolgozók közül néhányat kiváló dolgozó kitüntetésre javasoltak.

Tótka Károly
Szeged

Akihez szívesen fordulnak az asszonyok

Kovács Jánosné, a szakszervezeti bizottság nőfelelőse, személypénztáros *Bp. Déli pályaudvaron.* 1958-ban került a pályaudvarra, ahol a nődolgozók hamar megismerték és megszerették segíteni akarásáért, határozott magatartásáért.

Szakvonali munkáját példásan végzi. Mint nőfelelős szívügyének tekinti a dolgozó nők ideológiai fejlődését, szakvonali továbbképzését. Tanácsaival olyan problémákban is segít asszonytársainak, mint a gyermeknevelés, a háztartási gondok megoldása. Nem csoda, hogy szívesen fordulnak hozzá az asszonyok problémájukkal.

Pedig neki is van elég gondja. Négygyermekes családanya, akit szolgálat után vár a „második műszak". De ő asszonyi szeretettel és lelkesedéssel végzi társadalmi munkáját is.

Foki István
Budapest

GYORSABBAN, JOBBAN, GAZDASÁGOSABBAN

Túlsúlyos vonatokkal menetrend szerint

A hosszú és enyhe ősz kedvező a vontatás számára. Nem véletlenül vállalták *a dombóvári fűtőház* mozdonyvezetői november 7. tiszteletére nagyobb túlsúllyal közlekedő tehervonatok továbbítását. Ezt a versenyt a legutóbbi termelési tanácskozáson *Márkus József* 31 éves mozdonyvezető kezdeményezte. Ő a szakszervezet munkaverseny bizottságának a vezetője.

Amíg az idő megengedi

— Vonalunkon 850 tonna a vonatok egységes terhelése. Mi eddig 1100 tonnás teherszerelvényeket vittünk. Javaslatom az volt, hogy *a Nagy Októberi Szocialista Forradalom* tiszteletére emeljük fel vonataink egységes terhelését 1300 tonnára — mondta beszélgetésünk alkalmával Márkus József. — Ez a felajánlásunk csak arra az időre vonatkozik, amíg nincs komolyabb fagy és csapadék, amíg száraz a pálya. Az a célunk ezzel, hogy segítsük a vasút szállítási lemaradásának pótlását.

— *Milyen eredménnyel teljesítik a felajánlást?* — kérdeztük.

— Eddig jól megy a munka. 424-185-ös mozdonyommal az utóbbi három vonatom továbbításánál összesen 1249 tonna túltúlyt értem el — válaszolta Márkus József. — Olyan teljesítmény volt ez, mintha négy vonatot vittem volna. Az sem mellékes, hogy valamennyi út menetrend szerint történt.

— *Mi szükséges ahhoz, hogy ilyen jó eredményt érjen el a mozdonyszemélyzet?*

— Elsősorban jól karbantartott gép kell, de legalább ilyen fontos a tervszerű irányítás. Ha például *Dombóvárról Budapest* felé indulok, *Döbrőközig* kitapasztalom, hogyan szalad a szerelvény. Ha ott megállítanak, felveszem a kapcsolatot a menetirányítóval és megbeszélem vele, milyen utat tud biztosítani, hol fogok kezelni a mozdonnyal. Azért fontos ez, hogy a túlsúlyos szerelvényt lehetőleg ne állítsák meg a nehéz terhelési szakaszok előtt, mert akkor kizökkenünk a lendületből. Csak így tudjuk tartani a menetrendet.

A példát követik

Márkus József így szervezi személyes példamutatással is a szocialista munkaversenyt. Hasonlóképpen gondolkodik és cselekszik a dombóvári fűtőház többi mozdonyvezetője is. Méltán nyilatkozott a legnagyobb elismerés hangján *Ettrer Sándor* fűtőházfőnök a dolgozók munkájáról.

— Teljesítményeink minden szempontból jobbak a tavalyiaknál. Eredményeinket lényegében változatlan létszámmal és gépparkkal értük el — mondotta a fűtőházfőnök. — Október végén 110.3 százalékra álltunk a tervteljesítéssel. Dolgozóink számára anyagi szempontból is kedvező ez. Az utóbbi két hét alatt például fűtőházunk 158 000 forint rendkívüli őszi forgalmi jutalmat és 117 000 forint teljesítményi prémiumot kapott.

Valóban példás teljesítményekkel dicsekedhetnek a dombóvári fűtőház dolgozói. A 100 etkm tervet eddig 1,8 millióval túlteljesítették. A tavalyi eredményhez képest közel 400 000 tonnával több árut továbbítottak. A 10 havi szénfelhasználás 2,6 százalékkal jobb a tervezettnél. Mozdonyfelhasználásuk gazdaságos. A fiókműhely már olyan időszakos javításokat végez a mozdonyokon, amelyek egyébként csak decemberben volnának esedékesek. A kocsiműhely 105,8 százalékra teljesítette tervét. A jó munka eredményeként a felére csökkent a személyzet hibás szolgálatképtelenségek száma.

Felkészülés a télre

A gépek téli előkészítéséről *Fényes József*, a fűtőház vezető mérnöke tájékoztatott.

— Mozdonyjavító műhelyünk már az év eleje óta fokozott tervvel dolgozott, hogy a tél beállta előtt valamennyi fontosabb javítási munkát elvégezzük. Erre fel kellett készülnünk, hiszen a javítás jórészt szabadban folyik és a nagy hidegben, hóban már igen körülményes ez a munka. A téli felkészülés keretében felülvizsgáljuk a gépeken a kenőhelyeket, kicseréljük a kenőanyagokat. Gyors ütemben folyik a hiányzó szélvédő üvegek pótlása és a mozdonyok vezetőállásainak rendbehozása. Sikerült megoldanunk a vízlágyító berendezés fűtését is. Nagyteljesítményű hómaró gépünket előkészítettük a „bevetésre". Tavaly nagyon jó szolgálatot tett ez a gép a *Balkony* vidékén.

Megemlített néhány brigádot is, melyek tagjai a mozdonyok és kocsik javításában példát mutatnak. Ezek közé tartozik elsősorban a *Táncsics* szocialista brigád, melyben *Mikolovics Endre* vezetésével öt kocsijavító lakatos dolgozik. A mozdonyjavításnál *Nyári István* műszerész szocialista brigádja végzi a legkényesebb munkákat. Legutóbb *Tolnai János* szocialista brigádja tünt ki azzal, hogy két nap alatt elvégezték egy 411-es mozdony időszakos javítását, ami máskor hat napig tartott. A műhelyi dolgozók világosan látják munkájuk célját és arra törekednek, hogy a mozdonyok minél kevesebbet álljanak a fűtőház területén.

A szakszervezeti bizottság irodájában *Várhegyi János* titkár panasszal fogadott.

— Szociális épületünkben augusztus közepére tervezték a mosdók javítását, mert a csövek már nagyon elrozsdásodtak. A munka elmaradt, áznak a falak, hiányosak az ablakok, s ezzel senki sem törődik. A fűtéshez öt ágyú kályhára lenne szükségünk és 120 méter füstcső is kell. Az Anyagellátási Igazgatóság megígérte a segítséget, de nem tudjuk mikorra teljesíti ígéretét, — mondotta Várhegyi János.

L. J.

Indul a szén vándorútra...

Ajka gyorsan fejlődő, jelentős ipari központ a Dunántúlon, a szombathelyi igazgatóság területén. Az állomásnak a növekvő személyforgalmon kívül sok munkát ad a timföldgyár, az alumíniumkohó, az üveggyár és az erőmű, nem is szólva a bányákról, melyek ontják a szenet, a bauxitot és a mangánt. Ajkáról indítják az igazgatóság területéről feladott szállítmányok mintegy 15 százalékát.

— *Ha ír rólunk, azt is írja meg, milyen felesleges szállításokra késztetnek bennünket* — fogadott *Pető László*, a szakszervezeti bizottság titkára.

Vizet a tengerbe?

— Mondja csak, miről van szó?

— *Az rendben van, hogy a fővárosban és az ország más vidékeire szállítjuk innen a szenet* — folytatta Pető elvtárs. — *Van itt bánya is, szén is elég. De miért küldenek ide naponta 50—80 kocsi szenet Pusztavámról, Mátranovákról vagy Pilisszentivánról? Mintha olyan sok vasúti kocsink lenne. Tudjuk, szén és szén között van különbség. Amit mi küldünk jobb, mint amit ide hoznak. De most a szállítási nehézségek, a kocsihiány miatt ilyen nem túlságosan lényeges minőségi problémákra hivatkozva nem volna szabad terhelni a vasutat.*

Elmondta azt is, hogy az üveggyárban működő ládaüzem *Adonyból* kapja a fát, ami vasúton érkezik. Az elkészített ládaalkatrészeket, az üveggyár és az erőmű, nem is szólva a bányákról, melyek ontják a szenet, a bauxitot és a mangánt. Ajkáról indítják az igazgatóság területéről feladott szállítmányok mintegy 15 százalékát.

— *Ha ír rólunk, azt is írja meg, milyen felesleges szállításokra késztetnek bennünket* — fogadott *Pető László*, a szakszervezeti bizottság titkára.

Vizet a tengerbe?

— Mondja csak, miről van szó?

— *Az rendben van, hogy a fővárosban és az ország más vidékeire szállítjuk innen a szenet* — folytatta Pető elvtárs. — *Van itt bánya is, szén is elég. De miért küldenek ide naponta 50—80 kocsi szenet Pusztavámról, Mátranovákról vagy Pilisszentivánról? Mintha olyan sok vasúti kocsink lenne. Tudjuk, szén és szén között van különbség. Amit mi küldünk jobb, mint amit ide hoznak. De most a szállítási nehézségek, a kocsihiány miatt ilyen nem túlságosan lényeges minőségi problémákra hivatkozva nem volna szabad terhelni a vasutat.*

Elmondta azt is, hogy az üveggyárban működő ládaüzem *Adonyból* kapja a fát, ami vasúton érkezik. Az elkészített ládaalkatrészeket, meg a fagyapotot *Ajkáról* küldik *Salgótarjánba, Tokodra, Nagykanizsára.* Különösen nem kifizetődő a fagyapot szállítása, mert ebből egy tonnánál több nem fér egy kocsiba.

Szóvá tett Pető elvtárs néhány helyi fuvart is. Valóban, ezek felett sem hunyhat szemet a vasút. Az ajkai kenyérgyár egy kilométerre van a bánya szénosztályozójától. Mi sem lenne természetesebb, minthogy dömperrel, vagy billenőplatós teherautóval szállítsák oda a szenet. Ehelyett vasúton viszik. Igy az út 4 kilométer és a legnagyobb igyekezet mellett is eltart egy napig. Az üveggyár szénraktára pedig csak 300 méterre van a szénosztályozótól. Ide is a vasúttól kívánják a szállítást. Hasonló a helyzet a TÜZÉP-telep ellátásánál is. Az ilyen feladatok igazán nem a vasútra, hanem a közúti szállításra tartoznak, csak hátráltatják a vasutat a fontosabb munkák elvégzésében.

Jó az együttműködés

Ajka állomás eredményeiről *Móricz István* állomásfőnök tájékoztatott. Jó eredményeket értek el az idén a kocsitartózkodásban, a kocsikihasználásban és a tehervonatok terhelésében. Az idei évre 1100 rakodással képzett irányvonat indítását vállalták. November 26-ig 1272 irányvonatot indítottak. Az idén még legalább 30 irányvonattal növekszik ez az eredmény. A vállalt 100 terven felüli vonat helyett eddig 118 vonatot küldtek el.

Az idegen kocsik kihasználásában is szép eredményeik vannak, mert jól együttműködnek a szomszédos *Halimba* állomás vasutasaival. *Halimbát* is *Ajkáról* látják el kocsival. Az idén mintegy 16 000 idegen kocsit raktak meg, főként bauxittal. A tervezett 22,5 tonnás kocsikihasználás helyett 24 tonnás átlageredményt mondhatnak magukénak. Ez egy év alatt hozzávetőlegesen 2000 kocsi megtakarítását tette lehetővé. Nemcsak a kedvező raksúlyu küldemények kocsiknak, hanem a gondos kocsiválogatásnak is köszönhető ez a szép siker. Az iparvágányok grafikonos kiszolgálása jól halad, különösen amióta a kisteljesítményű gép helyett egy 411-es tartalék mozdonyt is kapott az állomás.

— *Szocialista munkaversenyünk során elsőrendű feladatunknak tartjuk a balesetmentes közlekedést* — mondta a munkát ismertetve az állomásfőnök. — *Ebben különösen a váltóőrök tüntették ki magukat. Ezért is tartom őket az állomás legjobb dolgozóinak. Az idén mindössze egy kocsikisiklás fordult elő nálunk.*

Az élenjárók

Dicsérettel szólt *Horváth János* forgalmi szolgálattevő szocialista brigádjáról, akiknek az idén már oklevelet kaptak. *Horváth Jenő* tolatásvezető brigádja is nagyon jól dolgozik, bár ők még nem nyerték el a szocialista címet. Példát mutat a munkában *Takács Imre* vonatvezető háromtagú brigádjával. Takács Imre húsz éve vasutas, nagyon összerűen szervezi a bányák kiszolgálását. Dicséretet érdemel *Kustos Tibor* főliszt háromtagú forgalmista brigádja is. Valamennyien fiatalok, de nagyon pontosan dolgoznak, különösen jól végzik a kocsiintézést. Az állomáson dolgozó mozdonyvezetők közül *Németh Lajost, Berki Ernőt* és a nyugdíjazás előtt álló *Gyulai Andort* dicsérte az állomásfőnök.

Ajka állomás vasutasai igyekeznek, hogy munkájukkal kiérdemeljék az üzem kitüntetést. Versenyfeltételeik között azonban vannak olyan tényezők is, melyeket saját munkájukkal aligha tudnának befolyásolni. Most például csökkent a bauxit igény, emiatt néhány tervezett vonat naponta elmarad. Azt kérik az igazgatóságtól, hogy az ilyen objektív változásokat a verseny értékelésekor is vegyék figyelembe.

(Lőrincz)

Műszaki fejlesztés a Dunakeszi Járműjavítóban

A Dunakeszi Járműjavítóban az idén minden eddiginél jelentősebb eredményt értek el a műszaki fejlesztésben. Az előző félév során több új gyártási eljárást vezettek be, amelyek évtizedeken át vártak megoldásra. Igy már közel negyed millió forinttal több népgazdasági hasznot mutathatnak fel mint az előző év azonos időszakában.

A négytengelyes személyszállító kocsik gyártásában a durvalemezek hegesztése okozott sok gondot. A minőségi hiányosságokon túl a részműveletek is igen elhúzódtak. Közel fél éve alkalmazzák az országosan bevált széndioxidos hegesztést, elsősorban a vasúti kocsik forgóvázának gyártásánál. Az új eljárás egy-egy forgóváznál átlagosan 2 órával csökkenti a hegesztési időt, a minőség is sokat javult.

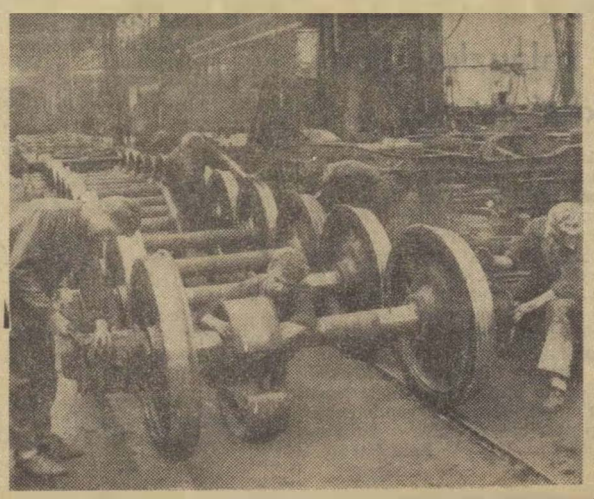
Dunakeszin bevezették a hegesztések röntgenezését is, amellyel a szabad szemmel nem látható minőségi hibákat feltárhatják. Ezt elsősorban a vonatok sebességének fokozott növekedésével felmerülő minőségi követelmények tették szükségessé.

Újdonság, hogy a gyorsvonati kocsik erős korrózionak, kopásnak kitett alkatrészeit, berendezési tárgyait a hagyományos nikkelezés, krómozás helyett műanyaggal, külföldről importált, úgynevezett Rilsán-nal vonják be. A „Poliamid 11" kémiai elnevezésű, több színben alkalmazható műanyag tartóssága többszöröse a króménak. Eddig a gyorsvonati kocsik másfél évenkénti fővizsgáin újra kellett krómozni, nikkelezni a kilincseket, feljárati korlátokat, az utasok által használt berendezési tárgyakat. A kocsialkatrészek felújítása több műveletet, sok munkaórát kívánt, igen költségesnek bizonyult. Több alkatrészt, így az ülések közti rögzített asztalokat, a hulladékgyűjtő dobozt műanyagból készítik.

A Dunakeszi Járműjavítóban évente több millió csavart használnak fel a személyszállító kocsikhoz. Közülük számosat felületi tárgyak rögzítésére alkalmazzák. Ezért a csavarfejeket krómozni kell. Amióta automata gépet állítottak be 5 művelettel rövidült a krómozás, s kocsinként 26 órát takarítanak meg. Az NDK gyártmányú VCR 2 típusú csavarkrómozó automata a csavarok nagyságától függően óránként 10—20 kg krombevonat előállítására képes.

A gyorsvonati kocsik párnázott üléseit jelenleg drága import afrikkal vagy laticellel bélelik. Az üzem távlati terveiben az olcsóbb, tartósabb, kényelmesebb ülések biztosítására a hagyományos tömőanyagot rugalmas habpoliuretánnal cserélik fel.

V—ti—



A műhelyben dolgozó harmadéves ipari tanulók csapágyakat és szíjtárcsákat szerelnek

(MTI Foto: Bereth Ferenc felv.)

Szervezési gondok a szegedi igazgatóság területén

A szegedi igazgatóság forgalmi és kereskedelmi osztályának dolgozói termelési tanácskozáson vitatták meg az őszi forgalommal kapcsolatos tennivalókat. A tanácskozás során több szervezési hiányosságra hívták fel a figyelmet.

Kiskunfélegyháza állomáson például többször előfordul, hogy a gyorstehervonatok számadásra várnak. Nem végzik el idejében a kocsik mérlegelését. Sok a pontatlan elegy bejelentés. Az utóbbi más állomáson is előfordul.

Kecskeméten nagyobb gondot kell fordítani a forgalom biztonságára, hiszen az elegy előkészítéséhez kevés a hely. *Szeged—Rókus* állomáson a munkafegyelem megszilárdításával, a szolgálati vezetés utasításainak maradéktalan végrehajtásával kell elősegíteni, hogy ez a gyakorló állomás valóban például szolgáljon az oda kijáró technikumi tanulóknak. *Makón* és *Hódmezővásárhelyen* a tehervonatok menetrendszerűségét kell javítani.

Általános probléma az igazgatóság területén a túlzott kocsitartózkodási idő. *Bácsalmáson* 40, *Szeged—Rókuson* 39,5, *Nagykőrösön* 28,4, *Kalocsán* 22,3, *Sarkadon* 21,9 óra az egy kocsira eső tartózkodási idő. Meg kell javítani a menetirányítók, áruirányítók, kocsiintézők és a többi érdekelt munkáját, hogy az év hátralevő részében javuljanak a *szegedi igazgatóság* szállítási teljesítményei.

Sz. S.

Vonatfeloszlatás nélkül dolgozunk

A harmadik negyedévben *Szob állomáson* kifogástalan tervteljesítést értek el a vasutasok. A kőbányák első negyedévi szállítási lemaradását is sikerült pótolni. A mezőgazdasági termények elszállítása zavartalanul folyik. A szállító felekkel jó az együttműködés.

A szomszédos *Sturovo állomáson*, ahol együtt dolgoznak a csehszlovák és a magyar vasutasok, ugyancsak jó munka folyik. Sikerült elérnünk, hogy a harmadik negyedévben nem került sor vonalunkon vonatfeloszlatásra.

A legutóbbi termelési tanácskozáson a téli forgalomról tárgyaltak *Szob állomás* vasutasai és több felajánlást tettek az éves terv sikeres teljesítése érdekében. Az állomás három dolgozóját Kiváló dolgozó jelvénnyel, hármat pedig Kiváló dolgozó oklevéllel való kitüntetésre terjesztették elő.

Szelle Ferenc

Új útra léptek

A MÁV Nyugati szállítmányozási szolgálatánál jelenleg négy szocialista brigád dolgozik. Vállalásuk egyik pontja: harc a balesetek ellen. Fényképeket készítettek a helyes és a helytelen munkafogásokról és azokat egy táblára felragasztották. Ezek a képek állandóan figyelmeztetik a dolgozókat, hogy vigyázzanak magukra és mások testi épségére.

Régebben gyakran előfordult — és ezt már kicsit szégyenkezve mesélik —, hogy egyesek ittasan jöttek dolgozni. Ma ilyen nem fordul elő.

— Mi történt ezekkel az emberekkel?

Kovács II. István műhelybizottsági titkár a következőket mondta erről:

— *Előbb beszélgettünk velük és ha ez nem vezetett eredményre, akkor elvonókúrára küldtük őket. Ma már szinte rá sem tudnak nézni az italra. Mindig előttük van, hogy szocialista módon élni és dolgozni, gondolkodni.*

Egyik nap például megtört kétségbeesett hangú asszony kopogott be az irodába. Segítséget kért.

— *A férjem megkezdte a házunk építését* — itt hangja elcsuklott, a fájdalom furcsa vonásokat rajzolt ki az arcára...

Hosszú tanakodás után egy napon elindultak a brigádtagok, hogy a félbehagyott házat felépítsék. Sokat dolgoztak, amíg a megtört asszony gyermekeivel a kis rozoga házból beköltözhetett az új lakásba. Később a *Béke-*, a *Táncsics-* és az *Ady*-brigád tagjai társadalmi munkában négyszáz órát dolgoztak. Egy főre húsz óra jutott.

Művelődés szempontjából is óriási lépésekben haladnak előre. Vannak, akik már a technikumot végzik. Nem könnyű ez, a nehéz fizikai munka mellett, de egy sem marad ki az iskolából. A raktárnoki tanfolyamra is sokan járnak.

A brigádok a többi között vállalták, hogy napi munkájuk befejezése után a szükséghez megfelelően a vasúti kocsik kirakásában is részt vesznek.

A *Béke-brigád Kálmán György* vezetésével most a szocialista brigád jelvényért küzd, az *Ady-brigád Ivanovics Mártonnal* az élen ugyancsak a jelvényért áll versenyben. A *Táncsics-brigád Csonka Gyula*, a *Rákóczi-brigád* pedig *Szalai Sándor* brigádvezetővel az élen a szocialista brigád címért versenyez.

Bereznai Márta

Tanácskozik a tárcaközi operatív bizottság

Délelőtt 11 óra. A Vasúti Főosztály 234-es szobájában mindennap ilyenkor tanácskozik a tárcaközi operatív bizottság, röviden TOB. A kerekasztal körül a minisztériumok szállítási felelősei ülnek.

— *Napi 200 kocsit kér Diósgyőr sürgősen, hogy a Kohászati Anyagellátó Vállalat telepéről kellő mennyiségű kokszot szállíthassanak be a kohókhoz* — halljuk *Siliga Antalnak*, a KGM szállítási osztályvezetőjének szavait. — *Borsodnádasd 16 fedett kocsit kér finomlemez-szállításra. A győri vagongyárban már csak két napra elegendő az öntődei formahomok. Kővágóörsről sürgősen 5 kocsi homokot kell odaszállítani...*

Dr. Béres György, aki a vasút képviselője a TOB-ban, szorgalmasan jegyzi a tennivalókat és a kérdésekre mindjárt válaszol is.

— *Diósgyőrbe a koksz beszállításához fordaszerelvényt adunk, ha kellően megszervezik a be- és kirakodást. Nem állhatnak sokáig a kocsik* — jegyezte meg a KGM képviselőjének kérésével kapcsolatban.

Gondoljuk meg, mi a „sürgős"

A kocsiigény minden minisztérium részéről igen nagy. Csak a legfontosabbakkal foglalkozhat az operatív bizottság. Célja is csak ennyi. Ezért alakult augusztus 1-én, a nagyobb arányú őszi szállítások kezdete előtt. A tárcák képviselői eleinte minden igényt válogatás nélkül a TOB elé vitték, hogy segítsen, intézkedjen, adjon kocsit, mert a gyárakban, üzemekben megáll a munka. Azóta belátták, nem helyes, ha minden szállítási igényt „sürgős" jelzővel látnak el, hiszen a valóságban nem ez a helyzet, és a vasút kocsiparkja is véges. Nincs lehetőség arra, hogy a vasút raktározás céljára szállítson anyagokat olyan helyekre, ahol azokra a folyamatos termelés szempontjából nincs szükség. Csak példaként említjük, hogy az ÉM naponta annyi kocsit kérne most, amennyi az idegen kocsikat beszámítva sincs a MÁV vonalain. S ha minden kocsit az ÉM kapna, mi lenne a többi iparággal?

— *Minden szállítási igény kielégítéséről szó sem lehet...* — jegyezte meg Rákosi Elemér, a Könnyűipari Minisztérium szállítási csoportvezetője. — *Az a célunk, hogy mindenütt biztosítsuk a folyamatos termelést. Szállítási kapacitásunk erre lehetőséget is ad. Nem áraszthatjuk el túlzott igényekkel a MÁV kocsiintézőségét.*

— A könnyűipar területén most mi a legfontosabb szállítási feladat? — kérdeztük.

Elérte célját a TOB

— *Az idén eléggé elhúzódott a len és a kender szállítása. Máskor október végére befejeztük ezt* — mondotta Rákosi Elemér. — *Nagyon fontos most a szervestrágya kiszállítása a mezőgazdaság részére. A papírgyáraknak naponta 50-60 kocsi szalmát kell szállítani, hogy zavartalan legyen a munka. Igényeink nem túlzott, de folyamatos kielégítésére jó lehetőséget ad a TOB. Mi 48 órára előre nyújtjuk be a kocsiigényeket és azt tapasztaljuk, hogy a vasút kéréseinknek rugalmasan, erejéhez képest eleget is tesz.*

Rengeteg gonddal küzd *Németh Ferenc*, az ÉM szállítási felelőse.

— *Igen nagy a lemaradásunk a kavicsszállításban* — mondotta. — *Terveink teljesítéséhez legalább 10 ezer tonna kavicsra volna szükségünk, de azonnal. Számunkra nagyon fontos, hogy az eddiginél több vagont kapjon a nyékládházi kavicsbánya. A szállítási kapacitás hiánya néhányszor már fennakadást okozott a cementgyárak munkájában. A legtöbb gyárban ugyanis kevés a tárolási lehetőség, s ha megtelnek a cementsilók, lassítani kell a gyártást. Hejőcsabán már kétszer megakadtunk emiatt. Gépkocsikkal nem tudjuk pótolni a vasúti kocsi hiányt. A kőszállítás is igen nagy probléma, főleg az útépítés szempontjából, bár a vasút az utóbbi időben erejét meghaladó módon igyekszik segíteni.*

Tekintélyes szállítási igénnyel jelentkezik most az *Országos Erdészeti Főigazgatóság*. A tél beállta előtt mintegy 24 ezer tonna tűzifát kell elszállítani az erdőgazdaságokból. A szabadban nem tárolható bükkfa szállítása is igen komoly feladat a vasút számára.

Mire befejeződik a tárcaközi operatív bizottság ülése, a vasút képviselője előtt hosszú lista sorakozik a kocsiigényekről. A bányák, az ipartelepek mind-mind számítanak a vasút segítségére.

L. J.

Jól dolgozó szakmaközi bizottság

A dolgozó és a nyugdíjas szakszervezeti tagokkal egyaránt eredményesen foglalkozik *Alsóörs* község szakmaközi bizottsága. Minden hónapban rendszeresen összehívják a tagságot.

Legutóbb ismeretterjesztő előadás is volt, melynek keretében *P. Szőke Mária* újságíró tartott élménybeszámolót, majd levetítették a *Békevonat* című filmet. *Kovács Józsefné* „*Nők a szocialista haladásért*" címmel tartott előadást. A szakmaközi bizottság a fiatalok számára német nyelvtanfolyamot szervezett és 10 dolgozót vont be az esti általános iskolai oktatásba.

Szakmaközi bizottságunk legközelebbi terve, hogy *Alsóörs állomás* szakszervezeti bizottságával közösen megrendezik az öregek napját. A helyi KISZ-szervezettel közösen egyébként a „*Tanítónő*" című színmű előadására készülnek a szakmaközi bizottság kultúraktivistái.

Kiss Lajos
Alsóörs

Mit tettek?...

A szabadban foglalkoztatott dolgozók munkakörülményeinek javítására az elmúlt években több kilométernyi röptetőt építettek. A dolgozók örömmel fogadták ezt, de mint később kiderült, örömükbe üröm is vegyült. Az építésénél elkövetett hibák a réginél is rosszabb helyzetet teremtettek például a ferencvárosi fűtőház javítóvágányain.

A csatornázás hiánya miatt a röptetők alatti javítóvágányok között az esővíz és a hólé úgy felfelgyülemlett, hogy nemegyszer sínkoronáig érő vízben kellett dolgozni. Az ilyen körülmények között végzett munka baleset-, sőt életveszélyes, hiszen a kocsikat vízbe, vagy jégre állított emelőkkel emelték fel. Vízben állva végeztek hegesztést és egyéb munkákat is.

Igen kezdetleges törekvés volt a több tízezer köbméternyi víz elvezetését vasrudakkal fúrt, néhány centiméter átmérőjű lyukakkal „megoldani".

A hiba kijavítására már lett volna idő, de félő, hogy az eset a télen is megismétlődik, mert tudomásunk szerint még csak a csatornázás tervezéséig jutottak el.

Hasonló problémák a többi röptetős munkahelyeknél is mutatkoznak.

Sürgős intézkedést várunk.

H. K.

Villanyvilágítású kalauzkocsikat küldjön Székesfehérvár

A budapesti igazgatóság úgy rendelkezett, hogy Székesfehérvár állomás köteles a Budapest Déli pályaudvar felé közlekedő személyvonatokkal villany világítású kalauzkocsit küldeni. Azért vált ez szükségessé, mert Déli állomás nincs berendezkedve gáztöltésre. Az ilyen kocsik ezért rendszerint sötéten közlekednek.

Székesfehérvár állomás — úgy tapasztaljuk —, *figyelmen kívül hagyja ezt a rendelkezést.* November 5-én például az 1233 számú vonatba a 66 414 számú gázvilágítású kalauzkocsit sorozták be, ugyanakkor az 1826 számú veszprémi személyvonatba a 68 088 számú villany világítású kalauzkocsit küldték. Ez azt eredményezte, hogy az 1233-as vonat kezelője és levelezője, valamint vonatvezetője csaknem sötétben volt kénytelen dolgozni, hiszen a kis kézilámpa nagyon gyér fényt ad.

Ezúton hívjuk fel Székesfehérvár állomás vezetőit, hogy gondoskodjanak a rendelkezés pontos betartásáról.

Foki István
Budapest

NEGYVENHATSZOROS VÉRADÓ

Vöröskeresztes véradó ünnepséget rendeztek a közelmúltban a XVII. kerületi Dózsa György művelődési otthonban. Ezen az ünnepségen köszöntötték a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség II. számú üzemének dolgozóját, Ujszászi János ellenőrt is.

Ujszászi János 1952 óta véradó, tagja a XVII. kerületi Vöröskereszt szervezet vezetőségének. Eddig negyvenhatszor adott vért a beteg emberek gyógyításához.

Ujszászi János kiváló véradó kitüntetést kapott, melyhez ezúton is gratulálunk.

Munkásvédelmi őrjárat

Teremtsünk rendet az üzemszemléknél II.

A *Magyar Vasutas* 21. számában hasonló címmel megjelent cikkünkben néhány olyan hibára hívtuk fel a figyelmet, amelyek akadályozzák az eredményes balesetmegelőzést. Hangsúlyoztuk, hogy tartalmasabbá kell tenni az üzemszemléket, mert csak így várhatunk eredményt.

Az üzemszemlék legnagyobb hibája, hogy nem a közvetlen baleseti veszélyt képező hiányosságok megállapítására és felszámolására törekszenek,

hanem elsősorban a szociális problémák megoldását szorgalmazzák. Sokszor olyanokat, amelyek csak beruházás vagy felújítás útján valósíthatók meg. Korántsem azt kifogásoljuk, hogy az üzemszemle bizottság figyelemmel kíséri és sürgeti a dolgozók szociális helyzetének javítását, de ezek rövid idő alatt még akkor sem oldhatók meg, ha azokat hónapokon keresztül ismételten szóváteszik. A hiányzó szociális létesítményeket csak a népgazdaság anyagi lehetőségeitől függően távlati és éves terveink teljesítése útján tudják biztosítani.

A havi üzemszemlék a közvetlen baleseti veszélyt képező hiányosságok gyors megszüntetése érdekében történnek.

Megtartásánál mindenkor a szolgálati hely baleseti helyzetéből kell kiindulni

és a statisztika ismeretében a szemlének mindig arra a területre kell irányulnia, ahol a baleseti helyzet kedvezőtlenül alakul, illetve, ahol a baleseti veszély tovább fokozódik. Ilyen lehet pl. állomások területén felépítményi munkálatok kezdete, magasépítményi létesítményeken, raktárakban, csarnokon tető, illetve padozat javítás, felújítás, villamos hálózat javítása, cseréje. Ide sorolható az üzem átrendezése, gépáthelyezés stb.

Az a körülmény, hogy a baleseti veszélyeket kívánjuk megállapítani követeli meg az üzemszemle minden résztvevőjétől, hogy

a szemle megkezdése előtt alapos tájékozottságot szerezzen a munkálatokról,

azokra vonatkozó technológiai és óvórendszabályi előírásokról, utasításokról.

Nem éri el a célját az olyan üzemszemle, amelyen nem állapítják meg a balesethez vezető körülményeket. Aki nincs tisztában az előírásokkal, nem tud szót emelni az esetleges balesetveszély miatt.

Célravezető, hogy az üzemszemléken a pályafenntartás képviselője is részt vegyen.

Ez a személy a helyszínen tud nyilatkozni a hiány megszüntetésének határidejéről, de sokat segíthet a hiányosságok megállapításánál is. Az üzemszemle

hatékonyságát fokozza a munkásvédelmi őrök bevonása is.

Hiszen a dolgozó, aki állandóan az adott területen tevékenykedik, a legjobban ismeri a helyzetet.

Az üzemszemléket elsődleges fontosságú balesetmegelőző tevékenységnek tekintjük, éppen ezért elvárjuk, hogy az előírásoknak megfelelő időpontban és módon tartsák meg azokat. Felelőtlen az a nézet, hogy az egész csak egy „*szükséges önigazoló tevékenység*".

Csak az adminisztrálás érdekében „*tartott*" üzemszemlék aláírói nagy felelősséget vállalnak, semmibe venni a dolgozóról való gondoskodás elvét. Ezek közé tartozik *Kétegyháza* állomásfőnöke is, akit jogosan bírságoltak meg az illetékes szervek, amiért éppen az őszi és téli forgalom beindulásának időszakában három hónapig nem tartott üzemszemlét.

Az időjárás viszontagságai az őszi, téli hónapokban mind több baleseti veszélyt hoznak. Éppen ezért különös gonddal kell megtartani a havi üzemszemléket és hathatósan intézkedni a balesetek megelőzése érdekében.

Munkásvédelmi szerveink a jövőben sem lesznek elnézőek a mulasztókkal szemben. Úgy véljük ez az álláspontunk a dolgozók egyetértésével találkozik.

Hegedüs Károly

Darabáru szállítás vasútpótló teherautókkal

Hajdú-Bihar megyében január 1-től központi darabáru-szállítást vezet be a MÁV. Az új darabáru továbbítási módszer jelentőségéről, lebonyolításának módjáról a 8. szakosztály árufuvarozási osztályának helyettes vezetőjével, *dr. Major Ferenccel* beszélgettünk.

— Ismeretes, hogy a vasút az *Autófuvarozási Főnökség* révén eddig is foglalkozott darabáru-szállítással — mondta *dr. Major Ferenc.* — Mindenki ismeri a népszerű „*Gumi Dani*" munkáját. Ezek azonban vonatpótló járatok, míg az új darabáru-szállítási módszer keretében vasútpótló járatokat közlekedtetünk.

— Mit jelent ez a különbségtétel?

— Az *Autófuvarozási Főnökség* járatainak útvonala eddig csak a vasútvonalakkal párhuzamosan haladt, a darabáru-továbbítással csak vonatot pótolt. A központi darabáru-szállítás bevezetésével viszont a vasúttól távol eső falvakat is felkeresik a MÁV teherautói, felveszik és leadják a darabáru-küldeményeket, tehát vasutat pótolnak.

— Hogyan változik meg ezáltal Hajdú-Bihar megye forgalma?

— Eddig az AKÖV szállította ki a kereskedelmi árut a falvakba — válaszolta *dr. Major Ferenc.* — Arra nem volt felkészülve, hogy a falvakat is bekapcsolja az országos vérkeringésbe, darabárut vegyen fel a vasútállomással nem rendelkező helyeken. *Hajdú-Bihar megyében* a *MÁV Autófuvarozási Főnökség* január 1-től átveszi az AKÖV szerepét a kiskereskedelem áruellátásában és jelentős szolgáltatással kibővítik azt.

— Milyen szervezéssel oldják meg ezt a feladatot?

— Minden faluban a népbolt, ha több van, a legnagyobb forgalmú népbolt vezetőjét bízzuk meg a szervező munkával. Ő ad felvilágosítást a lakosságnak, ő adja fel és veszi át az árut, de könnyen megközelíthető helyekre házhoz is kimegyünk gépkocsijainkkal. Járatainkat naponta vagy a forgalomtól függően ritkábban közlekedtetjük.

— Milyen előnyt jelent ez a szolgáltatás a termelőszövetkezetek és a lakosság számára?

— Ha például a termelőszövetkezet címére érkezik áru, nem kell, hogy érte küldjenek az állomásra. A vasút számára is előnyt jelent ez a megoldás. A kisforgalmú állomásokon nem kell darabáru raktárakat építeni. Beruházási kereteink koncentráltabban, a központi helyeken létesítendő raktárak építéséhez használhatjuk fel.

— Országos viszonylatban is kiterjesztik ezt a módszert?

— Természetesen. 1964 második felében *Szabolcs-Szatmár* megyére terjesztjük ki, a következő két év folyamán pedig országosan megvalósítjuk a központi darabáru szállítást — fejezte be nyilatkozatát *dr. Major Ferenc.*

L—cz

VISSZATÉRŐK...

Dombóvár állomás szakszervezeti bizottsága a törzsgárda erősítésére törekszik. Feladatunk nem könnyű, hiszen az utóbbi két hónapban 25 önkényes kilépés történt nálunk.

Igyekeztünk a kilépőknek megmagyarázni, hogy a népgazdaság erejéhez képest megoldják a vasutasok bérproblémáját. Akiknek használt a meggyőző szó, azok maradtak, akiknek nem, kiléptek.

De a kilépők egy része máris jön vissza. Visszatért például Szalkai István tolatásvezető, Knok János és Hetesi István kocsirendező. Elmondották, hogy nem találták meg a számításukat. Most oktatásokon, rendezvényeken elmondják, miért jöttek vissza, s ez sokat segít a többiek felvilágosításában.

Reméljük, sikerült megállítani a kilépési lázt állomásunkon. Bizonyos, hogy a küszöbön álló bérrendezés véglegesen megoldja ezt a problémát és elősegíti törzsgárdánk erősítését.

Bódogh Mihály
Dombóvár

Erzsi néni 42 éve

Háromnegyed emberöltő szolgálat, 42 év egy munkahelyen ritka „véletlen" még a vasúton is. Valóban, csak a véletlen ajándéka lehetett, ha egy törékeny gyermeklány annyi „protekciót" élvezett a MÁV-nál, hogy felnőtt munkára alkalmazták, és ott meg is tűrték.

Ilyen protekció jutott annak a 13 éves lánynak is, aki 1921-ben az abdi állomáson vonatra ült, elindult szerencsét próbálni. Hajtotta a kényszer. A család megélhetéséhez vajmi kevésnek bizonyultak a legidősebb testvér munkájával keresett pengők. Apa nélkül maradt a család. A kenyér, a ruha, a cipő meg nagyon kellett.

Erzsikét a győri fűtőházban alkalmazták próbaidőre, 21 filléres órabérrel. A legnehezebb munkák közé tartozott az állatszállító vagonok takarítása, főként télen, amikor a latyakos almot padlóhoz tapasztotta a fagy. 24 éven át hajnaltól sötétedésig görnyedt a vagonokban. Alig múlt el hét, a hozzá hasonló korabelieket újabbak váltották. Nem bírták erővel, szervezettel. Erzsike nem tágított. Belenőtt a férfiaknak is nehéz munkába a viszontagságos évek alatt. Az asszonyélet sem hozott sokáig örömet számára. Fiatalon ismerte meg az özvegységet.

Szeredi Vilmosnéra is szebb napok virradtak 1945-ben. A kérges, repedezett kezű sovány asszonyt méltányosabb munkára tették. Hinni sem mert a fülének, amikor közölték vele, hogy az egyik személykocsi takarítócsoport vezetését bízzák rá. Aztán nemsokára felkerült egyenruhájára a fűtőházi főmunkavezetőnek járó jelzés is.

Szerényen, szinte röstellkedve meséli regénybe illő életét. Csodálatos akaraterővel dolgozott mindig. Egy dobozt vesz elő, kinyitja: „Érdemes vasutas" kitüntetés 1959-ből. Most sem az érdemeit, hanem a munkatársak, a vezetők figyelmességét emelegeti. Pedig a 40 éves jubileumon, a nyugdíjas búcsúztatón szocialista címért küzdő brigádjától, munkatársaitól kapott ajándékok is becsülete méltóságáról tanúskodnak.

V. M.

A szocialista brigádmozgalom tapasztalataiból

A szocialista brigádmozgalom rövid idő alatt jelentős társadalmi tényezővé vált.

A vasúton mintegy 5000 brigád, 40 000 fővel küzd a cím megtartásáért, illetve elnyeréséért.

Lendületet adott a mozgalomnak a május 8-án tartott országos vasutas szocialista brigádvezetői tanácskozás, amely hasznos tapasztalatcserének is bizonyult.

A tanácskozáson elhangzott vélemények és javaslatok alapján dolgozta ki szakszervezetünk közgazdasági osztálya a szocialista brigádmozgalom továbbfejlesztésének irányelveit. Az irányelvek ismertetése, megvitatása céljából összehívott tanácskozásokon sok vitás kérdést tisztáztak. Azóta új tartalommal, új módszerekkel gazdagodott a mozgalom. Ezekről kívánunk cikkünkben tájékoztatást adni.

Keleti fűtőház

A Keleti fűtőház szakszervezeti bizottságának kezdeményezésére a szocialista brigádba tömörült dolgozók Alkotmány néven

szocialista komplexbrigádot hoztak létre, 104 fővel.

A komplexbrigádba 15 önálló szocialista brigád tömörült. Vállalásaik szorosan kapcsolódnak a komplex szocialista brigád vállalásainak egészéhez.

A szocialista brigádok vállalását havonta, a komplexbrigád vállalását negyedévenként értékelik. A negyedéves komplexbrigád-értekezleten nemcsak a brigádok tagjai, hanem feleségeik is részt vesznek. Ugyanakkor kultúrrendezvényt is tartanak. Így mód és lehetőség nyílik arra, hogy a brigádvezetők és brigádtagok mindjobban megismerjék egymást.

Az alakuló tanácskozás alapos, elemző beszámolóját *Kiss Lajos* szb-titkár tartotta. A tanácskozás hasznosnak bizonyult, ámbár voltak hiányosságai is. A komplex szocialista brigád megalakulásakor például több brigádot nem vettek be azzal az elgondolással, hogy előbb 6 hónapi jó munkával bizonyítsák be: méltók arra, hogy a komplexbrigádhoz csatlakozhatnak.

Véleményünk szerint az ilyen elgondolások lassítják a szocialista ember tudatformálását, a szélesebbkörű kollektíva társadalomformáló erejét. *(Azóta már változtattak szemléletükön.)* Azt is nehezen értették meg, hogy a negyedik negyedévi vállalásuk csak megalapozása legyen az 1964. évi vállalásnak. Ezen még ma is van vita.

A szemléletbeli különbségek ellenére is elismeréssel adózunk a Keleti fűtőház szakszervezeti bizottságának kezdeményezéséért. A jövőben persze

a mozgalmi szerveknek jobban össze kell hangolniuk a versenyszervezéssel kapcsolatos elvi állás-pontjukat.

Békéscsaba Fűtőház

Békéscsaba fűtőháznál is tanácskoztak a szocialista brigádvezetők. A beszámolót a szegedi igazgatóság IV. osztályának vezetője, *Újházi elvtárs* tartotta. Szépséghibája volt az értekezletnek, hogy azon az utazó brigádvezetők közül csak egy jelent meg.

A beszámoló foglalkozott a fűtőház tervteljesítésével és hiányosságaival egyaránt. Hangsúlyozta, hogy

a jövőben bátrabban kívánnak támaszkodni a szocialista brigádok munkájára, javaslataira.

Sajnos, módszerbeli kérdésekkel keveset foglalkozott, pedig a tanácskozásoknak ez lényeges kérdése. A hozzászólók általában a termelést, a brigádok munkáját akadályozó körülményekről beszéltek. Elmondották, hogy több segítséget várnak a jövőben a gazdasági vezetőktől és a mozgalmi szervektől. Javasoljuk, hogy ezek a beszámolók 35—40 percnél ne tartsanak tovább. *(Itt 80 percig tartott.)*

Békéscsaba állomás

Ennél jobb — de nem hibamentes — tapasztalatokkal találkoztunk *Békéscsaba állomás* szocialista brigádvezetői tanácskozásán. A beszámolót a szegedi igazgatóság III. osztályának vezetője, *Szabó elvtárs* tartotta.

Nagyon reálisan értékelte az állomás eredményeit, hiányosságait, a megoldandó problémákat, a gyakorlati életet, továbbá, hogy mit vár a brigádoktól és mire irányuljanak vállalásaik. Módszerbelileg is irányt mutatott, segítséget nyújtott a brigádok munkájához. A hozzászólók elmondották, hogy jobban növelte volna a tanácskozás értékét, ha többen vettek volna részt *(megjelent 30 fő)*, mert sok hasznos dolgot hallottak, amit munkájukban jól tudnak hasznosítani. Kiemelték, hogy a mozgalom hatásának tudható be például a vonatkísérők helyesebb, gondosabb vezénylése, de egyértelműen mutattak rá a termelést akadályozó körülményekre.

Szabó József

(Folytatjuk.)

A „dominó" premierje Füzesabonyban

Október 25 óta gombnyomásra járnak a vonatok *Füzesabony* állomáson. Ekkor adták át a dominó, rendszerű biztosítóberendezést.

A forgalmi irodából *Verebélyi István* forgalmi szolgálattevő egymaga kezeli az összes jelzőt, állítja a villamos kapcsolású váltókat. Iróasztal nagyságú kapcsolótábla előtt ül. A tábla halványzöldre festett kis kockákból, a dominókból áll. Bármilyen vágányrajzú állomás térképe kirakható ezekből a valóban játékszernek tűnő elemekből.

— A bejárat vagy a kijárat pillanatok alatt elkészíthető ezzel a kapcsolóberendezéssel. Csak a kezdő és a célgombot kell egyszerre megnyomni s a jelzőasztalon szaggatott fehér fénycsík formájában nyomban megjelenik a kész vágányút rajza. „Szabad a bejárat" jelzést csak akkor lehet adni a géppel, ha a vágányok valóban üresek. A forgalmista tévedhet, de a dominórendszerű biztosítóberendezésnél ez nem fordulhat elő — magyarázta érdeklődésünkre Verebélyi István.

A gyakorlatban

Mindjárt a gyakorlatban is bemutatta az elmondottakat, mert *Miskolc* felől jelezték az 1571-es tranzit-szerelvény érkezését. Benyomott két gombot, s az állomás térképén megjelent a vonat áthaladásának irányát jelző szaggatott fehér fényvonal. Ujabb gombnyomás és a jelző helyén zöld fénypont gyúlt ki. Nem sokkal később a berendezés azt is jelezte, hogy a tranzit-szerelvény elérte az állomást és megkezdte az áthaladást. Ahol elhaladt, vörösre változott a fehér fényvonal. Amikor ez a vörös fény a forgalmi iroda magasságába ért, az ablaik előtt valóban megpillanthattuk a mozdonyt.

— A tartalékok munkáját is innen irányítják? — kérdeztük a forgalmistától.

— Ezt is lehetővé tenné a berendezés — válaszolta —, *csakhogy ez nagyon megnehezítené az irányítást. Mód van arra, hogy a két váltótoronynak, melyek szintén rendelkeznek kapcsolóasztallal, kiadjak bizonyos váltócsoportokat.*

Közben jelzések villantak a dominótáblán.

— Önálló kapcsolást kér a II. őrhely. A tartalék már kihúzott egy kocsisort, melyet rendezni akarnak — szólt a forgalmista. A berendezés jelezte a kihúzott szerelvény helyzetét is. Verebélyi István néhány kapcsológomb megnyomásával kiadta két váltócsoport felett a rendelkezést, majd felénk fordulva folytatta:

Jól meg kell ismerni

— Nagyon jó ez a berendezés, csak az a baj, hogy még nem ismerjük eléggé. Ezt is meg kell tanulni, mint ahogy az évek során megtanultuk a régi módszert. Egyetlen problémánk, hogy a 3-as váltó, melynek kulcshelyzete van a Miskolc felé vezető fő vágányon, nincs függetlenítve a helyi kapcsolótól. Az állomás keleti felén emiatt nagyon gyakran félbe kell szakítani a tolatást. Nincs szükség az ilyen túlbiztosításra. Gyakorlatlanságunk következtében eleinte sok aláváltás, váltófelvágás történt, de már kezdjük megszokni az új biztosítóberendezést.

A szűkös vágányhelyzet miatt az egri vonatokat rendszerint foglalt vágányra járatják Füzesabonyban. Foglalt vágány esetében azonban a dominórendszerű biztosítóberendezés csak hívójelzést ad. Az F—1-es utasítás értelmében azonban hívójelzéssel sem lehet foglalt vágányra beengedni a szerelvényt. Ezért egy embernek 400 métert kell kigyalogolni a vonat elé, hogy beintse. Így az új berendezés mellett is a régi módszert kell alkalmazni. Sokkal egyszerűbb lenne, ha az előző állomáson. *Makláron* megkapna az értesítést a mozdonyvezető, hogy *Füzesabonyban* foglalt vágány várja és a hívó jelzésre 15 km-es sebességgel beinfés nélkül érkezhetne az állomásra.

Gondosabban kelleti volna

Megnéztük az újonnan épült I. számú őrhelyet, melyet a biztosítóberendezéssel egyidőben adtak át rendeltetésének. Az új torony szobája nagyon szűk, alig 5 négyzetméter alapterületű. Tervezését nagyon elhibázták. A vágányok felé néző üvegfalán például nem ablak nyílik, hanem ajtó. Még szerencse, hogy kívül derékmagasságig falat emeltek az ajtó elé. Eredetileg talán erkélyt is akartak a kapcsolószoba elé építeni?

A szolgálatban levő két váltókezelő: *Kovács Benedek* és *Kovács László* elmondotta, hogy a hangszórókat rossz helyre tették. Négy hangszóróval rendelkeznek, de az mind egy helyen van a torony keleti falán. Nincs viszont hangszóró a vízháznál, a 4-es váltónál, pedig a tartalék mindenütt jár és nem hallja meg a toronyból adott utasításokat. A gondjaikra bízott kapcsolóberendezés nem olyan, mint amit a forgalmi irodában láttunk, mert ez csak a váltóállást jelzi, a foglaltságot nem.

Készül már *Füzesabony* állomás új technológiája is. A dominórendszerű biztosítóberendezés nemcsak lehetővé teszi, de meg is követeli a gyorsabb, szervezettebb munkát. A kezdeti nehézségek után, főként, ha rövidesen Diesel tolatómozdonyt is kap *Füzesabony*, zavartalanná válik az állomás munkája, javulnak teljesítményei.

(L—cz)

Tegyük rendszeressé az előmunkások képzését

Az építési- és pályafenntartási munkák gazdaságos és jó minőségű elvégzése nagymértékben függ az előmunkások szaktudásától, irányító készségétől és szorgalmától. A miskolci igazgatóság területén dolgozó előmunkások létszáma közel azonos az ugyanezen a területen dolgozó műszakiak létszámával. A munka irányítóinak tehát jelentős részét képezik.

Ebből a felismerésből kiindulva tartotta szükségesnek előmunkásaink szellemi és gyakorlati felkészültségének alaposabb, statisztikai vizsgálatát.

Előmunkásaink létszáma az adatgyűjtés időpontjában 250 volt. Közülük a pályafenntartásnál 185, az építési főnökségnél 65 dolgozott. Iskolai végzettségüket vizsgálva megállapítottam, hogy:

2—3 általános iskolai osztályt végzett	2,3 %
4—7 általános iskolai osztályt végzett	61,6 %
8 általános iskolai osztályt végzett	31,6 %
érettségizett	4,4 %

Feltűnő, hogy az előmunkások közül milyen sokan nem szerezték még meg a 8 általános iskolai végzettséget. Véleményem szerint a fejlődő technológia parancsolóan előírja, hogy valamennyi előmunkásunk megfelelő általános műveltséggel rendelkezzék. A múlt iskolai évben 15 előmunkásunk tanult a dolgozók általános iskolájában. 11-en a pályafenntartási technikumban, gimnáziumban és mezőgazdasági technikumban egy-egy előmunkás folytatott tanulmányokat a levelező tagozaton. Ezzel az eredménnyel nem lehetünk megelégedve, hiszen előmunkásaink 62,8 százaléka még 45 éven aluli, a felnőtt oktatásba bevonható.

A továbbképző tanfolyamokon az utóbbi 10 év során a létszám 66 százaléka vett részt. Figyelembe véve azonban, hogy a hézag nélküli felépítmény és a gépesítés nagyobb arányú elterjedését 1958-tól számíthatjuk, ez az arány nem mondható kedvezőnek. Az utóbbi négy évben ugyanis csak az előmunkások 46 százaléka vett részt továbbképzésben. Ha figyelembe vesszük a gyors technikai fejlődést, legalább öt évenként szükséges az előmunkások tanfolyami továbbképzése. Évente tehát 50 előmunkást kell oktatnunk. Ezzel szemben tavaly igazgatóságunk területén csak 39 előmunkás vett részt szakmai továbbképző tanfolyamon.

Amikor fokozott gondot kell fordítanunk előmunkásaink általános műveltségére és szakmai felkészültségére, gondolnunk kell az újonnan kiképzendő előmunkások megfelelő kiválasztására is. Már a felvételkor nagyobb körültekintéssel kell eljárnunk, hogy azokat válasszuk ki erre a beosztásra, akik kellő előképzettséggel, jó indulási alappal rendelkeznek.

Úgy vélem, a miskolci igazgatóság előmunkásainál tapasztalható problémák másutt is megtalálhatók, s ezért az általam leírtak számot tarthatnak az érdeklődésre.

Hábel György
miskolci igazgatóság

Jelzőberendezés pályamunkásoknak

Az elmúlt hetekben egy újfajta jelzőberendezést kísérleteztek ki a csehszlovák vasutak. A készülék a pályamunkások testi épségére vigyáz munka közben.

Ha a pályatesten bármilyen jármű közlekedik, a készülék automatikusan — időben jelez. A pályamunkásoknak, pályaépítőknek mindig lesz idejük, hogy félre álljanak.

Eddig, ha olyan vonalon folyt a pályatest korszerűsítése, ahol a forgalom nem szünetelt, az előmunkások, vagy a kijelölt személyek végezték a figyelést, ők ügyeltek társaik testi épségére. A jövőben az új készülék látja el ezt a szerepet. Annál is inkább, mivel felszerelhető egy- és többvágányú pályatesten — valamennyi aljfajtáknál —, valamint automatikus blokkberendezéseknél is.

Bővítésre szorul Békéscsaba állomás üzemi konyhája

Naponta 400 dolgozót étkeztet *Békéscsaba állomáson* az üzemi konyha, s a jövőben csak emelkedik ez a szám. A konyha dolgozói arra törekednek, hogy mindenki elégedett legyen főztjükkel, az adagokkal.

Munkájukat nagyon nehezíti, hogy a nyersanyagokat nem tudják tárolni, mert nincs rá helyük. Nincs pincéjük, ahol némi zöldség- vagy burgonyakészletet raktározzanak, hogy a téli és a kora tavaszi időben ezekből megfelelő mennyiség álljon rendelkezésükre. A feldolgozott élelmiszert napról napra kell beszerezni. Gondot okoz az is, hogy az étkezőhelyiség már szűk a nagy létszámhoz képest.

A közétkeztetés Békéscsaba állomáson is mind népszerűbbé válik, a dolgozók ma már nem szívesen bibelődnek a magukkal hozott ételek melegítésével. Ezek a növekvő igények szükségessé teszik, hogy mielőbb bővítsék Békéscsaba állomás konyháját.

Boldizsár Gyula
Békéscsaba

Tanácskozott a Magyar Eszperantó Szövetség vasutas szakosztálya

A *Magyar Eszperantó Szövetség vasutas szakosztálya* november 28-án tartotta rendes évi konferenciáját a vasutasszakszervezet székházában. A szakosztály vezetőségének beszámolóját *dr. Pethes Imre*, a szakosztály titkára tartotta. A beszámoló részletesen ismertette a vasutasszövetség ez évi munkáját és a jövő év feladatait.

Örömmel vettük tudomásul, hogy a vasutas eszperantó szakosztályon belül megalakult az eszperantó nőbizottság és egyre nő a vasutasfiatalság körében a nemzetközi nyelv iránti érdeklődés. A beszámolót lelkes és tartalmas vita követte. Valódi munkaértekezlet volt. A vita folyamán felmerült kérdésekre *dr. Bácskai István*, a vasutas szakosztály elnöke adott választ.

A konferencián részt vett *Kapitány Lajos*, az eszperantó szövetség főtitkára, aki elismerését fejezte ki az eszperantó vasutas szakosztály eddigi munkájáról, majd tájékoztatta a jelenlevőket a szövetség előtt álló legfontosabb feladatokról.

Utazás az azúr ég alatt

I.

Az Olaszország felé igyekvő utas Jugoszlávia felől közelíti meg célját. Vinkovectől villanygép vontatja a szerelvényt. Tempósan haladunk.

Vukovár — olvastam az egyik állomás névtábláján, s a vasút bölcsőjéhez szálltak vissza gondolataim. Kossuth Vukováron át akarta megépíteni az első magyar vasutat, hogy az ország éléskamráját összekössék a tengerrel. De mert Kossuth így javasolta, Széchenyi ellenezte ezt...

Az olasz határ közelébe értünk, feltűntek a Trieszt környéki hegyek, azután a tengerparthoz kanyarodott a vonat és megpillantottuk az Adriát. A vasút egyik oldalán égbenyúló sziklafal, a másik oldalon a végtelen tenger nyújt érdekes látnivalót. Alagút, alagút után. Az állomásokon örökzöld növények.

Itáliai látogatásunk első állomása Velence. Szitáló esőben érkeztünk a Santa Lucia pályaudvarra. Ez a végállomás minden jármű számára, hiszen autó, villamos, vagy busz nem közlekedik Velencében. A világ egyik legérdekesebb városa, amely a tengerparton, az iszapos talajba vert cölöpökre épült. A mintegy 15 000 házból álló várost három nagyobb és mintegy 160 szűk csatorna szeli át. A csónakok, a gondolák városa Velence. A Grand Canal két részre osztja a várost. Felette három hídon vezet az út. A kisebb csatornák felett mintegy 350 hidat vertek a velenceiek. A sikátorszerű, szűk utcákban nehéz eligazodni. A házak falán nyilak jelzik az utat a Szent Márk tér felé. Ez a város központja. Mindig sok itt a külföldi. Fényképezik a bizánci stílusban épült templomot, a téren sétálgató és röpködő galambokat. A Szent Márk ter másik nevezetessége a doge-palota, mely a város nagy tanácsának és kormányzójának fellegvára volt.

Velencét a tengertől a világhírű lidó választja el. Aki nem sajnálja a 200 lira útiköltséget, megnézheti a luxus üdülőket. De jól látszanak itt az ellentmondások is. Hiszen a fényes hotelek körül koldusok lézengenek, akik harsányan köszöngetik, ha egy 10 lirás pénzdarab koppan bádogtányérjukon.

Velence: a doge-palota

Felejthetetlen fél órát töltöttünk egy kis motoroshajón a lidótól a Grand Canalon át a város központjába utazva. Elhaladtunk a Rialtó márvány hídja alatt. A partok fényei csillogva tükröződtek a csatorna vizéből. Már messziről feltűnt a doge-palota fehér márvány oszlopsora.

Fiatal barátunk, Beppo, egy olasz diák, Velence történetéről mesélt. Évszázadokon át tartó testvérháború folyt a két városállam, Velence és Genova között. Napóleon, majd a Habsburg veszedelem fenyegette Velence önálló életét. Ez a híres kereskedőváros aranykorát a középkorban élte. Velence 1866-ban vált szerves részévé az egységes Olaszországnak.

Este is különös hangulata van a városnak. A csatornák a házsorok visszfényét mutatják, mintha véletlen délibáb húzódna valahol a házak alatt. Az ablakokból zeneszó hallatszik. Ismét megered az eső, lágy cseppekben, mintha arra ügyelne, el ne mossa azt a sok szépet, amit ezen a Velencében töltött napon láttunk.

Gergely József

Sport

Ismét bajnokságot nyertek

Az idén harmadszor nyert szakszervezeti labdarúgó-bajnokságot a debreceni fűtőház csapata és ezzel véglegesen birtokában maradt a vándorserleg.

Csak elismeréssel lehet szólni a kollektív szellemről, minden labdarúgó odaadó helytállásáról. Valamennyien lelkesedéssel, sportszeretettel vettek részt a mérkőzéseken. Külön is dicséretet érdemel Jászberényi József, a csapat intézője.

Képünk a fűtőház labdarúgó-csapatát mutatja be. Felső sor (balról jobbra): Vincze Zoltán, két játékvezető, Bollega József, Juhász Lajos, Magyar László, Molnár Antal, Dull Lajos, Hajdu Imre, Jászberényi József. Alsó sor: Bánhidi László, Nagy Sándor, Bógyis Pál, Szabó Sándor, Kónya Ferenc.

Szerencse, hogy nem volt kieső

Befejeződött az 1963. évi egyfordulós NB I-es labdarugo-bajnokság. A debreceni VSC labdarúgó-csapata az utolsó helyen végzett. A csapat 13 mérkőzésből hét főben győzött, kétszer döntetlent ért el és kilencszer vesztesként hagyta el a pályát. A csatárok mindössze 15 gólt lőttek. Ezzel szemben a védelem 31 gólt kapott.

Bizony, ezzel az eredménnyel nem lehet dicsekedni. Még szerencse, hogy ezúttal nincs kieső. Igy a DVSC együttese az 1964. évi tavaszi-őszi bajnokságban is az NB I-ben szerepelhet.

Kétségtelen, hogy a debreceniek az őszi bajnokságot kísérletezésre szánták. Megtehették, mert nem kellett kockáztatni. A gyenge szereplésben a kísérletezéssel járó mérsékeltebb teljesítmények mellett más problémák is adodtak. Az idősebb, tapasztaltabb játékosok közül többen is hosszú ideig tartó sérüléssel bajlódtak. A helyükre került fiataloknak pedig még nincs meg a kellő rutinjuk.

Az igazsághoz tartozik az is, hogy a csapat szelleme, a játékosok és a vezetők közötti kapcsolat sem volt kielégítő.

A DVSC élére került új vezetőség már megtette az első lépéseket a problémák felszámolására. Átalakították a szakosztály vezetőségét. A szakosztályvezetői tisztet Kósztner Vilmos, ismert labdarúgó-játékvezető vette át. Lyka Antal edző, akinek lejárt a szerződése, nem vállalja tovább az edzői teendők ellátását. Helyére Lóránt Gyulát, a sokszoros válogatott középhátvédet szerződtették a debreceniek.

Mint ahogy ez már ilyenkor lenni szokott, az új edzőtől sokat várnak Debrecenben. Kétségtelen, hogy Lóránt Gyula megfelelő lesz arra, hogy összefogja a játékosokat, megzabolázza a fegyelembontókat. Egymagában azonban ő sem képes csodákat művelni. Tevékenységében nagy szüksége lesz mind a szakosztályvezetőség, mind az újonnan megválasztott elnökség segítségére. Ha a segítséget megkapja, minden bizonnyal előkelőbb helyezést ér el az 1964. évi bajnokságban a DVSC labdarúgó-csapata. Ezt nemcsak a debreceni szurkolók, hanem a vasutasok népes tábora is szeretné. Reméljük, hogy ez sikerül is.

— vi —

A magyar sajtó napján

45 évvel ezelőtt, 1918. december 7-én jelent meg először a Vörös Újság, a Kommunista Párt lapja. „Elérkezett az ideje a szocializmus megvalósításának" — írta az első szám vezércikke. Ma már történeti dokumentum ez a megsárgult újságpéldány, de amiért szólt és harcba hívta a magyar proletariátust, az ma egész népünk, építő munkánk jelene.

Lelkesítő hagyomány a magyar sajtó számára a Vörös Újság, ezért avattuk ünneppé e harcos kommunista lap születésnapját. A Vörös Újság első száma még csak 10 000 példányban jelent meg, de a nagy érdeklődés miatt már ebből is második kiadást kellett nyomatni. A lap népszerűsége, csakúgy mint a párté, gyorsan nőtt, s amikor a győzelmes Tanácsköztársaságban hivatalos esti lappá, a töretlen kommunista politika szószólójává lett a Vörös Újság, naponta csaknem 400 000 példányban nyomták.

Szocialista társadalmunk nemcsak vallja, nemcsak az alkotmányban biztosítja a sajtószabadságot, hanem a gyakorlatban is megvalósította azt, megteremtve a nép sajtóját. A magyar újság, rádió, televízió a szocializmus építése során fejlődött mai fokára. Széles e hazában ma már mindenhová eljuttatja a sajtó, a rádió vagy a televízió a párt, a kormány szavát, a marxizmus—leninizmus tanításait. Sajtónk hatására, népszerűségére vall, hogy mellette egyszerű dolgozókból, a levelezők széles tábora alakult ki. Lapjaink az élet sűrűjében élnek, hivatásuknak tartják, hogy mindig arról szóljanak, arra mozgósítsanak, ami építőmunkánk szempontjából a legfontosabb. Feltárják munkánk gátjait, akadályait, hogy segítsék gyorsítani a fejlődést, hazánk haladását a szocializmus útján. Sajtónk tízig-vérig mai feladata annak bemutatása is, mennyi új sarjad a mi életünkben napról napra, mennyi értékes kezdeményezés segíti a szocialista építőmunkát.

Aligha érhetné szebb elismerés a magyar sajtót azoknál a szavaknál, melyekkel pártunk VIII. kongresszusa értékelte munkáját: „Ma már nemcsak a párt lapjai, hanem az egész magyar sajtó a párt politikáját képviseli".

Jövőben is erre törekednek a sajtó munkásai, hiszen nincs szebb feladat a dolgozó nép ügyének szolgálatánál.

Vállaljunk szolidaritást Ecuador dolgozó népével

A Szakszervezeti Világszövetség felhívása

A katonai junta, amely az Egyesült Államok külügyminisztériumának bűnrészességével és támogatásával ragadta meg a hatalmat Ecuadorban, erőszakos elnyomással sújtja az ország dolgozóit és demokratáit.

A katonai junta már az első napokban kihirdette az ostromállapotot, megszüntették a gyülekezési és sztrájkjogot, megfosztotta jogi személyiségétől az *Ecuadori Dolgozók Szövetségét*, az ország legreprezentatívabb központját, az SZVSZ tagszervezetét. Országszerte hajtóvadászatot indított a legfőbb szakszervezeti és demokratikus vezetők, s az értelmiségiek ellen.

A szakszervezeti és demokratikus szervezetek székhelyén házkutatást tartottak; otthonukból kiszakított és börtönbe vetett emberek százait, számos foglyot ütlegeltek és kegyetlenül megkínoztak.

Több mint 500 dolgozó és demokrata sínylődik börtönökben, a *Garcia Morenó-i* és *quitói* fegyházban, anélkül, hogy elítélték volna őket. Egyetlen bűnük az, hogy a népi tömegek törekvéseit és jogait védelmezték. Köztük van *Victor Manuel Zuniga*, az *Ecuadori Dolgozók Szövetségének* elnöke, az *SZVSZ Főtanácsának* tagja; *Pedro Saad* és *Jorge Reinolds* munkásvezér; *Transito Amaguana*, az ecuadori *Indiánok Szövetségének* vezetője, s sok más szakszervezeti aktíva és vezető.

Az elnyomás felháborodást keltett a dolgozók és a nemzetközi közvélemény körében, főképpen *Latin-Amerikában*, ahol több országban széles körű szolidaritási bizottságok alakultak az ecuadori dolgozók és nép támogatására.

A *Szakszervezeti Világszövetség* a legerélyesebben tiltakozik a munkás- és demokratikus aktívák és vezetők önkényes bebörtönzése, a szakszervezeti székházak bezárása és legelemibb emberi jogok megsértése ellen. Elhatározta, hogy az *ENSZ Emberi Jogok Bizottsága* előtt leplezi le e tényeket, s a nemzetközi munkaegyezmények *Ecuadorban* történt megszegése miatt panaszt emel a *Nemzetközi Munkaügyi Szervezetnél*.

Az SZVSZ felszólítja az egész világ dolgozóit és szakszervezeti szervezeteit, hogy juttassák kifejezésre szolidaritásukat *Ecuador* dolgozóival és népével, s követeljék a szakszervezeti és demokratikus jogok betartását. *Victor Manuel Zuniga* és minden más letartóztatott munkásharcos szabadon bocsátását, az ecuadori nép üldöztetésének beszüntetését.

HÍREK

— Régi szolgálati helyiségek átalakításával 18 ágyas, hideg-melegvizes fürdővel ellátott laktanyát létesítettek Zalaegerszeg állomáson.

— 1890-ben épült vasúti tehervagon kerül a Közlekedési Múzeum tulajdonába. A kocsit jelenleg a szolnoki fűtőház területén tárolják.

— A közlekedés kérdéseiről és a közlekedési dolgozók feladatairól tartott előadást november 27-én Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter Győrött, a vasutas művelődési otthonban. Az előadásra telt ház előtt került sor.

— November 27-én Lipcsében összeült a nemzetközi szakszervezeti tanácskozó bizottság. Az ülésen Louis Saillant, a Szakszervezeti Világszövetség főtitkára a bizottság legközelebbi feladatának a szakszervezeti világkonferencia összehívását jelölte meg.

— Üzemi eszperantó nyelvtanfolyam indult a Debreceni Járműjavító kultúrotthonában. A nemzetközi nyelv tanulására 25 dolgozó jelentkezett az üzemből.

— A sarkadi VI-os pályamesteri szakasz dolgozói teljesítették vállalásukat, s elnyerték a szocialista brigád címet és oklevelet. A szakaszok közötti versenyben is az első helyen végeztek.

— Katalin-bállal egybekötött szellemi vetélkedőt rendezett november 23-án a szombathelyi igazgatóság KISZ-szervezete és az Ady Endre művelődési otthon vezetősége Szombathelyen, az Ady Endre művelődési otthonban. A jól sikerült rendezvényen a többi igazgatóságok is képviseltették magukat.

A CSALÁD UTÁN AZ ELSŐ KÖZÖSSÉG

79 gyermek tölti idejének nagy részét a szegedi vasutas-óvodában. 11 dolgozó — köztük 6 óvónő — gondoskodik nagy szeretettel róluk.

A gyermekek számára a család után ez az első, s elmondhatjuk — kedves közösség. Arra a kérdésre, hogy szeretnek-e óvodába járni, mindannyian harsogó igennel válaszoltak.

A nyáron az óvodások is részt vettek az „idegenforgalomban". Igaz, nem külföldre mentek, csak a Tisza túlsó partjára, Újszegedre és a város más helyeire. Ezeket a kirándulásokat ma is emlegetik a gyerekek.

A szülők és a különböző intézmények igyekeznek elősegíteni, hogy jól érezzék magukat az óvoda kis lakói. Több dolgozó az elhasználódott játékszereket javítja. A MÁV Gépjavító Üzem szegedi telepének KISZ-fiataljai például négyüléses hintát készítettek nekik.

Sziládi Sándor
Szeged

— Váltakozó sztrájkba léptek a francia vasutasok. November 26-án 36 órás sztrájkba léptek. A vasutasok a különböző vonalakon 8—8 óra hosszat szüneteltetik a forgalmat. A dolgozók azért döntöttek a váltakozó sztrájk mellett, mert az október 23-i tiltakozó sztrájk után a vasútigazgatóság két napi bért vont le a dolgozók fizetéséből.

— Hosszú betegség, sok szenvedés után november 25-én elhunyt Timár Károly elvtárs, a szakszervezeti központ főkönyvelőségének munkatársa. Timár Károly 1940-ben lépett a vasút szolgálatába. Éveken át a budapesti igazgatóságon dolgozott, 1956-ban a szakszervezet főkönyvelőségére került revizori beosztásba. Timár Károlyt a Vasutasok Szakszervezete saját halottjának tekinti. Temetése december 2-án 14 órakor lesz a rákoskeresztúri újköztemetőben.

— Váratlanul, 46 éves korában elhunyt Pallaga Pál tanácsos, a MÁV Tisztképző Intézet tanára, aki negyedszázadot töltött a vasút szolgálatában. A tisztképzőn 1953-tól tanított, mint kereskedelmi szakoktató. Temetése november 23-án volt Nagykátán.

A szerkesztőség üzeni

Volosinovszki János, Marosán Pál Debrecen, Kiss Lajos Alsóőrs, Tótka Károly, Sziládi Sándor Szeged, Foki István, Ürögi József Budapest, Boldizsár Gyula Békéscsaba: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bánsági József Budapest: Levelét illetékeshez továbbítottuk.

Szentgáli István Gyöngyös: Következő számunkban részletesen ismertetjük a kérdezett ügyet.

A Hivatalos Lapból

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

45. számból: A közlekedés- és postaügyi miniszter felhívása a törvényességről és a társadalmi tulajdon védelméről.

128 160/1963. I/3. B. Az államvasúti dolgozók Fegyelmi Szabályzatának módosítása.

129 467/1963. I/6. B. A D. 4. sz. Utasítás kiadása és érvénybe léptetése.

46. számból: 125 532/1963. I/2. B. A hatnapos munkaléttől eltérő munkabeosztással foglalkoztatott dolgozók munkaviszonyával kapcsolatos egyes kérdések.

131 171/1963. I/2. C. Társadalmi tanulmányi ösztöndíjak adományozásának újabb szabályozása.

131 066/1963. I/3. A. A rokkantsági nyugdíjban részesülők szolgálatfelmondása esetén követendő eljárás.

126 470/1963. I/3. A. Központi Ellátószertár létesítése.

Lakáscsere

— Elcserélném két szoba összkomfortos, kertes házban levő szolgálati lakásomat egy szoba összkomfortos, tanácsi rendelkezésűre, lehetőleg Budán. Lakás: Bp. VI., Lehel út 3. fszt. 7. Érdeklődni de. 12 óráig.

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

Tervek, elgondolások a miskolci művelődési otthonról

A miskolci vasutas dolgozók művelődési otthona a Tiszai pályaudvar és a járműjavító közé ékelődve helyezkedik el. A 90 éves épület műszakilag elavult, külső képe vigasztalan, és ma már funkciójának sem felel meg. *Az intézményt az építési hatóság csak 1965. év végéig engedi üzemeltetni.* Addig tehát meg kell oldani egy új művelődési otthon problémáját.

A miskolci dolgozók abban reménykedtek, hogy az épület a vágánykorszerűsítés útjába fog esni, le kell bontani és a felépítményfelújítási hitel terhére kell majd új kultúrotthont építeni. A jelenlegi vágánykorszerűsítés azonban csak az épület északkeleti sarkát érinti, kb. 500 köbméter terjedelmű épületrészt kell elbontani.

Hol lenne a legmegfelelőbb hely

A bontáshoz az illetékes szervek csak azzal a feltétellel járulnak hozzá, ha hasonló nagyságú épületrészpótlás megtörténik. Felvetődött az a gondolat, hogy a pótlandó épületrész az új otthon egyik szárnyaként épüljön meg. Ez azonban csak akkor valósítható meg, ha az új művelődési otthon építése is elhatározást nyer.

A Tiszai pályaudvar előtti tér rendezési terveinek elkészítésekor a városi tanács és a tervezők a tér nyugati oldalán jelölték ki egy új vasutas kultúrotthon helyét. A szakszervezet *Borsod megyei bizottsága* több alkalommal foglalkozott már a kultúrotthon ügyével. A tárgyalások során a miskolci csomóponti vasutas KISZ-bizottság az ifjúság társadalmi munkáját ajánlotta fel az új művelődési otthon létesítéséhez. Ehhez az idősebb korosztály is lelkesedéssel csatlakozik. A KISZ-bizottság felkérte a *Vasúttervező Vállalat* KISZ-bizottságát, hogy társadalmi munkában készítsék el az új épület vázlattervét. A Vasúttervező KISZ-tagjai örömmel ajánlották fel segítségüket. A vállalat vezetősége házi tervpályázatot írt ki.

A pályázatra 12 pályázó 17 terve érkezett be. A bíráló bizottság *Kővári György* és *Takács András* terveit összevont I—II. díjazásban részesítette. *Baitai István* és *Maros Gyula* terveit megvásárolta, *Könnye Árpád* tervét pedig dicséretben részesítette.

Az új művelődési otthon 8 millió forint körüli összegbe kerülne. Társadalmi munkával, valamint a Tiszai pu. épületeinek bontásából kikerülő anyagok felhasználásával a hitelösszeg mintegy 1,6 millió forinttal csökkenthető. Az épületbe 800 fő befogadására alkalmas előadótermet, három klubhelyiséget, 3 szakköri helyiséget, 10 000 kötetes könyvtárat, 100 fős tanácstermet, valamint gondnoki lakást terveztek.

Legyen közös közlekedési otthon

A Borsod megyei bizottság úgy véli, hogy a problémát könnyebben lehetne megoldani, *ha ez az otthon nemcsak a vasutasság művelődését szolgálná, hanem a Közlekedési Minisztérium miskolci vállalatainak közös kultúrotthonává válna.* Az érdekelt vállalatok részéről az együttműködési készség megvan. *(Egy-egy vállalatra átlagosan 1,2 millió forint körüli összegű beruházás jutna.)* Az új kultúrotthon Miskolc város keleti lakónegyedeinek művelődési ügyét is elősegíthetné, sőt az iránt a *Mozi-üzemi Vállalat* is érdeklődik.

Juhász József építészmérnök november 27-én ismertette *Miskolcon* a terveket. Az ismertető iránt élénk érdeklődés nyilvánult meg. Sok értékes javaslat született. Az előadáson részt vevők nagy elismeréssel adóztak a *Vasúttervező Vállalatnak* és KISZ-bizottságának a tervek elkészítéséért és ugyanakkor határozati javaslatban felkérték a szakszervezet megyei bizottságát, hogy a közlekedési vállalatok vezetőinek, párt- és szakszervezeti bizottságainak bevonásával alakítson intéző bizottságot a beruházási programjavaslat mielőbbi kidolgozására.

A miskolci vasutas dolgozók úgy vélik, hogy a szakszervezet példamutató kezdeményezése egy közösen hasznosítható, a népgazdasági érdekeket a legmesszebbmenőkig figyelembe vevő közlekedési kultúrotthon létesítésére megfogja hozni a várt eredményt.

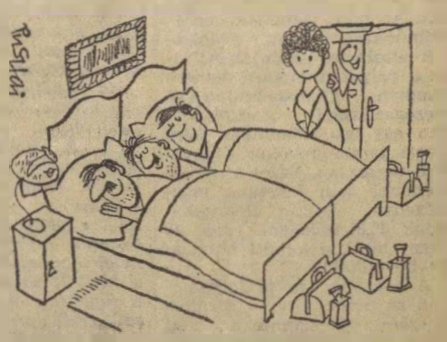
H. Gy.

KÖDBEN

— A 98-as vonat fékezője vagyok. Elakadtunk a jelzőnél.

— Az nagy baj, ugyanis mellékvágányra kanyarodott, mert ez a cementgyár iparvágánya.

Jószívű főnök



— Szívecském, ne haragudj, de a laktanyában nem tudtam elhelyezni ezt a vonatkísérő csapatot.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

VII. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM Ára 40 fillér 1963. DECEMBER 14.

A szakszervezeti munka fő módszere a nevelés

— Ülést tartott a szakszervezet központi vezetősége —

A szakszervezet központi vezetősége december 10-én ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt Végh Lajos elnök, Szabó Antal főtitkár, dr. Soproni József titkár.

Végh Lajos elnök megnyitója után Gulyás János, a kultúrnevelési és sportosztály vezetője tartotta meg referátumát a szakszervezet nevelő tevékenységéről.

A szocializmus teljes felépítésének egyik alapvető feltétele az emberek szocialista tudatának fejlesztése — kezdte beszámolóját. Társadalmi fejlődésünk jelenlegi szakaszában — a gazdasági építőmunka mellett — ezért kerül előtérbe a nevelési feladatok céltudatos és következetes megvalósítása.

A szocialista fejlődés üteme függ a nép tudatosságának színvonalától, általános és szakmai felkészültségétől. Tapasztalatok bizonyítják, hogy nem elegendő csupán a helyes politika.

a politikát és eszméinket állandóan magyaráznunk kell, naponta kell meghódítanunk a dolgozók agyát és szívét.

Az ideológiai és kulturális élet fejlesztésének ma kedvezőek a lehetőségei: a párt és a kormány politikája elismerésre és támogatásra talál. A dolgozók nemcsak elfogadják, hanem helyeslik az MSZMP VIII. kongresszusán, a szakszervezetek XX., valamint a vasutasszakszervezet VI. kongresszusán hozott határozatokat és készek is azokat végrehajtani.

Nevelőtevékenységünk eredményességét mutatják — folytatta az előadó — hogy például a technikai fejlődés elégtelensége ellenére évről évre teljesítettük szállítási feladatainkat. Az idén az első negyedév 3,1 millió tonnás lemaradását fokozatosan pótoltuk, úgyhogy november végére 23 000 tonnára csökkent az adósságunk. Nem a vasutasokon múlik, hogy valamennyi felkínált árut nem tudunk elszállítani. Ez a nagyszerű teljesítmény példásan bizonyítja a munkához való megváltozott viszonyt.

Még kézzelfoghatóbb a nevelési tevékenység pozitívuma, ha azt nézzük, hogy ma már 5000 brigád 40 000 taggal küzd a szocialista cím elnyeréséért.

A mérce: a szocializmus teljes felépítése

A közvetlen kulturálódást jelző számadatok ismertetése után Gulyás elvtárs így folytatta: — Ma, amikor a szocializmus teljes felépítése van napirenden, a nevelőmunkát is ehhez kell igazítanunk. A mérce a szocializmus teljes felépítése.

A nevelőtevékenységnél abból kell kindulni, hogy a szakszervezeti munka legfontosabb eszköze a nevelés.

Minden feladatnak van nevelési oldala. A szakszervezet mindennemű tevékenysége elválaszthatatlan egységet képez, nem jelent tehát reszortfeladatot a nevelőtevékenység.

Alapvető célkitűzésünk: segíteni a szocializmus teljes felépítését. Ennek érdekében a végrehajtásra alkalmas embereket nevelni. Elfogadtatni, megértetni a párt politikáját. A megértetésen keresztül úgy mozgósítani, hogy készek legyenek ezek végrehajtásáért harcolni. Szívós felvilágosító munkával megértetni az egyéni és a társadalmi érdek helyes összefüggését. Összegezve: olyan hatást kiváltani, hogy a szocialista gondolkodás szocialista tetté váljon.

A nevelés tartalmi tényezői közül elsőként a munkát kell említeni. Elsősorban a termelő és teremtő munkában érik az embereket olyan hatások, amelyek alkalmasak arra, hogy más tényezőkkel együtt hosszabb, vagy rövidebb idő alatt megérlelják bennük a társadalmi érdeklődést és felelősséget. Ma is a munka a legnagyobb átalakító erő. Elég erre felhozni példaként a szocialista brigádokat, a munkaversenyek különböző formáit, azt a felelősségérzetet, amelyet a dolgozók éppen a munkában való becsületes helytállással tanúsítanak nagy céljaink elérésében. A munka új gondolatokat szül, a munkában elért sikerek új tettekre serkentenek.

A munka a felemelkedés alapja

Amellett, hogy a munka a jobblét, a felemelkedés alapja, egyben kapocs az emberek között. A leggyakrabban a munka területén érintkeznek.

A munka alkalmas arra, hogy formálja az emberek gondolkodásmódját, felkeltse a társadalmi érdeklődést és felelősséget.

Gyakorlatban: a helyes munkaszervezés, a jó vezetés, a reális tervezés a munka eszközeinek, a munka tárgyának, az anyagoknak biztosítása megnyugtatólag hat az egyénre, kihatással van a magatartására, a munkamorálra, a teljesítményekre. A szervezetlenség, a rossz vezetés okozta légkör dezorganizál, elkedvetlenít, a közömbösség, a bizalmatlanság forrása. Nemcsak közvetlenül a munkahely, a vezetés tekintélyének becsmérléséhez vezet, de szocializmust építő rendszerünk iránti bizalom megingásához is elvezethet.

Egyetlen szakszervezeti funkcionárius sem lehet közömbös tehát a munka megszervezése, a céltudatos vezetés, a technikai feltételek biztosítása iránt. Amikor a munka menetének egyenletességét, zavartalanságát kívánjuk biztosítani, akarva-akaratlan a nevelési célkitűzések eléréséhez járulunk hozzá.

Az aktivitásra nevelés egyik lépcsője a helyes munkaszervezés. Elősegítője annak, hogy a dolgozó a gazda fejével gondolkozzon.

A szocializmus építésének viszonyai között a munkások a termelés végrehajtóiból, a termelés irányítóivá és megvalósítóivá válnak. A szakszervezetek tevékenysége lehetővé teszi, hogy a munkások szervezetten, céltudatosan vegyenek részt a termelés irányításában, vezetésében.

A munkára nevelés bizonyítékaként leghatározottabban a szocialista brigádok példáját lehet felsorakoztatni. Fő jellemvonása az, hogy nem formális, nemcsak a termelésre irányul, hanem a kulturálódásra és egymás kölcsönös segítésére is. Kifejezi a társadalomhoz, a munkához való új viszonyt, az együttélés szocialista szabályainak betartását.

El kell érnünk, hogy **a szocialista brigádok hatása necsak a brigádon belül érződjön, hanem a mozgalom keretein túl is.** Példájuk legyen vonzó, iránymutató. Nézzenek fel rájuk. Nagyon jelentős a hármas jelszó helyes, egységes értelmezése. A szocialista módon dolgozni, élni, gondolkodni csak együtt érvényesíthető.

Az egységes jelszón belül a sorrend a munkával kezdődik. A munkában tett közös vállalkozás képezi az alapot minden másra, a tanulásra, a művelődésre is. A munka elvégzése feletti vita ébreszt és érlel közös gondolatokat. A közös munka iránti felelősség és az elért sikerek sarkallnak a munkán túl, a magánélet eseményeire és baráti kapcsolatokra, egymás segítésére. Ez ad indítékot a közügyekből való részvállalásra is. Az... a tény, hogy az egységes jelszón belül a munkát tesszük előre, nem von le semmit a többi tényező fontosságából, a mozgalom nagyszerűségéből, amely összetett, sokoldalú, szocialista életünk egészét sűríti magában.

Az egyéni és társadalmi érdek kapcsolata

A munkával, a munkán keresztül való neveléssel szoros összefüggésben áll az egyéni és a társadalmi érdek kapcsolata. Csak a társadalom és az egyén közös erőfeszítésével valósítható meg a művelt szocialista társadalom.

Szocializmust építő társadalmunkban megdönthetetlen igazság, hogy az egyén és az egész közösség érdekei általában megegyeznek. De azt is el kell mondanunk, hogy ez az igazság gyakran csorbát szenved. És ha tartósan ellentétbe kerülnek, ebből anyagi és erkölcsi kár származik. Nem kell mást említenünk, mint az 1956-ot megelőző helyzetet. S ha a fenti tény igazság, akkor az egyén és a közösség érdekösszefüggését is a realitás, az igazság talajáról szabad csak magyarázni. Az agitáció és a propaganda csak annyiban éri el hatását, ha a realitásból indul ki. Annál is fontosabb ennek szem előtt tartása, mert az élet előbb, utóbb bebizonyítja ennek helyességét, vagy helytelenségét. Előbb, utóbb kiütközik, hogy intézkedéseink megfelelőek-e, figyelembe veszik-e az egyén és a közösség összefüggő érdekeit.

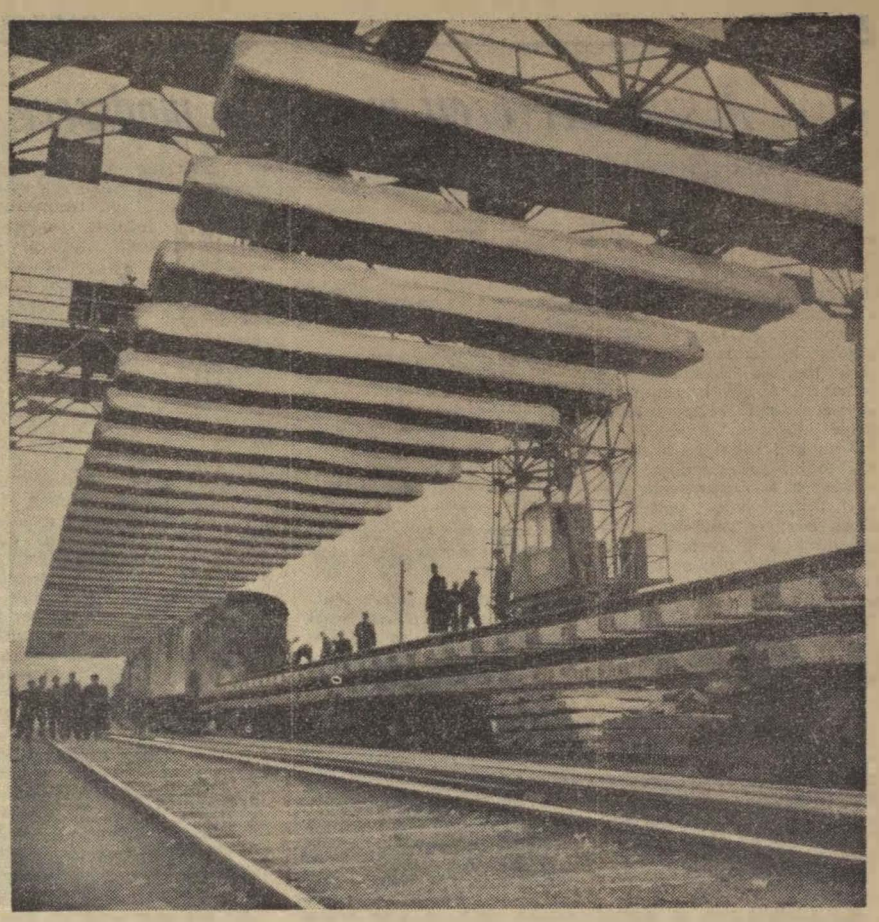
Következetességet

E gondolathoz tartozik a következetesség.

A szavakat támasszák alá a tettek, az élet.

A dolgozók következtetéseket vonnak le minden intézkedésből, minden tettből. Emlékszünk milyen visszás hatást váltottak ki azok a kijelentések, amely szerint az elmúlt tél nyugodtan jöhet, mi fel vagyunk készülve. S mi tör-

(Folytatás a 2. oldalon.)



Tervszerűen halad a Balaton északi partján a vasútvonal korszerűsítése. A balatonkenesei előregyártó telepen darával emelik fel a kis kocsikra a 24 méteres sínmezőket. A vonal átépítését 1965-ben fejezik be.

(MTI Foto Lajos György felv.)

Az igazgatóságok versenye

Az októberi eredmények szerint az igazgatóságok helyezési sorrendje, valamint a százalékban kifejezett teljesítményük a következőképpen alakult:

1. Szombathely	*102,13%*
2. Pécs	*100,63%*
3. Szeged	*100,13%*
4. Budapest	*96,63%*
5. Miskolc	*95,63%*
6. Debrecen	*91,38%*

Októberben szállítási tervünket 104,56%-ra teljesítettük. A több mint tízmillió tonna elszállításával — amire eddig még nem volt példa — az I. negyedév nehézségei miatt bekövetkezett

szállítási elmaradásunk október végére 367 000 tonnára csökkent.

Szembetűnő, hogy három igazgatóság eredménye alatta maradt a 100 százaléknak. Ez annak tulajdonítható, hogy a menetrendszerű közlekedéssel, az elegytovábbítással összefüggő mutatók nemcsak az előző hónaphoz, hanem a bázis időszakhoz viszonyítva is je entősen visszaestek.

A személyszállító vonatoknak csupán 94,60 százaléka, a tehervonatoknak csak 66,14 százaléka közlekedett menetrend szerint.

A tehervonatok átlagos utazási sebessége közel egy kilométerrel, a közvetlen- és irányvonatok utazási sebessége pedig 1,6 kilométerrel kedvezőbbenek, mint az előző év azonos időszakában. Ezeket a hálózati szinten jelentkező elmaradásokat az okozta, hogy a vonatkozó célkitűzéseket a budapesti, a debreceni és a miskolci igazgatóság területén megközelítően sem teljesítették.

A hiányosságokkal szemben ki kell emelni, hogy valamennyi igazgatóság megfelelt a tehervonatok átlagos terhelésénél és kocsitartózkodási időnél előírt követelményeknek.

A tehervonatok átlagos terhelésénél előírt 917 tonnás hálózati eredmény eddig példa nélkül álló.

A kocsitartózkodási átlagidőnek a bázis időszakához viszonyított közel fél órás csökkenése is szép eredmény.

Új szociális létesítmény

A Ferroglobus rákosszentmihályi központi telepén, a körvasút és az iparvágány között működik az anyagellátási igazgatóságnak egy átvevő szertára. Ez a szertár végzi a Ferrótól a MÁV részére szállított vasanyagok átvételét és kocsirakományként továbbítását. Ugyancsak ők látják el a kisebb darabárus tételek előkészítését és feladását. Negyedévenként mintegy 1000 tonna vasáruval dolgoznak.

A szertár dolgozói korábban, megfelelő helyiségek hiányában a Ferroglobus Váci úti telepén egy kiselejtezett, körülfalazott vasúti kocsiban leltek „otthonra".

Ma már erre csak mint rossz emlékre gondolnak viszsza. Az anyagellátási igazgatóság ugyanis 330 ezer forintos költséggel egy épületet emelt a Ferroglobus központi telepén. Az új létesítmény két irodából, férfi- és női öltözőből, mosdóból, zuhanyozóból és egy széntárolóból áll.

A létesítmény átadására december 5-én került sor.

Kitüntetések

A *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* 46. évfordulója alkalmából a *népköztársaság Elnöki Tanácsa* eredményes munkája elismeréséül *Szabó Antalnak*, a szakszervezet főtitkárának a

SZOCIALISTA MUNKÁÉRT ÉRDEMÉREM.

Balogh Ignácnak, Szolnok állomás szakszervezeti bizottsága titkárának és *Barlai Ferencnek, a pécsi igazgatóság* előadójának a

MUNKA ÉRDEMÉREM

kitüntetést adományozta.

Dr. Csanádi György a közlekedés- és postaügyi miniszter

Rödönyi Károly a MÁV vezérigazgatója

Az *Elnöki Tanács* a *Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának* és a *Hazafias Népfront Országos Tanácsa* elnökségének együttes javaslatára *Kossa Istvánt*, saját kérelmére, nyugalomba vonulására való tekintettel a közlekedés- és postaügyi miniszteri tiszte alól érdemei elismerése mellett felmentette.

Az *Elnöki Tanács dr. Csanádi Györgyöt*, közlekedés- és postaügyi miniszterré megválasztotta, a *Minisztertanács* kinevezte *Horn Dezsőt*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettesévé. *Rödönyi Károlyt* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettessé, a MÁV vezérigazgatójává.

Ünnep előtt

Pályaudvar, fény-boltú csarnokok.
Tájszólás, pénztár, bélyegzés, csomag:
büfé, dohánybolt... Emberek — nézem
az idő alatt váró arcokat.

Lerakták kopott fatáskáikat,
s visszapergetik — szóban — a hetet.
Kazincbarcika.. Tarján.. Tiszalök..
fogalmak már, nem csupán helynevek.

Leöntenek pár féldeci rumot,
izét árulja arcuk fintora.
S a történetek állványai közt
valahol áll már új házak sora.

Együtt érkeznek, együtt indulnak:
s a csatlakozó, pontos vonatok
széthordják őket a viszontlátás
szép búcsújával: s azt az egy napot

sem élhetik, hogy ne essen szaruk
barátaikról s munkájuk szelid
terceiről, mert elmondják úgy is
új sorsukat, ha nem is kérdezik.

Fazekas Lajos

A szakszervezeti munka fő módszere a nevelés

(Folytatás az 1. oldalról)

tént, az első komolyabb téli napon szinte megbénult az egész vasúti forgalom. Most sincs okunk túlzott dicsekvésre. A felelőtlen igérgetések ellenkező hatást váltanak ki, a szakszervezeti munka hitelét rontják. Az igazság kérdéséhez hozzátartozik az is, hogy merjük kimondani a nemet is. A következetességet tartsuk szem előtt minden döntésnél.

Nem kell sokat beszélni arról, hogy a jól értesültek ígérgetése a fizetésemelést illetően, milyen hatást váltott ki. Most, hogy ez megtörtént, vigyáznunk kell arra, úgy agitáljunk vele, hogy az a vasút egésze munkájának fellendítését segítse, húzóerővé váljon.

Az egyeni és társadalmi érdek összefüggésében az anyagi elismerés problémái is felvetődnek. Köztudott dolog, hogy a vasút jutalmazási rendszere nem megfelelő. Sokszor ahelyett, hogy a feladatok jobb elvégzésére serkentene, visszahatást szül. Az egyenlősdi, — az, hogy nem merjük nyiltan megmondani, hogy aki többet ad, az többet kap, annak több jár, — ellenkező hatást vált ki.

Az szükséges, hogy az erkölcsi és anyagi ösztönzés helyes arányát megteremtsük. Ennek az aranynak hatásában tükröződnie kell a gazdasági eredményekben. Legyen serkentő, húzóerő, neveljen a takarékosságra.

Összegezve: Az egyéni és a társadalmi érdek összefüggése kézzelfogható:

a szocializmus sikeres építése az egyéneket teszi boldoggá, — az egyéneket, akiknek sokasága a közösséget alkotja.

A szocialista nemzeti egység

Nevelőmunkánk tartalmi követelményei között nagyon fontos helyet kell biztosítani a szocialista nemzeti egységnek, illetve az ennek megteremtéséből reánk háruló feladatoknak, — folytatta az előadó.

A szocialista nemzeti egység politikai tartalma, célja: összefogni, mozgósítani az érdekeiben, törekvéseiben mindinkább egységessé váló társadalmat a szocializmus teljes győzelméért, a béke megvédéséért. Pártunk VIII. kongresszusa megjelölte azokat a feladatokat, amelyeket a szocialista nemzeti összefogás erősítése érdekében tennünk kell.

A szakszervezetek ezzel kapcsolatos feladata: a sajátos tennivalókon keresztül segíteni a fogalom megértetését, és helyes alkalmazását. Azt, hogy

nem csupán elvről, hanem gyakorlati jelentőségű dologról van szó,

s éppen a legtöbb félreértés a gyakorlati alkalmazásnál tapasztalható.

Nagyon fontos az egységes értelmezés. A szocialista nemzeti egység fogalmát csak együttesen lehet értelmezni. A három szóból mindegyik egyformán lényeges. A szocialista szó magában foglalja, hogy a hatalom vezető ereje a munkásosztály, amely szövetségben van a másik alapvető osztállyal, bizonyos dolgozó rétegekkel.

A szövetség a szocializmus teljes felépítésének célját szolgálja.

Nem személyekkel, hanem osztályokkal, rétegekkel kötődik. Egyben feltételezi a hamis nézetek elleni harcot, de egyáltalán nem jelenthet elvi engedményt.

Az, hogy nemzeti, magában foglalja, hogy a szocializmus teljes felépítése össznépi érdekeket képező programjának megvalósításából ne rekesszünk ki egyetlen olyan társadalmi osztályt, vagy réteget sem, amely e célkitűzésekkel egyetért, azt elfogadja, és tenni is kész erte. Persze ez azt is jelenti, hogy a vezetésre képes, alkalmas emberek a pártfunkció kivételével minden funkciót betölthetnek, tekintet nélkül arra, hogy tagjai-e a pártnak vagy sem. Persze azt is jelenti, hogy statisztika javítás ürügyén a párttagok nem kerülhetnek hátrányos helyzetbe előléptetéseknél, jutalmazásoknál, mint erre példa a vasúton is akad. Aki többet nyújt, aki többet tud azt illeti az elsőbbség, figyelmen kívül hagyva, hogy párttag-e az illető, vagy sem. Aki egyetért a szocializmus építésével, az nem rekeszthető ki a szövetségből.

Az egység azt jelenti, hogy nem egyszerűen, csak egymás mellett, hanem együtt, felelősséget és kudarcokat is közösen vállalva,

egymást segítve és megbecsülve, tanulva egymástól és tanítva egymást munkáldodunk a közös célért.

Felvetődik a kérdés, mi szakszervezeti funkcionáriusok hogyan segíthetjük a szocialista nemzeti egység erősítését? Mindenekelőtt úgy, hogy differenciáltan, az egyes rétegek oldaláról közelítve addig beszélgetünk a kérdésekről, amíg mindenki megérti.

Szocialista hazafiság — proletár nemzetköziség

A nevelés tartalmi kérdései között nem kis helyet követel a szocialista hazafiság, és a proletár nemzetköziség. Az igazi hazaszeretet, a társadalmi, politikai haladás melletti állásfoglalásról ismerhető fel. Igaz hazafiságnak csak azok a célok és cselekedetek fogadhatók el, amelyek a társadalmi-politikai haladást mozdítják elő.

Egyetlen országa munkásosztálya sem töltheti be hivatását, amíg nem egyesül más országokbeli testvéreivel saját urai ellen, vagyis amíg nem válik nemzetközivé. Másszóval: a munkásosztálynak előbb internacionalistának kell lenni ahhoz, hogy egy nemzetbeli nem proletár dolgozó társainak vezetőjévé, a hatalom birtokosává, hazája valódi felemelkedésének élharcosává válhasson. A nemzetközi proletariátus halhatatlan jelszava: „Világ proletárjai egyesüljetek!" — a proletár nemzetköziség és egyben a szocialista hazafiság jelszava.

A proletár nemzetköziség több mint különböző országok munkásságának testvéri összetartozása: harci szövetség a világ munkásai között.

A szakszervezeti mozgalom egyik pillére, éltetője a nemzetközi összefogás. A mindennapi munka része kell tehát, hogy legyen a proletár összefogás, a proletár internacionalizmus eszméinek terjesztése, elmélyítése.

Különösen a felszabadulás óta adták számtalan esetben tanújelét annak a magyar dolgozók, hogy él bennük a nemzetköziség érzése, készek más ország dolgozóinak harcához, munkájához segítséget nyújtani. Számos esetben tanujelét adták erkölcsi és anyagi szolidaritásuknak egyaránt. Persze azt sem felejtjük el, hogy az ellenforradalmat követő időszakban milyen segítséget nyújtottak számunkra más országok munkásai.

A proletár internacionalizmusra való nevelésben figyelemmel kell lennünk arra, hogy a vasutas dolgozók csak akkor halljanak más országbeli munkástestvéreik életéről, harcáról, amikor esetleg anyagi segítséget kérünk tőlük. Ha időről időre ismerik harcukat, tevékenységüket, akkor ez még az anyagi segítség nyújtásánál is kedvező hatással lesz.

Ismertessük a nemzetközi munkásmozgalom eseményeit

Sokat kell még tennünk azért, hogy a szakszervezeti tagság tájékozottabb legyen, többet tudjon a nemzetközi szakszervezeti mozgalom eseményeiről, a Szakszervezeti Világszövetség harcairól, akcióiról, jobban ismerje a tőkés országokban élő munkások helyzetét, harcait eredményeit. Szélesebb körben, és alaposabban kell ismertetnünk a szakmai tagozat munkáját, keresni kell azokat a módszereket és alkalmat, amelyekkel a tagozat és a világszövetség munkájának hatékonyságát növelhetjük.

Különösen az utóbbi időben egyre többet hallunk a KGST-ről. a szocialista országok nemzetközi, gazdasági együttműködéséről. Az általános elveken és összefüggéseken túl, sokat kell foglalkozni gyakorlati céljával. mindennapi életünkre gyakorolt hatásával. Sokszor az egoizmus, a gyár, az üzem rosszul értelmezett érdeke ellenszenvet válthat ki a nagy nemzetközi együttműködéssel szemben. El kell érni, hogy az üzem, az ország határain túl is lássanak dolgozóink,

az országos érdekeken túl a szocialista tábor egészének érdekeit is helyesen lássák, össze tudják egyeztetni sajátos érdekekkel.

A tartalmi kérdések vázolása után a nevelési eszközökről szólt az előadó. A mi szakszervezetunk tevékenységében is megvannak a nevelés kialakult eszközei — mondotta. — Tartalmában, szinvonalában, követelményeiben kell ezeket emelni. javítani, a napi tennivalókhoz és a jövő egyre nagyobb feladataihoz igazítani.

A szocialista gondolkodás kialakításáért vívott harcban egyik hatásos eszközünk az egyre szélesedő aktívahálózat. Úgy kell ezt kezelnünk, mint ami eszköz is, cél is egyben, a szocializmus teljes felépítésének fontos tényezője, amely az össznépi állam és a társadalmi önigazgatás jövőjét hordja magában.

A ma még passzivákat is megnyerni

Egyik fokmérője a szakszervezeti bizottságok nevelő tevékenységének éppen az, hogy milyen széles a társadalmi munkások köre. De az aktívahálózat nemcsak eszköz.

A szakszervezeti mozgalom célja, hogy a dolgozók még passzív tömegeit is bevonja a közösségi munkába, lehetőséget adjon számukra, hogy az egyes feladatokból cselekvő részt vállaljanak.

Ez már magában hordja az ügyek intézésében való tömeges részvétel csíráját. A szakszervezeti mozgalom alkalmas arra, hogy az emberek százezreit a társadalmi tevékenység egyre magasabb fokára vezesse el.

A dolgozóknak a vezetésbe, a közös ügyek intézésébe való bekapcsolásának hathatós eszköze a termelési tanácskozás. Lehetőséget ad ez az összes dolgozók bevonására és közvetlen részvételére a tervek jó előkészítésébe. A legkonkrétabb módszere a termelési problémák megbeszélésének és megoldásának a dolgozok segítségével. A termelési tanácskozás az a fórum, ahol közvetlenül megbeszélik a munkaverseny konkrét célkitűzéseit, és a dolgozók maguk döntik el. hogy a munkában elért eredmények alapján kit részesítenek fokozott erkölcsi és anyagi megbecsülésben.

A termelési tanácskozással lehetővé válik, hogy hatásosabban egyeztessük össze az egyszemélyi vezetést az alulról jövő ellenőrzéssel.

Sajnos a termelési tanácskozásokat termelési feladataink segítésére még nem használjuk ki eléggé. Méginkább így van ez a nevelés, a tudatformálás vonatkozásában.

A másik mindeddig eléggé ki nem használt nevelési eszköz a kezünkben a szakszervezeti taggyülés, amelynek megtartása sokszor még kényszerű kötelesség. Előkészítésére vajmi kevés energiat fordítunk. pedig ez az alapja a jó taggyülésnek.

Mindenkivel meg kell értetni, hogy

a taggyülés a vezető szerv beszámolási fóruma, amely számot ad a munkáról, a határozatok végrehajtásáról, tájékoztat a tagságot érintő és érdeklő kérdésekről, és egyes kérdéseket a tagság elé terjeszt döntésre.

Ezután a nevelés közvetlenül ható eszközeiről szól, utalva arra, hogy a központi vezetőség március 29-i ülésén hozott határozat a jövőben is alapját kell képezze a konkrét nevelési celkitűzéseknek.

A vita lezárása után Szabó Antal főtitkár, és dr. Soproni József titkár a szakszervezet előtt álló legközvetlenebb feladatokról beszélt, majd Végh Lajos elnök zárszava után a központi vezetőség ülése véget ért.

Vasutas fiatalok az eszperantó mozgalomban

Az elmúlt év májusában, a tizenegyedik *Nemzetközi Vasutas Eszperantó Kongresszuson* alakították meg a szovetség ifjúsági tagozatát. Azóta számos országban. köztük hazánkban is, jelentős ifjúsági munka folyt a különböző MÁV oktatási intézményekben. valamint a *Vasutasok Szakszervezete* Benczúr utcai székházában működő eszperantó klubban.

Az angliai STOKE-ON-TRENT-ben megrendezett tizenötödik kongresszus számot adott a magyar vasutas eszperantista fiatalok munkájáról. A kongresszus elnöksége elismeréssel állapította meg, hogy ma már a fiatalok mund jobban erzik és tudják, az eszperantó lehetővé teszi más országok fiataljaival a baráti kpcsolatok felvételét, szakmai tapasztalatok kicserélését. Éppen ezért a kongresszuson részt vett fiatalok örömmel fogadták el azt a munkatervet, melyben többek között nemzetközi siversenyek rendezése, ifjúsagi levelezőklub létrehozása, valamint cserelátogatasok szervezése szerepel.

A magyar fiatalok is kiveszik részüket a munkából. A *szegedi és kaposvári MÁV Nevelőintézetben* az idén is tervezik eszperantó nyelvtanfolyamok indítását. A szegedi intézetben az elmúlt tanév soran jól sikerült klubdélutánokat redeztek az ifjú eszperantisták. *Rendezvényeikről a megyei lapok is elismeréssel emlékeztek meg.* A tanulók közül többen levelezneks külföldi fiatalokkal eszperantó nyelven.

A klubélet leginkább Budapesten jelentős. A Vasutasok Szakszervezete központjának székházában minden hónap utolsó csütörtökén a fiatalok veszik birtokukba a klubhelyiséget, hogy részben nyelvtanfolyamokat, élménybeszámolókat hallgassanak meg, szórakozzanak vagy éppen külföldi vendégeket fogadjanak

A Vasutas Eszperantó Klub célja: a baráti kapcsolatok ápolása, eszperantó nyelvű társalgás és nem utolsosorban az eszperantó reven a szakmai tapasztalatok és ismeretek gyarapítása. A legutóbbi klubesten fiataljaink a bulgáriai *Vraca* városában megrendezett *Nemzetközi Ifjúsági Eszperantó Kongresszusról* számoltak be.

Jövő évben *Brüsszelben* rendezik meg a vasutas eszperantisták nagy nemzetközi találkozóját. Minden bizonnyal még nagyobb sikerről lehet majd számot adni ezen a kongresszuson a fiatalok — köztük hazánk fiataljai — eszperantista tevékenységéről.

Dr Ferenczy Imre

November 22-én helyezték üzembe Békéscsaba állomás új dominórendszerű jelfogós berendezését. A képen a forgalmi szolgálattevők ismerkednek a berendezéssel.

(Horváth Erika felv.)

ELSŐ A BIZTONSÁG!

Székesfehérvár állomás helytállt az őszi forgalomban

Sűrű köd borult *Székesfehérvár* állomásra. A jelzők fénye elvész ebben a tejfehér szürkeségben. Vasutasok számára ez a legveszélyesebb idő. Ilyenkor. a nappali sötétségben mitsem érnek a jelzőlámpák, csak a sípszó hatol át a sűrű ködön. Fokozódik ilyenkor a baleseti veszély.

— *Állomásunk dolgozóit a legnagyobb óvatosságra intettük. A gurítódombon hajnal óta szünetel a munka. A hideg és a köd miatt csak siktolatással rendezhetjük most a kocsikat. Első a biztonság, a balesetek elkerülése* — mondotta *Simon Ferenc* állomásfőnök-helyettes, akitől az állomás munkájáról érdeklődtünk.

Sok a gépre várás

A figyelmeztetés használt. a munka baj nélkül folyik. Csak kissé lassabban a szokottnál. Emiatt az elmúlt 24 órában erősen visszaesett a tehervonatok menetrendszerűsége. *26 tehervonatból csak 15 indult menetrendszerűen.* Az erősödő hideg a fűtőház munkájában is érezteti hatását. Ugrásszerűen megnőtt a gépre várások száma.

— *Milyen volt Székesfehérvár állomás őszi forgalma?* — érdeklődtünk.

— *Igazán nem panaszkodhatunk. Dolgozóink megértették a feladat fontosságát. Intézkedéseinket pontosan végrehajtották. Nagyon szép eredményeket értünk el.*

Javított technológiával

Elmondotta Simon elvtárs. hogy amikor a budapesti igazgatóságtól megkapták az őszi forgalom célkitűzéseit ismételten felmérték erőiket. A pártszervezet. a szakszervezet és az állomás vezetői úgy látták, hogy pontosabb és szervezettebb munkával végrehajthatók a célfeladatok. Műszaki konferenciát tartottak. majd termelési tanácskozásokon vitatták meg a tennivalókat. A feladatokat az egyes munkahelyekre lebontva írásban is kiadták.

Újra átnézték az állomási tartalékmozdonyok technológiáját. Az építőipar részére érkező kavicsszállítmányok kiállítására a 3-as tartalékot jelölték ki, mert megállapították, hogy ezt a munkát a 3-as tartalék végezheti el a legkevesebb mozgással. Az irányvágányokon átszervezték az egyes elegycsoportok gurítását, s ezáltal csökkentették a kocsik keveredésének veszélyét. Korábban például naponta előfordult, hogy a 25. vágányon a sárbogárdi elegy összekeveredett a fűtőház részére érkezett szénküldeménnyel és a javításos kocsikkal. Ennek megakadályozására a fűtőházi szén és a javításos kocsik részére a 26. vágányt jelölték ki. A kocsitartózkodási idő csökkentése céljából rendkívüli ellenőrzést vezettek be az állomás területén. Minden vágányt, ahol azelőtt „elfeküdtek" a kocsik, egy-egy reszortos ellenőrzése alá helyezték.

Amikor erről beszélt az állomásfőnök-helyettes. nyílt az ajtó és *Bíró József*, a szállítmányozási szolgálat vezetője lépett az irodába.

— *Jelentem, hogy a kerti vágányokon valamennyi kocsi kiürült. Jöhet értük a tartalék.*

— *Rendben van Bíró elvtárs, köszönöm* — nyugtázta a jelentést az állomásfőnök-helyettes.

Az igyekezet, a szervezettebb munka meghozta gyümölcsét. Székesfehérvár állomás az őszi forgalom során minden feladatát túlteljesítette. Novemberben például a tehervonatok átlagos terhelésében a tervezett 900 tonna helyett 929 tannát értek el. E vonatok menetrendszerű indítása 81.98 százalékos volt. A kocsikihasználásban 99,4 százalékos teljesítményt produkáltak. Vonatközlekedési tervüket is lényegesen jobban teljesítették a tervezettnél. A kocsik, valamint a tehervonatok gondos kihasználásával az utóbbi három hónap folyamán 51 tehervonat megtakarítását érték el.

Az élenjárók

Az idei őszi forgalomban az állomás munkájának valóban motorja, lendítője volt a munkaverseny. A céljutalmat azok a brigádok. illetve dolgozók kapták, akik a legjobb eredményt érték el ebben a versenyben. Példás munkát végzett brigádjával *Hollós János* a 3-as tartalék tolatásvezetője. A gurítón *Benke Ferenc* tűnt ki brigádjával. Egy-egy szolgálatban átlag 470 kocsit gurítottak, Benkéék átlaga 480 kocsi volt. A 2-es tartaléknál *Szabó János* és brigádja dolgozott a legjobban. A fűtőház is nagyon jól segítette Székesfehérvár állomást az oszi feladatok végrehajtásában.

— *Lehetnek-e élüzemek az idén?*

— *Eddigi eredményeink alapján pályázhatunk erre a kitüntetésre. Ha december második felében nem lesz ilyen ködös időjárás, akkor sikeresen teljesítjük szállítási feladatainkat. Állomásunk dolgozói mindent megtesznek azért, hogy ez így is legyen* — fejezte be nyilatkozatát Székesfehérvár állomásfőnök-helyettese.

Lőrincz János

GYORSABBAN, JOBBAN, GAZDASÁGOSABBAN

Hogyan lehet csökkenteni a kocsiforduló időt

Beszélgetés Lindner József vezérigazgatóhelyettessel

A megnövekedett szállítási feladatok és a korlátozott számú kocsipark miatt a vasút egész vonalhálózatán alapvető feladattá vált a kocsiforduló idő csökkentése. Ezt a feladatot nem lehet akárhogyan megoldani. Ennél a kérdésnél elsősorban azt kell megvizsgálni, hogy melyik az az optimális kocsiforduló idő, amely mind a vasútra, mind pedig a népgazdaságra nézve egyaránt gazdaságos.

Ilyen szempontok alapján végezte feladatát az a munkabizottság is, amelyet a MÁV vezérigazgatóságán hoztak létre a kocsiforduló idő tanulmányozására.

— *Milyen eredménnyel járt a munkabizottság tevékenysége?* — tettük fel a kérdést *Lindner József* elvtárs, vezérigazgatóhelyettesnek, a bizottság vezetőjének.

Mennyi idő a leggazdaságosabb?

— Abból az elvből indultunk ki — kezdte a beszélgetést a vezérigazgató-helyettes —, hogy a kocsiforduló időt a vasúti berendezések fejlettségi fokának megfelelő korszerű technológia alkalmazásával, úgy kell kialakítani, hogy a vasúti közlekedésre háruló szállítási feladatokat népgazdasági szinten a leggazdaságosabban oldhassuk meg. Természetesen a vizsgálatot csak úgy lehet végrehajtani, ha a kocsiforduló időt kocsitípusok szerint elemekre bontjuk.

Nos, a kocsiforduló elemekre bontását elvégeztük. Ennek alapján mintegy 2200 különféle típusú kocsira kiterjedő reprezentatív felvételt készítettünk. A felmérés tiszta képet ad a kocsiforduló elemek jelenlegi alakulásáról, és feltárja azokat a területeket, ahol még tartalékok állnak rendelkezésünkre. A számítások szerint 1962-ben az optimális kocsiforduló idő 4,129 nap lett volna. A kocsiforduló időnek a vonattovábbítás gyakoriságától függő része, 1,208 nap, míg a vonattovábbítás gyakoriságától nem függő része 2,921 nap. A számítások eredményeiből levont következtetésekből megállapítást nyert, hogy igen kedvezőtlen és káros lenne a vonattovábbítás gyakoriságától függő részt tovább csökkenteni, mert ez további terheléscsökkentést, vonali, állomási, vonóerő és kocsikapacitás elegtelenséget okozna.

A növekvő forgalom alapján számított optimális kocsiforduló időn belül a tartalékok hasznosításával törekedni kell a vonattovábbítás gyakoriságától függő és a vonattovábbítás gyakoriságától nem függő értékek arányának kedvezőbbé tételére.

Hol csökkenthető a kocsifordulóidő?

— *Melyek azok a területek, ahol tartalékok állnak rendelkezésünkre?*

— A vonattovábbítás gyakoriságától független rész csökkentése érdekében a következő területeken állnak rendelkezésre tartalékok: elsősorban a le- és feladási állomásokon, ahol a teljes kocsiforduló időből 56 százalék merül fel, ezenkívül a berakó állomásokon a beállításra való várakozásnál, valamint a rakodóhelyeken, kirakó állomásokon a kirakott kocsik kihúzásánál és rendezőpályaudvarokon a rendezés megkezdéséig. Ezeknek a kocsiforduló elemeknek további vizsgalatára és a tartalékok hasznosítására az igazgatóságok már utasítást kaptak. Rajtuk múlik, hogy saját területükön hogyan élnek a lehetőségekkel.

A tanulmány a teherszállítással összefüggő berendezések, tényezők gazdasági optimumot biztosító kialakításával is foglalkozik. Metodikát ismertet az említett optimumok kialakítására, és számításokat tartalmaz az 1962. és 1970. évekre vonatkozólag. Mit mutatnak ezek a számítások?

Kimutatják a teherszállítás igényeit népgazdasági szinten leggazdaságosabban kielégítő kocsiforduló időt, a teherkocsi-szükségletet, a mozdonyszükségletet, az átlagos vonatterhelést, melynek vonalakra bontása után lehetővé válik a beszerzendő mozdonyok, s azok teljesítőképességének meghatározása, a kapcsolóberendezések szükséges teherbíróképességének megállapítása és felszerelésük üteme, az állomások optimális tengelybefogadóképességének kimunkálása, hogy csak a fontosabb tennivalókat említsem.

Számítások bizonyítják — folytatta Lindner elvtárs —, hogy az 1962. évi tény- és az ideiglenes harmadik ötéves terv 1970. évi tervszámai messze állnak a gazdasági optimumtól. 1962-ben közelebb kerülhettünk volna a gazdasági optimumhoz, ha a forgalomfelfutás miatt szükséges teherkocsi beszerzéseken felül további 1200 teherkocsit szereztünk volna be. Az új kocsik beszerzési ára, amely mintegy 240 millió forintot tesz ki, nem egészen három év alatt megtérült volna. Hiszen az új kocsik révén előálló megtakarítás évi 70 millió forint felett lett volna.

Ilyen körülmények között a harmadik ötéves terv időszakára tervezett új teherkocsik beszerzese — tekintettel a halaszthatatlan selejtezésekre — sem kielégítő. A gazdasági optimum biztosítása érdekében a beszerzésre tervezetten felül további teherkocsik beszerzésére lenne még szükség. Mivel a MÁV teherkocsiparkjának jelentős része már selejtezésre érett, még az eddiginél nagyobb mértékű beszerzés sem teszi lehetővé a kellő ütemű selejtezést.

A vonatterhelés növelésének és ezzel kapcsolatban a többlet kocsi beszerzésnek az említetteken kívül vannak olyan előnyei is, amelyeket számszerűleg nem lehet kellő pontossággal értékelni. Így a többi között, ha viszonylag több új teherkocsi áll majd rendelkezésre, lehetőség nyílik a járműjavító vállalatok munkájának egyenletesebbé tételére, ami csökkenti a járműjavítás ráfordítását.

Bár az elmondottakból lehet rá következtetni, mégis külön szeretném kihangsúlyozni, hogy a távlati fejlesztési tervekben előírt állomási befogadóképességeket feltétlenül el kell érni, és semmiképpen sem szabad rövidebb tengelybefogadóképességű vágányhosszakkal beérni. Még azzal az elgondolással sem, hogy a nagyobb raksúlyu kocsik beszerzése révén bizonyos fokú vonatterhelés-növelés az állomási vágányok meghosszabbítása nélkül is lehetséges.

Új kezdeményezés

A gondosan elkészített tanulmány a szükségletek, a tartalékok feltárásán kívül még számos javaslatot, útmutatást tartalmaz a gazdasági optimum elérésére. S mivel hasonló, az egész vasút vonathálózatára alkalmas számítási eljárás a külföldi szakirodalomban sem található, így a módszer nemcsak hazai, hanem nemzetközi viszonylatban is újnak tekintendő.

Visi Ferenc

Kiváló teljesítmények a szegedi rendezőpályaudvaron

A szegedi rendezőpályaudvaron augusztus 15-től november 15-ig 6 százalékkal nagyobb forgalmat bonyolítottak le, mint a felszabadulás óta

Mészáros József

Lekrinszky László

Csillag István

bármikor. A szűkös vágányhelyzet miatt nagyon nehéz volt végrehajtani ezt a feladatot.

A megnövekedett forgalom mellett is balesetmentes munka folyt. Ezért a forgalmi szolgálattevők mellett elsősorban a kocsirendezők érdemelnek dicséretet. Nem érdemtelenül kapta meg a *Kiváló dolgozó* és az *Érdemes vasutas* kitüntetést az itt szolgálatot teljesítő *Lekrinszky László* kocsimester. Valóban kiválóan dolgozik, irányítja, szervezi a munkát. *Mészáros József* kocsimester ugyancsak kitüntetett dolgozó. A harmadik kocsimester, a legfiatalabb, *Csillag István*, a kiváló munkája elismeréseképpen már *Munka Érdemérmet* és *Kiváló dolgozó* jelvényt kapott. A három kocsimester munkamódszerét a rendezőpályaudvar körülményeinek megfelelően alakította ki.

Munkamódszerük lényege a következő: A bejáró vonatról lekapcsolják a vonatgépet és ezt követően két tartalék mozdony áll a szerelvény két végéhez. A kocsimester időközben megjelöli a kocsikat az átmenesztő kiírása és a kiadott tolatási rendelkezés értelmében. Ezután két oldalról rakják szét a kocsikat az irányvágányokra, majd az irányvágányon még elvégzik a szükséges elegyrendezést. Így alig néhány perc alatt szabaddá teszik a fogadóvágányt és félóra alatt az irányvágányokon új vonatok elegyének sorrendje alakul ki. Amikor szabad idejük van, az iparvágányok kiszolgálását végzik.

A három kocsimester három szocialista brigádot vezet. Brigádjaikkal eddig kétszer nyerték el az oklevelet.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

Évi megtakarítás: 120 ezer forint

A vasútnál is szép számmal találunk olyan dolgozókat, akik állandón keresik, kutatják az újat, a jobbat. Ezek közé tartoznak a *Nyugati-pályaudvari T.BFF dolgozói* is. A közelmúltban például *Ványa László, Nagyöszi Miklós,*

Az újítók: Ványa László, Fürst György, Bánki László és Nagyöszi Miklós próbaállványon vizsgálják a CB táphidat.
(Horváth Erika felv.)

Fürst György és *Bánki László* a CB táphíd szerelvényeken hajtott végre módosításokat.

A jelenlegi CB tápszerelvény túl komplikált, amellett drága és sok benne a hibaforrás. Az újítók sokat törték a fejüket, míg végre megszületett az újítás, amelynek vázlatos rajzát eljuttatták a szolgálati főnökségre. Az újítást szakvéleményezés után elfogadták kísérletezésre. Azota a prototípus is elkészült. A módosított CB tápszerelveny két hónapos próbaüzemeltetés után beváltotta a hozzáfűzött reményeket.

Mint *Mátyási* Ferenc újítási előadó elmondotta, a négy dolgozó újítása évente mintegy 120 ezer forint megtakarítást eredményez. A módosított szerelvényeket egyébként január 1-ével kezdik gyártani.

Az újítók nem pihennek meg a babérokon. Máris hozzáfogtak egy újabb jelentős megtakarítással járó újítás kidolgozásához.

Bódi Katalin

Tolatós tehervonat — mínusz 11 fokon

Megjött a tél, ha kissé korábban is a kelleténél, mint az 1899. számú tolatós tehervonat, amely ezen a napon 6.20 órakor, menetrendjéhez képest 55 perccel korábban indult *Veszprém-külsőről*. Hideg van. *Tölvári Ferenc* a zárfék bódéjában áll. Meleg sapkáját mélyen a fejébe húzta és felhajtotta bundájának prémgallérját is. A fekete prém kifehéredett, ahol a leheletéből kicsapodó pára éri.

— *Még nincs is olyan nagyon hideg* — mondta. — *Az egyik állomáson azt mondták, hogy mínusz 11 fok. Csak az a baj, hogy nagyon szellős ez a zárfék, ha megy a vonat.*

Márpedig az ment elég rendesen. A 424—055-ös mozdony könnyen vitte a 460 tonnát.

— *A mozdonyon biztosan melegebb van* ... — jegyeztem meg.

— *No, most ott is elbírják a kabátot* — válaszolta a 40 éves zárfékező és hidegtől pirosra csípett arca mosolyra derült.

Közben *Csór—Nádasladány* állomásra értünk. Megállt a vonat. *Vamkó Gyula* vonatvezető gyorsan intézkedett. Hat üres kocsit kellett kilökni a tőzegtelep iparvágányára.

Gőz vagy dér — lehet választani

A mozdony mögé kapcsolt öreg kalauzkocsiban folytattuk az utat. A vonatvezetőn kívül ott-tartózkodott a vonatkísérő csapat két másik tagja: *Körmendi Károly* és *Hornyák János* is. Melegedtek. A gőztől alig láttuk egymást.

— *Miért nem marad ez a gőz a csövekben?*

— *Csupa repedés az egész!* — szólt a vonatvezető. — *Jól előkészítették a télre. Néha mégis be kell kapcsolni a fűtést, nehogy megderesedjen itt az ember.*

— *Amíg tolatunk begőzöljük a fülkét, így is melegszik egy keveset* — vette át a szót *Körmendi Károly*, s elzárta a gőzt. — *Mindjárt eltűnik ez a gőz.*

El is tűnt, de a mennyezetről nehéz cseppekben hullt a víz. A vonatvezető alig talált száraz helyet az asztalon, hogy beírjon a menetlevélbe. A padlón is folyt már a víz, hiába tömték körül a fűtőtestet homokkal, hogy azzal felitassák. Szomorúan jegyezték meg, hogy ezek a kocsik mind ilyen elhanyagoltak. Fűtés, világítás egyikben sincs. — Kulturáltabb körülmények között is utaztathatnánk saját dolgozóinkat ...

Sárszentmihály állomáson újra fékezett a szerelvény.

— *Itt is lesz egy kis munkánk* — tájékoztatott Vamkó Gyula. — *23 kocsi mésziszapot veszünk fel. Leadás nincs.*

A mésziszap rakodója előtt valóban hosszú szerelvény várta már a mozdonyt. Három eltérő irányba címzett kocsit még ki kellett sorozni közülük, aztán gyorsan összezárták a vonatot.

Amikor újra elindultunk, a zárfékező jött előre, hogy *Székesfehérvárig* egy kicsit melegedjen. Helyét *Hornyák János* foglalta el, az ekkor már 960 tonnára gyarapodott szerelvény közepén *Körmendi Károly* őrködött, aki nemrég szerelt le a katonaságtól és nem lett hűtlen korábbi munkahelyéhez, a vasúthoz.

Pedig most különösen nehéz ez a munka. Veszélyes is, mert a pályát jég és hó borítja. Fokozottan vigyázni kell a tolatásnál, a kocsik összekapcsolásánál. Eljegesedtek a fogantyúk és a kocsik lépcsői.

Hajnaltól hajnalig

— *Meddig tart ez a szolgálat?* — kérdeztük a vonatvezetőtől.

— *Ma hajnalban kezdtük, holnap reggel fejezzük be. Addig még viszünk néhány vonatot.*

— *Ilyen hidegben kapnak melegítő italt?*

— *Ritkán. Ezen a vonalon csak Várpalotán gondolnak ránk egy kis forró kávéval.*

A tolatós tehervonat 13.40-kor érkezett végállomására, *Székesfehérvárra*. A zárfékező megkérdezte a vonatvezetőtől, lesz-e idejük ebédelni. Miután nem kapott elég határozott választ — hiszen minden a következő vonat előkészítésétől függ — megjegyezte:

— *Nem szabad megfeledkezni az ebédelésről. A testet táplálni kell mert különben a lélek elszáll belőle ...*

— *Ne félj, evésre is jut majd egy kis időnk* — igyekezett megnyugtatni a másik.

A vonat megállt, és a vonatkísérő csapat nekilátott, hogy átadja a szerelvényt a székesfehérváriaknak.

(Lőrincz)

Forgalmi és építési dolgozók közös brigádja

Mindig előnyös a különböző szolgálati agak jó együttműködése. A miskolci csomópont dolgozói mar régen felismerték az együttműködés kedvező voltát. Ezért kötöttek szocialista komplexbrigád-szerződést a pályaudvari szocialista brigádok a fűtőház tolatóbrigádjaival. Ez nemcsak barátibb kapcsolatot eredményezett, hanem a munkaeredményekre is kedvezően hatott. A gurítódombon működő szocialista komplexbrigádok az idén minden hónapban 100 százalékon felüli teljesítményt értek el. Így vált lehetővé a tavalyihoz képest mintegy 60 ezer kocsival több gurítás.

Az átépítési munkálatok során Miskolc Tiszai pályaudvaron most rendkívül fontos az építők és a forgalmi szolgálat jó együttműködése. Ezért a pályaudvar és az átépítést végző Miskolci Építési Főnökség vezetői szocialista komplexbrigádot alakítottak. Céljuk az, hogy a munkálatokat gazdaságosan, határidő előtt végrehajtsák. Az erről szóló szerződésben vállalták, hogy a tervezett befejezési határidőket két hónappal előrehozzák. A jóváhagyott költségvetési összeg legalább 2 százalékát megtakarítják. Ez mintegy 2,4 millió forint megtakarítást jelent.

A szocialista komplexbrigád forgalmi szakszolgalathoz tartozó tagjai vállalták, hogy a szerelvénytárolás jó megszervezésével, az üzemi terv megfelelő módosításával a szükséges munkaterületet mindenkor az építők rendelkezésére bocsátják, anyagszállításukhoz maximális segítséget adnak.

Kisvárdai János

Ahonnan a háztartási szén és a péti só indul

Nem csomópont, még fűtőház sem működik itt, mégis rendkívül jelentős szolgálati hely *Várpalota* állomás. Nagy termelő kapacitású szénbányák és ipartelepek központjában fekszik. Nem csoda, hogy ezen az állomáson is nyár óta tart a csúcsforgalom. Az idei őszön hihetetlen mennyiségben szállították innen a háztartási szenet az ország szinte minden városába, községébe. Rengeteg műtrágyát ad fel itt a péti gyártelep. Hogyan teljesíti fontos szállítási feladatait Várpalota állomás? — erről érdeklődtünk a kereskedelmi szolgálatnál.

Hét végi kocsihiány

— *A tavalyihoz képest 20 százalekkal több szén szállításáról kell gondoskodni az idén* — tájékoztatott *Dömötör István* kereskedelmei állomásfőnök-helyettes. — *A rakodas rendben is menne, de rendszerint hét végi kocsihiánnyal küzdünk. Még szerencse, hogy a leadási küldemények mennyisege is ugrásszerűen megnövekedett és élhetünk a rakva-rakott mozgalom lehetőségeivel.*

— Időben kirakják a kocsikat a vállalatok?

— *Az építoanyag kirakására nem lehet panasz, hiszen úgy várják azt az építők, mint a cukrot*... válaszolta Dömötör elvtárs. — *Nehezebb a bányafa kirakása. Van olyan nap, amikor egyszerre 24 kocsi fa érkezik a bányának. Ennyit nem tudnak egyszerre kirakni. S itt, Várpalotán lámpával is nehéz találni alkalmi munkást ... A másik probléma most, amióta erősen fagy, a November 7. Erőműbe érkező berentei szen kirakása. Buktatassal óránként 8 kocsit tudnak kiüríteni, ha nincs hideg, de ilyenkor a vizes berentei szén lefagy a kocsiba és csákánnyal kell „kicsalogatni” onnan.*

Ilyen nehézségek közepette is helytállnak a várpalotai vasutasok. Őszi forgalmi eredményeik bizonyítják, hogy megértették: az idei népgazdasági terv teljesítése fokozott feladatokat ró a vasútra. Munkájuk nem okozott csalódást. Szállítási terveiket hónapról hónapra túlteljesítették. Novemberben a vállalt 20,9 tonnás kocsikihasználás helyett 21,57 tonnás teljesítményt értek el. Kocsitartózkodási eredményük is jobb volt a tervezettnél. A tehervonatok átlagos terhelése tavaly 883 tonna volt, az idén novemberben már elérték a 940 tonnás havi átlagot.

Fő, hogy menjen az elegy

— *Igyekszünk elősegiteni a gyorsabb elegymozgást* — mondotta erről beszélgetésünk alkalmaval *Kondor Pál* állomásfőnök. — *A Veszprém-külső felé inditott irányvonatokat tolószolgalattal segítjük s igy egy-egy vonattal 6—700 tonnával több árut tudunk továbbitani. Tartalékaink így egy-két órára kiesnek az állomási munkából, de megéri, mert ezzel gyorsítjuk a szállítást és emellett javul az állomási kocsitartózkodás is.*

A tehervonatokat gondosan előkészitik, a számadásokat a kocsik sorrendjében összerakják, hogy mire mozdonyt és vonatkísérő személyzetet kapnak, minden rendben legyen. Másként nem is lehetett volna havonta a tervezettnél 10—12 ezer tonnaval több szenet továbbítani.

Az állomás három turjának versenyében *Marton János* és *Háklár József* forgalmi szolgálattevő brigádja érte el eddig a legjobb eredményeket, bár a többiek is erősen a nyomukban vannak. A munkát nagyon gondosan szervezik, mert másképpen nem volna mód az iparvágányok grafikonos és menetrendszerű kiszolgálására. Különösen nehéz a *Cseri szénrakodó* ellátása üres kocsikkal és a megrakott kocsik kihúzása, mert mindezt a fővonalról kell elvégezni.

Arról is érdeklődtünk, hogyan készültek fel a téli feladatokra.

A „hidegvölgy” hamar megtelik hóval

— *Nalunk a legnehezebb körülmények között sem állhat meg a munka* — mondotta erről az állomásfőnök. — *A szénbányák és a péti gyártelep kiszolgálását minden körülmények között biztositanunk kell. Állomásunk megfelelő mennyiségű hótisztító eszközzel rendelkezik. Dolgozóinkat idejében ellattuk téli ruhával és megszerveztük a melegítő ital kiosztását is. Üzemi konyhánk nemcsak meleg ebéddel, de meleg vacsorával is ellátja a dolgozókat.*

Az állomás *Székesfehérvár* felöli oldalánál az úgynevezett *„hidegvölgy”* hamar megtelik hóval. Ha az idén is előadódnak ilyen akadályok, akkor az itt állomásozó pályafenntartási mozgószakasz segít majd a várpalotaiaknak. Az ipar kenyerét, a szenet, melyből innen sok jut a családi otthonok fűtésére is, minden időben továbbítják a várpalotai vasutasok.

Új forgalmi utasítás készül

A vasút vezetése elérkezettnek látja, hogy a jelenleg érvényben levő, az élet által egyes részleteiben túlhaladott szabályokat tartalmazó, agyonjavítgatott forgalmi utasításokat felülvizsgálja, illetve a jelenlegi helyett újat adjon ki.

A megalakult szerkesztő bizottság hivatva lesz olyan forgalmi utasításokat szerkeszteni, amelyek minden vonatkozásban megfelelnek az általános kívánságnak.

Meggyőződésünk, hogy vasutunk vezetésének elhatározását nemcsak a végrehajtó szolgálat dolgozoi fogadják osztatlan megelegedéssel, hanem a központi szolgálat dolgozói is. Különösen azok, akiknek az egyes rendelkezések kiadása után elég sűrűn kellett a végrehajtók részéről feltett aggályoskodó kérdésekre azt a választ adni, hogy *„oldja meg úgy, ahogy tudja”*.

Terjengős magyarázat nélkül

A jelenleg érvényben levő forgalmi utasítások egyes pontjainak időszerűsége és végrehajthatósága már a kiadást követően is vitatott volt, és még több volt az olyan pontok száma, amelyek terjengős magyarázásra szorultak. Ezért a forgalmi utasítások egyes pontjai állandó támadásnak voltak és vannak kitéve.

Éppen ezért nagy szükségét látjuk annak, hogy a forgalmi utasítások megalkotásába az érdekelt dolgozókat az eddigieknél korábban és fokozottabban vonják be. Segítsék a szerkesztő bizottságok munkáját, már a megindulás időpontjában is. Ne várják meg az utasítások kibocsátása előtti közreadást, hanem már azt megelőzően hívják fel a szerkeszto bizottságok figyelmét az ellentmondásokra, és legyenek segítségükre a hibák szerkesztés közbeni kiküszöbölésében.

A forgalmi utasítások szövegezése legyen egyértelmű és minden érdekelt számára könnyen érthető.

Nehéz helyzetbe kerülhet a rendelkező és a végrehajtó dolgozó egyaránt, ha valamely utasítás rendelkezéseit különkülön részletekbe menően kell megmagyarázni. Ez lehetőséget ad arra, hogy a gyakorlati végrehajtásba ki-ki saját szubjektív elképzeléseit belevigye és azt megpróbálja érvényesíteni.

A különböző forgalmi feladatkörök alapját képező forgalmi utasítások csak azokat az előírásokat tartalmazzák, amelyeknek ismerete az adott feladatkörben nélkülözhetetlen.

A forgalmi utasítások előírásai a gyakorlatban minden **körülmények között legyenek végrehajthatók.** Ennek érdekében a forgalmi utasítások elkészítése mellett felül kell vizsgálni minden, a forgalmi utasítások alapján készült végrehajtási utasítást. A forgalmi utasítások végrehajthatóságáért tartozzanak felelősséggel mindazok, akik hivatva vannak a végrehajtás módozatait helyileg kimunkálni és ezt jóváhagyni. Itt az idő és alkalom, hogy végre mindenkit kielégítő forgalmi utasítások kerüljenek kiadásra.

Érvényes forgalmi utasítást!

Fel kell számolni azt a tarthatatlan állapotot, hogy érvényes végrehajtási utasítással alig lehet találkozni. A magyarázat legtöbbször az, hogy a végrehajtási utasítás jóváhagyásra van felterjesztve az igazgatósághoz. Sajnos, legtöbb esetben hónapokba, sokszor még ennél is hosszabb időbe telik egy-egy felterjesztett végrehajtasi utasítás jóváhagyása.

Így fordulhat elő, hogy mire a felterjesztett végrehajtási utasítást az igazgatóságnál jóváhagyják, már újra módosítani kell, mert a közben eltelt hosszú idő alatt újabb változások történtek.

El kell érni, hogy a szolgálati hely állandóan rendelkezzék érvényes végrehajtási utasítással, hogy amíg az eredeti utasítás jóváhagyásra fel van terjesztve, azalatt az idő alatt annak a másolata legyen érvényes, mint ideiglenes végrehajtási utasítás.

Helyesnek tartanánk, ha ennek a meglétéért a végrehajtási utasítás elkészítéséért felelős szolgálati hely vezetője mellett, az illetékes vonalbiztos is felelősséggel tartozna.

Fehérvári József

A Vasúttervező ÜV épülettervező irodájában a miskolci Tiszai pályaudvar felvételi épületének házi tervpályázati anyagát tanulmányozzák a tervezők. A képen Takács András mérnök, Gundel István csoportvezető mérnök és Villám Gyula mérnök látható.

(Hemző Károly felv.)

munkásvédelmi újjárat

A törvényesség és a társadalmi tulajdon védelme a munkásvédelem vonatkozásában

A kormány 3221/1963. (V. 30.) szám alatt határozatot hozott a törvényesség további erősítéséről, valamint a jogalkalmazó szervek munkája szinvonalának emeléséről és a jogpolitikai elvek maradéktalan érvényesítéséről.

A közlekedés- és postaügyi miniszternek a törvenyességről és a társadalmi tulajdon védelméről szóló felhívása sokoldalúan elemzi az e téren elért eredményeket, s egyben ráirányitja a figyelmet a feladatok végrehajtására.

A fogalom tisztázása

Amikor a társadalmi tulajdon elleni vétségről esik szó, *legtöbben csupan a lopásokra, dézsmálásokra gondolnak.* Helytelen a kérdést ennyire leszűkíteni. E fogalomba tartozik — a teljes felsorolásra való törekvés nélkül — a társadalmi tulajdon hanyag kezelése, az ellenőrzési, a bejelentési kötelezettség elmulasztása stb. *A társadalmi tulajdon ellen vét az is, aki szemet huny a társadalmi tulajdon kárára elkövetett cselekmények felett.*

A társadalmi tulajdon védelme nem kizárólag a hatósági szervek feladata. Ebből minden dolgozonak, a szakszervezeti szervnek ki kell vennie a részét. Nagyon fontos egyrészt a dolgozók nevelése a társadalmi tulajdon megbecsülésére, másrészt a megelozés, az alkalmat adó lehetőségek megszüntetése. *Ezt emeli ki az MSZMP 1958. április 11-i határozata is.*

A törvényességről és a társadalmi tulajdon védelméről szóló határozat előírja, hogy különös gondot kell forditani a dolgozók egészségét és a balesetelhárítást szolgáló törvényes előírások megtartására, az egészséges és biztonságos munkafeltételekre vonatkozó törvényes előírások megszegésének elbírálására. A vasút területén a vezetők nem mindig élnek a törvény által biztosított jogaikkal, nem mindig teszik meg a szükséges és helyes intézkedéseket.

Becsüljük meg a közvagyont

A munkavédelem vonatkozásában számos példát lehet erre felhozni. Például minden téli felkészülésnél jelentős problémát okoz az épületek és műhelyek ablaküvegeinek pótlása. S miért sok a törött ablaküveg? Mert ahol a munkahelyek gázosak és elégtelen a szellőzés, ott a dolgozók, hogy levegőhöz jussanak, kiverik az ablakokat.

Sokan nem kimélik a szociális helyiségek berendezését sem. A fürdők csapjait összetörik, a zuhanyozórozsákat leszerelik, a csempéket leverik. Némely szalláshelyen eltűrik, hogy a dolgozók a piszkos ruhával feküdjenek végig a tiszta ágyakon. A felelős égrevonás elmulasztása újabb társadalmi tulajdon elleni vétség táptalaja lehet.

A társadalmi tulajdon védelmére való nevelés nem reszortfeladat. Mind a gazdasági vezetőknek, mind a szakszervezeti szerveknek mindennapos feladata. A helyes munkavédelmi propaganda és agitáció szorosan összefügg a szocialista nevelés általános célkitűzéseivel.

A szocialista törvényesség megsértésének széles skaláját lehet még ma is fellelni a munkásvédelem területén. Az utóbbi időben például számos dolgozó jelentkezett azzal a panasszal, hogy táppénzfolyósítás végett utólagosan ismertessük el sérülésüket üzemi balesetként. (1 éves betegállomány után.) Az igazsághoz tartozik, hogy czeknek a dolgozóknak egy része sajat maga az oka panaszának.

A vétkest büntessék

Több esetben a törvenyesség megsértésére vezetett — és még ma is vezet —, hogy az üzemi balesetekről szóló 2080/25/1952. MT–SZOT határozat végrehajtására kiadott 834/6/1952. KPM. I 3. A. számú utasításra való hivatkozással akkor is megállapították a balesetet szenvedett dolgozó fegyelmi felelősségét és fegyelmi büntetést szabtak ki, sőt ma is kiszabnak, amikor a dolgozó nem vétkes. Figyelmen kívül hagyják a közlekedési kollégiumnak, valamint szakszervezetünk központi vezetőségének azon álláspontját — amit egyébként a 122 677/1960. KPM. I/3. C. számú utasítása előír —, *„meg kell szüntetni azt a helytelen gyakorlatot, hogy a bekövetkezett balesetekért magát a balesetet szenvedett dolgozót vonják felelősségre. Fokozottabban kell a felelősségrevonás eszközeihez nyúlni és a balesetekért hibáztatható személyeket, de nem utolsósorban a vezetőket szigorúan felelősségre kell vonni.”*

Az elmúlt évben számos állomáson megszaporodtak az elcsúszásból adódó balesetek. A balesetvizsgálati jegyzőkönyvek és a véleményes jelentések legtöbbször a dolgozókat hibáztatják a balesetekért.

Hatékonyabb ellenőrzést

A szocialista törvényesség, a társadalmi tulajdon védelme minden vezető beosztású dolgozónak kötelezően előírja az ellenőrző feladatok ellátását. Ezzel szemben gyakran tapasztalni, hogy az igazgatóságok egyes kiutazó és ellenőrzést végző szakemberei szemet hunynak a munkavédelmi törvények és előírások megszegése felett. Nem követelik meg azok maradéktalan betartását, illetve betartatását.

A formálisan megtartott biztonsági (üzemi) szemlék, a szerszámok és segédeszközök időszakos vizsgálata, a technológiai utasítások betartásának elmulasztása, a dolgozók erre való figyelmeztetésének hiánya, vagyis a balesetveszélyes munkaműveletek megtűrése hátráltatja a balesetelhárítási munkát.

A kár kétszeresen sújt

A rendelkezésre álló adatok szerint igen jelentősek azok a károk, amelyek a balesetekből — akárcsak VSZT-költségekből kifolyólag is — adódtak. *A megfelelő ellenőrzés, a balesetelhárítási szabályok betartása jelentős anyagi veszteségtől mentesítene.* Nem is beszélve a dolgozók testi épségének és egészségének védelméről.

A szocialista törvényesség a dolgozók munkafeltételeit javító beruházások vonalán is fokozottabb színvonal-emelkedést követel. A különböző tervmódosítások, az építkezések befejezési határidejének elhúzódása, a műszaki átadásátvételi eljárásokon felvett mennyiségi és minőségi hiánylatok határidőre történő meg nem szüntetése, a dolgozók hangulatát kedvezőtlenül befolyásolja. *Olyan mérvű felelősségre vonásra lenne szükség, amely távol tartaná a cselekmény elkövetőit hasonló mulasztások megismétlésétől.*

Az ellenőrzés folyamatossága, a nevelés, végső soron a helyesen alkalmazott felelősségrevonás jelentős mértékben elősegíti a szocialista törvényesség és a társadalmi tulajdon védelmének betartását.

Takács József

„Miért nem törődnek a pihenésünkkel?”

Lapunkban többször foglalkoztunk már azzal, hogy a mozdony személyzet balesetmentes munkájának előfeltétele, hogy mindig kipihenve lépjenek szolgálatba és a szolgálat ne tartson túlságosan hosszú ideig. A 25—30 órás szolgálat még akkor is kimeríti a személyzetet, ha közben néhány órát pihenhetnek a forduló állomáson. A fáradtság, a kimerültség több súlyos balesethez vezetett már. *Emlékezzünk csak a városföldi balesetre!*

A lehetőleg egyenletes leterhelést sok helyen nem tartják szem előtt. A *vésztői fűtőházban* sem gondolnak erre. Erről panaszkodik levelében *Sáfián Károly* munkásvédelmi és munkásellátási felelős.

„Arról olvastunk a Magyar Vasutasban, hogy a mozdonyfelvigyázók sok fűtőházban nem kérdezik meg az utazószemélyzettől, hogy nem fáradtak-e, tudják-e vállalni a szolgálatot — írja levelében. — *Bizony nálunk sem kérdezik meg. Nekünk kell megkérdezni: miért nem törődnek a pihenésünkkel?*

November 16-án 25 órás szolgálat után szálltam le a gépről, és már ugyanazon a napon ismét szolgálatba vezényeltek. Nem vállaltam, hiszen már hatodik éjszakám lett volna, amikor semmit vagy igen keveset alhatok.

Közölték, hogy rendben van. De még sincs rendben! A visszavágás máris megtörtént! Most tartalékos vagyok, ahol lényegesen kevesebb a kereset. Mi ez, ha nem kényszerítés az egészségtelen, balesetveszélyes túlszolgálatra? Ilyen helyzetben nem lehet csodálkozni azon, hogy a mozdonyszemélyzet vállalja az erejét meghaladó nehézségeket, hiszen senki sem akar „alacsonyabb munkakörbe” kerülni.”

Nagyon elítéljük a vésztői fűtőház vezényletének eljárását. A mozdonyokat lehet folyamatosan üzemben tartani, az embert nem. Az embernek pihenőre van szüksége, hogy felfrissülten, pihenten, kellő éberséggel láthassa el felelősségteljes szolgálatát.

Az év végére eső heti pihenőnapok áthelyezése

A kormány határozata alapján a karácsony és újév előtti pihenőnapok a dolgozók pihenésének megfelelőbb biztosítása és a termelőberendezések jobb kihasználása érdekében megváltoznak.

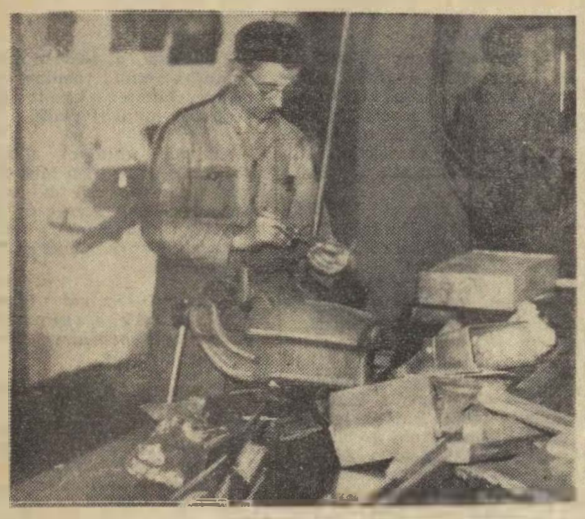
A heti pihenőnapot december 22-e helyett, december 24-én, december 29-e helyett pedig december 31-én kell kiadni. Ennek megfelelően a szombati munkaidő beosztást az áthelyezett pihenőnapok előtti munkanapon kell alkalmazni. *December 22-e és december 29-e tehát munkanap.*

A pihenőnapok áthelyezése a megszakítás nélkül működő szervek munkaidő beosztását nem érinti.

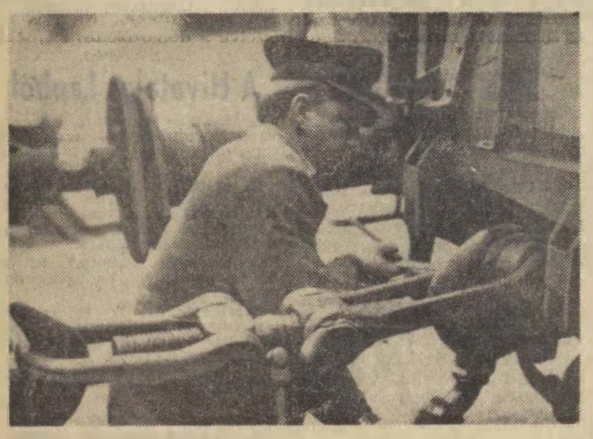
ÖSSZEFOGÁSSAL

A Nyugati pályaudvar műszaki kocsiszolgálatának kocsivizsgálói és az állomás forgalmi dolgozói az év tavaszán komplex-brigádszerződést kötöttek. Kölcsönös együttműködéssel az eddiginél jobban tudják biztosítani a vonatok menetrend szerinti indítását, az üzembiztosabb, kulturáltabb utazási lehetőségeket

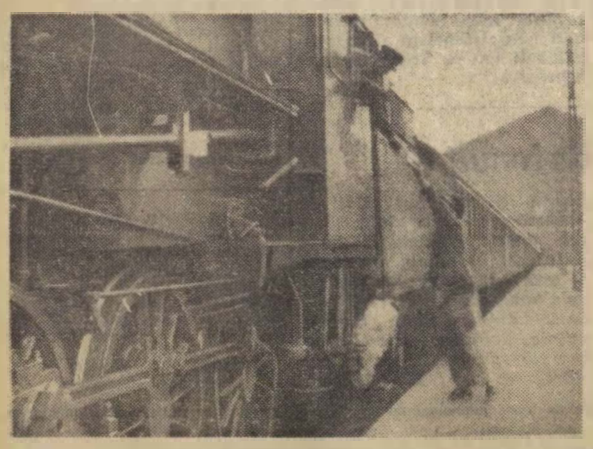
Buzás Mihály a kocsivizsgálók, Ujvárosi József a forgalmi dolgozók képviselője, megbeszéli a teendőket



Koncz György egy kocsifeljáró fogantyúját javítja. Így a kocsi kisorolás nélkül futhat tovább



Miskoff József gőzfűtési tömlő felszerelését végzi



A szerelvény menetkészen áll. Nagy Sándor kocsivizsgáló aláíratja a fékpróba-bárcát a mozdonyvezetővel
(Horváth Erika felvételei)

A szocialista brigádmozgalom tapasztalataiból

II.

Sopron

A soproni gócon tartott szocialista brigádvezetői tanácskozás elokészitese és szinvonala valamennyi között a legjobb volt. *A Győr-Sopron megyei bizottság* termelési bizottsága a tanácskozast megelőzően mindenre kiterjedő részletességgel megvizsgalta a gócpont brigádjainak munkáját. Igy mód nyilt arra, hogy a beszámolo részletesen elemezze a mozgalom eredményeit, hibait, módszerbeni segítséget nyújtson a munkához.

Felszinre került, hogy a gazdasági vezetők — a *soproni fűtőház* es a *pályafenntartási főnökség* kivételével — nem segitik kellően a mozgalmat. A *GYSEV-igazgatóság* vezetoinek hozzáállása sem kielégitő. Például a tanácskozáson sem vettek részt. Nem csoda, hogy ilyen hozzáállás mellett a brigádokat sokszor indokolatlanul szét bontják. Nem gondoskodnak az oklevelek beszerzéséről.

A soproni GYSEV-allomáson a válaszok nincsenek összhangban a tervekkel. A csomóponton kivül a mozgalom ma még nem számottevő.

Budapest — Dunapart

A *Budapest—Dunapart* teherpályaudvaron az egyik szocialista brigádtag vétett a társadalmi tulajdon ellen. Rövidesen áthelyezték *Rákosrendezőre*, kereskedelmi szolgalatos lévén, kocsirendezőnek. Az eredmény: rendezőn július ota 8 napon át dolgozott, a többi időt betegállományban töltötte. Nem kívánjuk védeni a magáról megfeledkezett dolgozót, de az elintézésnek más módját választhatták volna

Magasépitési Főnökség

A *Budapesti Magasepitési Főnökség* legutóbbi termelési tanácskozásan a *Madaras*-brigádot a szocialista cim odaitélésére javasolták, annak ellenére, hogy a brigad nem tett eleget vállalásainak minden tényezőjét. Ez ellentétben áll a szocialista brigadok iranyelveivel.

Számviteli Főnökség

A *budapesti igazgatósághoz* tartozó *számviteli főnökség* termelési tanácskozasán *Szabó Jolán* számfejtő brigádját terjesztették elő a cim elnyerésére. Néhány nap múlva jelentkezett egy dolgozo, aki azzal emelt kifogást a brigád tevékenysége ellen, hogy őt nem vették be a brigádba, bár tevékenysége kapcsolódik annak munkájához. Ugy döntött a brigád, hogy hat hónap alatt kell bebizonyitania, mélto-e a brigadtagságra.

Ez az álláspont nem helyes. Nem volt helyes az sem, hogy egy év eltelte előtt tették javaslatot a cím elnyerésére. Nem fogadható el ez a kifogás, hogy korábban már volt vállalásuk, de erről nem vezettek naplót.

A felsorolt példák tanulságaiból reméljük nemcsak az érintettek, hanem valamennyi szakszervezeti és megyei bizottság levonja a következtetést, s hatékonyabban segiti az egyre szélesedő szocialista brigádmozgalom eredményességét.

Horváth András térközőr

Füzesabony és Szihalom közötti térségben teljesít szolgálatot Horváth Andras térközor. Hogy szolgálatát mindig lelkiismeretesen látja el, arról Kiváló dolgozó oklevele is tanúskodik.

Szerény, csendes, egyszerű ember. Aki felületesen szemlélve „feleslegesnek" látják a terközőri beosztást, nezzenek egy peldát. Horvath Andras 1963 februárja óta 30 kocsimeghibásodást fedezett fel, es jelentett az illetékeseknek. Közhelynek tunhet az ébersegről beszélni. Itt azonban mégis csak felvetődik az a kérdés: mi lett volna ezekkel a kocsikkal, ha az éber térközőr nem fedezi fel rajtuk a balesetveszélyt.

Hol tartanak a Miskolc Tiszai pályaudvar korszerűsítésével

A *Miskolci Építési Főnökség* dolgozoi május első felében fogtak hozzá a *Tiszai pályaudvar* korszerusitéséhez. Azóta több mint fél év telt el. Hol tartanak, meddig jutottak az epitési munkalatokkal a főnökség dolgozói?

— *Jól halad a munka* — válaszolta kérdésünkre *Nacsa Istvan*, a pályaépítők művezetoje. — *Eddig 70 csoport új rendszeru kitérot épitettünk be, s mintegy 10 kilométer vágányhálózatot korszerusitettünk. Ezekben a hetekben a személypalyaudvar tárolójában a második és harmadik vágányon dolgozunk. Hatra van még a tarolo egyes es a mozdony körüljáró vagány építése. December végére ezzel is szeretnenk elkészülni. Sőt, az 1964. évi tervünkben szereplő kilencedik vagány korszerusitését is megkezdjük.*

Határidő előtt

A pályaudvar korszerusitésének méreteire je lemző, hogy eddig erre mintegy 60 millió forintot forditottak. Természetesen marad tennivaló jövőre is. 1964-ben kerül sor a személypályaudvar fogado es induló vaganyhálozatának atepitesere. Ugyanekkor jövőre kerül sor további 25 csoport kitérő cserejere.

— *Derekasan dolgoztak hidászaink is* — vette át a szót *Gyarmati Jenő* főépítésvezető. — *Egyébként az egész pályaudvar területén tervszerüen halad a munka. A mult évi zord tél okozta kéthónapos lemaradást junius 30-ig sikerult pótolni. A 80 meter hosszú, 8 méter széles peron aluljáró betonozását december 31-e helyett október 7-re befejezték. A pályaudvar vezetoivel es dolgozóival is jó kapcsolat alakult. Nagyreszt ennek tulajdonitható, hogy a nagy forgalom ellenére is zavartalanul elvegezhettük kitüzött feladatainkat. A jó együttmüködés eredmenyekent például mar október közepén hozzáfoghattunk a nyolcadik és kilencedik vagány között, az új perontetők zsaluzásához. A felveteli épület előterében három, egyenként 230 méter hosszu, modern vonalu, fedett szigetperont kap a Tiszai pályaudvar.*

Mi lesz a felvételi épülettel?

Beszélgetés közben a felvételi épület sorsa is szóba került. A miskolci vasutasok kivancsian várják: mi lesz a 104 esztendős, korszerütlen belső elrendezesü felveteli épülettel. Megmarad-e, vagy újat épitenek helyette?

— *Mi azt szeretnénk* — folytatta *Gyarmati Jeno* —, *ha a mai igényeknek megfelelő, korszerü, uj felvételi épületet épitenének. A jelenlegi oreg épület évi fenntartasa ugyanis hihetetlenül sokba kerül. Előbb-utóbb újat kellene helyette épiteni. Persze azzal is tisztában vagyunk, hogy nem könnyu a szükséges penzösszeget előteremteni. Ebben a kérdésben azonban jó volna mielőbb dönteni, mert a peronaluljarót addig nem tudjuk a felvételi épülethez csatlakoztatni, mig a végleges terv el nem készül.*

Mint a Vasúti Főosztály illetékeseitől megtudtuk, a döntés rövidesen megszületik. A Vasúttervező további új vázlatokat készít a felvételi épületről. A korábban elkészített vazlatok ugyanis nem felelnek meg a követelményeknek. Az aluljáró felvételi épülethez csatlakozó részéről pedig február 15-ig külön terv készül. Ezt már úgy készitik el a tervezők, hogy a döntés megszületése után beilleszkedjen a végleges tervbe.

(visi)

Utazás az azúr ég alatt

II.

A Santa Lucia palyaudvar tökéletesen beleillik a milióba, ami Velencét jellemzi. Érdekes, modern. Ügyesen vannak elhelyezve a penztárak: szinte belejük botlik az ember. Csakugy, mint az információs irodába es a vele együttmuködő pénzvaltó bankfiókba. A csarnokot palmák és virágok teszik barátságossa.

„Due binário" — második vágány — mondja a vasutas, amikor a római gyors után érdeklődünk. Széles peronok vezetnek a vonatokhoz. A piros, zöld diszitésu villanygep mar rajta áll a szerelvenyen. Kesve indulunk... Ez is az olasz lezsersegre jellemző. A forgalmi szolgalattevők, vizsgálolakatosok, jegyvizsgálók kihajtós kék zubbonyt, fehér inget, nyakkendőt és jól vasalt nadrágot viselnek.

A kocsik — ellentetben a peronokon és vaganyok közötti szeméttől — kinosan tisztak. A mellékhelyiségekből valósagos kultuszt csinál az olasz. Tágasak, tisztak, hójeherek, kéztörlő, folyékony szappan, metszett tükör — a tisztálkodás lehetősége — teszi elviselhetővé a hosszu utakat.

Ferrara, Bologna, Firenze — következnek az állomások, ahogy északról délre szalad a villanygépes vonatunk: Róma felé. Egymást erik az alagutak. A Bologna—Firenze közti, 10 kilometer hosszú alagut egyik érdekessége az umak. Kint szikrázik az olasz eg, az alagutban tompa fenyek usznak. Kozel 100 kilometeres sebességgel haladunk. A villanygep ütemes lüktetese, a szaguldó szerelveny zaja itt a hegy gyomraban olyan furcsán zug, hogy a Dante fantaziaja szülte pokolra emlékeztet. A szomszed fülkében hangosan felsir egy 5—6 esztendos fiúcska. Megijedt — magyarázza egy német mama. Mi is, de ezt nem mertük bevallani.

Egyre csak délnek. Az Appenninek itt-ott karsztos nyulványai, vagy haragoszöld lankái alatt és között, megannyi sebes folyású patak kiséretében vezet a vasutvonal. Érdekes, a jelzők a menetiranyt tekintve a bal oldalon vannak, és főleg függesztve. Gyakran latunk egy-egy vörös és tőle balra fent egy-egy zöld fényt. Gyakran lassitunk...

A Termini pályaudvar

Öreg este van, amikor Róma, az orok varos fele közeledünk. Messziről kiabáló fények jelentik elo. Majd a Termini-palyaudvar monumentalitása hivja fel magára a figyelmet. Aligha vannak itt vonatfogadást nehézsegek, mert 20-nal is több egymással parallel hosszú fogadóvágany fut a csarnok alá. Kisebb városnegyednek is beillik ez a pályaudvar. Mint egy nagy vásárcsarnokban, ruhat, cipot, muszaki cikkeket — sok mindent — vásárolhat az utas. Vendéglők, barok, posta, bankok, sőt a közlekedési múzeum is a palyaudvaron talalhatók

Kezdődik a hajra a szallodaszoba után. Nem könnyu dolog. Ugyanis számtalan aranysujtásos szallodamegbizott ajánl szobát. Különböző árakon. Kit, hogy lehet becsapni — gondolkozik az olasz és ezt is teszi. 1200-tól 2000 liráig lehet hozzájutni egy éjszakai szálláshoz (100 lira cca 5 forint). Szerencse kerdese az, hogy sokat vagy többet fizet-e az ember.

A római utca

Függetlenül a palyaudvar előtti hatalmas tértől, melynek közepén szines szökőkút hivja fel a figyelmet, a szabadban muzsikáló zenekaroktól, a fehér es piros dinnyét, banánt kinálo árusok hangos kiabálásától, a városi közuti közlekedés csődjét jelentő töménynelen autótól, az elso pillanatra is sok erdekeset lát az ember Rómában. Kétségtelen, egyes cikkek — selyem, gyapjúholmik, cipő, nyakkendő, pulóver, tranzisztoros rádió, magnetofon, üvegáru stb. — viszonylagosan olcsóbbak, mint nálunk. Tegyük hozzá, csak akkor, ha nem csapnak be, azaz, ha megfelelően tudsz alkudni. (Minden üzletben más-más az ár.) Viszont a közszolgáltatás, köztük a városi közlekedés sokkal drágább. (Autóbusz vagy villamos vonaljegy — mert csak az van — 40—50 lira). Egy közepes ebéd külvárosi „Resterant"-ban 600—800 lira, azaz 30—40 forint. Érdekes az is, hogy 1 liter jó olasz bor 120—140 lira, ezzel szemben 2 deci szódavizért vagy tejert 80—100 lirát is elkérnek.

„Csento lira"

Csento lira — 100 lira — mondja a házmester, ha beenged a kapun. Mondja a gyerek, ha néhány méterre elviszi a csomagodat. Mondja a szobalány, ha lekefeli a ruhadat, ha piff-puff-filmre jegyet valtasz, és ezt mondjak a palyaudvaron levő Közlekedesi Múzeum pénztáránál is.

Érdemes bemenni. Sok mindent láthat a szemlélő. Többi között az 1837-ben elsőként megnyilt Portici—Nápoly közti vasútvonal legelső mozdonyat és szerelvényét. Johann Strauss —Eisenbahn Lust Walzer für das piano Verte — a vasutat dicsőitő muzsikajanak kéziratat. Képek a vasút őskorából: sirva búcsúzik az asszony és a gyermekek a mozdonyvezetőtől, akit utra indul, lóval „hajtott" mozdonyok, 8 lábú gépszörnyetegek, a La Locomotive de Blenkinsop 1813-ból, az osztrák vasutasok karddal, és sok képet az európai vasutak megnyitási ünnepségéről.

Esteledett. Azzal tértünk nyugovóra — egy cseppet sem olcsó szállásunkon —, hogy másnap felkeressük Róma több ezer esztendős műemlékeit.

Gergely József

(Folytatjuk)

Róma, Trevi-kút

21 óra helyett 6,2 óra

Miskolc Gömori állomáson két évvel ezelőtt az őszi forgalom során a gyüjtőkocsik raktárhoz való beállitása és kirakása közt 21 óra telt el. Tavaly szeptemberben 19, októberben pedig 14 órára csökkent ez az idő. 1963 októberében jobb munkaszervezéssel, alkalmi munkások segítségével 6,2 órára sikerült csökkentenünk az állásidőt. Ezzel *48 oranként 640 kocsit takaritottunk meg.*

Szükseg esetén tehát érdemes alkalmi munkásokkal gyorsitani a rakodást. A munka oroszlánrészét természetesen állomásunk rakodó brigádjai végezték. Szeptemberben a *Béke-brigád* egy főre és egy órára eső rakodási teljesítménye 8,3 mázsa volt a tavaly szeptemberi 6,4 mázsával szemben. A *Petőfi-brigád* 7,3 mázsás eredményt ért el, mig tavaly 6,3 mázsa volt a teljesitményük.

Uglyai Sándor
Miskolc

Vasutas labdarúgó csapatok mérlege az NB I B-ben

Az 1962/63. évi labdarúgó bajnokság befejezése után négy vasutas labdarúgó csapat, a volt NB I-es Szombathelyi Haladás, a BVSC, a Miskolci VSC és a Győri MÁV DAC csapata szerzett jogot az NB I B-ben való szereplésre. Az egyfordulós bajnokság befejezése után vessünk egy pillantást a csapatok szereplésére.

Szombathelyi Haladás

A volt NB I-es csapat hullámzó teljesítményt nyújtott az őszi idényben: 18 ponttal 23:17-es gólaránnyal az ötödik helyen végzett. Kétségtelen, hogy az NB I B-be a legjobb NB II-es csapatok kerültek. Így sokkal nagyobb küzdelem alakult ki a bajnoki pontokért, mint korábban az NB II-ben.

Az is igaz, hogy a szombathelyi csapatból sokszor kimaradtak olyan játékosok, akik az NB I-es csapat legjobbjai közé tartoztak. Érezhette hatását az is, hogy az idény közepén Jávor Pál edző megvált a csapattól. A tapasztalt edző ugyan később visszatért Szombathelyre. Ez meg is mutatkozott a csapat teljesítményén, a hajrában ugyanis a Haladás már jobb teljesítményt nyújtott.

Budapesti VSC

A budapesti vasutasok labdarúgó csapatától többet vártak a szakemberek és a szurkolók. Annál is inkább, mivel megszoktuk már az együttestől, hogy a kultúrált játékával nem egy esetben a legnagyobb vetélytársak felett is diadalmaskodni tudott. Meg kell azonban mondani, hogy a csapattól a szerencse is elpártolt. Több mérkőzésen a gólhelyzetek sorozatát hagyták kihasználatlanul, ugyanakkor a védelem egy-egy megingásából az ellenfél csatárai majd minden esetben kihasználták a kínálkozó lehetőséget a gólszerzésre.

Szerintünk hiba volt az is, hogy a BVSC közvetlen védelmében sokáig nem mertek az edzők a lassú, körülményes idősebb védők helyett fiatalokat beállítani. Pedig ezt megtehették volna, hiszen az őszi fordulóban — kieső nem lévén — bátrabban lehetett a fiatalokkal kísérletezni.

Miskolci VSC

A miskolci vasutasok a 13. helyen végeztek. A gyenge teljesítménynek főként az az oka, hogy a kiöregedett, régi tapasztalt játékosok helyét betöltő fiatalok még tapasztalatlanok. Azt viszont csak helyeselni lehet, hogy a miskolciak bátran nyúltak a fiatalokhoz, akik több mérkőzésen is bebizonyították, hogy tehetségesek, lehet rájuk számítani.

Győri MÁV DAC

A négy vasutas csapat közül a fiatalokból álló győri együttes szerepelt a legjobban. 19 ponttal, 23:13-as gólaránnyal a harmadik helyen végzett. A csapat mindvégig egyenletes teljesítményt nyújtott, s így az egész idényben az élmezőnyben tanyáztak.

Erről az együttesről — ha a játékosok továbbra is olyan lelkesedéssel harcolnak a zöld gyepen, mint eddig — még sok jót fogunk hallani. Kétségtelen, hogy a jövő évi bajnokságban, ahol már kiesésre megy a küzdelem, nem lesz könnyű dolguk. A csapat azonban éppen az őszi idényben bizonyította be, hogy jó együttes, a „nagy csapatok" ellen is nagyszerűen megállja a helyét.

A Budapest-bajnokság után az országos bajnokságot is megnyerte a BVSC kötöttfogású, ifjúsági birkozócsapata. Az egyéni versenyeken és bajnokságokon is nagyszerűen helytálltak a fiatalok. Három versenyző a magyar ifjúsági válogatottban is helyet kapott. Álló sor balról-jobbra: Csábi, Dávid, Nagy, Pintér István, Tormási Károly, Hadi Dániel edzők, Flaschner, Berghammen, Major. Guggolnak: Előd, Vass, Hidvégi, Handa, Németh, Veszeli, Hornyák Gusztolai.

A BVSC birkozószakosztálya az NB II. csoportjában megnyerte a Magyar Népköztársaság 1963. évi kötött- és szabadfogású csapatbajnokságát. Ezzel bekerült az NB I-be. A győztes csapat tagjai: Völgyi, Németh, Galambos, Steer, Varga, Polgár, Tarr, Gaál, Pintér, Weisz, Erdélyi, Major. (Hemző Károly felv.)

Értekeztek a szerzők

Hosszú évek óta az a szokás, hogy a Magyar Vasutas tudósító, levelező gárdáját az évi munka számvetése és az elkövetkezendő feladatok, irányelvek megbeszélése céljából — úgy karácsonytájt — összehívják.

Kedves, barátságos, amolyan igazi demokratikus találkozó ez. Itt nincs rang vagy kor. Minisztériumi előadó ilyen vagy amolyan főnök, a legnagyobb egyetértésben ül együtt, barátkozik, tanácskozik vagy koccintgat a barcikai távirásszal, messze vidéki váltóőrrel vagy mozdonyvezetővel.

Az elmúlt napok egyikén történt meg ez a tanácskozás.

Gulyás János, a lap felelős szerkesztője megnyitó szavai után Lőrincz János szerkesztő tartott rövid, de jól összeszedett beszámolót. Dicsért és bírált... Megmondta egyikmásik levelező hibáit. Azt is, ha túl hosszú lére eresztik a mondókájukat. Szempontokat adott az újságírás mesterségéből.

Majd a hozzászólások végtelen sora következett. Sok ambíció, jó szándék, nagyot akarás, lap iránti szeretet csendült ki egyesek szavaiból. Mások bátran bírálták a legfelsőbb vezetéstől kezdve a főnököket, munkatársakat. Sőt az egész vasút munkáját.

Kis levelezők a publiciszta szintjéről nézve szóltak hozzá egyes kérdésekhez. Körülbelül ezt állapította meg dr. Soproni József, a szakszervezet titkára is, aki végig jelen volt a tanácskozáson. Majd könyveket és pénzjutalmakat osztottak ki a legjobb tudósítóknak. **Egy tudósító**

A mi házi bankunk

Budapest Déli pályaudvaron 1955-ben alakult a *Kölcsönös Segítő Takarékpénztár.* Dolgozóink akkor még nem ismerték eléggé az egyéni takarékosságnak ezt a módját és sok előítélettel voltak a KST iránt. Mindössze 60 tagot sikerült beszervezni.

Azóta változott a helyzet *A Kölcsönös Segítő Takarékpénztár* népszerűségének bizonyítéka, hogy az idén már *243 tagja volt és a betétösszeg meghaladta a 200 ezer forintot.* Az év folyamán a KST 275 esetben és 199 660 forint kölcsönt nyújtott tagjainak.

Az eredmény elérésében nagy része van a szakszervezeti bizottságnak, valamint a bizalmiaknak. Az utóbbiak közül különösen *Ágoston Lászlóné, Kovács Jánosné, Szabó Imréné, Vogl Károly* és *Rózsa Róbert* érdemel dicséretet.

A kifogástalan ügyintézés *Szabó Imre* és *Szász Mihály* munkáját dicséri.

Foki István
szb-titkár

HÍREK

Egy érdekes jelentés

Úgy történt, hogy a Lajosmizse felől érkező személyvonat vezetője jelentést tett a vonat késéséről a menetirányítónak. (Újabban és helyesen, vonatkésés esetén a vonatvezető tartozik azt és annak okát jelenteni.)

Mondván: jelentem, hogy a 3731 számú vonat 13 perc késéssel érkezett Nyugati-pályaudvarra és kezdte sorbaszedni a peronokat. Ócsáról plusz 5 perccel indultunk — mondta. — Kis szünetet tartva így folytatta: A kijárati váltónál 7 percet álltunk, mert egy ló lába beszorult a vezetősín és a sínkorona közé.

A menetirányító csak forszírozta a dolgot. Hogyan történt? Miért nem lehetett elhárítani — tette fel a kérdéseket a vonatvezetőnek.

Az, hogy nagyobb súlyt adjon a jelentésének, még egyszer sorra magyarázta a történteket: a lovat, a lábat, az ideges gazdát, ahogy tanácstalanul nézi bajbajutott kedves lovát. Majd kissé türelmetlenül így szólt: Bemondjam a ló nevét?

Csend, olyan csend, mint nyáron, vihar előtt. De csak egy pillanatig! Aztán... Igen — hangzott a frappáns válasz — a fajtáját és a nemét is a kirelejzumát! Mire olyan nevetés tört ki az irodában, hogy a falak is alig állták.

— lyf —

— Szeged-Rókus állomáson is bemutatták a KPM szabványosítási mozgó kiállítását. A szépen berendezett két terme skocsit nemcsak a vasutasok, hanem az utasok közül is sokan megtekintették.

— Békés megyei bizottságunk legutóbbi ülésén a munkásvédelmi helyzetről, a társadalombiztosítási tanács nyugdíjelőkészítő albizottságának munkájáról és a nemzetközi kapcsolatokról tárgyalt.

— Szocialista brigád jelvénnyel tüntették ki Kazincbarcika állomáson a Gáspár-, a Lőwey- és a Budai-brigádok tagjait. Mindhárom szocialista brigád túlteljesítette az őszi forgalom idejére tett felajánlásokat.

— Szülők akadémiája és ifjúsági akadémia kezdődött a Miskolc-tiszai pályaudvaron. Az előbbinek 48, az utóbbinak 64 hallgatója van.

— December 1-re teljesítették az idei szállítási tervet a békéscsabai fűtőház dolgozói. Eddig 6900 tonna szenet takarítottak meg.

— Véradónapot rendezett a miskolci fűtőház szakszervezeti bizottsága. A jelentkezettek közül 101 dolgozó adott vért, segítve ezzel a betegek gyógyítását.

— Halálra gázolta egy személyvonat a kőbányai teherpályaudvaron Salánki László 38 éves forgalmistát. A szerencsétlenség ügyében vizsgálat indult.

— Felújítják a ceglédi fűtőházat. Az idén százezer, jövőre további négyszázezer forintot költenek elsősorban a megrongálódott tetőszerkezet helyreállítására.

— Újszász állomás n hat nyugdíjba vonuló vasutast ünnepelyes keretek között búcsúztattak munkatársaik.

— Ötven újítással többet nyújtottak be az idén Miskolc-tiszai pályaudvar dolgozói, mint tavaly. A szervezés és irányítás Gálik Jánost, a szakszervezeti bizottság újítási felelősét dicséri.

— Elhunyt Orsovai Láner Kornél, a MÁV nyugalmazott elnök-igazgatója, a híres 424-es mozdony alkotója.

— Transandmo hegymászó motorvonatokat gyart a Ganz-MAVAG dél-amerikai megrendelésre. A hat motorvonat Argentína és Chile között közlekedik majd, s 4500 méter magas hegyet is átszel.

— Győr megyei bizottságunk december 5-én a téli forgalom feladatairól tárgyalt.

A Hivatalos Lapból

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

47. számból: 124761/1963. I/1. A. Beruházásokat érintő hatósági előírások felülvizsgálata.

130551/1963. I/3. B. Vasutas dolgozók balesetbiztosítása.

48. számból: 131428/1963. I/2. B Az év végére eső heti pihenőnapok áthelyezése.

131049/1963. I/8. D. Ütnegszakítási eljárás szabályozása egyes díjszabáson kívüli kedvezmény igenybevétele esetén.

A szerkesztőség üzeni

Kisvárdai János Ugiyai Sándor Miskolc. Hoffmann József Veszprémvarsány. Boldizsár Gyula Békéscsaba, Foki István Budapest, Behán Rózsa Kazincbarcika, Tótka Károly, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged, Kiss Lajos Alsóörs, Sáfián Károly Vésztő: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Veres Lajos Berettyóújfalu: **Levelét illetékeshez továbbítottuk.**

Saját kárán tanult

Balatonfűzfőn október 14-én az 1120-as számú vonat alá került Bozsor István málházó. A baleset azért történt, mert Bozsor István utasításellenesen a vágányok közt vitte a darabárut a berakáshoz. A gondatlanság majdnem az életébe került, hiszen súlyos fejsérülést és bordatörést szenvedett. Életét annak köszönheti, hogy a baleset színhelyén éppen ki volt bontva a kavicságy, volt hová esnie.

Saját kárán kellett megtanulnia, hogy az űrszelvényben tartózkodni életveszélyes lehet. **Kiss Lajos**

Sport

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Vessük jól emlékezetünkbe! (folyt. a függ. 32-ben.) 13. Sólyát ellenőrzi. 14. Kiválasztott, idegen szóval. 15. Tartozik. 16. Hírül adja. 18. Irjad. 19. Osonó. 20. Kártyafigura. 22. Keszeg másalhangzói. 23. Zola regénykezdet, fonetikusan. 25. Zombori Emil. 27. Kimondott betu. 28. Verdi opera. 30. Határvonalon túljutott a labda. 31. Faluközösség. 34. Országos Intéző Bizottság. 35 Kilogramm. 36. Görög történetíró, az I. u. II. századból. 38. Kutya. 39. Egyszerű gép. 40. Troja. 41. Egymást követő betűk. 43. Ilyen csap is van. 46. Eskü kezdete. 47. Elevenet szülő állat. 49. Kelet, latinul. 50. Álomszerű állapot a spiritizmusban. 51. Nagy Gábor. 52. Országos Tervhivatal. 53. Rómában van. 55. Vigyázó. 56. Majdnem eke. 57. Elől némettől, fonet. 59. Tanult belőle. 61. Betűpótlással svéd város. 63. Becézett női név 64 Déligyümölcs. 66. Kevert zab. 67. Sir. 68. Ülőhely. 69. Lárma. 71. Azonos betűk. 72. Főzelékféle. 73. Jó tollú ember.

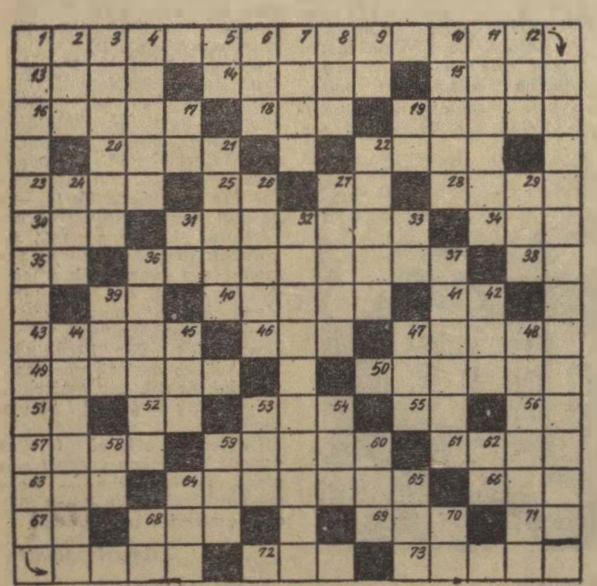
Függőleges: 1. A termelési tanácskozást előzi meg. 2. Lát. 3. Származás. 4. Veszprém megyei község. 5. Igekötő. 6. Életével teszi 7. Angol felség. 8. Limited. 9. Mint 71. vízszintes. 10. Északi városok szövetsége volt. 11. Zenei műszó. 12. Rag. 17. Ime. 19. Színtén 21. Szigetcsoport az Atlanti óceánban. 22. Görög mérték, szabály, minta. 24. Halkan mond. 26. Zola keresztneve. 27. Történelmi nép többesszámban. 29. Német névelő. 31. Krajcár. 32. A vízszintes 1. folytatása. 33. Legrégibb római pénzegység. 36. Görög mitológiai hős. Saját kutyái tépték szét. 37. Spanyol tartomány. 39. Hozzá jut. 42. Bálna közepe. 44. Anyarozs hatóanyaga. 45. Jelt ad. 47. Energia. 48. Homo primigenius. 53 Orosz folyó. 54. Névutó. 58. Egyiptomi napisten. 59. A hét vezér egyike. 60. Termelőszövetkezet. 62. Éneklő hang. 64. Azonos betük. 65. Mint 69. vízszintes 68. Ludolf-féle szám. 70. Kiváló.

Beküldendő: vízszintes 1. és folyt. a függ. 32-ben, valamint a függőleges 1.

Beküldési határidő: 1964. január 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A zavartalan téli forgalom alapja a jó felkészülés.

Könyvet nyertek: Nyéki Ferenc, Ács Rákóczi F. u. 3. Simon Károly főint. Veszprém külső pu. Vadász Béla Tószeg, Rákóczi u. 18. Bimbó Gyuláné Ceglédbercel Kossuth Lajos u. 10. Varga László Komló, Vörösmarty u. 5. fsz. 1.



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

ÜNNEPI FORGALOM

— Segítség! Lemaradt...
— Mit kiabál, legalább kellemesebb lesz a karácsonya.

KORSZERŰ TÉLAPÓ

— Irányvonatot szeretnék inditani fenyőfával és egyéb ajándékcikkel rakva...
(Pusztai Pál rajzai)